



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

www.vitoria-gasteiz.org



MEMORIA PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

Modificación puntual estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz **para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario**

Marzo 2021

2019/URBIP00014



INDICE

1.- INTRODUCCIÓN

- 1.1 Presentación
- 1.2 Objeto de la modificación
- 1.3 Iniciativa
- 1.4 Tramitación

2.- JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

- 2.1 Base legal
- 2.2 Regulación actual
- 2.3 Problemática
- 2.4 Ámbito y afecciones de la modificación
- 2.5 Alternativas de ordenación
- 2.6 Consulta pública previa
- 2.7 Alegaciones
- 2.8 Conveniencia y oportunidad de la modificación

3.- PLANEAMIENTO

- 3.1 Descripción de la propuesta
- 3.2 Planeamiento vigente
- 3.3 Planeamiento propuesto
- 3.4 Carácter de la modificación
- 3.5 Justificación del cumplimiento de los estándares urbanísticos



4.- ASPECTOS SECTORIALES Y COMPLEMENTARIOS

- 4.1 Evaluación de impacto ambiental
- 4.2 Zonificación e impacto acústico
- 4.3 Servidumbres aeronáuticas
- 4.4 Servidumbres radioeléctricas
- 4.5 Titulares de las fincas afectadas
- 4.6 Viabilidad económico financiera
- 4.7 Sostenibilidad económica
- 4.8 Impacto sociolingüístico
- 4.9 Perspectiva de género
- 4.10 Sostenibilidad energética
- 4.11 Disposición final. Entrada en vigor

5.- DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

- 0 Plano de Situación
- 1 Planeamiento Vigente. Calificación Global
- 2 Planeamiento Vigente. Alineaciones y Calificación Pormenorizada
- 3 Planeamiento Vigente. Sistemas Generales
- 4 Planeamiento Modificado. Calificación Global
- 5 Planeamiento Modificado. Alineaciones y Calificación Pormenorizada
- 6 Planeamiento Modificado. Sistemas Generales
- 7 Plano de Servidumbres aeronáuticas



1.- INTRODUCCIÓN

1.1 Presentación

Esta es la memoria, para su aprobación definitiva, de la Modificación puntual estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario.

1.2 Objeto de la modificación

El objeto de la Modificación es adaptar el Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz al trazado previsto para la prolongación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburúa, cuyo estudio informativo fue aprobado, junto con su modificación, por sendas resoluciones del Director de Infraestructuras del Transporte de 10 de junio de 2019.

1.3 Iniciativa

La iniciativa para la formulación de la presente modificación es del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, habiéndose resuelto su formulación y aprobado su programa de participación ciudadana por resolución de 4 de noviembre de 2019 de la Concejala Delegada de Territorio y Acción por el Clima, por la que se encomienda la redacción del documento a los servicios técnicos municipales del Servicio de Planeamiento y Ejecución de la Ordenación Urbanística del Departamento de Territorio y Acción por el Clima.

1.4 Tramitación

La consulta previa pública, sobre la modificación propuesta, prevista en el programa de participación ciudadana, se celebra del 19 de noviembre al 10 de diciembre de 2019, en la página web municipal.

El proyecto fue aprobado el 5 de junio de 2020 por la Junta de Gobierno Local y el Pleno municipal aprobó inicialmente la modificación en sesión de 19 de junio, lo que se publicó en el BOTHA de 1 de julio y en la prensa el 9 de julio, estableciendo un plazo de alegaciones de un mes.

El Consejo Asesor del Planeamiento Municipal se pronunció favorablemente sobre la modificación propuesta en sesión de 8 de julio, en que uno de sus integrantes solicitó la ampliación del plazo de alegaciones hasta el 31 de agosto, lo que se aceptó, sin llegar a



formalizar un acuerdo al respecto.

En la misma fecha se había convocado la presentación pública de la modificación, en una sesión abierta prevista en su programa de participación ciudadana, que no se celebró por inasistencia de público.

El 20 de julio de 2020 tiene entrada en registro una alegación que se analiza en el apartado 2.7 Alegaciones del presente documento y que acordaron desestimar tanto la Junta de Gobierno con fecha 11 de septiembre de 2020 como el Pleno del ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz el 23 de octubre de 2020.

Con fecha 23 de octubre de 2020 el Pleno del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz acordó aprobar provisionalmente la modificación puntual estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz, para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario.

La Sección de Planeamiento Urbanístico de Álava de la COTPV en sesión 1/2021 celebrada el 29 de enero de 2021, informó favorablemente el expediente de la Modificación Puntual del PGOU de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburúa el Sistema general Tranviario.



2. - JUSTIFICACIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

2.1 Base legal

El Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz regula sus modificaciones en los artículos 1.00.07 y 2.01.05.

Por su lado, los artículos 53 a 58 de la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo del País Vasco, LSU, definen y jerarquizan las diferentes figuras de ordenación, los artículos 79, 83 y 103 a 105, establecen los criterios en cuanto a su modificación, los artículos 90 y 91 regulan su tramitación, el artículo 31 regula su contenido e informes preceptivos y el 85 la suspensión de licencias.

El artículo 62.1.f) de la Ley 2/2006, establece la obligación de incorporar, a la documentación del Plan General y de sus modificaciones, el estudio de viabilidad económico financiera y el artículo 31.f) del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo impone una memoria de sostenibilidad económica.

El artículo 32 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo establece la obligación de exponer al público un resumen ejecutivo expresivo de la delimitación de los ámbitos en los que la ordenación proyectada altera la vigente, con un plano de su situación, y alcance de dicha alteración, incluyendo planos o instrumentos de información gráfica que permitan comparar el estado actual y la imagen futura prevista por dicha ordenación, así como de los ámbitos en los que se suspendan la ordenación urbanística o los procedimientos de su ejecución y la duración de dicha suspensión.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, regula en su artículo 133 la participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, y establece que con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública.

Asimismo, su artículo 129.1 dispone que, en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, regula los supuestos en que es



preceptiva la evaluación ambiental estratégica de las modificaciones de planeamiento; es también de aplicación la Ley vasca 3/1998, de 27 de febrero, en lo que no contradiga a la anterior.

El artículo 37 del Decreto 213/2012, de 16 de octubre, de Contaminación Acústica de la Comunidad Autónoma del País Vasco, establece que las áreas acústicas para las que se prevea un futuro desarrollo urbanístico, incluidos los cambios de calificación urbanística, deberán incorporar, para su tramitación urbanística y ambiental, un Estudio de Impacto Acústico que incluya la elaboración de mapas de ruido y evaluaciones acústicas que permitan prever el impacto acústico global de la zona.

El artículo 13 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, exige la inclusión explícita de la zonificación acústica del ámbito.

El Real Decreto 2591/1998 en su actual redacción, obliga a remitir las modificaciones de planeamiento en las áreas de servidumbre aeroportuaria, antes de su aprobación inicial, a la Dirección General de Aviación Civil, para su preceptivo informe. Asimismo, el Decreto 584/72 sobre Servidumbres Aeronáuticas, actualizado por el Real Decreto 297/2013, de 26 de abril, impone un conjunto de limitaciones que para el aeropuerto de Foronda se plasman en el Real Decreto 377/2011, de 11 de marzo y en el Plan Director del Aeropuerto de Vitoria, aprobado por Orden de 17 de junio de 2001 del Ministerio de Fomento.

El artículo 35.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, establece la obligación de recabar informe al Ministerio competente, en la tramitación de los instrumentos de planeamiento urbanístico, sobre su adecuación a la Ley y la normativa sectorial y sobre las necesidades de redes públicas de telecomunicaciones, respecto de los instrumentos de planeamiento que afecten al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas, señalando la imposibilidad de aprobación del instrumento *en lo que se refiere al ejercicio de las competencias estatales de telecomunicaciones*, si bien el Tribunal Supremo ha señalado que la omisión de un informe preceptivo determina la *nulidad de pleno derecho de todo el Plan*, sin que el defecto sea susceptible de convalidación a posteriori.

El artículo 70 ter-3 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, establece que cuando una alteración de la ordenación urbanística, que no se efectúe en el marco de un ejercicio pleno de la potestad de ordenación, incremente la edificabilidad o la densidad o



modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación, según conste en el registro o instrumento utilizado a efectos de notificaciones a los interesados de conformidad con la legislación en la materia.

La jurisprudencia viene asimilando el “ejercicio pleno de la potestad de ordenación” a una revisión global del PGOU, en los términos señalados en el artículo 22.7 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, que establece que la legislación sobre ordenación territorial y urbanística establecerá en qué casos el impacto de una actuación de urbanización obliga a *ejercer de forma plena la potestad de ordenación* del municipio o del ámbito territorial superior en que se integre, por trascender del concreto ámbito de la actuación los efectos significativos que genera la misma en el medio ambiente.

El artículo 31.3 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, establece que las Administraciones públicas tendrán en cuenta la perspectiva de género en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico.

El artículo 7.7 de la Ley 2/2016 de Instituciones Locales de Euskadi establece que, en el procedimiento de aprobación de planes que pudieran afectar a la situación sociolingüística de los municipios, se evaluará su posible impacto respecto a la normalización del uso del euskera y se propondrán las medidas pertinentes.

El artículo 7 de la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca, establece que los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán incluir un estudio de sostenibilidad energética, que incluirá la evaluación de su adaptación a las exigencias de sostenibilidad energética y de la implantación de energías renovables en los edificios y las infraestructuras, así como un estudio de movilidad, a los efectos del consumo energético, incluyendo alternativas al uso del transporte privado y políticas de impulso de la movilidad no motorizada y la no movilidad y un estudio del alumbrado público exterior, a los efectos de evaluar los niveles y tiempos de iluminación óptimos para cada espacio público.

Por último, el Decreto 46/2020, de 24 de marzo, de regulación de los procedimientos de aprobación de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística regula la tramitación del planeamiento urbanístico integrando el procedimiento de



evaluación ambiental y el de evaluación del impacto lingüístico.

2.2 Regulación actual

El vigente Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz, fue aprobado por los siguientes Decretos y Acuerdos Forales:

- Decreto Foral 135/2000, de 27 de diciembre, del Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava (BOTHAs de 19 de febrero de 2001) por el que se aprueba el expediente de Revisión del PGOU de Vitoria-Gasteiz, con la condición de presentar un texto refundido que recogiese las modificaciones impuestas en el propio acuerdo.
- Acuerdo Foral 930/2002, de 12 de noviembre, del Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava (BOTHAs de 27 de noviembre de 2002) en el que se declara la ejecutoriedad del PGOU de Vitoria-Gasteiz en las áreas en que había quedado suspendido por el Decreto foral 135/2000.
- Acuerdo Foral 143/2003 de 25 de febrero, del Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava (BOTHAs de 31 de marzo de 2003) por el que se declara la ejecutoriedad del expediente del Texto Refundido del PGOU de Vitoria-Gasteiz.
- Acuerdo Foral 1212/2005 de 28 de diciembre, del Consejo de Diputados de la Diputación Foral de Álava (BOTHAs de 18 de enero de 2016) por el que se aprueba el Texto Refundido del PGOU de Vitoria-Gasteiz, en lo que se refiere al suelo residencial de las Entidades Locales Menores del municipio.

Posteriormente, ha sido objeto de diferentes revisiones parciales y modificaciones puntuales que han entrado en vigor tras su publicación en el BOTA. En particular, el 21 de diciembre de 2018 se aprobó una Modificación Estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para establecer y delimitar un Sistema General Tranviario, lo que se publicaría en el BOTA del siguiente 15 de febrero de 2019.

Básicamente, la modificación consistió en la definición del uso pormenorizado de Red de Tranvía, dentro del uso global de Transportes, la delimitación de un Sistema General de Red de Tranvía y la adaptación del planeamiento en las zonas afectadas por el tranvía entonces existente y por el proyecto de prolongación a la Universidad de la red de tranvía.



2.3 Problemática

Por Resolución de 10 de junio de 2019, del Director de Infraestructuras del Transporte, se aprobaron definitivamente el «*Estudio Informativo de la Prolongación a Salburúa del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Segunda Fase*» y la «*Modificación puntual del Estudio Informativo de la Prolongación a Salburúa del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. Segunda fase. Salburúa norte*»

El trazado propuesto en el estudio informativo invade en varios lugares espacios calificados pormenorizadamente como espacios libres o zonas verdes locales, en que el uso de red tranviaria es incompatible. Estas invasiones obedecen a propuestas municipales para minimizar el impacto del tranvía o mejorar su trazado, por lo que, en consecuencia, resulta necesario adecuar las calificaciones urbanísticas al proyecto recogido en el estudio informativo aprobado.

2.4 Ámbito y afecciones de la modificación

El ámbito de la modificación está delimitado por la plataforma tranviaria proyectada, incluidos andenes en las paradas, desarrollándose sobre suelo urbano consolidado, al Este del casco urbano, para enlazarlo con la expansión de Salburúa, sobre las calles Florida primero y paseo de la Ilíada después, desde Angulema hasta bulevar de Salburúa, ésta última hasta el paseo del aeródromo y finalmente éste, hasta la avenida del 8 de marzo, antes Juan Carlos I.

El trazado, con una longitud de 2.575 metros, comienza tras la zona de maniobra de la parada de la calle La Florida, donde continúa por el lado norte de esta calle en que se sitúa la primera parada del tranvía, tras el cruce con la calle Jacinto Benavente.

Tras esta parada, el trazado del tranvía se mantiene por el lado norte de la calle La Florida, que pasa a denominarse Paseo de la Ilíada más adelante, situándose la segunda parada frente al centro cívico de Salburúa.

A continuación, y tras un giro a izquierdas de radio 40 metros, el trazado se sitúa en el lado oeste del Bulevar de Salburúa, situándose la tercera parada tras el cruce de la calle La Valletta.

Posteriormente, y tras 430 metros de alineación recta en este Bulevar, se sitúa la cuarta parada del tranvía antes de alcanzar la Plaza de La Unión.

A partir de ahí, continúa por el Bulevar de Salburúa y se desvía por el Paseo del Aeródromo, cruzando sobre la Avenida de Roma y adentrándose en la Avenida 8 de marzo, donde se sitúa



la última parada.

El ancho de la plataforma, excluidos andenes, varía entre un mínimo de 6 metros en su tramo inicial hasta un máximo de 9 metros en los tramos en curva. El ancho más frecuente es de 7 metros, en tramos rectos.

El proyecto contempla cinco paradas, que se incluyen en la plataforma tranviaria a efectos urbanísticos. Los andenes tienen una longitud total de 50 metros y una anchura de 3,50 metros. Se elevan 25cm sobre la vía y tienen una franja de seguridad en su borde de 60cm.

La mayor parte del trazado se desarrolla sobre suelos calificados globalmente como Sistema General de Comunicaciones y Transportes y pormenorizadamente como Red Viaria Urbana, donde el uso es compatible, en virtud de lo dispuesto en el artículo 5.03.50.8 del vigente Plan General, pero invade suelos calificados como Espacios Libres y Zonas Verdes, en que el uso de red tranviaria no es compatible en los siguientes tramos del recorrido:

- Al principio, a lo largo de la calle Florida, donde invade, primero, su mediana y la rotonda con la calle Angulema, calificadas globalmente como Sistema General de Transportes y Comunicaciones y pormenorizadamente como Espacio Libre.
- En las rotondas con la calle Budapest y con la calle Valladolid, calificadas globalmente como Residencial y pormenorizadamente como Zona Verde.
- Al final, donde se desarrolla a lo largo del parque construido sobre la traza del antiguo aeródromo Martínez de Aragón, y a lo largo de la mediana de la calle Juan Carlos I, calificados globalmente como Residencial y pormenorizadamente como Zona Verde, excepto al final del todo, donde se ubica la última parada, sobre un espacio calificado como Sistema General de Espacios Libres y pormenorizadamente como Parque Urbano.

Se ha aprovechado también esta modificación para corregir las calificaciones pormenorizadas en el tramo final de la calle de los Astrónomos, en su encuentro con la avenida de la Ilustración, adaptándolas a la realidad efectivamente ejecutada, sin que ello guarde relación con el proyecto del tranvía: Se ha representado el viario realmente urbanizado, así como el gran equipamiento dispuesto sobre un espacio calificado como zona verde y se ha integrado en la zona verde adyacente el espacio libre al sur de la avenida de la Ilustración.



2.5 Alternativas de ordenación

El estudio informativo ha valorado las siguientes alternativas de ordenación:

- Alternativa 0, de no ejecución, con la que se evitarían las molestias y otras afecciones esperables durante la fase de obras pero no se mejoraría el servicio de este sistema de transporte público, con el que se pretende favorecer el uso del tranvía en detrimento de otros sistemas de transporte más contaminantes, como el vehículo particular o los autobuses urbanos, sobre calles que ya tienen tráfico viario, con todas las molestias que ello conlleva (ruidos, contaminación atmosférica, etc.).

- Alternativa Benavente, en que el trazado se inicia en la calle Florida, en una amplia acera del lado norte de la calle tras el cruce con la calle Triana, continúa por la calle Federico Baraibar, con su recorrido sinuoso, hasta el cruce con la calle Jacinto Benavente. Poco después se produce un giro de 90º y se dirige hacia el lado este de la calle, discurriendo por la acera, en que se localiza la primera parada. Poco después de la parada y antes de llegar al cruce con la calle Florida, gira 90º para continuar por el lado norte de esta calle. El resto de su recorrido y paradas coinciden con los de la Alternativa Florida que es la adoptada. Esta Alternativa Benavente se ha considerado desechada debido a que el trazado resultante en algunos de sus tramos imposibilita la adecuada explotación de la línea y el paso de los vehículos en condiciones favorables.

- Alternativa Florida. Es la descrita en el apartado anterior y ha sido la finalmente adoptada, básicamente por razones de funcionalidad de la línea propuesta, desde la asunción de que su ejecución supone potenciar un medio de transporte público menos contaminante en detrimento de otros más contaminantes y del tráfico privado.

2.6 Consulta pública previa

La consulta previa pública, sobre la modificación propuesta, prevista en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se ha celebrado del 19 de noviembre al 10 de diciembre de 2019, en la página web municipal.

Durante ese plazo, se han recibido 26 observaciones, tres de ellas de la asociación vecinal Salburúa Burdinbide y de los grupos Gasteizko Bizikleteroak y GADEN, Grupo Alavés de de



Defensa y Estudio de la Naturaleza y las otras 23 de diferentes particulares cuyas identidades figuran en el expediente.

Una de las observaciones, de una persona particular, expresa su oposición al trazado finalmente propuesto, a lo largo del antiguo aeródromo, reivindicando su carácter emblemático como lugar para de juegos para vivir y proponiendo respetar el trazado originalmente previsto en el estudio informativo, a lo largo del bulevar de Salburúa, que acababa en las letras de Salburúa, en el acceso a los humedales, al final de la avenida de Juan Carlos I.

Las otras 25 observaciones se desarrollan conforme al mismo texto, manifiestamente contrario a la modificación propuesta: Denuncian la ausencia de causa para una modificación exprés a la carta, estando en revisión el Plan General, la falta de datos e informes técnicos sobre las afecciones del proyecto, la ocupación de la vía a una distancia inferior a 5 metros de las edificaciones, lo que dicen no debe admitirse sin motivación técnica e información pública, y la imposibilidad de proponer alternativas.

Proponen una revisión previa del plan de movilidad, culminada por una consulta pública sobre los diferentes escenarios y otra posterior sobre las modificaciones necesarias para acoger el escenario preferido mayoritariamente y solicitan la puesta a disposición de los informes técnicos de urbanismo, movilidad y tráfico sobre esta propuesta y sobre el resto de escenarios contemplados en el plan de movilidad y una nueva consulta pública ulterior.

Sin cuestionar la legitimidad de la oposición a la propuesta, ni de las demandas de mayor información y participación, es preciso señalar que la misma se atiene a los términos del estudio informativo aprobado tras un amplio proceso de selección de alternativas, primero, e información pública, después, sin que sea razonable reiniciar el proceso en cada fase de tramitación del expediente.

2.7 Alegaciones

El 20 de julio de 2020 se recibe una alegación a la aprobación inicial de la modificación, suscrita por GADEN, Grupo Alavés para la Defensa y Estudio de la Naturaleza, en representación del movimiento social BENETAKO GREEN.

La alegación plantea, primero que la alternativa 0 contemplada no debe ser la de no ejecución



del tranvía, sino la de no modificación del planeamiento, segundo, denuncia la falta de justificación de los criterios de selección y descarte de las diferentes alternativas y tercero, discute la supresión de zonas verdes y espacios libres.

La primera, es una cuestión bizantina ya que la no modificación del plan inviabilizaría el tranvía. Respecto a la segunda cuestión, se discrepa de la falta de justificación de la alternativa seleccionada que, por otra parte, viene impuesta por los resultados del estudio informativo realizado.

La tercera cuestión tiene más enjundia. Los alegantes invocan la sentencia del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2011 que declara que la supresión de zonas verdes sitúa el umbral de motivación en un nivel superior al exigido ordinariamente. Es lo que se viene llamando el principio de no regresión planificadora, en relación con la calificación de zonas verdes o suelos especialmente protegidos, recogido en la sentencia invocada y en otras parejas, que afirman la prevalencia de la protección ambiental sobre la planificación urbanística.

Pero no puede obviarse que en la última década se ha establecido, precisamente por razones de sostenibilidad, un cambio de paradigma hacia modelos de ciudad compactos, mezclados y cohesionados, transformados mediante la rehabilitación, reforma y regeneración urbana.

Esta mayor compacidad es incompatible con el mantenimiento de espacios libres y zonas verdes que, en el caso de Vitoria, se reconocen como sobredimensionados y generadores de vacíos urbanos, tal y como se afirma, específicamente para el barrio de Salburúa, en el Avance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana actualmente en tramitación.

Es por ello, que tratándose de la supresión, o reducción, de algunas zonas verdes o espacios libres, objetivamente sobredimensionadas, para alojar una importante dotación pública, un sistema de transporte público sostenible que promueva la conexión e integración del barrio con el resto de la ciudad, se entiende que se da el nivel superior de motivación que exige la jurisprudencia para la reducción de zonas verdes que, en este caso, es más coherente con los principios de sostenibilidad ambiental y social para la ciudad.

Más aún cuando el impacto real sobre las posibilidades de disfrute de esos espacios es mínima. En la mayoría de los casos, se trata de glorietas e isletas cuyo efecto, meramente paisajístico, se mantiene. A lo largo del paseo del aeródromo se conserva plenamente su funcionalidad como eje peatonal, al disponerse la traza del tranvía en un lateral actualmente ajardinado e



intransitable e igualmente ocurre en el bulevar central de la avenida del 8 marzo, al final del trazado.

La Junta de Gobierno Local, con fecha 11 de septiembre de 2020 acordó desestimar la alegación formulada por GADEN que se eleva al Pleno Municipal. El Pleno Municipal acuerda su desestimación en sesión del 23 de octubre de 2020.

La Sección de Planeamiento Urbanístico de Álava de la COTPV en sesión 1/2021 celebrada el 29 de enero de 2021, informó favorablemente el expediente de a Modificación Puntual del PGOU de Vitoria-Gasteiz. Este informe señala que la ampliación del tranvía hacia el Este de la ciudad de Vitoria se encuentra en sintonía con lo que establecen las Directrices de Ordenación Territorial aprobadas en 2019, que señalan como una de las directrices en materia de movilidad multimodal (artículo 25.2.): *“Utilizar modos de transporte limpios como los trenes, los tranvías, los autobuses eléctricos y las bicicletas, incluidas las eléctricas.”* Ello dentro de objetivos más generales como: *“Fomentar la utilización del transporte público a través de una red de transporte accesible, práctica, cómoda segura y fiable”*. Es por ello que procede realizar una valoración favorable del expediente.

Respecto a los cambios puntuales de espacios libres y zonas verdes que supone la ampliación del sistema general (se suprimen 421 m² de sistema general de espacio libres y zonas verdes), el análisis que aporta el expediente sobre esta supresión concluye que *“(…) es importante señalar que la reducción de Sistema general de Espacios Verdes propuesta, 421 m², no tiene incidencia en el ratio de suelos con dicha calificación por unidad de población del ámbito (11, 83 m²/hab), que por otro lado supera ampliamente el mínimo establecido por la propia ley 2/2006 (5 m²/hab)(…)”*

2.8 Conveniencia y oportunidad de la modificación

El artículo 7.2 del Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco establece que *“En lo que se refiere a sus disposiciones de planificación vinculantes de carácter genérico, su cobertura territorial y urbanística devendrá del desarrollo de los instrumentos de ordenación urbanística a la concreción operada -siempre en el marco de las alternativas planteadas en el presente Plan Territorial Sectorial- a través de los instrumentos de proyección técnica.”*

Es voluntad municipal, en el legítimo ejercicio de sus competencias, incluir en el Plan General



de Ordenación Urbana la prolongación a Salburúa del Sistema General Tranviario, conforme al trazado previsto en el proyecto cuyo estudio informativo ha resultado aprobado, tras el análisis de las alternativas existentes y la resolución de las observaciones y alegaciones formuladas durante el correspondiente proceso de información pública.

3.- PLANEAMIENTO

3.1 Descripción de la propuesta

Básicamente, la propuesta consiste en la representación gráfica de la ampliación del Sistema General, lo que supone modificar los planos de Calificación Global, Alineaciones y Calificación Pormenorizada y Sistemas Generales.

Además, se modifica el artículo 4.02.04 del Plan General para incluir, expresamente, el Sistema General Tranviario dentro del Sistema General de Comunicaciones y Transporte, corrigiendo su denominación, en el título del artículo, como Sistema General de Comunicaciones Interurbanas, lo que obedece a un error.



3.2 Planeamiento vigente

Artículo 4.02.04.- Régimen del Sistema General de Comunicaciones **Interurbanas**.

1. Definición y criterios de inclusión.

Comprende suelos calificados globalmente como red viaria y transportes y pormenorizadamente de cualquiera de los usos pormenorizados contemplados dentro de los antedichos usos globales, que por su funcionalidad cumplen un papel primordial no sólo en la estructura municipal sino en relación con el exterior.

Dentro del concepto de Sistema General de Comunicación y Transportes quedan englobados los siguientes:

– Comunicaciones Interurbanas: comprende el conjunto de vías rodadas exteriores al perímetro urbano que cumplen una función primordial en relación con la estructura municipal, con la red general del país y con la general urbana.

Incluye las vías de las redes de interés preferente básica, comarcal, local y vecinal de la Diputación Foral de Alava. Comprende todos los predios calificados globalmente como red viaria en suelo clasificado como no urbanizable.

– Comunicación urbana: incluye las vías interiores al perímetro urbano que estructurando la ciudad relacionan esta con el sistema de comunicaciones interurbanas, necesitadas de una protección especial en atención a la relevancia de su papel en el conjunto municipal.

Para la inclusión de estas vías se ha tenido en cuenta la importancia de su función en el sistema general de tráfico y transporte, la importancia de su función correctora entre barrios o sectores urbanos y su capacidad de estructuración de la forma urbana, su sección, longitud y diferenciación. También complementariamente se ha tenido en cuenta su importancia simbólica en la lectura de la ciudad.

– Transporte: comprende los predios calificados con el uso global de transporte y pormenorizados e ferrocarril, aeropuerto y estación de transporte.

Respecto al ferrocarril se incluirán no solo la zona ocupada por las vías sino la considerada como de dominio público por la legislación vigente. Igualmente tendrá la consideración de sistema general la franja de terreno prevista para el nuevo trazado ferroviario que se establece en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.



3.3 Planeamiento propuesto

Artículo 4.02.04.- Régimen del Sistema General de Comunicaciones y Transportes.

1. Definición y criterios de inclusión.

Comprende suelos calificados globalmente como red viaria y transportes y pormenorizadamente de cualquiera de los usos pormenorizados contemplados dentro de los antedichos usos globales, que por su funcionalidad cumplen un papel primordial no sólo en la estructura municipal sino en relación con el exterior.

Dentro del concepto de Sistema General de Comunicación y Transportes quedan englobados los siguientes:

– Comunicaciones Interurbanas: comprende el conjunto de vías rodadas exteriores al perímetro urbano que cumplen una función primordial en relación con la estructura municipal, con la red general del país y con la general urbana.

Incluye las vías de las redes de interés preferente básica, comarcal, local y vecinal de la Diputación Foral de Alava. Comprende todos los predios calificados globalmente como red viaria en suelo clasificado como no urbanizable.

– Comunicación urbana: incluye las vías interiores al perímetro urbano que estructurando la ciudad relacionan esta con el sistema de comunicaciones interurbanas, necesitadas de una protección especial en atención a la relevancia de su papel en el conjunto municipal.

Para la inclusión de estas vías se ha tenido en cuenta la importancia de su función en el sistema general de tráfico y transporte, la importancia de su función correctora entre barrios o sectores urbanos y su capacidad de estructuración de la forma urbana, su sección, longitud y diferenciación. También complementariamente se ha tenido en cuenta su importancia simbólica en la lectura de la ciudad.

– Transporte: comprende los predios calificados con el uso global de transporte y pormenorizados de ferrocarril, tranvía, aeropuerto y estación de transporte.

Respecto al ferrocarril se incluirán no solo la zona ocupada por las vías sino la considerada como de dominio público por la legislación vigente. Igualmente tendrá la consideración de sistema general la franja de terreno prevista para el nuevo trazado ferroviario que se establece en el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Constituyen el Sistema General de Comunicaciones de Uso Tranviario los andenes de las paradas y la plataforma tranviaria, definida por la banda de ancho variable materializada en la calzada de las calles para uso tranviario por dos líneas continuas o discontinuas (en función de que la plataforma sea exclusiva o compartida), por bordillos embebidos o sobresalientes de la calzada o por los límites del parterre, materializados por encintados, en el caso de “vías verdes”.



3.4 Carácter de la modificación

La modificación es de naturaleza estructural, por cuanto que amplía un Sistema General, el SG Red de Tranvía, superponiéndose en algunos tramos sobre otro preexistente, el Sistema General de Transportes y Comunicaciones y reduciendo ligeramente algunos sistemas locales de espacios libres.

3.5 Justificación del cumplimiento de los estándares urbanísticos

El sistema general de red de tranvía tiene carácter dotacional. Su implantación se produce, en algunos tramos, sobre –o a costa de- espacios libres y zonas verdes, por lo que, formalmente, se produce una reducción de estas dotaciones, si bien no son precisas medidas compensatorias, por no incrementarse la edificabilidad urbanística, ni la intensidad de usos no dotacionales y por estar sobradamente dotada la ciudad de sistemas locales y generales de espacios libres y zonas verdes.



4.- ASPECTOS SECTORIALES Y COMPLEMENTARIOS

4.1 Evaluación de impacto ambiental

La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de prolongación a Salburúa del tranvía de Vitoria-Gasteiz, 2ª fase, del que trae causa esta modificación, ha sido formulada el 25 de enero de 2019 por el Director de Administración Ambiental, publicándose en el BOPV el siguiente 8 de febrero, por lo que esta modificación no precisa de Evaluación Ambiental.

4.2 Zonificación e impacto acústico

El vigente Plan General cataloga el ámbito de la modificación como zona acústica residencial, desarrollada, con unos objetivos de calidad acústica (OCA) limitados a 65 dB(A) en periodo diurno y vespertino y 55 dB(A) en periodo nocturno.

El informe técnico de ruidos que acompaña al estudio de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto concluye que, tanto el mapa de ruido como el mapa de fachadas, muestran niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad acústica, tanto para el periodo día como para el periodo noche, ya en la situación previa al proyecto (lo que no ocurriría si el tranvía fuese el único foco de ruido presente) por lo que se requieren los correspondientes planes zonales, cuya redacción está en tramitación.

4.3 Servidumbres aeronáuticas

El término municipal de Vitoria-Gasteiz y en particular el ámbito de aplicación de esta modificación se ve afectado por diferentes áreas de servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Vitoria: Las servidumbres de aeródromo tratan de asegurar que sus operaciones, básicamente las salidas y llegadas, se ejecuten en adecuadas condiciones de seguridad; las servidumbres radioeléctricas previstas para que las aeronaves reciban adecuadamente las emisiones radioeléctricas necesarias para la navegación aérea, las servidumbres de operación que tienen como finalidad el que las operaciones de las aeronaves que se basan en las radioayudas se efectúen de manera segura y las servidumbres acústicas, que establecen restricciones a los usos de las parcelas próximas al aeropuerto, al objeto de compatibilizar las operaciones aeronáuticas con el entorno, si bien el ámbito de esta modificación no está incluido en el área de servidumbres acústicas del aeropuerto de Foronda.

Todas esas servidumbres quedan recogidas y actualizadas en el vigente PGOU de Vitoria-



Gasteiz tras la modificación puntual del mismo aprobada en sesión plenaria del 22 de febrero del 2019, conteniéndose en el artículo 4.05.63 y siguientes del vigente PGOU y reflejándose en sus planos 8.2: Condicionantes superpuestos. Servidumbres aeronáuticas y zonas de seguridad de las instalaciones militares.

Asimismo, se remite borrador al Ministerio de Fomento para su informe preceptivo y vinculante, que se ha emitido el 28 de mayo de 2020, en los siguientes términos:

En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente la “Modificación Puntual Estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario” (Araba/Álava) en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, con las condiciones impuestas por este informe, siempre y cuando las construcciones propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc.) no vulneren las servidumbres aeronáuticas.

Las condiciones impuestas son las siguientes:

La totalidad del ámbito de la “Modificación Puntual Estructural del Plan General de Ordenación Urbana de Vitoria-Gasteiz para ampliar a Salburúa el Sistema General Tranviario”, se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Vitoria. En el plano que se adjunta como Anexo I a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea.

El planeamiento urbanístico debe incorporar entre sus planos normativos, el plano de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Vitoria, debiendo dejar constancia expresa del párrafo anterior en la normativa de su documentación.

En las zonas y espacios afectados por servidumbres aeronáuticas, la ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluidas las palas-, medios necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme a los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72, en su actual redacción.

En cumplimiento de la condición antedicha, se ha incorporado a los planos de esta modificación un plano número 7. *Servidumbres Aeronáuticas* y se deja aquí constancia expresa



de las limitaciones que impone, sin perjuicio de que están recogidas en el artículo 4.05.65.1 del vigente Plan General.

4.4 Servidumbres radioeléctricas

La modificación propuesta no afecta al despliegue de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

4.5 Titulares de las fincas afectadas

La modificación propuesta no altera la densidad ni la edificabilidad de las fincas afectadas por el cambio de uso propuesto. Todas ellas son de propiedad municipal y están afectas al servicio público.

4.6 Viabilidad económico financiera

La modificación urbanística propuesta no impone nuevos costes, sino que posibilita su ejecución, en la medida en que las administraciones concernidas lo convengan, en función de su disponibilidad presupuestaria.

4.7 Sostenibilidad económica

La actuación propuesta no impone cargas específicas sobre la Hacienda Local ni altera el suelo destinado a usos productivos.

4.8 Impacto sociolingüístico

La modificación propuesta no incrementa la oferta residencial, ni la de suelo para actividades económicas, por lo que no genera flujos de población, ni promueve actividades o usos que puedan actuar como atractores de visitantes, ni tiene relevancia o impacto comunicativo o cultural, por lo que no se aprecia que afecte a la situación sociolingüística del municipio, a los efectos previstos en el artículo 7.7 de la Ley 2/2016 de Instituciones Locales de Euskadi.

4.9 Perspectiva de género

La propuesta posibilita la mejora de la oferta del transporte público de mayor calidad, proponiendo ubicar sus paradas en lugares transitados, visibles y accesibles, sin un detrimento significativo de los lugares de paseo, juego y estancia, lo que se considera favorable desde la perspectiva de género.



4.10 Sostenibilidad energética

La modificación propuesta no genera nuevos usos demandantes de movilidad o consumidores estáticos de energía, sino que mantiene los existentes, posibilitando la mejora de la oferta de transporte público a costa, fundamentalmente, del espacio dedicado al tráfico privado, constituyendo en sí misma una alternativa al mismo, y resultando más fácilmente adaptable a las exigencias de sostenibilidad energética, dado que la energía que consume es eléctrica.

El trazado de la nueva línea está contenido en el *Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de Vitoria-Gasteiz (2020-2030)* cuyo documento de avance puede consultarse en la página web del Ayuntamiento¹ y que está en la actualidad, simultáneamente, en trámite de evaluación ambiental y en proceso de participación ciudadana. Se entiende que este documento cubre con creces el requerimiento de un estudio de movilidad contenido la Ley 4/2019.

¹ https://www.vitoria-gasteiz.org/http/wb021/contenidosEstaticos/especial/cea/20190917/Avance_PMSEP_2020_2030.pdf

Esta modificación no condiciona el tipo u origen de la energía a consumir por los edificios e infraestructuras ni altera el alumbrado público, excepto en lo que se refiere a la posible introducción de un modo de transporte público eléctrico. No entra tampoco en su objeto la previsión de espacios para recarga de de vehículos eléctricos o para circulación o aparcamiento de bicicletas.

4.11 Disposición final. Entrada en vigor

No estableciendo con carácter general la legislación urbanística la fecha de entrada en vigor de la normativa, ésta se establece, para esta modificación, en el día siguiente a la publicación de su aprobación definitiva en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de Álava.



5. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

- 0 Plano de situación
- 1 Planeamiento Vigente. Calificación Global
- 2 Planeamiento Vigente. Alineaciones y Calificación Pormenorizada
- 3 Planeamiento Vigente. Sistemas Generales
- 4 Planeamiento Modificado. Calificación Global
- 5 Planeamiento Modificado. Alineaciones y Calificación Pormenorizada
- 6 Planeamiento Modificado. Sistemas Generales
- 7 Plano de Servidumbres Aeronáuticas

En Vitoria-Gasteiz, en marzo de 2021

Fdo. María Robredo Puelles

**Arquitecta del Servicio de Planeamiento
y Ejecución de la Ordenación Urbanística**