



Ayuntamiento
de Vitoria-Gasteiz
Vitoria-Gasteizko
Udala

Departamento de Participación y Centros Cívicos
Partaidetza eta Gizarte Etxeen Saila

Servicio de Participación Ciudadana
Herritarren Parte-hartzerako Zerbitzua

ELKARGUNE FORO CIUDADANO

POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME 4/2017

DÍA: 20 DE JULIO

HORA INICIO: 18:00

HORA FINAL: 21:00

LUGAR: SALA SIMONE DE BEAUVOIR

PARTICIPANTES:

AUZOGUNE ALDABE	HOMBRE	MUJER
EGINAREN EGINEZ		1
GASTEIZKO BIZIKLETEROAK	2	1
AA VV SALBURUA BURDINBIDE	1	
AA VV ENSANCHE XIX	4	
AA VV BEIKO GASTEIZ		1
AA VV MIGUEL DE UNAMUNO	1	
AA VV BIZI LAGUN	1	
PLATAFOMRA TRANVIA NO	2	2
EGIBIDE	1	
CONSEJO ZONA SUR	1	
EKOLOGISTAK MARTXAN	1	
COLEGIO DE ARQUITECTOS VASCO-NAVARRO	1	
ASOCIACIÓN ZERO ZABOR	1	
GOBIERNO VASCO- TRANSPORTE	1	
ITINERARIOS SEGUROS PERSONAS MAYORES		1
A TÍTULO PARTICULAR	10	6
EQUIPO DE GOBIERNO	2	
GRUPO PP	1	1
GRUPO PODEMOS	1	1
GRUPO BILDU	2	
GRUPO IRABAZI	2	
GRUPO PSOE	2	
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y ESPACIO PÚBLICO		1
CEA	3	
TOTAL: 54 PERSONAS	39	15

ORDEN DEL DÍA

1. Proyecto de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el Sur: Exposición de los argumentos y propuestas de colectivos discrepantes
2. Proyecto de integración de la red ferroviaria a su paso por Vitoria-Gasteiz: Presentación de las propuestas de la plataforma Batu Gasteiz/Une Vitoria.
3. Ronda de posicionamiento de partidos políticos
4. Debate, dudas, preguntas, valoración o votación de las propuestas
5. Conclusiones/acuerdos/propuestas del elkargune sobre ambos proyectos.
Acciones/mecanismo para su seguimiento y medición
6. Fecha para el próximo elkargune

DESARROLLO DEL FORO

1. Proyecto de ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz hacia el Sur: Exposición de los argumentos y propuestas de colectivos discrepantes

En el primer punto del día, varios colectivos opuestos a la ampliación del tranvía hacia la zona sur de la ciudad, han explicado los argumentos por los cuales se muestran en desacuerdo con dicho proyecto.

PLATAFORMA TRANVÍA NO: Desde esta plataforma, en primer lugar, se ha querido resaltar que cuentan con el apoyo de varios grupos políticos (Irabazi y Podemos) y de diferentes asociaciones y colectivos. Además, se cuenta con el respaldo de 4.400 firmas de ciudadanos y ciudadanas de Vitoria-Gasteiz.

En cuanto a los argumentos para intentar paralizar el proyecto se han destacado los siguientes aspectos. Primero, que la información que el Ayuntamiento ha ofrecido ha sido muy escasa, apenas se trata de un mapa con el recorrido de la línea del tranvía. A ello hay que añadir el posible soterramiento del ferrocarril, lo cual, puede generar nuevos problemas e inconvenientes en el trazado del tranvía. Debido a ello la incertidumbre de los vecinos y las vecinas de las zonas afectadas por el paso de este vehículo es enorme. Por otro lado, cuando se empezó a hablar de la ampliación del tranvía se justificó desde la

parte institucional diciendo que se trataba de una mejora de un servicio público para los barrios de Adurza y San Cristobal. Pero una vez vista la oposición surgida la argumentación que se dio fue que se trataba de un servicio necesario para los universitarios y universitarias.

Por otra parte, el tranvía no va a servir para mejorar las conexiones con las zonas industriales, ni con el hospital, a lo que hay que añadir que algunas líneas de autobús que realizan un buen servicio van a ser eliminadas. Aparte, las vibraciones del tranvía van a generar molestias en las viviendas colindantes, lo cual, a su vez, puede tener repercusiones sobre la salud de las personas. Además, en algunas zonas del recorrido el proyecto no cumple con la legalidad establecida, ya que la distancia mínima entre los viales y los edificios debe ser de 8 metros y en algunas zonas es bastante inferior. El ruido y las vibraciones pueden generar aun más problemas de salud en estas calles.

Respecto a las afecciones que esta obra va a generar en el espacio público se ha destacado que las dimensiones de algunas aceras se van a reducir considerablemente, lo cual perjudica no solo al tránsito peatonal, sino también al comercio local. Un ejemplo es la Calle Castro Urdiales donde las aceras actuales de 5 metros de anchura van a ser reducidas, y además los carriles de circulación se van a colocar más próximos a los comercios y viviendas de la zona.

Finalmente, se ha indicado que el Ayuntamiento ha reconocido que el proyecto actual no cumple con la normativa vigente y que consecuencia de ello se está modificando el Plan General de Ordenación Urbana para así poder cumplir con la normativa.

EKOLOGISTAK MARTXAN: En la actualidad existen distintos proyectos con consecuencias sobre la futura estructura territorial y de movilidad que las futuras fases de planificación deberían incluir en un escenario de actuaciones coherentes. La llegada del AVE a Vitoria-Gasteiz, los usos a dar a las áreas liberadas por la traza actual del ferrocarril, las posibles ampliaciones del tranvía, y otras propuestas de nuevos polos de atracción de actividades económicas, son todos ejemplos de decisiones a tomar que generan una gran dosis de incertidumbre sobre el futuro del sistema de movilidad urbano. Es por ello que ante las estas incertidumbres del modelo territorial y de movilidad el Elkargune "Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible" insta al Ayuntamiento, Diputación Foral de Álava, Gobierno Vasco y Gobierno de España, a que sean tratadas de manera conjunta y participativa, para poder gestionar las posibles contradicciones entre sí y las consecuencias en términos de generación y atracción de nueva movilidad.

Desde Ekologistak Martxan se ha manifestado que la decisión de ampliar el tranvía procede del Gobierno Vasco y que se aprobó antes de poner en marcha el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y sin atender a un diagnóstico integrado previo de las necesidades de movilidad ni a la infraestructuras existentes en ese momento. Además, hay

que añadir que no se ha tenido en consideración a los órganos de participación ciudadana que llevan años trabajando sobre temas de movilidad.

Ante esta situación Ekologistak Martxan quieren solidarizarse con las personas de las zonas afectadas y se les comunica que la asociación se encuentra a su disposición en caso de requirieran algún tipo de ayuda.

En último lugar, se ha recordado que en 2007 se firmó un pacto por la movilidad sostenible ciudadana, donde se hacía hincapié en la importancia de que cualquier proyecto de movilidad debía asegurar una movilidad sostenible en todos sus aspectos y la salud de las personas. Por tanto, se considera que la ampliación del tranvía no cumple con el pacto firmado.

GASTEIZKO BIZIKLETEROAK: Desde esta asociación se ha destacado que la elección del tranvía como medio de transporte para dar servicio al eje Norte Sur de Vitoria-Gasteiz no nace del PMSEP, sino que la redacción de dicho Plan se tuvo que realizar y amoldar al proyecto de Tranvía que ya estaba construyéndose. De hecho en el PMSEP, se abandona la idea del tranvía y para el eje Este Oeste propone autobuses de alta capacidad. La única mención a la ampliación del tranvía en el eje Norte-Sur que se observa en planos del PMSEP transcurriría por el puente de San Cristóbal para finalizar en Aretxabaleta. Debido a ello, no se considera adecuado y más teniendo en cuenta que después de 10 años de existencia poco se ha hecho para la implementación de las supermanzanas que son el instrumento clave de dicho PMSEP.

También se ha resaltado el elevado coste económico del proyecto del tranvía y que no se ha tenido en cuenta en ningún momento la opinión de la población de Vitoria-Gasteiz. Por último, se ha hecho mención a que en ninguna de las calles afectadas por la ampliación van a desaparecer vehículos motorizados y que van a ser eliminados árboles. A todo ello hay que añadir que algunas aceras no van a tener ni 2'5 metros de anchura convirtiendo estas calles en espacios desnaturalizados y de escasa calidad como espacio público.

COLEGIO DE ARQUITECTOS VASCO NAVARRO: Desde este colectivo se han apoyado los argumentos expuestos por las distintas asociaciones y únicamente se ha recalcado la importancia de que previo a desarrollar cualquier proyecto del tranvía hay que tener en cuenta el proyecto de ferrocarril Madrid-Irun y el posible soterramiento. En cuanto a este último aspecto se ha valorado que parecen incongruentes las acciones que se están planteando en relación al soterramiento y el Puente de las Trianas. Desde el Colegio también se solicita que la información relacionada con el soterramiento sea pública y accesible. Alguna persona más de entre los asistentes también ha solicitado que pudiesen debatirse las alternativas de esta nueva infraestructura.

Se adjuntarán los documentos presentados por si se quieren conocer con más detalle las argumentaciones contra el tranvía.

2. Proyecto de integración de la red ferroviaria a su paso por VitoriaGasteiz: Presentación de las propuestas de la plataforma Batu Gasteiz/Une Vitoria.

En el segundo punto del día, un miembro de la Plataforma Batu Gasteiz/Une Vitoria, ha informado a las personas presentes que el motivo por el que se ha creado esta plataforma es porque existen dudas y se quiere conocer de mejor manera los proyectos relacionados con la integración del tren en la ciudad y el soterramiento. Debido a esta tesitura se solicitó información al Ayuntamiento sobre los proyectos relacionados con el ferrocarril, la cual fue facilitada en el pasado Auzogune de Salburua.

Más allá de esta información se quiere seguir conociendo con mayor profundidad las alternativas existentes al proyecto de soterramiento y que toda la información a la que tengan acceso las distintas administraciones se solicita que sea puesta a disposición de la ciudadanía, ya que se trata de un proyecto de enorme envergadura y se necesita contar con la información adecuada para poder decidir. Por último, se ha informado que se ha realizado un manifiesto para pedir toda la información posible a las administraciones y así poder seguir trabajando.

3. Ronda de posicionamiento de partidos políticos

El tercer punto del día ha servido para conocer el posicionamiento de los partidos políticos municipales respecto a los proyectos de ampliación del tranvía y de soterramiento.

IRABAZI: Desde Irabazi se han mostrado contrarios a la ampliación del tranvía. De hecho, este partido nada más conocer el proyecto hizo una asamblea con los vecinos y vecinas de las zonas afectadas para conocer su opinión, viendo ya la existencia de un posicionamiento contrario a dicho proyecto. Según ha manifestado el portavoz de Irabazi, Oscar Fernández, no se trata de un proyecto prioritario para la ciudad, ya que hay necesidades más urgentes en otros barrios relacionadas con la movilidad. Además, y consecuencia de que se están planteando nuevos proyectos que guardan relación con temas de movilidad y espacio público se considera propicio analizar el conjunto de los futuros planes de movilidad y que no se desarrollen de manera aislada, puesto que pueden perjudicar a la ciudadanía.

PODEMOS: El grupo podemos también se muestra contrario a la ampliación del tranvía, según ha indicado Jorge Hinojal. Se ha explicado que se trata de un proyecto al que no han tenido acceso ni la ciudadanía, ni los propios grupos políticos. De igual forma, no se ha

respetado el convenio firmado en Diciembre de 2015 donde se establecía que antes de desarrollar cualquier proyecto era necesario estudiar las carencias y necesidades de la población. A todo ello, hay que añadir que el proyecto presenta problemas técnicos y que no se modifican tampoco con la posible llegada del ferrocarril soterrado. En cuanto al proyecto de soterramiento de las vías de ferrocarril tampoco se conocen cuales son los objetivos. Finalmente se ha indicado que Podemos esta a favor del modelo de movilidad, pero en contra del proyecto de ampliación del tranvía.

PSOE: El portavoz del grupo socialista, Carlos Zapatero, ha indicado que tanto la ampliación del tranvía como el proyecto de soterramiento son estrategias adecuadas para mejorar la movilidad en la ciudad y lograr una mejor conexión entre los barrios de Vitoria-Gasteiz.

PNV: El grupo PNV es otro de los partidos que se muestra favorable a la ampliación del tranvía a la zona sur. Iñaki Prusilla, concejal de dicho partido ha expuesto los siguientes motivos por los cuales su posición es favorable. Primero porque se trata de un transporte público de alta capacidad y que puede ser complementario a otros, prestando un servicio de transporte público muy eficiente. En segundo lugar se opina que con el desarrollo del tranvía el número de personas que utilizaría el vehículo privado sería menor, lo cual tiene una incidencia positiva en el conjunto de la ciudad. En relación a las vibraciones y sonidos que genera este medio de transporte se ha explicado que la tecnología ferroviaria ha mejorado mucho en los últimos años y que gracias ello este nuevo tranvía sería mucho más silencioso que el actual. Por último, y consecuencia de que el proyecto de soterramiento va a cambiar la ciudad hace necesaria una reflexión sobre el modelo de movilidad, siendo necesario tanto el tranvía, como el BRT como la mejora de las líneas de Tuvisa.

BILDU: En primer lugar, Bildu ha aclarado, debido a algunas alusiones hechas durante la sesión que su partido no ha cambiado de opinión en relación a las estrategias de movilidad. Felix González, ha explicado a los y las presentes que en el inicio de esta legislatura Bildu realizó una reflexión sobre las estrategias de movilidad y transporte público analizando los tres ejes que deben comunicarse en la ciudad: norte- sur, este- oeste y el eje periférico. Respecto al eje este- oeste se ha indicado que deben estar comunicados a través del centro de la ciudad, el eje periférico a través de líneas de autobús que unan algunos de los barrios más populosos de la ciudad. Por último, en el eje norte-sur puede ser una opción favorable el tranvía. Según ha indicado este partido el tranvía es una realidad existente previa al plan de movilidad y que si no se ha ejecutado antes es porque el trazado de ferrocarril añade más complicaciones técnicas. Sobre el soterramiento el grado de desconfianza es grande, ya que no hay apenas información disponible y ya son muchas legislaturas diciendo que se iba a ejecutar dicha obra y finalmente no se ha conseguido hacer nada.

PP: El Partido Popular, a través de su representante Leticia Comeron ha explicado que hace año y medio en una reunión en el Centro Cívico Hegoalde con los vecinos de las zonas ya se apreció el posicionamiento contrario y los posibles problemas técnicos existentes. Posteriormente se llegó a un acuerdo de soterramiento interinstitucional que va transformar toda esa zona, por lo que de momento y si el proyecto del tranvía sigue adelante se desconoce como quedara la zona sur y en concreto el Puente de las Trianas. Se cree que antes de llevar a cabo cualquier proyecto hay que analizar bien todas las opciones que hay posibles y conocer la opinión de los vecinos y vecinas.

4. Debate, dudas, preguntas, valoración o votación de las propuestas

Tras el posicionamiento de los grupos políticos respecto de los proyectos comentados, ha llegado el turno de las personas participantes de dar su opinión y valorar los aspectos positivos y negativos.

En primer lugar, se considera más adecuado que se realice la obra de soterramiento y una vez finalizada empezar a valorar con mejorar la conexión entre barrios y con el centro de la ciudad. La ampliación del tranvía no valora positivamente, ya que los impactos negativos en la zona sur van a ser notables y es un proyecto poco sostenible medioambientalmente, puesto que no se van a eliminar las calzadas para la circulación de vehículos a motor, pero si plazas de aparcamiento, lo cual tendrá incidencia en el tiempo de espera para encontrar un hueco donde aparcar. Se ha valorado que el vehículo privado es necesario para acudir a los polígonos industriales y que el tranvía no soluciona estos problemas. En cuanto al soterramiento, se ha valorado con incertidumbre y se pide que las administraciones faciliten toda la información posible al respecto. Además, uno de los participantes ha opinado que es imposible soterrar a la altura del Puente de las Trianas por la diferencia de altura de las cotas.

Por otro lado, desde Eginaren Eginez se ha explicado que tras la puesta en marcha de la primera línea del tranvía se tuvieron que tomar medidas judiciales contra Euskotren, puesto que no se había cumplido la Ley de Accesibilidad. Por tanto, y para que no se vuelva a cometer el mismo error dicha asociación ha solicitado al Gobierno Vasco que les envíe el proyecto, y así saber si se está cumpliendo con lo establecido en la Ley de Accesibilidad. De momento no se ha recibido ningún documento.

Relacionado con esta última cuestión una de las personas asistentes ha indicado que no entiende como un operador de transporte público que no ha cumplido todavía con una sentencia jurídica puede acceder a la realización de un nuevo proyecto. Por ejemplo, se ha

mencionado que las rampas de acceso siguen sin contar con pasamanos en ambos lados. Previo a que se inicie el proyecto se solicita que Eusko Tren facilite información sobre cuestiones de accesibilidad. De hecho, se solicita poder acceder a información sobre como sería la evacuación en el tranvía en caso de incendio, ya que este medio de transporte no tiene andenes en altura, como se va solucionar el problema de los agujeros de los viales del tranvía en los pasos de peatones o como va a ser el refuerzo que prestaría Tuvisa en caso de que el tranvía sufriera algún tipo de percance.

Uno de los últimos comentarios realizados por las personas asistentes ha sido la pregunta realizada desde Ekologistak Martxan pidiendo a los grupos políticos favorables a la ampliación del tranvía que expliquen que beneficios sociales, medioambientales, económicos o de salud sobre las personas tiene la ampliación del tranvía.

Después de estos comentarios, desde el equipo de gobierno, se ha comentado que todo lo relacionado con cuestiones de legalidad carece de fundamento, ya que todo esta adaptado a las condiciones urbanísticas o se esta adaptando. Por otra parte, existen especificaciones concretas sobre la normativa de vehículos ferroviarios que se pueden solicitar y pedir un informe de contraste.

En cuanto a los beneficios que supone la ampliación del tranvía varios de los grupos políticos han contestado diciendo que se trata de un proyecto pensado para el conjunto de la ciudadanía y que por ello es positivo contar con otra línea más de tranvía. Además, se ha explicado que el desarrollo y la mejora de los servicios de transporte público sirve para fomentar tanto los desplazamientos a pie como en transporte público, reduciéndose el numero de personas que utiliza el vehiculo privado. Sobre los problemas que se pueden generar en las calzadas por donde circulan vehículos y tranvía se ha indicado que se trata de un reparto de los espacios de la calzada y que tiene que ver con la organización del tráfico y que esta pensado para favorecer la intermodalidad y la movilidad sostenible.

Los últimos comentarios desde la parte política han servido para conocer que sobre el soterramiento no hay ningún acuerdo y que únicamente se esta elaborando un estudio con las distintas posibilidades disponibles y que está información se facilito en el Auzogune de Salburua. La integración del pasillo soterrado se opina como una oportunidad, ya que el espacio liberado puede servir para conectar el Oeste y el Este de la ciudad.

Varias personas asistentes han indicado que es más adecuado desarrollar el proyecto del BRT que el tranvía, ya que es un servicio más demandado. Aparte, el proyecto del tranvía en ningún momento ha sido público, puesto que no hay acceso a ningún tipo de información, lo cual genera incertidumbre y molestia entre la ciudadanía.

Ante esta última reivindicación el equipo de gobierno ha indicado que asume el compromiso de acceder a una copia del proyecto constructivo para la ampliación Sur del tranvía y hacerlo llegar al Elkargune.

Finalmente, una de las personas asistentes ha pedido a José Ángel Cuerda, allí presente, si podía dar su opinión sobre la ampliación del tranvía. Cuerda ha accedido a la petición diciendo lo siguiente:

Para ampliar el tranvía es necesario realizar estudios y análisis de cómo esta funcionando este medio de transporte en la ciudad. En algunas zonas el resultado ha sido muy positivo, pero en otras ha supuesto la generación de numerosos problemas, como por ejemplo en Abetxuko o la Calle General Álava.

Se ha referido al trazado del actual tranvía en el eje Norte-Sur, el cual, según su criterio, basado en un informe de urbanistas franceses, debería haber terminado en Sancho el Sabio, pues, desde esa estación hasta Angulema, las calles no tienen las características adecuadas para introducir el tranvía respetando la distancia mínima a las fachadas de las viviendas, por ejemplo, en la calle General Álava. En su opinión, el actual trazado propuesto para la ampliación Sur del tranvía va a cometer el mismo error, dada la anchura de las calles y todas las vías que se quieren incluir a la vez para coches, bicicletas y el propio tranvía. Otra idea que ha mencionado Cuerda de los urbanistas franceses es que, según ellos, lo más conveniente es que las vías del tranvía sólo las use el propio tranvía, circunstancia que no se cumple en el trazado actual entre Sancho el Sabio y Angulema.

Según Cuerda, para hablar de sostenibilidad hay que tener en cuenta 3 conceptos, la sostenibilidad económica, medioambiental y social, y a día de hoy, el proyecto de ampliación adolece de un análisis profundo para que pueda ser ejecutado, siendo una medida imprudente, por lo que sería adecuada la paralización del proyecto para estudiarlo con más detalle.

5. Conclusiones/acuerdos/propuestas del Elkargune sobre ambos proyectos. Acciones/mecanismo para su seguimiento y medición

1- El Elkargune acuerda la solicitud de paralización cautelar de la ampliación del tranvía hacia el sur debido a las incertidumbres del modelo, y con petición expresa de estudio del impacto sobre la salud de las personas afectadas.

2- El Elkargune acuerda la solicitud de que el tranvía cumpla con la normativa exigida y únicamente circule donde se cumpla la distancia de 8 metros entre los viales y los edificios más próximos.

3- El Elkargune acuerda la solicitud de facilitar y enviar la información correspondiente sobre el proyecto constructivo de la ampliación del tranvía hacia el Sur al Elkargune.

4- El Elkargune acuerda que se garantice la accesibilidad pública de la documentación que exista sobre todos los proyectos relacionados con la movilidad y el espacio público.

5- El Elkargune acuerda la solicitud de facilitar y enviar el informe de reivindicaciones de accesibilidad. (Se va a remitir toda la información que se requiere sobre las reivindicaciones de accesibilidad al Servicio de Participación Ciudadana para que se adjunte al documento y se remita al departamento correspondiente para facilitar dicha información).

6. Fecha para el próximo Elkargune

En el último punto del día, desde el CEA, se ha informado que en el anterior Elkargune se realizó una dinámica participativa para conocer la valoración sobre el Plan de Movilidad Sostenible de 2007. En la segunda quincena de septiembre se realizará una segunda sesión del Elkargune para trabajar sobre el modelo movilidad que se quiere para el futuro y revisar los retos pendientes; y en una tercera sesión en octubre, se revisarán las acciones previstas por el Plan actualmente vigente, para adecuarlas al nuevo modelo propuesto, y se propondrán nuevas acciones.