

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCOEKONOMIAREN GARAPEN ETA
AZPIEGITURA SAILA
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS
Ezkerretako Garraio Sailburuordetza
Garraio Azpiegituren ZuzendaritzaDEPARTAMENTO DE DESARROLLO
ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS
Viceconsejería de Infraestructuras y Transportes
Dirección de Infraestructuras del Transporte

2019 MAR. 12

Grupo Alavés de Defensa y Estudio de la Naturaleza

Panamá 14 (1,35 km)

01013 Vitoria-Gasteiz

SARRERA	IRTEGERRA
Zk.	Zk. 94806

Asunto: Respuesta al escrito de alegaciones presentadas por el asociación Grupo Alavés de Defensa y Estudio de la Naturaleza, durante el trámite de información pública otorgado por la Resolución de 15 de noviembre de 2017, del Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a Información Pública el «Estudio Informativo de la prolongación a Salburua de Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2ª Fase».

La asociación Grupo Alavés de Defensa y Estudio de la Naturaleza, ha presentado un escrito en el Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras de Gobierno Vasco con fecha 12 de marzo de 2018 y sello de entrada de 12 de marzo de 2018.

En dicho escrito, desea formular las siguientes alegaciones al proyecto de ampliación al barrio de Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz:

1. Se solicita una correcta caracterización del medio con una descripción detallada de los diferentes elementos y de las interacciones que se establecen entre ellos, teniendo en cuenta que el punto final del trazado es justo en el límite de la ZEC (Zona de especial Conservación) y ZEPA (Zona de especial conservación para las aves) del humedal de Salburua.
2. Haciendo referencia a la 'Ordenanza de Gestión y Protección del Arbolado Urbano', y al documento 'La Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz 2014 (Centro de Estudios Ambientales)' del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, los conectores son elementos lineales cuya función principal es servir como conectores ecológicos entre los diferentes núcleos y nodos de la infraestructura verde urbana. Dado que el recorrido del tranvía transcurre por o junto a elementos conectores de la infraestructura verde, se hace necesario un análisis serio de la incidencia del trazado del tranvía en los conectores, para valorar el grado de afección y tenerlo en cuenta en las propuestas de medidas correctoras.
3. Se señalan en este punto los ejemplares de árboles de especial importancia, tanto por las especies de las que se trata como por el tamaño que han alcanzado debido a su edad, con objeto de analizar las consecuencias de su eliminación y/o reconsiderar el trazado para minimizar el impacto, los cuales corresponden a la rotonda y zona anexa a la calle Jacinto Benavente y la rotonda Vicente Aleixandre.
4. Se han detectado, además de los árboles afectados o posiblemente afectados por la plataforma del tranvía en el Estudio Informativo, unos 56 árboles adicionales situados en el tramo Jacinto Benavente-Vicente Aleixandre-Los Astrónomos, en la mediana del Bulevar de Salburua en el entorno de las paradas y en el tramo final de la Avenida Juan Carlos I. Ello supone considerar al menos 186 árboles claramente afectables, sin tener en cuenta los de las rotondas. Se considera una cifra notable de eliminación del arbolado, que además debería

sumarse a la que pueda producirse con la implantación de otras infraestructuras proyectadas, como la ampliación del tranvía hacia el sur o el BEI-BEA, por lo que se requiere un análisis serio del impacto en los conectores de infraestructura verde del municipio.

5. Respecto los impactos sobre los diferentes elementos del medio, se solicita el desglose de las medidas preventivas, protectoras y correctoras en función de la fase en que deban adoptarse: diseño, construcción y explotación.

En este sentido, la alegación expone que las medidas preventivas en la fase de diseño con respecto a la fauna no han tenido en cuenta la biodiversidad de los conectores de infraestructura verde afectado, así como la programación de las actuaciones fuera de las épocas de mayor sensibilidad. Tampoco se ha definido la fecha de eliminación o tala de arbolado para la vegetación, lugar de recolocación, o almacenamiento y condiciones.

Durante la fase de construcción, no se especifica el cronograma de actuaciones compatible con la actividad faunística ni las medidas necesarias para la protección del arbolado que se encuentre en el límite de las obras, así como las medidas compensatorias necesarias para contrarrestar la afección sobre los conectores.

Se concluye con la necesidad de un análisis detallado de medidas preventivas, correctoras y compensatorias en las 3 fases de actuación.

2. CORRECTA CARACTERIZACIÓN DEL MEDIO

Tal como se indica en la Ley de Medio Ambiente, se debe realizar una correcta caracterización del medio en que se asienta la infraestructura.

Esta caracterización debe permitir a los alegantes y al público en general, la completa identificación del recorrido de la nueva infraestructura en relación con su entorno y zonas naturales y protegidas. En muchas infraestructuras (que atraviesan zonas no urbanas con referencias para un particular poco claras) la única forma de cumplir este requisito es superponer el trazado con una sucesión de mapas temáticos. En el caso del Estudio Informativo del tranvía de Salburua no existe esta dificultad ya que éste discurre por las calles existentes y éstas están claramente fuera de los ámbitos naturales indicados en la alegación.

El hacer estas superposiciones de mapas temáticos, en ningún caso cambia las delimitaciones ni la caracterización del medio, que se encuentra adecuadamente caracterizado en el Estudio de Impacto Ambiental del Estudio Informativo.

3. AFECCION A LOS CONECTORES ECOLÓGICOS

Los Conectores Ecológicos es un concepto relativamente difuso dentro del análisis ambiental general. Sin embargo, en el caso de Vitoria-Gasteiz, estos se encuentran bastante bien identificados en el documento citado en la alegación "La Infraestructura Verde Urbana de Vitoria-Gasteiz 2014 (Centro de Estudios Ambientales - Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)", y cuentan además con propuestas de gestión y mejora.

En el caso de la ampliación del tranvía al barrio de Salburua, el trazado coincide parcialmente con el Conector Portal de Urbano – Humedales – Boulevard de Salburua, que cuenta además con un proyecto piloto de mejora (el nº 33).

Los objetivos de este proyecto (tal como se indica en la pag. 134-135) son:

- Modificar el diseño vegetal de las medianas.....y se generen espacios de interés para el *asentamiento de la biota*.
- Reducir los costes de mantenimiento de la vegetación de este espacio.
- Favorecer la reducción de la contaminación acústica y lumínica, especialmente de cara a mejorar el impacto actualmente sobre los humedales.

También se indica en la descripción de su situación actual:

“...Las aceras ubicadas en el lado que da al humedal presentan un diseño vegetal en general muy adecuado desde el punto de vista ambiental, mientras que en la acera exterior la vegetación es más simple.”.

Los aspectos indicados han sido tenidos en cuenta en el trazado propuesto para el tranvía en esta zona por lo que no se considera que la implantación del tranvía suponga una afección al Conector Ecológico sino más bien una oportunidad por las razones siguientes:

1. El tranvía permite reducir el ruido en el entorno.
2. La implantación del tranvía puede aprovecharse para mejorar la acera exterior ya que genera una banda de 6 metros de zona verde.
3. Abre la posibilidad de coordinar las dos actuaciones, la del Tranvía y la del Ayuntamiento en relación al Proyecto piloto de mejora mencionado, disminuyendo el impacto en la fase de obras.

Finalmente, cabe indicar que la presencia del tranvía se considera totalmente compatible en otros Conectores Ecológicos definidos por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz como es en Portal de Foronda o en la propia Avenida Gasteiz.

4. AFECCION AL ARBOLADO

Como ya se recoge en el Estudio de Impacto Ambiental, ninguno de los árboles que se afectan por el trazado del tranvía tiene ningún grado de protección ni por su singularidad ni valor histórico.

Se tratan en general de árboles de escaso porte plantados en fechas recientes durante la urbanización del Boulevard de Salburua y las calles anexas. Se trata, por tanto, de valorar cada árbol (habitualmente mediante el método Granada) y consecuentemente decidir si procediera su trasplante o reposición.

Esta labor se realizará de acuerdo con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz durante la fase de la redacción del Proyectos de Construcción.

5. DESGLOSE DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS EN LAS FASES DE DISEÑO, OBRA Y EXPLOTACIÓN

El alegante presupone en este aspecto que se van a producir impactos negativos por la implantación del tranvía en la zona definida por el trazado del Estudio Informativo. Sin embargo esto no es así, exceptuando lo ya indicado en relación con el arbolado en el apartado anterior.

Como ya se recoge en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, el impacto en fase de explotación es positivo, al sustituir las formas de movilidad menos sostenibles (vehículos privados y autobuses), y con mayor generación de ruidos y más contaminantes en general, por un medio de transporte público de mayor capacidad y más rápido, seguro y sostenible. Por tanto, difícilmente cabe establecer medidas preventivas, correctoras o compensatorias para esta fase.

En cuanto a la fase de diseño, se considera que ya se definen las medidas correspondientes para la fase de obra con el criterio de minimizar los impactos ya que propiamente, la fase de diseño no conlleva tampoco la generación de ningún impacto.

Finalmente, en cuanto a la fase de obra, conviene aclarar cuál es el impacto real de este tipo de obras. La totalidad de la obra del tranvía se desarrolla en zona urbana consolidada. La propia estructura del tranvía implica una excavación media menor de 60 cm en rellenos antrópicos ya realizados, sin que en ningún caso se alcance la capa de suelo natural. La profundidad de las zanjas más profundas (para reposición de servicios preexistentes) rara vez supera el metro y medio.

Esto conlleva la utilización de medios de construcción ligeros, similares a los de cualquier obra de urbanización y que las medidas correctoras como tales, se recogen en el apartado 8.6 del Estudio de Impacto Ambiental.

6. CONCLUSIÓN

De acuerdo a cada una de las contestaciones contempladas en este escrito de respuesta, se desestima la Alegación.

En Vitoria-Gasteiz, a 5 de marzo de 2019

MIKEL GURUTZEAGA ZUBILLAGA
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA
DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE