
ANEJO Nº12

ESTUDIO DE SOSTENIBILIDAD

ÍNDICE

1	OBJETO.....	1
2	CONSIDERACIONES GENERALES.....	1
3	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA AMPLIACIÓN.....	2
4	LÍNEAS ESTRATÉGICAS SEGUIDAS	5
4.1	PLAN EUSKADI FERROCARRIL 20-20 DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y TRANVIARIO.	5
4.2	PLAN ESTRATÉGICO 2015-2019 – TRANSFORMAR Y MODERNIZAR VITORIA-GASTEIZ.....	6
5	CONCLUSIONES.....	7

1 OBJETO

El presente estudio pretende medir la contribución del proyecto al bienestar de la sociedad y en concreto al municipio de Vitoria-Gasteiz, dentro del Plan de Sostenibilidad del Gobierno Vasco.

2 CONSIDERACIONES GENERALES

La movilidad en las ciudades se ha convertido en un problema de primera magnitud debido a la congestión del tráfico urbano causada por el aumento de vehículos en circulación.

En numerosas ciudades de todo el mundo de tamaño intermedio, semejantes a Vitoria-Gasteiz, se ha optado por la implantación de sistemas de tranvía como instrumento fundamental en la política urbanística y de transporte urbano, se trata de un modo de transporte que se integra perfectamente con los ciudadanos y facilita la peatonalización de amplias zonas manteniendo un adecuado nivel de accesibilidad.

A continuación, se incluye una relación de las principales ventajas de los sistemas de tranvía:

- Elevado nivel de confort para el usuario.
- Alta velocidad comercial.
- Mayor atractivo para el usuario. Se ha demostrado en las ciudades en las que se ha implantado este sistema de transporte que ha aumentado significativamente el número de usuarios en transporte público, debido a la mayor calidad del servicio ofertado.
- Reducción drástica de consumo energético y contaminación térmica del ambiente urbano.
- Disponibilidad de energía de tracción a medio / largo plazo
- Eliminación de consumo de aire fresco y de emisiones nocivas en corredores urbanos.
- Reducción drástica de emisión de ruido.

- Alta capacidad de transporte.
- Reducción sustancial de las barreras espaciales y de riesgos de accidentes. Al ofrecer una mayor capacidad de transporte se puede reducir el número de vehículos en circulación, lo que reduce, al mismo tiempo, el efecto barrera y el riesgo de accidentes.
- Elevado nivel de seguridad. Al ser un sistema guiado provisto de frenos de emergencia sus índices de siniestralidad son menores que los de cualquier otro sistema de transporte urbano de superficie.

3 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

La red tranviaria de Vitoria-Gasteiz actualmente en servicio consta de cuatro ramales:

- Ramal Centro: situado entre la rotonda de América Latina y la c/Angulema, con una longitud de 2,61km. Consta de seis paradas: Honduras, Europa, Antso Jakituna / Sancho El Sabio, Lovaina, Legebiltzarra / Parlamento, Angulema.
- Ramal Lakua (Ibaiondo): situado entre la rotonda de América Latina y las cocheras de la c/Landaverde, con una longitud de 2,35km. Consta de 6 paradas: Ibaiondo, Landaberde, Lakuabizkarra, Wellington, Txagorritxu, Euskal Herria.
- Ramal Abetxuko: situado entre la rotonda de América Latina y el barrio de Abetxuko, cuyo ramal en servicio alcanza la calle Araca junto a la Plaza del primero de mayo, con una longitud de 2,85km. Consta de 8 estaciones: Abetxuko, Kristo, Kañabenta, Artapadura, Arriaga, Gernikako Arbola, Forondako Atea / Portal de Foronda, Intermodal.
- Ramal Universidad: situado entre la estación de La Florida y Universidad, contempla una extensión lineal de la línea actual desde la calle Angulema hasta la zona del campus Universitario. Con una longitud de 1,4km consta de 3 estaciones: Florida, Hegoalde y Universidad.



Ilustración 1. Esquema de estaciones del tranvía de Vitoria-Gasteiz en servicio

En octubre de 2008, se llevó a cabo la redacción del “Estudio de las ampliaciones del Tranvía de Vitoria-Gasteiz”, cuyo objetivo era el análisis de las extensiones hacia la Universidad y el aeropuerto de Foronda.

El resultado del estudio concluyó la escasa viabilidad socioeconómica de las ampliaciones hacia el aeropuerto y ratificó las conclusiones del PTS en cuanto a la extensión hacia el Sur de la ciudad, (especialmente a la zona del campus Universitario) a partir del fin de línea actual.

En marzo de 2012 el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz expresaban su intención ampliar el trazado del tranvía hacia el este de la ciudad desde la parada final de la calle Angulema hasta Obispo Ballester, por Federico Baraibar, José Mardones y la calle Los Herrán, contemplando que esta misma línea podría dar servicio al barrio de Salburua.

En junio de 2016, se llevó a cabo la redacción del “Estudio Informativo de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2ª Fase”, en el que se proponía una solución para mejorar la conexión de los barrios situados en el margen este de la ciudad (barrio de Salburua) con el centro.

La propuesta permitía asimismo la conexión del barrio de Salburua a la nueva línea proyectada hacia el sur de la ciudad, pudiendo conectar con la estación de autobuses proyectada, con la universidad y zonas actualmente servidas por las líneas existentes.

El estudio informativo de la prolongación a Salburua del tranvía de Vitoria-Gasteiz, 2ª fase, redactado en Noviembre de 2017, describe la ampliación del tranvía desde la parada de La Florida hasta el barrio de Salburua.



Ilustración 2. Detalle de la prolongación del Tranvía a Salburua

4 LÍNEAS ESTRATÉGICAS SEGUIDAS

4.1 PLAN EUSKADI FERROCARRIL 20-20 DE TRANSPORTE FERROVIARIO Y TRANVIARIO.

En enero del 2012 se presentó un avance del Plan Euskadi Ferrocarril 20-20 de Transporte Ferroviario y Tranviario (PEF 20-20), cuyo propósito es dar un impulso decidido al ferrocarril como modo de transporte alternativo a la carretera para el transporte de personas y mercancías en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Como antecedente más próximo, el Plan EuskoTren XXI contemplaba una serie de medidas y actuaciones en la red vasca de cercanías. No obstante, carecía del necesario enfoque global que requieren las infraestructuras ferroviarias y tranviarias, circunstancia que generó desviaciones en sus objetivos que, a su vez, han producido la supresión y retrasos de algunos proyectos y la no inclusión de otros nuevos.

A continuación, se enumeran los objetivos del plan:

- Gestión y estrategia integral de todas las infraestructuras y servicios ferroviarios y tranviarios dentro de la CAE.
- Transformar el actual modelo de transportes en un modelo en el que el modo **ferroviario y tranviario tenga una mayor importancia en el transporte de personas** y mercancías.
- Impulsar un servicio de transporte ferroviario urbano e interurbano de calidad que constituya una verdadera alternativa al transporte por carretera.
- Prestación coordinada por parte de todos los operadores en la CAE de los distintos servicios ferroviarios.
- Optimización de recursos en la explotación del transporte público ferroviario y tranviario a través de una gestión más eficiente y fórmulas de gestión público-privadas.
- Lograr vertebración territorial a través de nuevos servicios, coordinación de los operadores y la creación de billetes únicos.
- Promover la cohesión social posibilitando que todas las personas tengan las mismas oportunidades de acceso a través de un transporte colectivo asequible.

4.2 PLAN ESTRATÉGICO 2015-2019 – TRANSFORMAR Y MODERNIZAR VITORIA-GASTEIZ

El Plan estratégico para Vitoria-Gasteiz 2015-2019, se enmarca dentro de 3 grandes retos con 7 líneas estratégicas las cuales contienen sus correspondientes compromisos. Este plan se materializa a través del desarrollo de distintos planes y programas anuales y plurianuales en los que se enmarcan las acciones municipales:

- Consolidar la convivencia y mejorar la calidad de vida
 - La ciudad de la cohesión social y el desarrollo humano.
- Superar la crisis económica y generar empleo de calidad
 - La ciudad del empleo.
- Transformar y modernizar Vitoria-Gasteiz
 - La ciudad de la rehabilitación urbana y el equilibrio entre barrios.
 - La ciudad inteligente y verde.
 - Una ciudad transparente y participativa.
 - La ciudad educadora, cultural, creativa y euskaldun.
 - La ciudad de la movilidad sostenible y saludable.

La prolongación del tranvía de Vitoria-Gasteiz encaja dentro del punto “La ciudad de la movilidad sostenible y saludable”.

La Agenda Vitoriana" es el Plan de mandato para los próximos 4 años, sin olvidar la próxima década. Recoge las principales iniciativas que se van a poner en marcha en el mandato 2019-2023.

Este Plan de Mandato tiene como objetivo sentar las bases de una ciudad volcada en mantener unos servicios públicos de calidad, dispuesta a desarrollar una economía verde y dinámica y dotada de unas infraestructuras que permitan estar a la vanguardia de las ciudades de tamaño medio en Europa.

"La Agenda Vitoriana" es una agenda para hacer frente a los retos que tenemos por delante como ciudad, pero también a nivel global, empezando por el cambio climático.

Esta Agenda Vitoriana apuesta por llevar a cabo medidas que nos permitan seguir siendo la ciudad vasca con mayor calidad de vida, una calidad de vida basada en esa "economía verde", unos servicios públicos de calidad y el desarrollo de los grandes proyectos de ciudad para reforzar la posición de Vitoria-Gasteiz en un entorno de ciudades cada día más competitivo.

5 CONCLUSIONES

El tranvía persigue lograr un **incremento sustancial en la movilidad del corredor**, merced a la aportación de ventajas sustanciales respecto a la situación actual.

Los grandes beneficiados serán los usuarios del transporte público, que obtendrán una mejor calidad de vida. Se da la circunstancia que en ese grupo se incluyen los colectivos más desprotegidos y de menor dependencia económica, como son estudiantes, jubilados, personas de movilidad reducida, y, en general, todos aquellos que no pueden disponer de un sistema individual de transporte.

Se estima que estas ventajas del tranvía ligero generarán además un **tráfico inducido**, derivado de desplazamientos que antes no se hacían por incomodidad o insuficiencia del transporte público y que con la nueva infraestructura sí resultarán atractivos.

Finalmente, existe un tercer grupo de grandes beneficiados indirectos: se trata de los usuarios de transporte privado, que se beneficiarán de que una parte significativa del tráfico empezará a utilizar el tranvía, y eso redundará en una **menor congestión** de las carreteras actuales.



Ilustración 3: Beneficios ampliación del tranvía de Vitoria-Gasteiz a Salburua