

Conclusiones de la “Mesa de Trabajo” convocada por la Plataforma Euskaltzaindia Plaza Bizia- Plaza Viva, con objeto de analizar las consecuencias de la nueva estación de autobuses de Vitoria-Gasteiz en su entorno más cercano para pedir al Ayuntamiento soluciones.

La convocatoria se hizo de la siguiente manera:

La estación es ya un hecho; trabajemos por un entorno habitable



¿Qué pasará con...?

- ¿La habitabilidad de nuestro barrio?
- ¿Aparcamientos para los residentes?
- ¿Regulación de la circulación en la zona?
- ¿Uso inmediato del solar de futuro uso terciario?
- ¿El ruido y la polución?

Aún no nos han dado respuesta

Pero a nosotros sí se nos ocurren soluciones...
Y a ti seguro que también.
Por ello te convocamos a la **MESA DE TRABAJO**
Lugar: Instituto Mendebaldea
Día: 15 DE OCTUBRE, martes
Hora: 7 de la tarde.



Ven con tu propuesta por escrito.

EUSKALTZAINDIA
plaza bizia • plaza viva

PRESENTAREMOS NUESTRAS CONCLUSIONES AL AYUNTAMIENTO.

La reunión transcurrió a lo largo de hora y media en la que las personas asistentes, organizadas en cuatro grupos de trabajo simultáneos, debatieron sobre dos grupos de temas:

“CIRCULACIÓN” y “HABITABILIDAD”, trabajando cada grupo únicamente sobre uno de los temas, aportando cada asistente su visión personal y realizando posteriormente la presentación de lo tratado al resto de asistentes. El desarrollo de la sesión fue el siguiente:

1.- Presentación del plano en planta de la estación, señalando lo que conocemos sobre las entradas y salidas de los autobuses y vehículos privados, también se presentó una copia del plano de urbanización del entorno de la estación.

2.- Distribución de los asistentes en los grupos, según inquietudes de cada uno.
Metodología de trabajo en cada grupo: lluvia de ideas en torno a “afección previsible” “necesidades del entorno” y “solicitamos al Ayuntamiento...”.

3.- Exposición final por parte del secretario de cada grupo de los temas surgidos.

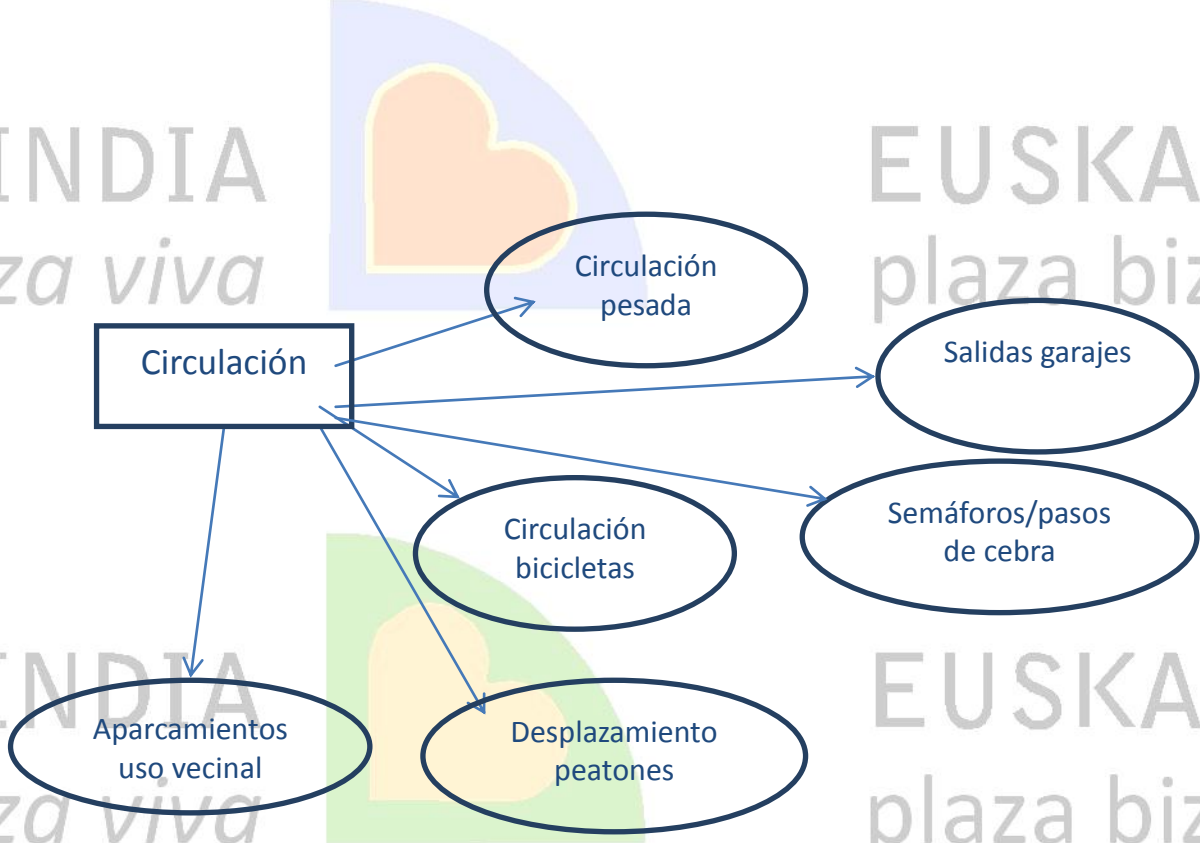
Antes de presentar las conclusiones queremos hacer hincapié en el sentir general de los asistentes a la mesa de trabajo:

- La estación va a producir un gran impacto en nuestra zona, que fue proyectada en su origen como zona de residencia que buscaba la máxima calidad de vida para sus habitantes.
- A este uso residencial previsto inicialmente para la zona se va a añadir un “uso no previsto” como sistema de transportes, pedimos a los políticos que consideren nuestras peticiones con el deseo de que el entorno de dicha estación sea cómodo para los usuarios de la estación pero siempre respetando las condiciones de habitabilidad para con los vecinos.
- Tenemos presentes las respuestas a las alegaciones que se hicieron en el período de exposición de la obra de la estación, en las cuales se indica que:
 - o “La elección de la ubicación se ha sido objeto de reflexión... incluyendo como factores ... la **sostenibilidad** tanto **medioambiental** como económica y social...”.
 - o Si bien es cierto que la nueva estación tendrá incidencia en el tráfico del área, ...el proyecto se está realizando atendiendo a criterios.... Con el fin de minimizar dicha afección”.
 - o “...mejora de la sostenibilidad ambiental. No hay que olvidar que simplifica los recorridos de los autobuses en la ciudad con la reducción de la contaminación que ello implica...”

Esperamos se mantenga lo indicado en estas respuestas y que el Ayuntamiento, además de fijarse en el bien general de la ciudad, se fije en las condiciones particulares de los habitantes del entorno de la estación.

- La estación se ha proyectado como un beneficio a la ciudad de Vitoria-Gasteiz en conjunto. Con miras a la calidad de vida de los vecinos, pedimos que no se aisle a las viviendas más cercanas a la estación, queremos que nuestras no “miren” a la estación sino que tengan un “pulmón” y “salida” hacia la parte noble del barrio, dando la espalda a la estación.
- Existen declaraciones de intención por parte del Ayuntamiento en las que se habla de una ciudad segura para todos donde los niños puedan jugar en las calles, separar el espacio público en lugares de estancia y lugares de tránsito, menos coches en las calles, prioridad al modo peatonal. Todo esto se ha plasmado en documentos como el “estudio de movilidad y espacio público”. La implantación de las supermanzanas se está practicando ya en la ciudad: restricción de vehículos de paso en su interior mediante adecuación de la anchura de calles, complementación con bici-carriles, etc. Queremos que el entorno de la estación sea una zona prioritaria en la que implante efectivamente el sistema de supermanzanas.

Las conclusiones de la mesa de trabajo fueron las que se presentan a continuación



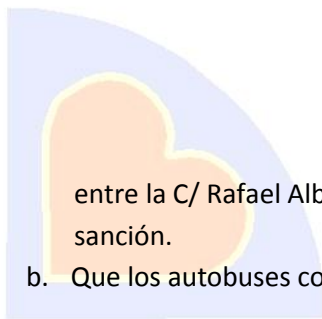
Tal y como venimos trasladando desde el origen de la plataforma, la estación traerá más afluencia de tráfico a la zona y hemos valorado la incidencia de este factor en la contaminación acústica, polución, riesgo de atropello, entorpecimiento de servicios de emergencia, competencia con los vecinos por las plazas de aparcamiento.

Insistimos en que es necesario que el tráfico rodado no se incremente en ciertas zonas: Regular el tráfico de tal manera que discurra por las vías principales, limitación del uso de las calles secundarias para uso vecinal, desarrollo de la supermanzana de Lakua, control semafórico de los cruces más peligrosos, desarrollo de los carriles-bici. Garantizar el aparcamiento a los vecinos.

Por ello, solicitamos en nombre de la plataforma las siguientes cuestiones, varias de las cuales han sido ya trasladadas y otras que han sido consensuadas por los integrantes de la plataforma y los vecinos y vecinas que nos apoyan en la última asamblea celebrada:

- 1-1.- PASO PEATONES DE BAMBINO
 Zona de entrada al barrio desde la ciudad, peligrosa para los peatones debido a la regulación semafórica. La peligrosidad actual se incrementará con el paso de autobuses con origen y destino a la estación de autobuses, se solicita
 - i) estudio para una nueva ubicación, más segura y ágil para los peatones, quizás más lejos de la curva.

- 1-2.- C/ Donostia
 Muy utilizada por chavales en bicicleta y a pie con destino al instituto Mendebaldea y niños pequeños en su desplazamiento a centros escolares como la Ikastola Tokieder o el colegio San Prudencio, se solicita
 - a. Prohibición de circulación de vehículos pesados con cualquier destino y procedencia, incluidos los autobuses de trabajadores del Gobierno Vasco,



entre la C/ Rafael Alberti y la rotonda de Blas de Otero, con señalización y bajo sanción.

- b. Que los autobuses con destino al Gobierno vasco entren en la estación.

Calles secundarias paralelas a C/Gabriel Celaya:

Zona con vocación residencial, interior de supermanzana. Queremos evitar que sean utilizadas como vía de circulación alternativa por atascos en las vías principales, se solicita

- i) Implantación efectiva de la supermanzana de lakua, en la manera en que viene recogido en el “Estudio de movilidad y espacio público de Vitoria-Gasteiz”, esto es:
 - (1) Limitación de uso de las calles secundarias para uso vecinal.
 - (2) Que las calles sean de a “30”.

1-3.-

APARCAMIENTO VECINAL

Actualmente el aparcamiento en superficie se usa casi completamente (por la noche pocos huecos libres), con la nueva estación vendrán vehículos de fuera que utilizarán parte de las plazas de aparcamiento se solicita

- i) Se garantice aparcamiento a los vecinos.
- ii) Zonas exclusivas de estacionamiento para los vecinos.
- iii) Con el fin de que los vehículos externos no tiendan a aparcar en el barrio, 15 primeros minutos de parking rotatorio gratuito.

1-4.-

ENTRADA A C/DON VELA

Se trata de una zona de acceso con mucho peligro de accidentes, se solicita

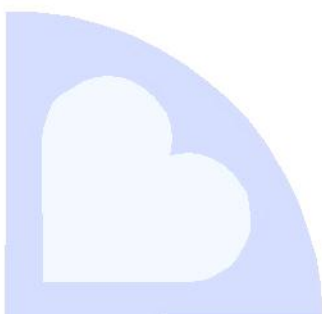
- i) Mejorar el acceso, eliminar la isleta.

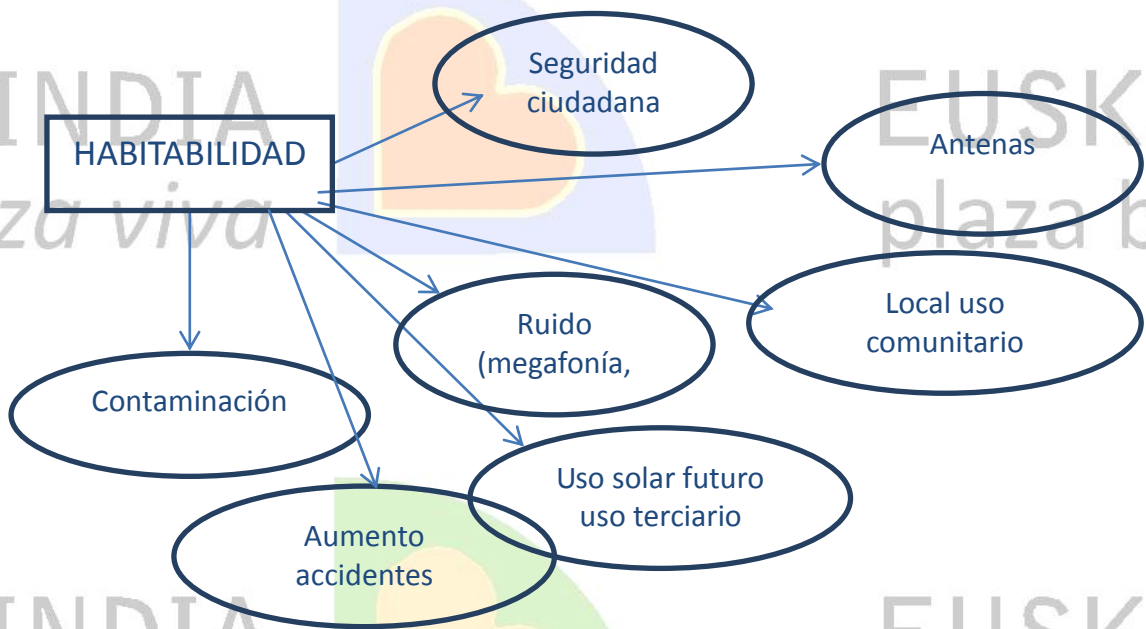
1-5.-

C/RAFAEL ALBERTI,

Actualmente usada por los vecinos para acceso a garajes y aparcamiento en superficie, con cabida para unos 100 coches, se solicita

- a. Dividir la calle en dos zonas cada una con su correspondiente entrada. La zona próxima a Boulevard de Euskalerría, con entrada libre para el kiss & ride. La zona próxima a C/ Donostia, para uso vecinal (entradas a garajes y aparcamientos a cota cero).





La nueva estación de autobuses atraerá tráfico (autobuses, taxis, motos, coches particulares) añadido a nuestra zona. Los vehículos en circulación o parados pero con los motores en marcha provocarán contaminación química y acústica. La estación de autobuses en sí emitirá polución electromagnética debido a las comunicaciones que se van a producir entre las oficinas y sus conductores, además del ruido de megafonía para información de los usuarios. Alrededor de la estación se instalarán personas que se beneficien de su abrigo o que aprovechen el paso de gente para hurtar y trapichear. También hemos tenido en cuenta un local para uso comunitario que estaba previsto en el proyecto original que se menciona pero no se desarrolla en este proyecto. Existe una consecuencia económica cuantificable que es la pérdida de valor de los pisos de alrededor de la estación, pedimos que esta circunstancia se plasme en el impuesto de bienes inmuebles.

2-1.-

Contaminación,

- a. Solicitamos medición actual, a fin de poder comparar de: ONDAS electromagnéticas/ POLUCIÓN (NO₂, SO₂, PM_{2.5}, PM₁₀ → partículas nocivas para la salud)/ Ruidos/luminosidad.
- b. Exigimos que la contaminación que se vaya a producir esté dentro de los estándares marcados por las normativas europeas.
- c. Que los autobuses una vez estacionados mantengan sus motores apagados.
- d. Incentivar entre las compañías de transporte la compra de vehículos híbridos para su uso eléctrico en la ciudad (ayudas, adecuación de impuestos).
- e. El sistema de megafonía no debe molestar nunca a los vecinos, priorizar paneles informativos.
- f. Que las antenas que se instalen sean las imprescindibles para el uso habitual de la estación.
- g. Información exhaustiva del tipo de ondas que emiten las antenas a colocar.
- h. Pagar el doble acristalamiento a los vecinos afectados.

2-2.-

Seguridad ciudadana,

- a. Iluminación adecuada del entorno, mejorarla y mantenerla por la noche.
- b. Servicio de vigilancia policial permanente. Patrulla permanente, especialmente de noche.
- c. Guarda de seguridad para el edificio.
- d. Garantizar la seguridad en la estación tanto de día como de noche.
- e. Que la tejavana no sirva de cobijo por la noche (buscar soluciones).
- f. Extender el radio de visión de las cámaras de seguridad hacia las calles aledañas: Donostia y Rafael Alberti.
- g. Terrenos anexos: poner sólo césped y vegetación pequeña que facilite la visibilidad.
- h. Evitar instalación de bancos que faciliten agrupamiento de gente y el uso indebido del espacio.

2-3.-

Local de uso comunitario,

En la memoria del **PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA ESTACIÓN DE AUTOBUSES DE VITORIA-GASTEIZ**, se hace referencia a **una planta segunda que “ocupa únicamente la Zona Oriental de la Edificación y se reserva para un Equipamiento Comunitario de Barrio, aún sin determinar, con su acceso independiente desde el exterior y sus servicios propios”**

- a. Reclamamos el local comunitario al que se hace referencia en dicha memoria.

2-4.-

Menoscabo del valor de las viviendas.

Está constatado que la instalación de infraestructuras como estaciones de autobuses deprecian el valor de las viviendas, por ello solicitamos

- a. Adecuación del IBI al valor real de mercado.

2-5.-

Uso del solar aledaño a la estación de autobuses,

- a. Cambiar el uso de zona terciaria a uso vecinal, desarrollar un proyecto futuro que trate de paliar la influencia de la estación en su entorno y compense en parte a los vecinos de la pérdida de habitabilidad del barrio.