

BENETAKO GREEN nace con el objetivo de recuperar el espíritu de una verdadera **GREEN CAPITAL**, galardón que reconoce a las ciudades que mejor se ocupan del medio ambiente y del entorno vital de sus habitantes y que creemos perdido en Vitoria-Gasteiz.

Y, para conseguirlo, consideramos imprescindible:



Declaración de estado de emergencia climática y medidas urgentes para la adaptación al cambio climático. El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz debe de reconocer que el planeta se encuentra en grave peligro. Un millón de especies están amenazadas por la actividad humana. También se está al borde del punto de no retorno frente al cambio climático. No responder ante la crisis ecológica y civilizatoria supondría la muerte de millones de personas, además de la extinción irremplazable de especies imprescindibles para la vida en la Tierra, así como fenómenos meteorológicos extremos.

Por ello exigimos una reducción de gases de efecto invernadero y llegar al balance neto cero; abandonar los combustibles fósiles, apostando por una energía 100% renovable; avanzar hacia una economía local y de proximidad, impulsando la soberanía alimentaria, silvicultura, agricultura y ganadería ecológica; abogamos por llegar al 50% de cobertura arbórea en las calles de la ciudad y favorecer la biodiversidad, incluida la urbana.



Modelo de ciudad 8-80

En Vitoria-Gasteiz se atropella a una persona cada dos días. A pesar de los 10 años del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, el vehículo privado sigue primando en todos los sentidos (ocupa más del 70% del espacio público, se lleva la mayor parte de las inversiones públicas, etc.).

Queremos una ciudad 8-80 diseñada y pensada para la seguridad y accesibilidad de las personas menores de 8 años y las mayores de 80. Si la ciudad es segura y accesible para estas personas lo será para todas.



Participación ciudadana real

Aunque Vitoria-Gasteiz tiene aprobado un Reglamento de Participación Ciudadana, y pese a que la participación ciudadana suele presentarse como un eje estratégico en la mayoría de los partidos políticos, la realidad es que el descontento y la frustración de las personas participantes en los distintos foros ciudadanos (Elkargunes, Auzogunes y Consejo Social), por su deficiente funcionamiento, es generalizada.

Es imprescindible que las personas que nos gobierna entiendan y acepten que la sociedad civil debe formar parte de la toma de decisiones, especialmente en aquellos proyectos que afecten a sus hábitats vitales y a su calidad de vida. La justicia, la democracia, la transparencia y la participación real deben ser pilares fundamentales de todas las políticas y proyectos estratégicos del municipio.



Consenso político y social para planes estratégicos y grandes proyectos

Los bandazos de las distintas corporaciones municipales han dado lugar a un derroche de recursos económicos inadmisibles, a planes inconclusos y al desconcierto y desencanto de la sociedad civil: estación intermodal, multiusos, auditorio, plan renove, anillo verde interior, plan de movilidad, etc.

Si queremos evitar derroches y planes inconclusos debemos exigir consenso político y social para que haya continuidad de un mandato a otro.

¿QUÉ CIUDAD QUEREMOS?

Concebimos la ciudad desde dos aspectos fundamentales, que están profundamente relacionados, pero priorizando uno sobre otro:

PRIMERO HABITAR:

EL ESPACIO PÚBLICO debe ser un espacio de convivencia, de sociabilización, de ocio, de disfrute, por lo que debe ser liberado del predominio del coche y de la movilidad como hasta ahora está sucediendo, y por lo tanto debe ser:

- **Accesible:** Sin barreras físicas, con anchuras mínimas de las aceras de 2,5 m para garantizar el paso sin fricciones de una silla de ruedas y, preferentemente, de más de 5 m, para permitir que dos personas puedan pararse a establecer un diálogo sin estorbar el paso de otras personas; y bien conectado, priorizando los medios activos y no contaminantes.
HOY, se permite hacer y se hacen aceras de menos de 2 m, la eliminación de barreras físicas no es prioritaria en los presupuestos anuales y, en muchas calles, se sigue dando prioridad a los vehículos motorizados sobre la movilidad activa no contaminante. Cruces y rotondas obligan a las personas a alargar sus desplazamientos y desviarse de su itinerario natural. La configuración actual de los ciclos semafóricos perjudica de forma muy importante la movilidad a pie. El tiempo máximo de espera asumible por caminantes en zona urbana debe ser de 45 segundos y tenemos en Vitoria-Gasteiz esperas de más del doble de tiempo.
- **Seguro y relajado:** Aceras y espacios peatonales sin ningún tipo de vehículo, salvo de movilidad reducida
HOY, la ordenanza permite circular a las bicicletas por las aceras mayores de 3m, y sigue habiendo una falta de regulación sobre los Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Además, existen numerosas aceras-bici. La falta de control y la permisividad ha dado lugar a un incivismo que ha convertido los espacios peatonales en zonas de conflicto, con una creciente sensación de inseguridad.
- **Saludable:** Desde el punto de vista de la calidad del aire, del confort acústico, lumínico y térmico, especialmente en las zonas más sensibles, como pueden ser los centros escolares, de mayores y hospitalarios. Un municipio sostenible con todos los suministros energéticos municipales basados en **energías renovables**, con una reducción drástica de emisiones de gases de efecto invernadero y con unas ordenanzas basadas en criterios de sostenibilidad y lucha contra la emergencia climática.
HOY, los 3 medidores de contaminación atmosférica de la ciudad (uno de ellos ubicado en el patio de la escuela Odón Apraiz) proporcionan cifras que manifiestan un empeoramiento de la calidad del aire. Se proyecta implementar un parking anexo a un centro de mayores en Ariznavarra, con el consiguiente aumento de la contaminación.
- **Verde, permeable y con biodiversidad:** Se sabe que los árboles son fundamentales para reducir la contaminación, como sumideros de CO₂ y para reducir el efecto de isla de calor. Las superficies permeables también reducen el efecto isla de calor, retienen el agua de lluvia, evitando mezclarla con las aguas residuales, disminuyendo los costes de depuración y aumentando su eficacia. En los proyectos de reformas se priorizarán los de más superficie verde y permeable. Los centros escolares, de mayores y hospitales deberán tener un entorno lo más verde posible y lo más pronto posible. Las calles arboladas de una ciudad pueden considerarse como corredores potenciales ya que mejoran la conectividad del ecosistema urbano, permitiendo que ciertas especies sobrevivan y/o se reproduzcan. Tener una adecuada densidad de arbolado en las calles puede propiciar una mejora local de los corredores urbanos y de la biodiversidad.
HOY, se reforman calles y plazas eliminando árboles (Plaza de Santa Bárbara, tramo inicial de portal de Gamarra, etc.). Se talan y podan en primavera y verano dejando la zona sin los

beneficios que proporcionan y en la época crítica para la biodiversidad. Los patios de los colegios son mayormente de asfalto sin una pantalla vegetal que les proteja. (El patio de Odón Apraiz, por ejemplo, no tiene ningún árbol, a pesar de su tamaño. El AMPA ha solicitado reformarlo, pero el ayuntamiento ha manifestado que no es de su competencia). Apenas hay arbolado en los parkings abiertos. Los árboles no reciben los cuidados que determina la ordenanza de protección del arbolado.

Se eliminan zonas permeables o no se incluyen en las reformas (por ejemplo: parterres de la plaza de San Antón, precisamente en el barrio con más déficit, reforma de Médico Tornay).

No se favorece la biodiversidad, se talan y podan árboles en la época más crítica, se permite cerrar accesos a nidos (caso de las grajillas, población casi en extinción en la CAPV), se eliminan insectos polinizadores, se plantan arbustos y matorral atrayentes de biodiversidad en medianas rodeadas de varios carriles de circulación.

- **Limpio.** Asumimos la filosofía de Residuo Cero, si algo no se puede reutilizar, reparar, reciclar o compostar, no se debería producir y menos consumir. El sistema de recogida y reciclaje de residuos debe ser funcional, sostenible y alcanzando el máximo de reciclaje.
HOY, en Vitoria-Gasteiz reciclamos solo un 23%, porcentaje que no ha variado nada en los últimos años, el otro 77% va al vertedero de Gardelegi. Estas cifras están alejadas de las exigencias de la UE. Por otra parte, el sistema de recogida neumática ha demostrado ser muy poco sostenible, bien por el incivismo no atajado a tiempo o por la desidia de los gestores y del escaso control, lo que ha dado lugar a tener basuras en el suelo a todas horas y un camión continuamente circulando por la ciudad para intentar eliminarlas, con el coste económico y medioambiental que supone. La misma falta de control ha dado lugar a tener muebles y electrodomésticos viejos todos los días y a cualquier hora, ocupando aceras en los puntos de contenedores.
- **Proporcionado:** Se trata de recuperar espacio para el disfrute de las personas. Para ello, el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público de 2008, estructuraba la ciudad en alrededor de 70 supermanzanas.
HOY, 10 años más tarde no se ha llevado a cabo ninguna supermanzana tal y como estaban concebidas, y seguimos teniendo entre el 70-80% del espacio público dedicado a la movilidad motorizada.
- **Compacto:** Debe haber una contención del crecimiento para que haya menor gasto de suelo, de recursos naturales y económicos y una disminución de las necesidades de movilidad.
HOY, se sigue edificando y urbanizando la periferia (sacrificando incluso parte del anillo verde), aumentando las necesidades de movilidad y gastando ingentes cantidades de recursos para dar servicios a barrios nuevos, desatendiendo los barrios consolidados envejecidos. Ningún barrio es lo suficientemente denso para permitir una gestión sostenible de la ciudad.
- **Participativo:** Facilitando el encuentro entre vecinas y vecinos, personas de diferentes generaciones, origen, género o clase social, para que puedan comunicarse, debatir y **participar activamente en el diseño de su ciudad**, en la manera vivir, de circular por ella y en todos aquellos aspectos que son fundamentales para el desarrollo de una vida cívica. Las consultas populares deben de normalizarse. Siempre que, para un proyecto o programa estratégico de ciudad, no exista un consenso político y social, se debe de poner en marcha por sistema una consulta popular.
HOY, los foros de participación creados por el Ayuntamiento (Auzogunes, Elkargunes y Consejo social) no son respetados ni tenidos en cuenta. Las consultas populares solo se apoyan si interesa a los grupos políticos. Los procesos participativos se anuncian a bombo y platillo, pero se toman decisiones sin estar tan siquiera iniciados. En definitiva, se sigue frustrando a la ciudadanía. Los presupuestos participativos cada año tienen una metodología distinta.

CIRCULAR, DESPUÉS:

El principio básico de CIRCULAR debe ser reducir las necesidades de movilidad, disminuyendo las distancias entre usos, espacios públicos, equipamientos y otras actividades, para desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente de forma activa. Para ello proponemos:

- **Priorizar la movilidad autónoma y activa** para mejorar la salud de la ciudadanía y reducir los costes sociales, ambientales y económicos.

HOY, los presupuestos en la legislatura 2015-2019 dedicaban una cantidad ridícula a las infraestructuras ciclistas que no llegaba a 1 € por persona/año. Sigue habiendo numerosas aceras de menos de 2 metros e incluso, en algunos casos se han reducido aceras para dar espacio a la movilidad motorizada.

- **Garantizar de forma prioritaria la seguridad de las personas más vulnerables, caminantes y ciclistas**, frente a la fluidez del tráfico de vehículos a motor. Un objetivo irrenunciable es conseguir una ciudad con **CERO** víctimas causadas por el tráfico rodado. **Según el Plan de Seguridad Vial**, mantener una buena política sancionadora frente a los malos comportamientos (exceso de velocidad, no respetar las señales ni las normas, etc.) es parte fundamental en las políticas de prevención de siniestros. Para obtener resultados no son necesarias grandes sanciones monetarias, sino que las medidas de control sean constantes a lo largo del tiempo y con amplias campañas de apercibimiento.

HOY, esos mismos presupuestos de la legislatura 2015-2019, también dedicaban una cantidad exigua a eliminación de los puntos conflictivos para caminantes o para facilitar la conectividad entre aceras (mejora o implementación de pasos peatonales) que no llegaba a 1 € por persona/año.

El Plan de Seguridad Vial 2019-2023 expone: “Las infracciones en movimiento son las que más atentan contra la seguridad vial y que más directamente afectan a los accidentes con víctimas. Se trataría de aumentar los controles y las sanciones”. Sin embargo, como también se indica “los controles preventivos de alcoholemia se han reducido de 9.336 en 2013 a 7.232, en 2016. El número de controles totales (velocidad, drogas, alcoholemia, etc.) se han visto reducidos de 14.293 a 9.191 en el mismo periodo de años. **Cuando el grado de control y vigilancia son bajos, también disminuye el respeto de los conductores por las normas y aumenta el número de accidentes**”.

En 2018 se han producido en nuestro municipio 4.743 accidentes (13 al día) y 176 atropellos (1 cada 2 días) con un resultado de 766 personas heridas y 3 personas muertas.

- **Reducir el espacio dedicado a los medios motorizados privados**, en ningún caso, aumentarlo ni dedicar recursos para proporcionarles fluidez.

HOY, se proyecta desdoblarse la calle Iturritxu para dar más fluidez al tráfico motorizado, se proyecta soterrar América Latina por la misma razón, sin tan siquiera haber considerado las consecuencias ni analizado otras alternativas. Se ha aprobado un parking en superficie para Mercedes como solución integral al tráfico.

- **Garantizar la movilidad equitativa para todos los barrios**. Todos los autobuses deberán ser eléctricos para disminuir la contaminación atmosférica y sonora, con carril exclusivo (bus-taxi) donde exista más de uno por sentido y con prioridad semafórica en los puntos conflictivos. Todas las paradas deberán tener marquesinas y pasos peatonales cercanos para acceder a la acera opuesta. Urgente y prioritario es el cambio en las líneas de entornos de centros escolares, centros de mayores y hospitales, al igual que en las líneas en donde existan paradas de varias líneas cercanas a viviendas.

HOY, se ha apostado por un transporte público de “calidad”, eléctrico y con prioridad de paso y carril exclusivo tan sólo para algunos trayectos (tranvía, BEI). Sin embargo, en las demás líneas hay numerosas paradas sin marquesinas, tan sólo un poste, sin sitio de resguardo y con pasos peatonales alejados más de 150 metros. Todavía hay numerosos autobuses contaminantes y

ruidosos. Hay líneas que sufren atascos por no tener carril exclusivo y que no tienen prioridad de paso en los semáforos.

- **La movilidad debe ser la que se integre en el tejido urbano**, sin destruir sus cualidades ni empeorar la calidad de vida de sus habitantes ni la de sus espacios públicos. Como principio fundacional consideramos que el circular nunca tendrá prioridad sobre el habitar, lo que se traduce en que la ciudadanía no debería sacrificar su calidad de vida ni de su espacio público por la movilidad no activa.

HOY, tras la revisión del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, se reconoce que se permite sacrificar la calidad de vida en algunas calles, y por tanto a sus habitantes, por priorizar la movilidad motorizada (Abetxuko, General Álava, San Cristóbal, Iturritxu, Portal de Foronda nº pares).

- **Los vehículos del tipo que sean deberán circular por espacios concretos no peatonales.**

Las calzadas urbanas deben tener limitada la velocidad de forma general a un máximo de 30 km/h para permitir la convivencia de vehículos motorizados con bicicletas o VMP. Las vías de 50 km/h deben ser la excepción y siempre con una alternativa pacificada.

HOY, se sigue implementando la solución de aceras-bicis, robando un espacio peatonal y generando conflicto e inseguridades, cuando deberían ser vías claramente separadas de las aceras.

También, las calzadas de Vitoria-Gasteiz son demasiado inseguras para los más vulnerables, ya que en ellas se producen cifras alarmantes de accidentes (En 2018: 13 accidentes al día y 1 atropello cada 2 días, con un resultado de 766 personas heridas y 3 muertas).