

GOBIERNO VASCO - EUSKO JAURLARITZA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL
Viceconsejería de Transportes
Dirección de Infraestructuras del Transporte

D./D^a., con DNI núm., en nombre y representación de la asociación Gasteizko Bizikleteroak con NIF G01281344 con domicilio a efectos de notificaciones en la Casa de Asociaciones Rogelia de Álvaro, calle Panamá s/n, en Vitoria-Gasteiz 01012 y correo electrónico info@bizikleteroak.org, en condición de interesado en el procedimiento que se tramita en el expediente administrativo arriba referenciado, comparezco y como mejor proceda en derecho,

Que mediante resolución de fecha 15 de noviembre de 2017, publicada el 30 de noviembre en el Boletín Oficial del País Vasco, dictada por el Director de Infraestructuras del Transporte, por la que se somete a información pública el «Estudio informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2.^a fase».

Que en el citado anuncio se abre un plazo de información pública a fin de que durante 30 días y posteriormente ampliado el plazo hasta el 14 de marzo de 2018 cualquiera pueda comparecer y alegar lo que estime oportuno.

Que mediante el presente escrito, y en ejercicio de ese derecho, el que suscribe formula, en relación al proyecto de referencia, las siguientes alegaciones

Alegaciones al «Estudio informativo de la prolongación a Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz. 2.^a fase».

Alegación 1: En el informe “Movilidad sostenible en Vitoria-Gasteiz: innovación desde un modelo de movilidad” realizado por Innobasque en 2014 se concluye *“uno de los dos elemento de peso del PMSEP, y el que de manera más directa ha incidido en su proceso de elaboración e implementación, ha sido su carácter participativo, en lo que supone una innovación de proceso. No es habitual que la planificación urbana integre la participación y el consenso entre los agentes sociales implicados de la manera en la que se ha hecho en Vitoria-Gasteiz. El papel desempeñado por el Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible desde el inicio del proceso ha sido clave en este*

sentido. Habría que hacer los esfuerzos necesarios para que la actividad de este foro no decayera en lo que respecta a su funcionamiento, ya que supone un órgano relevante para una movilidad más sostenible en la ciudad”.

Sin embargo en este proyecto de ampliación del tranvía a Salburua la participación ciudadana ha sido nula ya que sólo ha sido informada cuando el proyecto ha salido a exposición pública con una decisión ya tomada.

Ningún foro de participación municipal, Auzogune, Elkargune o Consejo Social, fueron informados de este proyecto y por lo tanto no hubo ninguna opción de debate previamente a la toma de decisión.

Es curioso que el Gobierno Vasco haya ignorado y anulado la participación ciudadana del municipio cuando apenas 2 meses antes, en septiembre de 2017, PNV y PSE presentaban una Proposición de Ley “de Transparencia y Participación ciudadana de la Comunidad Autónoma de Euskadi” para atender a los nuevos requisitos que demanda la interacción entre la Administración Pública Vasca y la ciudadanía, para informar, escuchar activamente, mostrar y coordinar las aportaciones ciudadanas, impulsar el diálogo bidireccional, promover la iniciativa de la sociedad vasca en los asuntos públicos y la colaboración público-privada en proyectos que redunden en el bien común. En el texto de dicha proposición de Ley puede leerse:

“La presente Ley se ha diseñado para promover una nueva cultura administrativa basada en los nuevos paradigmas que requieren los tiempos actuales, relacionados con los diversos aspectos de lo que se ha venido a llamar la buena gobernanza, abordada desde el triángulo conceptual que conforman la evaluación de políticas públicas, la transparencia y la participación de la ciudadanía en los asuntos públicos, partiendo de la premisa de que ninguno puede funcionar o sostenerse por sí solo, sin los otros dos.

Pero Además, el consejo Social del municipio en el informe sobre los presupuestos municipales de 2018: *“En la propuesta presupuestaria se observan inversiones de presupuesto muy elevado como el BUS ELÉCTRICO o el TRANVÍA HACIA EL SUR (no se tenían noticias del tranvía a Salburua) en las que se echa en falta la participación ciudadana y una planificación más sosegada a partir de un buen análisis de las necesidades de movilidad en la ciudad. Por otro lado se aprecian presupuestos muy reducidos o nulos en otras cuestiones relacionadas con la movilidad (plan director de la bicicleta, organización de supermanzanas) o con el medio ambiente, o se subraya la necesidad de planificar de manera más coordinada y contando con la participación ciudadana los grandes*

proyectos de movilidad del municipio (Bus eléctrico, ampliación del tranvía, soterramiento del tren). Y en relación también con la revisión del Plan General de Ordenación Urbana y el propio Plan de movilidad”.

Por lo tanto, pedimos que este proyecto de ampliación de tranvía a Salburua que tiene una inversión presupuestaria muy elevada sea retirado hasta que se inicie un proceso participativo real y adecuado de análisis y debate, previamente a la toma de cualquier decisión, tal y como indica el propio Gobierno Vasco en su declaración de intenciones realizada en la propuesta de Ley de transparencia y Participación, y según las reglas de participación que rigen en el municipio de Vitoria-Gasteiz.

Alegación 2: En la sesión del Foro De Movilidad del 22 de diciembre de 2015 el coordinador del Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, explicó que se pretendía firmar con la aprobación del pleno, el convenio entre el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz para el análisis y definición de las mejoras necesarias en la oferta del transporte público mediante la creación de un sistema multimodal integrado, electrificado y de alta capacidad. Se presentaron también los detalles del convenio, que se concretaron en la financiación de la redacción y estudios de un proyecto técnico constructivo del sistema integrado y electrificado de medios de transporte colectivo y de última milla para Vitoria-Gasteiz que incorpore:

- Un análisis de alternativas de comunicación este-centro-oeste del municipio, que cubra las necesidades de los barrios de Salburua, Zabalgana y polígono industrial de Jundiz, mediante los siguientes medios de transporte o la combinación integrada de ellos: o Utilización del corredor ferroviario que atraviesa la ciudad con la implantación de tren-tram.
 - Autobús exprés eléctrico.
 - Tranvía.
 - Autobús eléctrico.
- Estudio para la implantación de aquella alternativa que resulte más eficiente.
- El estudio para la extensión de las actuales vías del tranvía a partir de la parada de Angulema con el objetivo de rentabilizar y optimizar las inversiones realizadas, ampliando el ámbito de influencia de esta infraestructura.

- Un análisis de la implantación del autobús exprés eléctrico en la actual línea periférica de la ciudad.
- Un estudio sobre la implantación de la bicicleta eléctrica, como servicio complementario a la red pública de transporte de la ciudad que se plasme en una propuesta de experiencia piloto que pueda extenderse en el futuro a otros puntos de la ciudad.
- La compatibilización del uso de la bicicleta con el transporte público, en las distintas modalidades que se plantean.
- Los medios y sistemas de integración eficaz de todos ellos, tendente a la consecución de un sistema de transporte urbano basado en principios de sostenibilidad e intermodalidad.

El coordinador recordó que para asegurar la viabilidad del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público era necesario, garantizar el máximo acuerdo político y ciudadano posible. Para lograrlo se comprometió a convocar con una periodicidad mensual un grupo de trabajo con representación de los grupos políticos y de los equipos técnicos municipales en el que se vaya dando cuenta de los avances en relación con el proyecto para el desarrollo del sistema de transporte público y con la actualización del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público. También se comprometió a incorporar la participación ciudadana a este proceso. Dijo que para ello se realizarán convocatorias del Foro Ciudadano por la Movilidad Sostenible cada dos meses.

En el Foro de movilidad no hemos tenido noticia de ninguno de estos estudios durante los 2 años transcurridos desde diciembre de 2015 y dado que el análisis de alternativas de comunicación este-centro-oeste del municipio, para cubrir las necesidades de los barrios de Salburua, Zabalgana y polígono industrial de Jundiz, no ha sido presentado en el Foro hasta febrero de 2018, no se entiende que ya previamente en noviembre de 2017 el Gobierno Vasco hubiera tomado la decisión de ampliación del tranvía a Salburua.

Consideramos el proyecto de ampliación del tranvía una imposición inadmisibles por parte de uno de los firmantes del convenio (Gobierno Vasco) que ha roto todos los compromisos y una vez más ha ignorado y anulado la participación ciudadana, por lo que solicitamos la paralización de este proyecto hasta que se sigan los compromisos adquiridos con la ciudadanía y con el pleno municipal.

Alegación 3: La Introducción y antecedentes del proyecto de ampliación del tranvía recoge:

“El presente Estudio se enmarca dentro de la necesidad de aumentar el servicio tranviario actual hacia la zona este de la ciudad de Vitoria–Gasteiz, mediante la propuesta de un trazado que parte desde la zona centro de la misma y finaliza en la zona norte del barrio de Salburua. En noviembre de 2015, se llevó a cabo la redacción del “Estudio informativo de la ampliación sur del tranvía de Vitoria-Gasteiz. 1ª fase”, el cual derivó de un trabajo anterior realizado en el año 2008 cuyo título es “Estudio de las ampliaciones del Tranvía de Vitoria-Gasteiz”, del cual se concluyó la necesidad de la extensión hacia el Sur de la ciudad (especialmente a la zona del campus Universitario) a partir del fin de línea actual.” “en ese mismo estudio se analizaron las posibilidades de proyectar un futuro servicio tranviario hacia los barrios del Este y Oeste de la ciudad, Salburua y Zabalgana fundamentalmente”.

“En esta ampliación de la red actual en explotación se han tenido en cuenta criterios tales como: Población servida (mercado potencial). Viajeros captables a priori. Optimización de las unidades necesarias. Integración urbana de la nueva línea de tranvía”.

De estos dos párrafos se deduce que, al parecer, el proyecto se basa en una necesidad de implementar tranvías y no en una necesidad de transportar personas de un punto a otro. En cuanto a la población servida se menciona el mercado potencial y viajeros a priori, pero un estudio serio debería realizar un diagnóstico descriptivo de la situación actual y futura que ha llevado a proyectar este tranvía.

El 23 de enero de 2018 se ha solicitado desde el Elkargune Foro de movilidad que se nos facilite el “Estudio de las ampliaciones del Tranvía de Vitoria-Gasteiz” pero a fecha de redacción de estas alegaciones todavía no se nos ha facilitado. Recordemos lo que la propuesta de Ley de transparencia y participación recoge al respecto de la transparencia: “La transparencia, a su vez, es una premisa necesaria de la participación, que se vería privada de datos y elementos esenciales para el debate, que por tanto se tornaría irrelevante, de hallarse frente a una Administración opaca”.

Por lo tanto la falta de transparencia al no hacer llegar a los participantes en el Foro de Movilidad el estudio citado constituye un motivo más para la retirada de este proyecto.

Alegación 4: no quedan claros los objetivos que se persiguen con este proyecto de ampliación del tranvía ya que tan sólo se menciona lo siguiente: “el objeto del presente Estudio

Informativo es la prolongación hasta el barrio de Salburua del Tranvía de Vitoria-Gasteiz, mediante una extensión lineal desde el extremo este de la estación situada en la calle La Florida hasta la zona nor-este de la ciudad, es decir, hasta el barrio de Salburua”.

Es decir que el objeto de la ampliación del tranvía es la propia ampliación del tranvía. Para embarcarnos en un proyecto tan costoso e impactante se necesitan objetivos más concretos para que puedan establecerse unos indicadores cuantificables que permitan proporcionar a posteriori una valoración del propio proyecto.

Alegación 5: no se ha proporcionado un estudio de las demandas que justifiquen la realización de este proyecto. Así por ejemplo para el tranvía de Barakaldo existe un estudio de las demandas de 65 folios en el que se detallan y analizan entre otras variables: población, empleo, movilidad en días laborables, captación de viajes, zonificación, volumen de viajes generados y atraídos por cada zona, cálculo de cobertura, formulación de escenarios de futuro en base a las previsiones de actividades residenciales y productivas.

Consideramos muy necesaria la realización de un estudio detallado de las demandas tal y como se ha hecho en otros proyectos de tranvía ya que sin estos datos resulta una temeridad decidir llevar a cabo este proyecto. Para tomar decisiones de calidad se necesita tener una información de calidad.

Alegación 6: Entre las alternativas se mencionan 3, todas referentes al tranvía: Alternativa Cero, no ejecución, Alternativa 1 trazado por Benavente y alternativa 2 trazado por Florida. La realización de este proyecto debería derivar de la necesidad de transporte público de personas en una determinada zona de la ciudad, por lo tanto las alternativas deberían enfocarse a cubrir esa necesidad con los distintos medios de transporte público existentes en la actualidad.

En cuanto a la alternativa 0, “no ejecución”: consideramos deficiente la justificación de esta alternativa, con argumentos nada serios ni adecuados a la importancia de este proyecto, en la que se llega a justificar la ampliación del tranvía para generar puestos de trabajo. Así mismo, argumentar que no cabría la posibilidad de reducir el uso del vehículo particular por otros medios, es desconocer en su totalidad el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) de la ciudad, consensuado en su momento por todos los grupos políticos y cuyo

principal objetivo es precisamente reducir el uso del vehículo privado, que se puede conseguir por otros muchos medios, como bien queda reflejado en dicho plan. Finalmente, la argumentación de que otros transportes públicos son contaminantes es falsa, puesto que existen autobuses urbanos eléctricos, y de hecho recientemente se ha presentado a la ciudadanía el proyecto de BEI para cubrir la actual línea periférica

Por todo ello consideramos que la alternativa 0, “no ejecución”, no está en absoluto seriamente argumentada como para ser desestimada, sobre todo teniendo en cuenta el ahorro económico y de las molestias que supondría y consideramos imprescindible la realización de un análisis detallado de, además de la alternativa cero, las siguientes alternativas:

- **Alternativa tranvía**
- **Alternativa BRT**
- **Alternativa BEI**
- **Alternativa línea de Bus convencional pero eléctrico**

Alegación 7: el 17 de diciembre de 2017 ha sido adjudicada la asistencia técnica para la Revisión del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público, para redefinir y reformular el PMSEP elaborado en 2007.

Dado que en todas las fases de esta revisión, la participación ciudadana va a tener un papel relevante, lo razonable sería no tomar ninguna decisión respecto a la movilidad de la ciudad hasta que no finalice dicha revisión.

Alegación 8: En el informe de Evaluación del Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP) y del Plan Director de la movilidad ciclista (PDMC), realizado en 2016, se recogen los siguientes gráficos y tablas:

Tabla 9. Evolución del reparto modal en el periodo 2006-2014, por número total de viajes

Reparto modal general (Nº de desplazamientos)	2006	2011	2014	Variación 2006-2014
A pie	288.141	447.911	508.828	220.687
Bicicleta	19.051	56.400	127.645	108.594
Transporte público	44.045	70.854	74.979	30.934
Coche y moto	214.224	236.008	228.321	14.097
Otros	14.875	18.653	10.707	-4.168
TOTAL	582.342	831.837	952.494	370.144
Habitantes	229.080	240.580	242.924	13.844
Viajes / habitante	2,54	3,45	3,92	

En referencia a esta tabla el informe recoge lo siguiente: “Esta tabla muestra un significativo aumento del número de desplazamientos con tendencia a ser resueltos mediante modos sostenibles, fundamentalmente modos activos (caminar y bicicleta)”

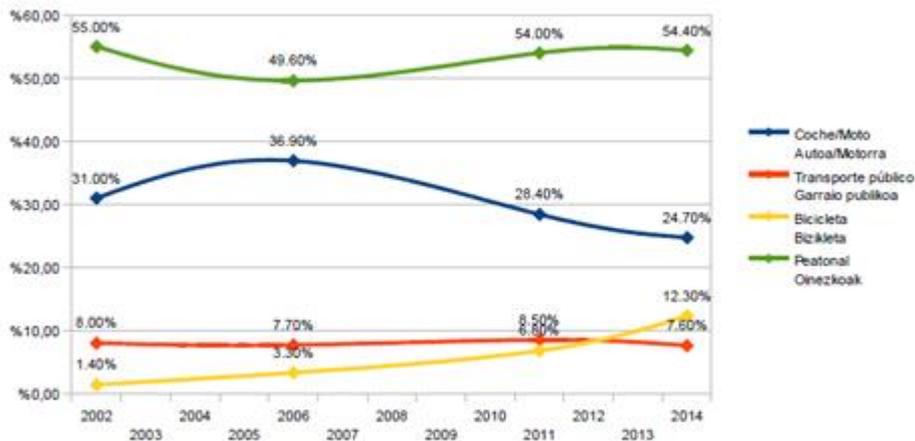


Figura 13. Evolución del reparto modal en el periodo 2002-2014

Por otro lado y como puede deducirse del gráfico anterior, la movilidad ciclista ha conseguido pasar de un 1,4% a un 12,3%, con una inversión mínima. Sin embargo las elevadas inversiones en transporte público no consiguen elevar su uso llegando incluso a disminuir de un 8% a un 7,60%.

Consideramos por lo tanto mucho más razonable invertir en la movilidad ciclista sin olvidar que el PDMC debía de estar terminado en 2015 y a fecha de hoy ni tan siquiera se ha completado la primera fase de las 2 que lo componen.

Es evidente que a pesar de todos los esfuerzos e inversiones, el transporte público no es el método preferido por la ciudadanía y pudiera darse el caso de que para incentivar el uso de estos medios de transporte tan costosos, se frene deliberadamente la implementación de infraestructuras ciclistas.

Alegación 9: En el informe de evaluación del PMSEP y PDMC, citado anteriormente, también se menciona lo siguiente: *“Incertidumbres del modelo territorial y de movilidad. 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 recomendable que sean tratadas de manera conjunta, para poder gestionar las posibles contradicciones entre sí y las consecuencias en términos de generación y atracción de nueva movilidad”.*

Por lo tanto ya que este informe ha sido encargado y pagado por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, convendría, al menos, hacer caso de las recomendaciones y tratar de manera conjunta todos los proyectos de movilidad que hoy en día se están proponiendo . Las mismas recomendaciones que por otra parte también han realizado diversos Elkargunes y colectivos de Vitoria-Gasteiz.

Alegación 10: en el proyecto se describe lo siguiente: *“5.2.1. Calle La Florida: El tranvía conecta con el futuro ramal de Universidad en la intersección de las calles La Florida y Los Herrán. A partir de dicha conexión, la plataforma discurre por el margen norte de la calle Florida hacia el este. En la actualidad la vía dispone de dos carriles por sentido de circulación separados por una mediana central. Una vez se ejecute la plataforma, la calle pasará a tener un carril por sentido de circulación, situados ambos en la actual calzada sur. 5.2.1. Calle Paseo*

de La Ilíada: El siguiente tramo por el que discurre la traza del tranvía ya corresponde al Paseo La Ilíada. En la actualidad la calle dispone de dos carriles de circulación por sentido separados físicamente por una mediana central ajardinada, y con plazas de aparcamiento en ambos márgenes de la calzada. La plataforma se insertará sobre la calzada norte, por lo que al igual que ocurría en la calle Florida, la calzada sur pasará a ser bidireccional de carril único, por lo que se eliminarán los aparcamientos de la acera norte”

Es decir, que tanto la calle Florida como el paseo de la Ilíada pasan de 2 carriles de circulación por sentido a 1 carril de circulación por sentido. Hay que señalar que estas calles forman parte de la red básica diseñada en el PMSEP, es decir son calles perimetrales de las supermanzanas, donde el tráfico debe ser fluido.

Obstaculizar el tráfico en las calles perimetrales sin haber actuado previamente en las calles de interior de supermanzanas (calles que deberían ser sólo para residentes y mercancías y nunca de paso) podría dar lugar a elevar el tráfico en las calles del interior, es decir justo lo contrario que se pretende con el PMSEP.

Consideramos necesario llevar a cabo la estructuración en supermanzanas, y tomar las medidas necesarias para evitar el tráfico de paso en su interior, previamente a la supresión de carriles de circulación en las calles periféricas, o en su defecto realizar un estudio detallado de los flujos futuros del tráfico motorizado previstos, por la reducción de los carriles para la implantación del tranvía.

Alegación 11: En el informe de evaluación del PMSEP Y PLMC, subrayan como tema acuciante de urgente planificación el problema de la movilidad al trabajo: *“Otro tema que las futuras fases de planificación han de atacar es el de la movilidad al trabajo, especialmente a los polígonos industriales, ya que los patrones establecidos no se han alterado a lo largo del periodo de actuación del PMSEP, como demuestran los datos de las encuestas domiciliarias de movilidad ya señalados. Las consecuencias ambientales, sociales y económicas que ello conlleva en la actualidad y aquellas derivadas de su tendencia al alza ponen esta problemática entre las más acuciantes a tratar, debido a las razones que llevan a los usuarios a preferir el automóvil en las condiciones actuales y la dificultad para alterar esas condiciones, la más relevante de las cuales es la disponibilidad de aparcamiento en destino. Políticas de restricción o de regulación de esta condición requerirían de competencias que a nivel municipal no se*

disponen, de cooperación con las empresas, lo cual es difícil instaurar, y sobre todo de actores políticos dispuestos a asumir los costes que supondrían, otra vez, medidas “valientes” también en este sentido.

En el tema de la movilidad al trabajo cabe destacar también la necesidad de completar la oferta de alternativas al uso del automóvil para llegar a los polígonos industriales. En este sentido, la provisión de itinerarios ciclistas que sean seguros, rápidos y atractivos resulta ser uno de los retos pendientes para aumentar el papel de la bicicleta en el sistema de movilidad urbano.”

Dado que los principales centros de trabajo del municipio se encuentran al Norte y al Oeste, vemos que el trazado proyectado no va a dar servicio a estos trabajadores y por lo tanto el gasto tan elevado que supone este tranvía no va a resolver uno de los problemas más acuciantes de la movilidad de este municipio.

Alegación 12: Entre los servicios afectados que se mencionan en este estudio, no hemos encontrado a TUVISA, lo que extraña bastante ya que parece evidente que el trazado de esta nueva infraestructura conllevará cambios en la red de autobuses urbanos de TUVISA

Es necesario conocer la incidencia de este tranvía en la red de transporte público de TUVISA y lo que va a suponer económicamente para esta sociedad pública.

Alegación 13: Se están realizando continuos esfuerzos para la reactivación comercial del centro, sin tener en cuenta la incidencia en los comercios del resto de la ciudad: reforma de plaza de abastos, reforma de la plaza de Santa Bárbara incluida en el proyecto Bost enparantza, el Master Plan Centro, etc.

Este proyecto de tranvía, va a facilitar la movilidad desde el barrio de Salburua al centro de la ciudad, lo que unido a los esfuerzos que se están realizando para la reactivación comercial del centro, podrían perjudicar seriamente a los comercios del barrio.

Es necesario conocer la posible incidencia de esta infraestructura en los comercios y hostelería del barrio de Salburua.

Alegación 14: En lo que se refiere a la movilidad ciclista y al trazado proyectado para esta ampliación del tranvía hacia Salburua, remarcar que adolece de sensibilidad hacia el medio de transporte que debería ser considerado principal como es la bicicleta (incluso por encima del transporte público) tal y como se detalla en el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público y se vuelve a remarcar en la “Ordenanza de Tráfico” de Vitoria-Gasteiz.

En este proyecto vemos que no se ha tenido en cuenta ni se ha aprovechado para corregir errores de diseño anteriores que introducían carriles bici ocupando la acera, ni para unir carriles inconexos ni para implementar carriles segregados en vías principales.

Consideramos que se debería haber tenido más en cuenta la movilidad ciclista a lo largo del trazado. Hay espacio suficiente y se debería haber aprovechado para implementar soluciones de movilidad ciclista más acordes a la sensibilidad actual para evitar la circulación de bicicletas por las aceras.

Así por ejemplo si se hubiera tenido en cuenta el PMSEP pensando que peatones y ciclistas son prioritarios:

- Entre las calles Los Herrán y Jacinto Benavente se habría implementado un carril bici ya que es una conexión importante para enlazar con el barrio de Salburua. Hay espacio suficiente para hacer un carril bici bidireccional
- Los retranqueos de los pasos de peatones y de ciclistas en las rotondas que se plantean en este proyecto, penalizan severamente sobre todo a peatones que deben andar una distancia considerable en algunos casos, y por ello la rotonda de las calles Florida y Jacinto Benavente debería haber sido sustituida por un cruce, aprovechando que se tendrán que poner semáforos para dar prioridad al tranvía: Una actuación de este tipo ya se ha hecho en otro trazado eliminando la rotonda entre las calles Beato Tomás de Zumárraga y la Avenida Gasteiz.
- Entre las calles Jacinto Benavente y Los Astrónomos el carril bici debería haberse diseñado por la acera Norte (que es donde están los edificios y por lo tanto origen y destino de los desplazamientos en bicicleta). Se debería haber eliminado la acera bici de la parte Sur para dejar dicho espacio a los peatones.
- Entre las calles Los Astrónomos y Bulevar de Salburua debería haberse diseñado una vía para la bici bidireccional tanto por el lado Norte como por el Sur, ya que en este lado hay una pasarela para cruzar las vías del tren. La parada del tranvía se debería

haber puesto más cercana a la calle Praga y con ello más cercana a las viviendas evitando el error de la parada de Artapadura en el ramal de Abetxuko.

- En la rotonda de Bulevar de Salburua y Paseo de la Iliada se deberían haber mantenido todos los pasos peatones actuales además de implementar los propuestos en el proyecto.
- En Bulevar de Salburua, se debería haber implementado un carril bici bidireccional a ambos lados de la calle. En ambos lados de esta calle, el carril de circulación de la derecha de la calzada debería tener velocidad limitada a 30 km/h.
- Se debería haber considerado la posibilidad de que la parada del tranvía en la calle Nicosia el andén fuera central para que de esa forma hubiera más espacio para implementar los carriles bici por ambos lados.
- Se debería haber tenido en cuenta que si hay que conseguir más espacio, para por ejemplo carriles bici, eliminando árboles, siempre será mejor la eliminación de los situados en la mediana en vez de los de las aceras que son los que disfrutan los usuarios de las aceras (viandantes y ciclistas). Y considerar que es mejor trasplantar que eliminar pero solo en aquellos casos en los que exista la posibilidad de éxito.
- Se debería haber valorado la posibilidad de poner catenaria lateral en vez de central para conseguir más espacio.
- Actualmente la calle Portal de Elorriaga es calle limitada a 30 km/h, es decir, con calmado de tráfico y por lo tanto el cruce con Bulevar de Salburua debería haberse diseñado permeable para las bicis, tomando como ejemplo lo que se ha hecho en la Avenida del Mediterráneo.
- Entre las calles Portal de Elorriaga y Bruselas se debería haber implementado un carril bici bidireccional en ambos lados de la calle y modificando el retranqueo actual de los pasos de peatones, haciéndolos más rectos según la trayectoria peatonal de la calle.
- En la rotonda de la Unión el trazado del tranvía debería haberse diseñado en línea recta para de esa forma tener menor impacto sonoro. Hay que tener en cuenta que actualmente existe un diseño para unir el carril bici de la calle Valladolid con el que ya existe en la calle Bruselas.

- La parada del tranvía que se ha diseñado en la Avenida Juan Carlos I, es del todo inadecuada, ya que corta el paseo peatonal principal. Se debería haber diseñado su instalación en la calle Estrasburgo, que es por donde pasan los flujos habituales de los viandantes.

SOLICITO que teniendo por presentado este escrito, tenga por formuladas las alegaciones que constan en el cuerpo del mismo, con el objeto de que sean tenidas en cuenta en el procedimiento de referencia y especialmente en la resolución del mismo.

Fdo.:

En Vitoria-Gasteiz a 6 de marzo de 2018