

**Javier Maroto**  
**Alcalde**  
**Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz**

**Referencia:** 24/2011.

**Asociación:** GASTEIZKO BIZIKLETEROAK, CICLISTAS URBANOS DE VITORIA

**Número de registro:** AS/A/07760/1999 (Gobierno Vasco) y 140 (Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz)

**Domicilio:** Panamá 14 (edificio Rogelia de Álvaro), 01012 Vitoria-Gasteiz

**Teléfono:** 687 308 290

**NIF:** G-01281344

**EXPONE:**

En la actualidad se están llevando a cabo, las obras de remodelación del pabellón Buesa Arena. Dicho proyecto de remodelación tiene como objetivo el aumento de la capacidad hasta 15.000 personas, lo cual debería conllevar una mejora de los accesos para adecuarlos a una movilidad sostenible, es decir: una mejora en los accesos del transporte público y de la bicicleta, si se quiere evitar los colapsos de tráfico, el gasto de combustible y la contaminación que en este punto se generan.

En pasadas fechas, hemos realizado una propuesta para la mejora de la movilidad sostenible en la Avenida del Cantábrico, pero otro acceso importante al pabellón se realiza por el paseo de los humedales, donde se localiza una zona de conflicto bici-peatón, debida a un desacertado esquema del reparto modal .

**SOLICITA:** Se ponga solución a esta situación, se estudie la propuesta que presentamos en el informe adjunto y se nos mantenga informados sobre las decisiones que se tomen al respecto.

En Vitoria-Gasteiz a 26 de julio de 2011

## PASEO DE LOS HUMEDALES. Situación actual

El paseo de los humedales es una calle de unos 670 m de longitud y casi 50 m de anchura. En el tramo medio, entre los dos accesos al humedal, de unos 350 m, el reparto modal es el siguiente:

- 22 m (44%) para los **vehículos motorizados** (6 carriles de circulación y dos bandas de aparcamiento)
- 16 m (32%) de **zona verde** (13,5 de mediana y 2,5 de seto)
- 9 m (18%) de **acera** (acera W de 7 m y acera E de 2 m)
- 2,5 m (5%) de **acera bici** (bidireccional en la acera E). Forma parte del eje A32, exterior de Salburua.

El espacio elegido para la movilidad ciclista en todo el exterior del humedal es una acera bici bidireccional, que en esta calle transcurre por la acera Este por su parte más alejada de la calzada.

Se da la circunstancia de que la acera E, es sin duda la más transitada por peatones, por tener dos accesos al humedal y por canalizar el flujo natural al o desde el pabellón Buesa Arena. Sin embargo, tan sólo tiene para el peatón, un espacio de 2 m de anchura que además está interrumpido por farolas.

Además, el espacio para el peatón se sitúa en la parte más cercana a la franja de aparcamiento, con lo que dicho espacio se reduce aun más, cuando se abren las puertas de los coches aparcados.

El desacertado esquema del reparto modal en esta calle y en concreto en este tramo es fuente continuada de conflictos bici-peatón debido a que:

- Dado el poco espacio reservado para los peatones, es habitual que éstos acaben caminando por el bicicarril, que les resulta mucho más cómodo y agradable.
- Además, para acceder al humedal, los peatones deben cruzar el carril bici, sin ningún tipo de señalización que indique las prioridades.



## PASEO DE LOS HUMEDALES. Propuesta de bizikleteroak

Es evidente que 3 carriles de circulación en cada sentido, lo que viene a ser una autopista, es un espacio sobredimensionado para la intensidad media diaria de tráfico una zona urbana. Además, este sobredimensionamiento, conlleva a un exceso de velocidad de los vehículos, nada conveniente en los alrededores de un humedal que atrae a tantos visitantes y a tanta fauna (incluso en grave peligro de extinción como el visón europeo y la nutria).

Además, existen dos franjas de aparcamiento, una en cada sentido, espacio del todo innecesario, ya que no es una zona habitada, y sólo es utilizado unas pocas horas de los días festivos o con acontecimientos en el pabellón.

Ante esto se presentan la siguiente alternativa, para eliminar la acera bici y dejar este espacio para los peatones:

- Para nosotros, la más conveniente: Acondicionar un carril bus-bici unidireccional en cada sentido (para agilizar el transporte público los días de partido), a costa de la eliminación de un carril de tráfico motorizado en cada sentido, tal y como hemos propuesto para la avenida del cantábrico, con la siguiente distribución: 2 carriles de tráfico motorizado, carril bus-bici, aparcamiento y acera. El carril bici deberá incluir pictogramas de bus y bicicletas cada 25 ó 30 m.

Esta alternativa tienen las siguientes ventajas:

- Se proporciona un espacio para que los días de máxima afluencia al pabellón, el transporte público no quede atrapado en atascos.
- Al reducir el número de carriles de circulación motorizada, se consigue un efecto de reducción de velocidad.
- La entrada de las bicicletas en la rotonda, se realiza de acuerdo con nuestra propuesta para la Avd. del Cantábrico 18/2011.