

ahora separa ambos sentidos de la circulación.

Además, la obra del tranvía obligará a reorganizar el tráfico en la calle Naciones Unidas, que quedará con un único carril para los vehículos en cada sentido, excepto en las rotondas, que habrá viales adicionales. Los carriles-bici, por su parte, estarán segregados.

LOVAINA-ZABALGANA-MARITURRI
Además de iniciarse las obras por el ramal de Aldaia a lo largo de la segunda mitad del año, en los próximos meses, en primavera, saldrán a licitación los otros dos ramales: Marituri y Lovaina-Zabalana.

El primero recorrerá desde Avenida Zabalana con Naciones Unidas hasta Reina Sofía. Este tramo incluye una subestación eléctrica y 4 paradas. El ramal centro, por su parte, irá desde Lovaina hasta la entrada al barrio de Zabalana e incluirá 5 paradas y también una subestación eléctrica.

El lehendakari subraya que el tranvía, como eje vertebrador del transporte público vasco, significará "mayor bienestar en el día a día para la población de Zabalana".

Asimismo, señala que "tenemos que poner el foco en cómo hacemos las cosas. Este convenio representa la política útil, eficaz y constructiva que da respuesta a las necesidades de la sociedad vasca".

La consejera de Movilidad Sostenible, Susana García Chueca, destaca que "un barrio con la juventud y el dinamismo de Zabalana se merece una buena conexión en transporte público sostenible como el tranvía; por eso, empezaremos las obras este mismo año, durante el segundo semestre del año".

Por su parte, la alcaldesa de Vitoria, Maider Etxebarria, afirma que la firma de este convenio es "una fantástica noticia porque Zabalana se merece un transporte público 100% eléctrico, accesible, cómodo y de alta capacidad".

PUESTA EN VALOR DEL TRANVÍA

Asimismo, entiende Etxebarria que supone un paso importante dentro de una estrategia compartida para impulsar una movilidad que responda a las demandas ciudadanas, mejore la calidad de vida y conecte mejor los nuevos barrios de la ciudad.

Y, finalmente, el diputado general de Álava, Ramiro González, pone en valor el tranvía, con 11,8 millones de viajeros en 2025, uno más que en 2024, al afirmar que "se ha convertido en la columna vertebral del transporte en la ciudad y constituye un éxito indudable por el número de personas que lo utilizan y por el servicio que presta".

Con esta firma —enfatisa Ramiro González— "nos comprometemos a seguir mejorando la movilidad, beneficiando a las varias decenas de miles de personas que residen en el barrio de Zabalana o se desplazan hasta él y a las personas que viven en el tramo que va desde el centro hasta el barrio de Zabalana".

Carriles de colores en Zurbano

LA DIPUTACIÓN ESTUDIA PIGMENTAR LA CALZADA EN EL ENTORNO DEL CRUCE PARA DOTARLA DE MAYOR SEGURIDAD

Un reportaje de Carlos Mtz. Orduna

El peligroso cruce de las carreteras A-2134 y A-4001, en el municipio alavés de Zurbano, ha sido escenario de 13 accidentes de tráfico con personas heridas en una década, concretamente entre los años 2015 y 2024.

"Consciente" de que se trata de un punto "conflictivo", la Diputación Foral ha llevado a cabo en los últimos tiempos diferentes intervenciones para mejorar la seguridad, como limitar la velocidad de aproximación, prohibir los adelantamientos, repintar isletas y bordillos o instalar más señales informativas o nuevos sistemas de iluminación.

Y aunque la solución definitiva a los problemas que genera la intersección pasaría por una reforma integral de la propia A-2134, una obra ya recogida en el Plan Integral de Carreteras de Álava (PICA), esta obra no podrá acometerse hasta que no se defina el nudo ferroviario de Arkautze, pues la zona del cruce está afectada por estos trabajos vinculados a la llegada del TAV.

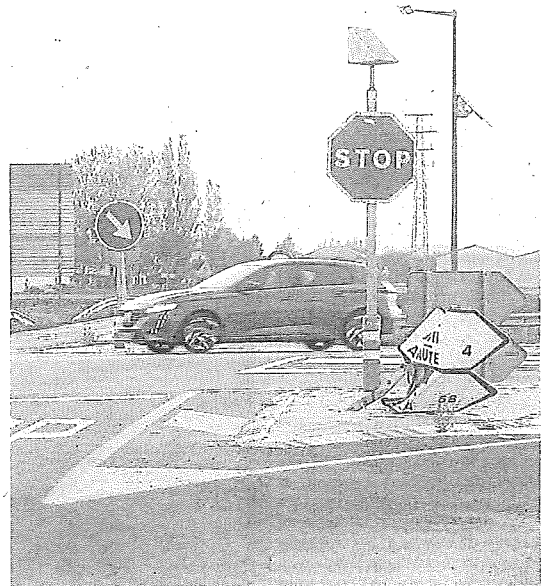
En este contexto, el Departamento foral de Infraestructuras Viarias y Movilidad Sostenible tiene ya sobre la mesa una solución "nunca

antes puesta en marcha" en la red viaria del territorio, pero que podrá ejecutarse con mucha mayor celeridad, para dar un plus de comodidad y, lo más importante, de seguridad a estas carreteras próximas al núcleo urbano de Gasteiz.

Se trata de la pigmentación de los carriles que distribuyen el tráfico en el cruce, una medida que el ente foral alavés quiere poner en marcha "en el tiempo más breve posible" siempre que el análisis que ya está llevando a cabo determine que es "viable y oportuna", según avanzó ayer el diputado del ramo, el socialista Jon Nogales. La solución pasaría por aplicar colores distintos al pavimento de la calzada para "llamar más la atención, aún más si cabe, del conductor sobre la vía".

UN 35% MENOS DE SINIESTRALIDAD

Nogales explicó en la comisión de su área celebrada en las Juntas Generales que la Dirección General de Tráfico (DGT) recomienda esta medida, que ya se ha ensayado en carreteras de Castilla y León, Murcia o Canarias y puede llegar a reducir la siniestralidad hasta un 35%. Lo relevante es que se trata de una



Cruce de las carreteras A-2134 y A-4001 tras una colisión. Foto: J. Muñoz

actuación que "puede aplicarse en el corto plazo", en palabras del diputado, cuyo departamento mantiene además una estrecha "colaboración" con la dirección de Tráfico del Gobierno Vasco para la realización periódica de controles de velocidad mediante radares móviles en la zona.

El procurador Iñaki Ullibarri (EH Bildu), encargado de solicitar la comparecencia de Nogales, lamentó que la solución definitiva a los inconvenientes que genera este cruce no vaya a implementarse como mínimo hasta dentro de "tres o cuatro años" mediante su reforma.

Y remarcó que el problema de la intersección es "estructural" y "no se

soluciona con más señales, con más pintura o más luz", pese a que Nogales justificó que los últimos accidentes registrados en esta zona, en todos los casos, han sido causados por el factor humano, nunca por motivos inherentes al estado de la vía. Más de la mitad, el 54% del total, se debió a que el conductor no respetó la prioridad de circulación, según los datos aportados por el diputado foral.

"Si el 54% de los accidentes son por no respetar la prioridad, es porque ese cruce es excesivamente complicado y la gente no sabe cómo actuar", rebatió, en su réplica, Ullibarri. "La gente duda, y la duda se convierte en imprudencia", zanjó después.

Los horarios "aproximados" de Alavabus generan algunas quejas

Nogales justifica que "no existe un problema generalizado", y que cuando se da, el ente foral actúa

VITORIA — El portavoz de Elkarrekin en las Juntas, David Rodríguez, llevó ayer a la comisión de Movilidad e Infraestructuras las quejas de varias personas usuarias de Alavabus, en concreto de las líneas 6 —Gasteiz-Campezo-Estella—, 8 —Logroño-Oion-Laguardia— y 13 —Vitoria-Nanclares-Bóveda—, que recientemente se han quedado sin servicio tras pasar los autobuses que querían tomar antes del hora-

rio establecido en la información pública de la red foral.

En su respuesta, el diputado del área, Jon Nogales, recordó que los horarios de paso de los vehículos por las diferentes paradas, salvo en las de origen, "son aproximados, por arriba y por abajo", por lo que en función del estado de la vía, de los viajeros que vayan recogiendo en sus trayectos o de otras circunstancias pueden llegar o bien un poco antes o un poco después del tiempo fijado oficialmente. Las horas de paso por las paradas, salvo la de origen, son aproximadas, recoge la propia web de Alavabus.

"No existe un problema generalizado, y tampoco en las líneas 6, 8 y 13", subrayó en su respuesta el represen-

tante foral, antes de asegurar que la Diputación apenas ha recibido una reclamación al respecto en los últimos meses. Quejas que en el caso de Rodríguez se elevan a tres. "Si que es un enorme problema para las personas quedarse en la calle de un pueblo a las 7.00 horas", replicó.

Nogales defendió que, cuando los horarios de paso de los buses exceden los diez minutos respecto a lo fijado de forma habitual, la Diputación readecúa su oferta. Lo ha hecho ya en la línea 1 —Vitoria-Zigoitia— modificando los horarios que aparecen en los folletos y estudia hacerlo en la 15 —Llodio-Amurrio-Vitoria— adelantando la salida de uno de los primeros servicios del día. —C.M.O.

Parkings disuasorios en los accesos a Vitoria

ACUERDO — Las Juntas reclamaron ayer al Ayuntamiento de Gasteiz que analice la opción de crear parkings disuasorios en los accesos a la ciudad, de ampliar las plazas actuales y de optimizar sus ubicaciones para lograr una "ágil y cómoda intermodalidad". Elkarrekin, PNV, PSE y PP pactaron una enmienda derivada de una propuesta original de la coalición morada en la que piden al Consistorio que estudie la viabilidad jurídica de permitir a vecinos de otros pueblos acceder al estacionamiento regulado para vehículos "en condiciones asequibles". Además, instan a elaborar un estudio sobre la construcción de aparcamientos de cara a un "intercambio modal gratuito al transporte público urbano". —C.M.O.