PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA DE GASTEIZ A ZABALGANA: RAMAL ALDAIA

ANEJO Nº15. ESTUDIO DE TRÁFICO

IDOM

NOVIEMBRE 2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 3

2. ESTUDIO DE TRÁFICO 4

1. INTRODUCCIÓN

La introducción de una nueva línea de tranvía en Vitoria-Gasteiz representa una oportunidad significativa para mejorar la movilidad urbana y fomentar un transporte más sostenible en la ciudad. Este avance no solo busca facilitar el desplazamiento de los ciudadanos, sino también reducir la congestión vehicular y las emisiones contaminantes. Sin embargo, para lograr una integración eficiente del nuevo sistema de transporte, es fundamental realizar un análisis exhaustivo del tráfico en puntos críticos que podrían verse afectados durante las fases de construcción y operación del tranvía.

En cumplimiento de las necesidades del presente proyecto, se ha llevado a cabo un estudio detallado del tráfico afectado por la futura operación del tranvía como consecuencia del Proyecto Constructivo de la Ampliación del Tranvía de Gasteiz a Zabalgana: Ramal Aldaia. Este análisis es esencial para anticipar y mitigar cualquier impacto negativo en la movilidad de la ciudad, asegurando que el nuevo sistema de tranvía se integre de manera fluida en la red de transporte existente.

2. ESTUDIO DE TRÁFICO

Para la realización de este estudio, se ha contado con la colaboración de Leber Planificación e Ingeniería, S.A., una empresa de renombre con una amplia experiencia y un profundo conocimiento del tráfico en Vitoria-Gasteiz. Su experiencia se complementa con la disponibilidad de modelos calibrados específicamente para esta ciudad, lo que permite obtener resultados más precisos y relevantes.

A partir de los modelos y datos del modelo de tráfico desarrollado por LEBER, se estudian las afecciones al tráfico durante las fases de obra del tramo de Aldaia. En cuanto a las afecciones al tráfico, el punto y momento de mayor afección es el acceso a la rotonda de la Avenida de Naciones Unidas con Av. Reina Sofía accediendo desde el este en la fase 1A. La reducción de dos carriles a uno en el acceso puede generar momentos de congestión en el mismo. Sin embargo, esta reducción es necesaria hasta que se ejecute la acera en esa zona, recomendándose el restablecimiento del carril adicional de entrada a la mayor brevedad.

Cabe destacar en la fase 2 que la rotonda situada en la intersección entre la Av. Naciones Unidas y Av. Reina Sofía, funcionará como mediana y no como rotonda de la Av. de Naciones Unidas. Todos estos giros y cambios de sentido deberán de realizarse o bien en la rotonda sobre el Bulevar de Mariturri o bien en la rotonda sobre la Av. Zabalgana. No se han apreciado en esta fase afecciones importantes.

Las implicaciones del faseado de obra sobre el tráfico, analizado y revisado por Leber Planificación e Ingeniería, S.A., se encuentra en los planos N.º 14. Fases de Obra.