

**ANEJO 13. AFECCIONES Y EXPROPIACIONES**



<b>ÍNDICE</b>	
<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>1</b>
<b>2. AFECCIONES ESPERABLES</b>	<b>1</b>
2.1. AFECCIONES TEMPORALES. FASE DE CONSTRUCCIÓN	1
2.1.1. Bulevar de Salburua	1
2.1.2. Paseo del Aeródromo	1
2.1.3. Avenida de Roma	2
2.1.4. Avenida de Juan Carlos I	2
2.1.5. Avenida París	2
2.2. AFECCIONES PERMANENTES. FASE DE EXPLOTACIÓN	2
2.2.1. Rotonda de la Plaza de la Unión	2
2.2.2. Bulevar de Salburua	2
2.2.3. Avenida de Bruselas	3
2.2.4. Paseo del Aeródromo	3
2.2.5. Avenida de Roma	3
2.2.6. Avenida de Juan Carlos I	3
2.2.7. Avenida París	3
<b>3. EXPROPIACIONES</b>	<b>4</b>
<b>APÉNDICE Nº 13.1. PLANOS DE AFECCIONES</b>	<b>1</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Anejo recoge las afecciones a diferentes aspectos del entorno urbano de la Ampliación del Tranvía de Vitoria/Gasteiz a Salburua Norte.

Cabe destacar la afección al número de plazas de aparcamiento, así como la afección que originarán las obras y la traza definitiva a la reordenación del tráfico existente. Estos cambios y afecciones tendrán carácter permanente en unos casos y temporal en otros.

Por otro lado, indicar que no se prevén expropiaciones a lo largo del trazado correspondiente a la ampliación del tranvía proyectada en la presente Modificación Puntual del Estudio Informativo.

## 2. AFECCIONES ESPERABLES

### 2.1. AFECCIONES TEMPORALES. FASE DE CONSTRUCCIÓN

#### 2.1.1. Bulevar de Salburua

La afección en la calle Bulevar de Salburua comienza al Sur de la intersección con la Avenida Bruselas en la Plaza de la Unión, y continúa hacia el Norte hasta la intersección con el Paseo del Aeródromo.

A lo largo de todo el Bulevar de Salburua, se prevé que el tranvía discurra por su calzada Oeste, así como su en su paso por la Plaza la Unión. Esto implica que esta calzada pasará a tener dos carriles de circulación, que se ubicarán entre la plataforma tranviaria y la mediana, quedando la plataforma del tranvía junto a la acera de la calle.

El acceso al Bulevar desde la calle Viena llega desde el Oeste y el tráfico rodado deberá atravesar la plataforma del tranvía para incorporarse a los carriles de circulación. Esto, y el hecho de que la calzada perderá un carril de circulación, podrían afectar de una manera notable al tráfico rodado en la vía tanto durante la fase de construcción como en la de explotación del tranvía. Es por ello, que se debe analizar en posteriores fases de forma detallada la señalización y la reordenación de las zonas afectadas, para que el paso de la nueva traza tranviaria afecte de la menor manera posible al buen funcionamiento de la circulación peatonal y vehicular de la zona.

Durante la fase de ejecución de la plataforma en el acceso a la calle Bulevar de Salburua desde la calle Viena una opción posible sería el cierre parcial del mismo, dejando un único carril de circulación en la citada calle, para facilitar la ejecución por fases de la plataforma tranviaria sin cerrar al tráfico rodado la intersección. Otra opción más efectiva es la del cierre total de la intersección, en un plazo más breve, dando el servicio de tráfico rodado mediante itinerarios alternativos a través del viario existente.

En lo que respecta a la rotonda de la Plaza de La Unión, la inserción del tranvía en ella, tal y como se ha mencionado anteriormente, se realizará por su lateral Oeste con el fin de obstaculizar lo menos posible el elevado tráfico que posee la Avenida Bruselas (N-104).

Finalmente, indicar que se respetarán en la fase de construcción en la medida de lo posible las sendas peatonales que cruzan la Calle Bulevar de Salburua en su parte Norte. Para ello se dispondrá de la señalización oportuna para gestionar dicho tráfico.

#### 2.1.2. Paseo del Aeródromo

La afección que sufrirá el Paseo del Aeródromo por efecto de la inserción en el mismo de la plataforma tranviaria no requerirá ningún desvío de tráfico rodado, al ser éste de uso exclusivo para peatones, bicicletas o vehículos sin motor.

El itinerario peatonal que constituye el Paseo de Estrasburgo quedará afectado en el cruce con el Paseo del Aeródromo durante la fase de obra de construcción de la plataforma tranviaria sobre la intersección de ambos. El tráfico peatonal procedente del Oeste del Paseo de Estrasburgo deberá bajar hacia el Sur por el Paseo del Aeródromo hasta alcanzar el bulevar de Salburua. A partir de este punto se puede transitar hacia el Norte por el Bulevar de Salburua hasta alcanzar de nuevo el extremo Este del Paseo de Estrasburgo. Éste quedará cortado al tránsito peatonal en el tramo

comprendido entre el Bulevar de Salburua y el Paseo del Aeródromo, transformándose provisionalmente en un espacio de estancia.

### 2.1.3. Avenida de Roma

El cruce de la plataforma tranviaria sobre la Avenida de Roma supone la afección de la misma durante la fase de construcción.

Durante la fase ejecución de la plataforma en este punto una opción posible sería el cierre parcial del mismo, dejando un único carril de circulación en la citada calle, para facilitar la ejecución por fases de la plataforma tranviaria sin cerrar al tráfico rodado la intersección. Otra opción posible y más eficiente en tiempo y coste, es la del cierre total de la intersección, en un plazo más breve, dando el servicio de tráfico rodado mediante un desvío provisional por la red viaria existente.

Se deberá modificar la posición de los contenedores de basuras, desplazándolos hacia el Sur para facilitar las labores de recogida y vaciado de los mismos por los medios rodados que habitualmente se empleen.

Durante la ejecución de la plataforma, se deberán permitir los accesos a través de esta en determinados puntos para no interrumpir el tránsito de peatones que atraviesen la calle transversalmente.

### 2.1.4. Avenida de Juan Carlos I

La afección sobre la Avenida de Juan Carlos I comienza en la intersección de la misma con el Paseo del Aeródromo y se prolonga a lo largo de ella hasta el final del trazado tranviario en la parada del mismo nombre que la avenida.

La ejecución de la plataforma tranviaria en el cruce con la calzada Sur de la Avenida se podrá ejecutar, como se ha reseñado para los casos anteriores, bien por fases dejando un carril para mantener el tráfico rodado, o bien disminuir coste y plazo de ejecución de este tramo cerrando al tráfico rodado la calzada completa y ejecutando de una única fase la plataforma tranviaria sobre la calzada. Se deberán plantear itinerarios provisionales para dar continuidad al tráfico a través de la red viaria existente.

Una vez incorporada la traza del tranvía a la mediana/paseo de la Avenida las afecciones relacionadas con el tráfico rodado desaparecen, pasando a estar relacionadas con el tránsito peatonal, al ser el paseo de uso exclusivo para peatones, bicicletas o vehículos sin motor.

### 2.1.5. Avenida París

El cruce de la plataforma tranviaria sobre la Avenida París supone la afección de la misma durante la fase de construcción.

Durante la fase de ejecución se podría optar por la construcción de la plataforma por fases manteniendo el tráfico con un único carril, o bien por una opción más eficiente a priori en coste y plazo, que sería la de cortar al tráfico rodado la intersección y construir en un fase única la plataforma tranviaria. La continuidad del tráfico rodado se debe mantener mediante itinerarios provisionales a través de la red viaria existente.

## 2.2. AFECCIONES PERMANENTES. FASE DE EXPLOTACIÓN

### 2.2.1. Rotonda de la Plaza de la Unión

La inserción de la plataforma del tranvía en la rotonda de la Plaza de la Unión se plantea en su lado Oeste, sobre la calzada actual. Ello obliga a reponer la calzada de la rotonda hacia el Este de la plataforma (interior de la Plaza) siendo necesaria la afección a la glorieta central, perdiendo parte de su superficie y transformando su perímetro circular en aproximadamente oval.

La calzada de la rotonda pasará de contar con tres carriles a solamente dos, haciendo posible una ampliación de la anchura de las aceras exteriores de la plaza y la ubicación de la plataforma del tranvía, objeto principal de la actuación a acometer.

### 2.2.2. Bulevar de Salburua

A lo largo del Bulevar de Salburua, la plataforma se localizará en la calzada Oeste de la misma, entre la acera peatonal y la mediana central, dejando dos carriles entre el tranvía y esta última. Por lo tanto, la calzada Oeste quedará reducida a dos carriles de circulación a lo largo de todo el tramo de calle comprendida entre el Sur de la rotonda de la Plaza de la Unión, incluida la calzada de ésta, y la intersección con el Paseo del Aeródromo.

Así mismo, se reordenará la rotonda de intersección de la Avenida de Bruselas con el Bulevar de Salburua para conseguir un correcto equilibrio en la misma. Por último, se deberá prestar especial atención a la reubicación de las luminarias afectadas en la rotonda, para que nunca se pierdan los valores lumínicos actuales.

Una vez solventada la intersección comienza el avance de la traza por el lado Oeste de la calle hacia el Norte del Bulevar de Salburua.

Entre este punto y la intersección con la Calle Viena, se verán suprimidas un total de 26 plazas de aparcamiento dispuestas en línea.

Asimismo, en esta hilera de aparcamiento se encuentra una parada de autobús, la cual deberá reubicarse de manera correcta afectando de manera mínima a la normal circulación de la línea de transporte público. Una posible nueva ubicación de la parada sería en una posición unos 200 m al Norte de la actual, inmediatamente después de la intersección del Paseo del Aeródromo con el Bulevar de Salburua.

Finalmente, indicar que se deberá prestar especial atención a un vado de salida de transporte Sanitario y al tramo final de la senda peatonal del Paseo de Atenas, los cuales se respetarán una vez se ubique la plataforma del tranvía en esa zona.

Sin embargo, en relación a los estacionamientos perdidos, se crearán nuevas plazas en la acera Este del Bulevar en el tramo comprendido entre La Plaza de La Unión y la intersección con la calle Viena. En este tramo también se suprime uno de los carriles de la calzada Este, pasando de tres a dos y se transforma el aparcamiento en línea existente en aparcamiento en batería. Así, las 14 plazas de aparcamiento en línea se transformarán en 17 plazas de aparcamiento en batería, lo que arroja un aumento neto de 3 plazas de aparcamiento.

Por tanto, el número de plazas de aparcamiento suprimidas en el Bulevar de Salburua entre la Plaza de La Unión y la intersección con la calle Viena asciende a 26 en la calzada Oeste y 14 en la calzada Este para un total de 40. En contrapartida, se crean un total de 17 plazas en la calzada Este, lo que arroja un balance total de 23 plazas de aparcamiento suprimidas.

### 2.2.3. Avenida de Bruselas

El tramo de la Avenida Bruselas inmediatamente al Oeste de la rotonda de la Plaza de La Unión, comprendido entre ésta y la Avenida de Praga en la calzada Sur de la Avenida de Bruselas y la Avenida de Roma su la calzada Norte se remodelará, pasando ambas calzadas de tres carriles a dos.

En la calzada Norte se mantendrá el aparcamiento en línea y la parada de autobús existente, aumentando la anchura de la acera. En la calzada Sur, se aprovechará el carril a suprimir para transformar el aparcamiento en línea en aparcamiento en batería. Así se transforman las 4 plazas de aparcamiento en línea en 8 plazas de aparcamiento en batería, suponiendo un aumento neto de aparcamiento de 4 plazas.

### 2.2.4. Paseo del Aeródromo

En el Paseo del Aeródromo la traza tranviaria se insertará en su margen Este. Actualmente esa franja longitudinal está ocupada por parterre que acoge vegetación arbustiva. Por tanto, este espacio será transformado al ubicarse en él la plataforma del tranvía. Ésta se prevé con acabado superficial vegetado de césped, completándose la anchura del parterre actual con una franja paralela también vegetal.

De esta manera la sección transversal del Paseo quedará compuesta por las dos aceras laterales de idéntica anchura a la actual que no se afectan, la acera central que amplía su anchura en unos 0.60 m, el parterre Oeste actualmente existente que se mantiene sin afecciones, y al Este de la acera central, la plataforma tranviaria de 7 m de anchura y una franja de parterre vegetal paralela a la plataforma de unos 2.50 m de anchura, hasta completar el ancho del parterre actual.

En la intersección del Paseo del Aeródromo con el Paseo de Estrasburgo la plataforma tranviaria deberá presentar acabado de pavimento de hormigón impreso, o bien si fuera posible el mismo pavimento del que está dotado actualmente. Además deberán emplearse carriles embebidos, para mantener la continuidad del itinerario peatonal.

Otra modificación respecto al estado actual que sufrirá el Paseo del Aeródromo es el obligado traslado y reubicación del elemento escultural existente en la interrupción del parterre vegetado Este a unos 25 m de la entrada al Paseo desde el Bulevar de Salburua.

### 2.2.5. Avenida de Roma

El cruce esviado de la plataforma tranviaria con la Avenida de Roma producirá la modificación en la urbanización de la calle en la longitud afectada por el cruce. Así se prevé la supresión de 6 plazas de aparcamiento en la acera Este y de otras 6 plazas en la acera Oeste de la avenida, así como el traslado necesario de los contenedores de basuras que actualmente se ubican en esta última.

Así la sección de la avenida sufrirá un aumento de ambas aceras del orden de los 2 m de anchura, procedentes de la supresión de los aparcamientos en línea. El acabado de la plataforma tranviaria será de hormigón impreso en aceras y de aglomerado asfáltico en su cruce sobre calzada. En ambos casos deberá ir provista de carriles embebidos.

Será necesario semaforizar el cruce con preferencia al tranvía.

### 2.2.6. Avenida de Juan Carlos I

La Avenida de Juan Carlos I se ve afectada por la incorporación del tranvía en su calzada y acera Sur y en la mediana central, por el que discurre éste hasta la parada fin de tramo.

En el cruce con la calzada y acera Sur la plataforma tranviaria presentará revestimiento superficial de aglomerado asfáltico y hormigón impreso, respectivamente, así como carril embebido para permitir el tránsito sobre ella de tráfico rodado y peatones. El paso de peatones se mantendrá de manera similar al actual. Esta intersección deberá dotarse de semaforización dinámica con prioridad al tranvía.

Una vez incorporada la traza a la mediana central adopta un trazado que la ubica en el margen Norte de la mediana, en el borde con la calzada.

El tramo de plataforma tranviaria comprendido entre la calzada Sur de la Avenida y la intersección con la calzada de la Avenida de París que cruza ortogonalmente la Avenida, se prevé con revestimiento superficial vegetal de césped. De esta manera el tranvía interrumpirá el itinerario peatonal longitudinal existente en la mediana. Ello obligará a reordenar los espacios de estancia y las sendas peatonales existentes. La conexión entre pasos de peatones en las calzadas Sur y Norte de la Avenida se repone, cruzando por encima de la plataforma tranviaria, estando dotada ésta en este punto de acabado superficial en hormigón impreso.

El tramo de plataforma comprendido entre la Avenida París y el final del mismo presentará acabado en hormigón impreso, siendo necesario reordenar los espacios destinados a la circulación de peatones y de estancia para garantizar las circulaciones a lo largo del paseo existente en la mediana.

### 2.2.7. Avenida París

La plataforma tranviaria cruzará sobre la calzada de la Avenida París en el lado Norte de la mediana de la Avenida Juan Carlos I. La plataforma estará dotada de acabado superficial en aglomerado asfáltico y carril embebido y la intersección deberá dotarse de semaforización dinámica con prioridad al tranvía.

Finalmente, indicar que el total de plazas de aparcamiento netas que se prevé serán afectadas por la ejecución de la Ampliación a Salburua Norte del tranvía de Vitoria-Gasteiz son las siguientes:

	Plazas de aparcamientos de vehículos		
	Afectadas	Nuevas	TOTAL
<b>Bulevar de Salburua</b>	-40	+17	-23
<b>Avenida de Roma</b>	-12	+ 0	-12
<b>Avenida de Bruselas</b>	-4	+8	+4
		<b>TOTAL:</b>	<b>-31</b>

### 3. EXPROPIACIONES

A priori no se prevé ningún tipo de expropiación privada a lo largo del trazado del tranvía.

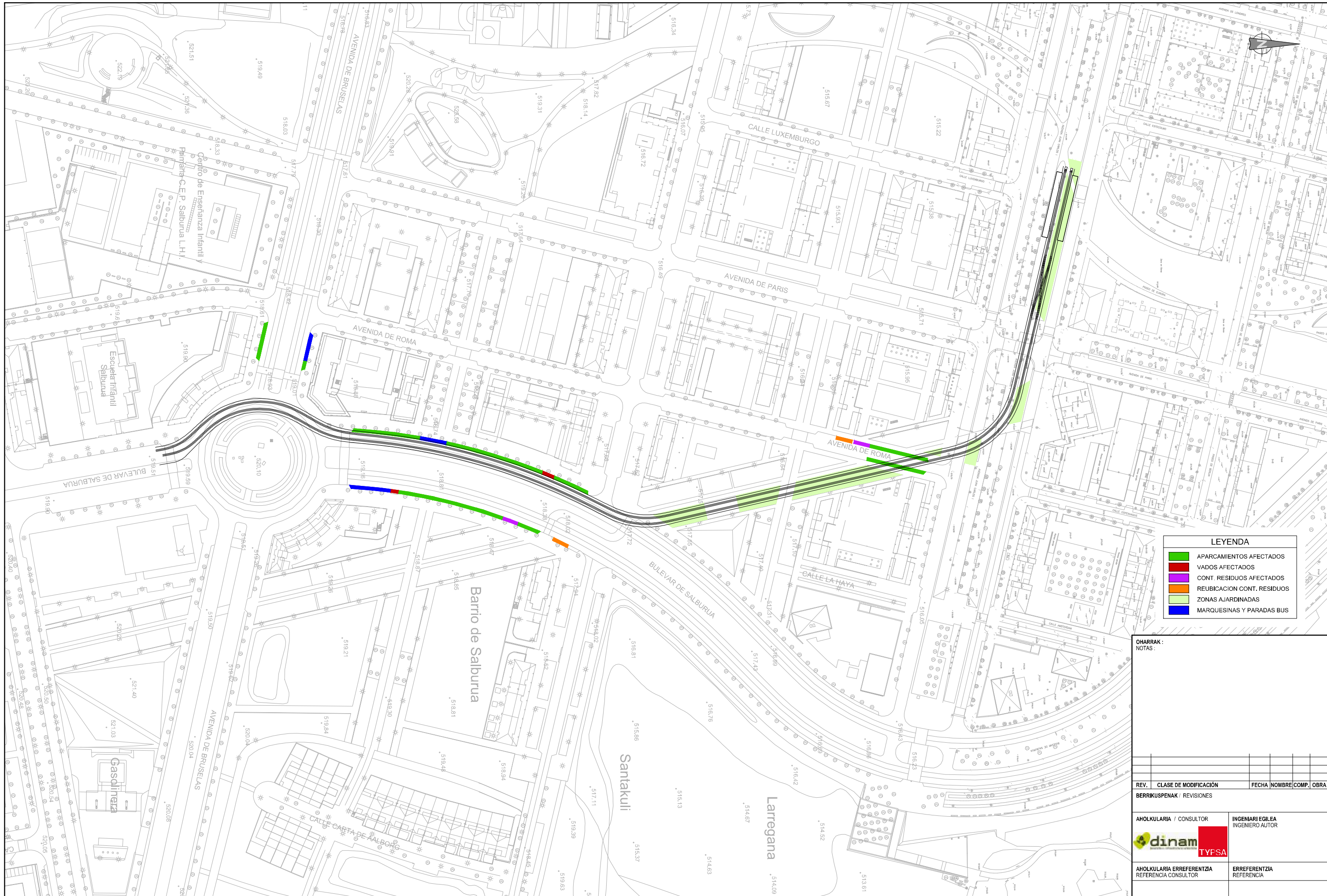
En cuanto a la zona de dominio público, la implantación del tranvía implica llevar a cabo mutaciones demaniales permanentes así como mutaciones demaniales temporales para desvíos provisionales, obras auxiliares, instalaciones de obra, áreas de uso del contratista, etc., durante la construcción.

Asimismo, es necesario reservar una banda de servidumbre en el caso de que el trazado de los servicios existentes se vea afectado y haya que plantear su reposición en variante.



**APÉNDICE Nº 13.1. PLANOS DE AFECCIONES**





**LEYENDA**

- APARCAMIENTOS AFECTADOS
- VADOS AFECTADOS
- CONT. RESIDUOS AFECTADOS
- REUBICACION CONT. RESIDUOS
- ZONAS AJARDINADAS
- MARQUESINAS Y PARADAS BUS

OHARRAK :  
NOTAS :

REV.	CLASE DE MODIFICACION	FECHA	NOMBRE/COMP.	OBRA
BERRIKUSPENAK / REVISIONES				

AHOLKULARIA / CONSULTOR  
**dinam** TYPESA

INGENIARI EGILEA  
INGENIERO AUTOR

AHOLKULARIA ERREFERENTZIA  
REFERENCIA CONSULTOR

ERREFERENTZIA  
REFERENCIA