

I - JUNTAS GENERALES DE ÁLAVA Y ADMINISTRACIÓN FORAL DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA

Diputación Foral de Álava

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

Acuerdo 711/2024, del Consejo de Gobierno Foral de 3 de diciembre. Aprobar el II Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava 2025-2034

La Diputación Foral de Álava elaboró en 2010 el I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava (THA), instrumento que ha servido para implantar y desarrollar diferentes actuaciones para la mejora de la movilidad y el transporte, dando respuesta las necesidades y previsiones de movilidad del tiempo en el que fue formulado. El mismo tenía como principal objetivo el diseño de una red de transporte público regular por carretera, para proceder a la licitación de nuevas concesiones de líneas de autobús interurbano, y conseguir así el aumento de la cuota del transporte público frente al vehículo privado y el aumento de la eficiencia, tanto ambiental como económica.

Durante el período transcurrido desde su formulación hasta el momento presente, la movilidad ha experimentado una evolución notable, en parte debido a factores endógenos del propio territorio (cambios en la demografía, cambios en la economía) y por otro lado, a causa de factores exógenos como los efectos sobre los hábitos de movilidad derivados de la pandemia Covid19, la liberalización del transporte ferroviario, la irrupción de servicios de movilidad como servicio, la escalada del comercio electrónico, entre otros.

Transcurridos ya 13 años desde la aprobación del I Plan Director de Transporte del Territorio Histórico de Álava, se han cumplido buena parte de los hitos en él contemplados: Se desarrolló un nuevo marco concesional, que ha supuesto un aumento muy importante tanto en oferta como en demanda en las líneas interurbanas. También se ha implantado un nuevo servicio de Transporte Comarcal que ha comportado un incremento elevado del número de personas viajeras. Asimismo, se ha constituido la Autoridad de Movilidad de Álava y ha habido notables avances tecnológicos, de interoperabilidad (tarjetas BAT, Barik y Mugi) y en el sistema tarifario.

Los servicios de las líneas de Alavabus y Transporte Comarcal están prestados al amparo de los correspondientes contratos públicos otorgados por la diputación, cuya fecha de vencimiento se sitúa entre los años 2025 y 2033.

Además, debe tenerse en cuenta el contexto normativo y estratégico en el que se enmarca la planificación y ordenación de la movilidad en la actualidad, tomando en consideración el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible a nivel nacional, así como la Ley de Movilidad Sostenible a escala autonómica, que impulsan nuevos modos de desplazamiento, nuevos instrumentos de cooperación y nuevas tecnologías de ayuda a la prestación de servicios.

En particular, la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de Movilidad Sostenible de Euskadi, establece los instrumentos para aplicar los principios y objetivos de esta futura norma y, en concreto, los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos.

Como consecuencia de estos antecedentes y del contexto regulador, se considera imprescindible en el momento actual redactar el II Plan de Movilidad Sostenible de Álava, para establecer las nuevas políticas y prácticas que deben orientar la organización del transporte para el periodo de 2025-2034, que continúe la senda ya trazada de promoción y mejora del transporte público.

El documento elaborado al efecto incorpora medidas de fomento del uso del transporte público, pero también otras destinadas a priorizar los modos de transporte activos y a gestionar la movilidad en vehículo privado. Su contenido, que recoge las líneas estratégicas y actuaciones a seguir en materia de movilidad sostenible, contempla asimismo aspectos de carácter transversal al afectar no sólo a los estándares de calidad de los medios de transporte y su infraestructura asociada, sino que también debe responder a la satisfacción del derecho social universal a la movilidad, y garantizar una movilidad eficiente y competitiva, ineludible para conseguir el progreso económico y social en el territorio alavés, considerando su impulso de equilibrio territorial, así como su impacto ambiental, funcional, social y económico, todo ello desde la perspectiva de género.

El nuevo Plan de Movilidad Sostenible tendrá un período de vigencia desde 2025 hasta 2034, cubriendo así el plazo necesario para la renovación de los servicios públicos de transporte interurbano y, por otro lado, cumplir con el plazo de 10 años previsto en el artículo 15.5 de la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi para los planes de movilidad de los territorios históricos.

Asimismo, el artículo 15.3 de la citada ley establece lo siguiente:

“La formulación y aprobación de los planes de movilidad de los territorios históricos se ajustará al procedimiento de aprobación que determine la institución competente en cada uno de los territorios históricos, debiendo garantizarse la participación pública.

En el procedimiento, el departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte deberá emitir informe preceptivo sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que se emitirá en el plazo de un mes.”

En vista a lo anterior, mediante Orden Foral 407/2024, de 15 de julio, se sometió a información pública el texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034, en aras del principio de transparencia que deben observar las administraciones públicas en su actuación, así como al derecho de la ciudadanía a la participación real y efectiva en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en la planificación de la movilidad sostenible.

También se remitió el texto inicial del II Plan a la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte para que emitiera su informe preceptivo contemplado en el artículo 15.3 de la Ley 11/2023, así como al Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio de esta diputación foral, para la emisión del informe requerido por el artículo 13.3 de la Ley 7/2022, de 30 de junio, de Desarrollo Rural.

La Orden Foral 407/2024 fue publicada en el BOTHA el 17 de julio de 2024, publicándose asimismo dicha resolución y el texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible en la página web de la Diputación Foral de Álava <https://irekia.araba.eus/es/-/plan-movilidad-sostenible-2025-2034>, en la misma fecha, estableciendo un plazo para formular alegaciones de dos meses a contar a partir del día siguiente al de su publicación en el BOTHA.

Finalizando el plazo de información pública el pasado 17 de septiembre de 2024, se recibieron un total de 13 escritos de alegaciones relativos al citado texto inicial, así como los dos informes preceptivos indicados anteriormente.

Todas las alegaciones presentadas, así como el contenido de los informes, han sido objeto de análisis por el Servicio de Movilidad y Transportes, cara a aceptarlas en los casos en los que se ha considerado procedente, adaptando por ello el texto del II Plan de Movilidad Sostenible. En otros casos las peticiones recibidas ya se encontraban recogidas en el texto inicial, por lo que no procede realizar ningún cambio al efecto. Asimismo, se han recibido peticiones que serán objeto de análisis en la fase de redacción de los Anteproyectos de nuevos servicios de

transporte público de personas viajeras en el Territorio Histórico de Álava, al tratar aspectos más concretos de cada uno de dichos servicios. Y, por último, hay alegaciones que procede rechazar por su contenido.

Todo el análisis, argumentos y motivación para dar respuesta a cada una de las alegaciones planteadas se recogen en el informe que se aneja a la resolución. Por lo tanto, una vez analizados todos los escritos, así como los informes preceptivos, procede aprobar el texto definitivo del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034.

Vistos los informes emitidos al efecto por el Servicio de Movilidad y Transportes, en su virtud, a propuesta del diputado foral de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, y previa deliberación del Consejo de Gobierno Foral en Sesión celebrada en el día de hoy,

ACUERDO

Primero. Aprobar el texto definitivo del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034, que se anexa a la presente resolución, junto al informe de respuesta a las alegaciones planteadas en la fase de información pública.

Segundo. Publicar la presente resolución en el BOTHA, indicando el enlace de la web www.irekia.araba.eus, a través del cual se podrá acceder el texto definitivo del II Plan de Movilidad Sostenible.

Tercero. Notificar este acuerdo a los alegantes, junto a las respuestas correspondientes a sus escritos presentados, de acuerdo a lo establecido en los artículos 40.1 y 83.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuarto. Remitir el presente acuerdo y sus anexos al Departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y al Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio de la DFA.

En Vitoria-Gasteiz, a 3 de diciembre de 2024

Diputado General

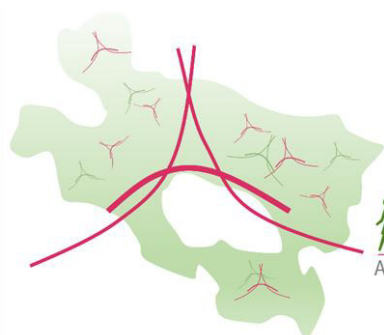
RAMIRO GONZÁLEZ VICENTE

Diputado Foral de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias

JON NOGALES PRIETO

Directora de Movilidad y Transportes

PATRICIA PÉREZ AGUIRRE



Arabako 2025-2034 Mugikortasun Jasangarriko Plana
Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034

ARABAKO MUGIKORTASUN JASANGARRIKO PLANA 2025-2034
PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ÁLAVA 2025-2034

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
E INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

araba álava
foru aldundia diputación foral

INFORME
RESPUESTA
ALEGACIONES

1. ANTECEDENTES	3
2. INFORMES PRECEPTIVOS	6
A1. INFORME PRECEPTIVO DIRECCIÓN DE EQUILIBRIO TERRITORIAL DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA	7
A.2. INFORME PRECEPTIVO DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DEL GOBIERNO VASCO	11
3. ALEGACIONES	19
A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA	19
A.4. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE MONTORIA	21
A.5. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE BAROJA	21
A.6. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE LAGRÁN	22
A.7. ALEGACIONES DE UN PARTICULAR	25
A.8. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE PAYUETA	28
A.9. ALEGACIONES CUADRILLA DE MONTAÑA ALAVESA	28
A.10. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE AYALA-AIARA	29
A.11. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE ATAURI	37
A.12. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO ELKARREKIN ARABA	38
A.13. ALEGACIONES CÁMARA DE COMERCIO DE ÁLAVA	46
A.14. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO POPULAR ALAVÉS	47
A.15. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO EH BILDU	52

1. ANTECEDENTES

El proceso participativo ha conestado de 2 fases:

a) PREVIA A LA APROBACIÓN INICIAL

Durante la fase previa de recopilación de información se procedió a un proceso participativo a través de 3 canales:

1. **Encuesta on-line abierta al conjunto de la ciudadanía.** Además, de forma presencial, se distribuyeron dentro del autobús y en los taxis del servicio de Transporte Comarcal, cuestionarios entre las personas usuarias del servicio de transporte interurbano. En total se cumplimentaron 1.202 encuestas.
2. **Entrevistas con los representantes de las distintas cuadrillas y los principales ayuntamientos del Territorio Histórico de Álava.** El 17 de noviembre de 2023 dieron comienzo las entrevistas mantenidas con representantes de las diferentes cuadrillas y de los Ayuntamientos de mayor población, concluyendo el 1 de diciembre de 2023.
 - Cuadrilla de Añana. (21 de noviembre de 2023)
 - Cuadrilla de Campezo/Kanpezu (30 de noviembre de 2023)
 - Cuadrilla de Gorbeialdea. (23 de noviembre de 2023)
 - Cuadrilla de Rioja Alavesa (17 de noviembre de 2023)
 - Cuadrilla de Llanada Alavesa (29 de noviembre de 2023)
 - Ayto. de Vitoria-Gasteiz (21 de noviembre de 2023)
 - Ayto. de Laudio/Llodio (29 de noviembre de 2023)
 - Ayto. de Amurrio (1 de diciembre de 2023)
 - Ayto. de Agurain-Salvatierra (29 de noviembre de 2023)
 - Ayto. de Oyón-Oion (20 de noviembre de 2023)
 - Ayto. de Laguardia (30 de noviembre de 2023)

3. Cuestionario al conjunto de municipios del THA.

Así mismo, se lanzó vía mail un cuestionario que aborda toda una serie de temas relativos a la movilidad y se hace llegar a todos los municipios que configuran el Territorio Histórico de Álava. Se solicita la colaboración de los mismos para conocer la realidad de cada uno.

Los municipios que realizaron aportaciones al PMS-THA vía cuestionario fueron: Aramaio, Armiñón, Arratzua-Ubarrundia, Artziniega, Barrundia, Donemiliaga, Elburgo/Burgelu, Goian, Iruña Oka/Iruña de Oca, Legutio, Okondo, Quintanilla de la Ribera, Erriberabeitia/Ribera Baja, Urkabustaiz, Harana/Valle de Arana, Zaldondo, Zambrana.

Estas conversaciones y respuestas han resultado de gran relevancia, ya que han servido para identificar elementos claves en la movilidad del día a día del ámbito territorial alavés. El proceso ha ayudado a comprender las actividades que se desarrollan desde cada cuadrilla o Ayuntamiento, así como los programas transversales que se están llevando a cabo y que pueden reforzarse con estrategias a mayor escala.

La información facilitada fue analizada e incorporada al documento del Plan y se recoge en el capítulo 5 de la parte “ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA”

Además, con fecha 26 de junio de 2024, se circuló el texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034 entre todas las direcciones de los diferentes departamentos de la DFA con el objetivo de que expresaran su conformidad con el documento, o que realizaran las observaciones que consideraran oportunas.

Concretamente se hizo llegar a los siguientes departamentos:

- Departamento de Hacienda, Finanzas y Presupuestos.
- Departamento de Desarrollo Económico y Sostenibilidad.
- Departamento de Cultura y Deporte.
- Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio.
- Departamento de Empleo, Comercio y Turismo y Administración Foral.
- Departamento de Políticas Sociales.
- Departamento de Diputado General.
- Departamento de Agricultura.
- Departamento de Igualdad, Euskera y Gobernanza.

Se celebró también una reunión, a la cual se convocó a todas las direcciones de la DFA para exponer el texto inicial el pasado 4 de julio de 2024.

Por último, el día 15 de julio de 2024 fue presentado en las Juntas Generales de Álava el texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034.

B) APROBACIÓN INICIAL Y PROCESO INFORMACIÓN PÚBLICA

A través de la Orden Foral 407/2024, de 15 de julio, se aprobó el someter a información pública el texto inicial del II PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ÁLAVA 2025-2034.

Concretamente:

- El sometimiento a información pública de dicho Plan junto a la orden de su publicación en la página web de la Diputación Foral de Álava <https://irekia.araba.eus/es/-/planmovilidad-sostenible-2025-2034> y en el BOTHA, estableciendo un plazo para formular alegaciones de dos meses a contar a partir del día siguiente al de su publicación en el BOTHA para que cualquier entidad o persona interesada pudiera examinar dicha documentación y presentar las alegaciones que estimase convenientes.
- El notificar la presente resolución y su anexo al Departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte a los efectos de que emita el informe preceptivo requerido por el artículo 15.3 de la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi.
- El Notificar la presente resolución y su anexo al Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Álava, para la emisión del informe requerido por el art. 13.3 de la Ley 7/2022, de 30 de junio, de Desarrollo Rural.

Posteriormente, el 17 de julio de 2024 se publicó el texto inicial del Plan de Movilidad Sostenible de Álava en la página web <https://irekia.araba.eus/es/plan-de-gobierno/planes-sectoriales> con el objetivo de llevar a cabo una consulta global previa a la aprobación del documento definitivo y de dar la posibilidad a la ciudadanía, organizaciones y asociaciones de hacer llegar sus opiniones sobre el contenido del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034. Este periodo se extendió durante dos meses, hasta el día 17 de septiembre de 2024.

Y, por otro lado, se remitió la resolución y el texto inicial del Plan de Movilidad Sostenible de Álava al Departamento de Movilidad Sostenible y al Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio de la Diputación Foral de Álava solicitando la emisión del informe preceptivo requerido por el artículo 15.3 de la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi y por el art. 13.3 de la Ley 7/2022, de 30 de junio, de Desarrollo Rural respectivamente.

En total se recibieron un total de **15** escritos con aportaciones, de los cuales 2 son informes preceptivos, y 13 escritos de Alegaciones dentro del periodo descrito. Una vez finalizado el plazo, no se han recibido alegaciones adicionales. Del total de 120 alegaciones recibidas, 13 han sido aceptadas, 16 aceptadas parcialmente, 24 ya estaban recogidos en el texto inicial del documento, 44 han de ser consideradas en otros documentos que despliegan el Plan y sólo 23 no han sido aceptadas.

Los informes preceptivos fueron presentados por los siguientes agentes:

- Dirección de Equilibrio Territorial de la Diputación Foral de Álava (1)
- Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco (1)

Las alegaciones fueron presentadas por los siguientes agentes:

- Cuadrillas (1)
- Ayuntamientos (3)
- Juntas Administrativas (4)
- Cámaras de comercio (1)
- Partidos políticos (3)
- Particulares (1)

2. INFORMES PRECEPTIVOS

En este apartado se analizan los informes preceptivos recibidos por parte de otros departamentos o administraciones, los cuales valoran el Plan y plantean requerimientos a subsanar, prescripciones, o bien hacen una valoración positiva.

A tal respecto, se ha obtenido la valoración de la Dirección de Equilibrio Territorial, que es la competente en materia de desarrollo rural, y que está obligada a emitir el informe correspondiente conforme al art. 13 de la LEY 7/2022, de 30 de junio, de Desarrollo Rural, en tanto este Plan y sus propuestas inciden en las zonas rurales contempladas en dicha ley.

Asimismo, la Dirección de Planificación del Transporte del Gobierno Vasco también ha emitido el informe preceptivo correspondiente, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi.

A1. INFORME PRECEPTIVO DIRECCIÓN DE EQUILIBRIO TERRITORIAL DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA

Presentada por: DIRECCIÓN DE EQUILIBRIO TERRITORIAL DE LA DFA.

Fecha: 19/07/2024.

Resumen de las aportaciones del informe:

APORTACIÓN 1:

En primer lugar, citan, dentro de los objetivos específicos del Plan, el 1.2. (g): **Impulsar el equilibrio territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la competitividad de su tejido económico, mediante una red de infraestructuras de transporte que potencien la conectividad interior y exterior. Se ha de garantizar un nivel de accesibilidad que permita que todos los núcleos urbanos estén conectados en transporte público con los principales equipamientos del territorio (Hospital, centros de estudio, Estación de tren y de autobuses) en un máximo de 2 etapas.**

Posteriormente, exponen que:

*“Consideramos que, sería interesante que, además de la referencia al equilibrio territorial de la CAV, también se hiciera expresa mención al **equilibrio territorial del propio TTHH de Álava**, lo cual le permitiría estar alineado con lo dispuesto en la Norma Foral de PFOS, así como con la Ley 7/2022 de Desarrollo Rural.”*

Añaden que:

A su vez dicha referencia expresa al equilibrio territorial de Álava reforzaría lo dispuesto en el mismo objetivo, en el apartado J): “Articular un sistema de relación interadministrativa organizado mediante un método de planificación estructural. El objetivo del plan será la formalización definitiva de la Autoridad de Movilidad de Álava como consorcio”.

- *Equilibrar el territorio y la comunicación entre sus localidades potenciando la movilidad en modos sostenibles.”*

APORTACIÓN 2:

En segundo lugar, respecto de las propuestas de actuación, se hace referencia al Punto 1.1 Aumento y Mejora de la Oferta de Transporte Público Interurbano de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal (TC), y de forma concreta a la actuación **1.1.1**



Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus, donde se expone lo siguiente:

*“Se valora muy positivamente el incremento de frecuencia de líneas, así como la implantación de un **servicio de transporte nocturno** en viernes, sábados y vísperas de festivo, que una los núcleos principales del entorno de Vitoria-Gasteiz con la propia capital.”*

Adicionalmente, citan el siguiente párrafo del plan: *En el corto plazo se plantea implantar estos servicios hacia Nanclares, Alegría-Dulantzi y Agurain-Salvatierra, Legutio y Murgia, pudiendo contemplarse en una fase posterior la introducción de servicios a Miranda de Ebro, Arrasate-Mondragón, Durango y Laudio/Llodio y Amurrio.* Posteriormente exponen lo siguiente:

*“En este caso, se echa de menos la posibilidad de implantar dicho servicio hacia localidades de las **Cuadrillas de Rioja Alavesa, Montaña Alavesa y Añana**, cuya vinculación con la capital del TTHH es indudable.”*

APORTACIÓN 3:

A continuación, respecto a la actuación **1.1.4. Renovación Tecnológica Sistemas Centrales y Equipamiento embarcado**, citan el siguiente párrafo del Plan: *Mejora del sistema de información al usuario/a en tiempo real mediante las aplicaciones existentes para Android e ios. Esta medida incluye la mejora en la fiabilidad del conocimiento de la posición real de los autobuses, y en la estimación de la hora de paso por cada parada.*

A lo que exponen, favorablemente, lo siguiente:

“Por nuestra parte, se valora dicha propuesta muy positivamente, y se insta a que sea una acción a desarrollar.”

APORTACIÓN 4:

Respecto a la medida **1.1.5 Mejoras en el servicio de transporte comarcal**, en primer lugar, se citan los siguientes párrafos del Plan:

Actualmente, el servicio de transporte Comarcal (TC) ofrecido por el Servicio de Movilidad y Transportes de la Diputación Foral de Álava permite dotar de accesibilidad a diferentes núcleos de población, bien de pequeño tamaño o aislados con las capitales municipales y comarcales.

El sistema actual hace necesaria la reserva previa hasta las 20 horas del día anterior; lo cual hace que el servicio tenga una flexibilidad de uso limitada, especialmente de cara a viajes esporádicos o no fácilmente programables. En este sentido, se plantea que la reserva pueda realizarse reduciendo al mínimo el tiempo de antelación previa a la salida de cabecera de la línea, en aquellos itinerarios que atiendan a las cabeceras comarcales de mayor entidad. A lo cual exponen:

*“Siendo un buen servicio, sí es una queja habitual de la población del ámbito rural, y por tanto solicitamos que efectivamente se implemente la **mayor flexibilidad planteada en la reserva previa.**”*

Respecto a la misma medida, citan posteriormente el siguiente párrafo: *Durante la fase de diagnóstico se ha observado que existe un gran desconocimiento por parte de la población y las autoridades locales sobre la existencia del servicio. Para fomentar el conocimiento del mismo, tanto entre residentes como visitantes, se propone que todos los puntos de parada del transporte comarcal deberán contar con una señalización mínima.*

A lo cual exponen:

*“Fomentar el conocimiento de un servicio siempre es algo positivo, aunque **no se comparte la opinión de ser un servicio desconocido,** y menos por parte de las autoridades locales.”*

APORTACIÓN 5:

Respecto a la medida **1.1.6. Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral**, se hace alusión a cómo la diagnosis identifica un número elevado de paradas que no dispone de las instalaciones necesarias para ofrecer una calidad de servicio de transporte público óptima.

Se cita, además, el siguiente párrafo del Plan: *Sistemas de información. Se considera imprescindible la dotación de infraestructuras básicas de información en todas las paradas de la red, esto es, instalar postes en todas las que carezcan de los mismos.*

A lo anterior, exponen:

*“En este tipo de **actuaciones en las EELL** se puede valorar la creación de sinergias, y estudiar las posibilidades que pueden ofrecer al servicio y a las propias entidades locales para implementar dichas mejoras las convocatorias existentes de **“Fomento de relaciones vecinales en Entidades Locales.”**”*

Por otro lado, se cita el siguiente párrafo de la actuación: *Mejoras de visibilidad e iluminación con perspectiva de género. Se han identificado un total de 24 paradas que carecen de iluminación, y existen 15 paradas cuya visibilidad no es adecuada. A lo cual exponen:*

“Siendo una propuesta de actuación que se valora muy positivamente, sin embargo, cabe hacer la advertencia de que debe contarse con las EELL por cuanto son las competentes en materia de alumbrado público.”

APORTACIÓN 6:

Se hace alusión, dentro de la segunda Línea Estratégica: Medidas para la Mejora de la Intermodalidad entre Modos. Y concretamente a la medida **2.3. Creación de puntos de intercambio para el transporte de mercancías y nodos de distribución urbana, citando el siguiente párrafo, haciendo referencia a que se incluya al Departamento como agente implicado de la siguiente manera:**

*“Considerando que se entiende a este departamento como **agente implicado**, apreciamos que se trata de una actuación destacable.”*

Contestación:

Con respecto a la **aportación 1, se acepta**. Se modificará el texto haciendo alusión al THA, dentro del punto 1.2 g) del apartado “1.2 Objetivos específicos del plan”.

Con relación a la **aportación 2, se acepta**. En este sentido, se incluirá un redactado dentro del punto “1.1 Aumento y Mejora de la Oferta de Transporte Público Interurbano de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal (TC)”, y de forma concreta dentro de la actuación “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus”, apartado “Implantación de un servicio de transporte nocturno” en el que se recoja que estos servicios se irán expandiendo progresivamente a todo el territorio en función de los resultados obtenidos y la dotación presupuestaria disponible.

Por otro lado, la **aportación 3** resalta la utilidad de la medida 1.1.4. Renovación Tecnológica Sistemas Centrales y Equipamiento embarcado, reforzando la necesidad de actuar en la mejora de la calidad del servicio ofrecido a las personas usuarias.

Con relación a la **primera alusión de la aportación 4 ya está recogido en el texto inicial del Plan, y con respecto a la segunda**, aun considerando la valoración, se sigue entendiendo que, tal y como se recoge en el texto, es positivo realizar lo contemplado

en el mismo, tal y como viene recogido tanto la medida “1.3.3. plantea realizar campañas de información y promoción de la movilidad sostenible”, y la medida “1.3.4. integra propuestas encaminadas a la formación de los agentes locales”, de forma que dispongan del conocimiento y las herramientas necesarias para informar a la ciudadanía de su entorno en todo lo relativo a los diferentes medios de transporte foral ofertados, así como de las diferentes redes de movilidad peatonal y ciclista que integran el territorio histórico de Álava.

Con relación a la **aportación 5**, y **respecto a la primera alusión, se acepta**. En este sentido, se incorporarán las convocatorias existentes de "Fomento de relaciones vecinales en Entidades Locales" como apoyo al desarrollo de la medida “1.1.6. Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral”. **Respecto al segundo apartado**, también **se acepta** la integración de las EELL dentro de los agentes implicados de la misma medida ya que solo se mencionaba a los Ayuntamientos.

Finalmente, con respecto a la **aportación 6**, se valora positivamente la inclusión del Departamento dentro de los agentes implicados de la medida 2.3. “Creación de puntos de intercambio para el transporte de mercancías y nodos de distribución urbana”. En este sentido, la coordinación entre departamentos y diferentes organismos resulta crucial para el correcto desarrollo de las diferentes medidas propuesta en el Plan, por lo que la implicación que denota esta aportación resulta especialmente positiva de cara a garantizar su ejecución.

A.2. INFORME PRECEPTIVO DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DEL GOBIERNO VASCO

Presentada por: DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DEL GOBIERNO VASCO.

Fecha: 02/08/2024.

Resumen de la alegación:

El Gobierno Vasco emite el informe preceptivo, resumiendo los aspectos más relevantes de cada bloque del texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034: La Evaluación del I Plan Director del Transporte del Territorio Histórico de Álava, el Análisis normativo, el Análisis y Diagnóstico de la movilidad en el Territorio Histórico de Álava, los Objetivos, Plan de acción y Propuestas (las principales líneas estratégicas, así como las medidas contempladas en cada caso). También se incluye un resumen del análisis económico, funcional y social, así como ambiental, destacando la valoración

monetaria de los beneficios intangibles resultado de la reducción en externalidades negativas.

Por último, alude al modelo de gestión y seguimiento, basado en informes que contienen una serie de indicadores tanto de evaluación del cumplimiento de los objetivos como de control en el grado de ejecución de las distintas líneas estratégicas y actuaciones.

No se plantea ninguna modificación sobre el documento actual y concluye que el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava se ajusta al conjunto de las disposiciones establecidas por la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi, e informa que el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava es conforme a las disposiciones establecidas por la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi.

A continuación, se cita dicho informe:

“

1. ANTECEDENTES

*Con fecha 16 de julio de 2024, tiene entrada en esta Administración notificación de la Diputación Foral de Álava mediante la cual se remite la Orden Foral 407/2024, de 15 de julio, por la que somete a información pública el texto inicial del II Plan de movilidad sostenible del Territorio Histórico de Álava 2025-2034. En la referida Orden Foral, se solicita al departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transportes que, en el plazo de un mes, **emita el informe preceptivo requerido por el artículo 15.3 de la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi.***

2. COMPETENCIAS

De acuerdo con el artículo 15.3 de la Ley 11/2023 de Movilidad Sostenible de Euskadi, le corresponde al departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transportes la emisión de informe preceptivo sobre la conformidad de los Planes de movilidad sostenible de los territorios históricos con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Según establece el artículo 16 del 18/2024, de 23 de junio, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, al Departamento de Movilidad Sostenible le corresponden las funciones y áreas de actuación en ferrocarriles, red viaria, transportes terrestres, marítimos, fluviales y por cable, movilidad sostenible, y helipuertos y aeropuertos.



3. CONTENIDO DEL DOCUMENTO “TEXTO INICIAL DEL II PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA 2025-2034

A continuación, se resumen los aspectos más relevantes del documento de referencia (en adelante PMSA):

3.1. Evaluación del I Plan Director del Transporte del Territorio Histórico de Álava

El PMSA realiza una evaluación del I Plan de Transporte del Territorio Histórico de Álava, formulado en 2010, el cual tenía como principal objetivo “el diseño de una redde transporte público regular por carretera, para proceder a la licitación de nuevas concesiones de líneas de autobús interurbano, y conseguir así el aumento de la cuota del transporte público frente al coche y el aumento de la eficiencia, tanto ambiental como económica”.

Como conclusión general, afirma que “la DFA ha realizado un gran esfuerzo y ha conseguido un cumplimiento casi completo del I Plan, habiendo conseguido la implantación de un nuevo sistema concesional más acorde con las necesidades del territorio y modernizando completamente su sistema de gestión.

3.2. Análisis normativo

El PMSA incluye una relación exhaustiva tanto de normativa como de documentos estratégicos con incidencia en la movilidad sostenible, de ámbito europeo, estatal, autonómico y local (legislación en materia de movilidad, ordenación del transporte, cambio climático y sostenibilidad energética; estrategias de movilidad; planes de ordenación territorial, de infraestructuras de transporte, PMUS, ...), identificando los criterios y objetivos relevantes de dichos documentos normativos y estratégicos tenidos en cuenta en la elaboración del Plan.

3.3. Análisis y diagnóstico de la movilidad en el Territorio Histórico de Álava

El PMSA contiene un análisis y diagnosis de la situación actual del sistema de movilidad del Territorio Histórico de Álava, llevando a cabo diagnósticos particularizados en los siguientes ámbitos:

- Marco socioeconómico y pautas de movilidad: análisis demográfico, análisis de equipamientos, análisis de la actividad industrial, análisis de la movilidad de las personas (distribución modal, tasa de motorización, ...), análisis de los flujos de mercancías, ...
- Estructura del sistema de movilidad: red viaria, transporte ferroviario y su conexión con las redes de transporte en autobús, intercambiadoras y áreas de

- *aparcamiento disuasorio, centros de transporte y logística, transporte aéreo, ...*
- *Oferta y demanda del transporte interurbano: transporte privado (turismos y motocicletas), transporte público (servicios regulares en autobús -Alavabus-, servicios regulares a demanda -Transporte Comarcal-, servicios ferroviarios), movilidad no motorizada (modos activos y bicicleta), ...*
- *Proceso participativo: abierto a la ciudadanía, representantes de las cuadrillas y entidades locales, ...*
- *A partir del análisis referido, se ha elaborado un DAFO sobre el sistema de movilidad en el THA que ha permitido determinar los puntos críticos del mismo.*

3.4. Objetivos, Plan de acción y Propuestas

El PMSA identifica una serie de objetivos globales destinados a conseguir mayores niveles de sostenibilidad, eficiencia, inclusividad y seguridad del sistema de movilidad en el Territorio Histórico de Álava durante el periodo 2025-2034. Asimismo, incorpora un conjunto de objetivos específicos vinculados a los definidos en el artículo 4 de la Ley 11/2023 y establece para cada uno de ellos un indicador de referencia a alcanzar en el horizonte del Plan.

Con el fin de alcanzar dichos objetivos, el PMSA propone una serie de actuaciones agrupadas en cinco líneas estratégicas:

Línea estratégica 1: Aumento y mejora de la oferta de transporte público interurbano y fomento de uso de modos de transporte más sostenibles en los desplazamientos interurbanos

Aumento y mejora de la oferta de transporte público interurbano de Alavabus y servicio de transporte comarcal (TC):

- Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas (Alavabus)
- Reordenación de las líneas de servicio de Transporte Comarcal
- Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público
- Renovación tecnológica de sistemas centrales y equipamiento embarcado
- Mejoras en el servicio del transporte comarcal
- Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral
- Renovación del material móvil Territorio Histórico de Álava
- Integración tarifaria
- Fomento de la movilidad sostenible a los polígonos industriales a través de la colaboración entre diferentes agentes.
- Mejora de la accesibilidad a los espacios industriales con las líneas interurbanas de Alavabus

Servicios de transporte interurbano de viajeros/as en tren de carácter regular y permanente. Coordinación con futuros servicios TAV y propuesta de servicios dentro del ámbito del THA y de conexión con otros territorios y CCAA:

- Redacción de un estudio de viabilidad para el fomento del ferrocarril en el THA

Fomento de uso de modos de transporte más sostenibles en los desplazamientos interurbanos:

- Incentivar el desarrollo y mantenimiento de la red ciclable interurbana
- Fomentar la caminabilidad y la accesibilidad en conexiones de carácter interurbano
- Realizar campañas de información y promoción de la movilidad sostenible
- Jornadas de formación al personal técnico de las Cuadrillas y entidades locales

Línea estratégica 2: Medidas para la mejora de la intermodalidad entre modos de transporte

- Creación de intercambiadores de transporte de viajeros/as
- Fomentar la realización de aparcamientos de disuasión en los núcleos urbanos
- Creación de puntos de intercambio para el transporte de mercancías y nodos de distribución urbana

Línea estratégica 3: Potenciación de la Autoridad de Movilidad de Álava

- Completar la constitución del Consorcio de la AMA

Línea estratégica 4: Potenciación de la movilidad sostenible en los núcleos urbanos

- Incentivar la realización y aplicación de PMUS en cuadrillas y municipios
- Incentivar la realización de planes de transporte al trabajo en grandes centros generadores de empleo
- Incorporar criterios de sostenibilidad en los Planes Territoriales y en los PGOU
- Incentivar el desarrollo y mantenimiento de la red ciclista urbana
- Fomentar el uso del coche compartido.
- Fomentar la movilidad eléctrica.
- Fomentar la caminabilidad y accesibilidad en los núcleos urbanos
- Fomentar los procesos de caminos escolares seguros

Línea estratégica 5: Actuaciones sobre la infraestructura viaria para mejorar la seguridad vial y la gestión eficiente del viario

- Desarrollo del Plan Integral de Carreteras de Álava
- Mejora de la permeabilidad peatonal de las paradas de autobús situadas en carreteras
- Definición del sistema de financiación y gestión de las vías de alta capacidad del THA

A continuación, el PMSA incluye un análisis diferenciado de los impactos



económicos, sociales y ambientales del Plan, para considerarlos conjuntamente posteriormente en un análisis de coste-beneficio:

- *Impacto económico: costes (no incluyen aquellos presupuestos de gasto o inversión ya incluidos en otros Planes aprobados) e ingresos adicionales previstos.*
- *Impacto funcional y social: reducción de la siniestralidad y ganancia del tiempo por el aumento de frecuencias de las líneas de transporte forales.*
- *Impacto ambiental: reducción de las emisiones de NO₂ y CO₂ por modernización del parque circulante y viajes que no se realizarían en coche, reducción de la dependencia energética, y reducción de las emisiones de la flota de transporte interurbana.*

El análisis coste-beneficio de la implantación de las medidas del Plan ofrece un balance positivo estimado en 304,4 m€ (coste de 68,5 m€ y beneficios de 372,96 m€). Destaca la magnitud de los beneficios sociales, medioambientales y de salud previstos, ya que su valoración monetaria representa unos beneficios intangibles sustanciales.

Por último, el PMSA presenta un modelo de gestión y seguimiento basado en informes anuales que contienen una serie de indicadores tanto de evaluación del cumplimiento de los objetivos como de control en el grado de ejecución de las distintas líneas estratégicas y actuaciones. Adicionalmente, plantea una revisión quinquenal del Plan con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos y su impacto.

Para llevar a cabo dicho seguimiento, considera dos tipos de indicadores:

- *Indicadores de impacto: evalúan el nivel de cumplimiento de los objetivos del Plan:*

Ámbito	Nombre	Ud.	Valor actual	Valor objetivo	%var.
SOCIOECONÓMICO	Coste del transporte interurbano	€	5,9 M	10,4 M	76% ↑
	Ocupación promedio del transporte interurbano	%	26	28	7% ↑
	Cobertura tarifaria (interurbano)	%	41	45	9% ↑
	Viajeros/es/km (interurbano)		0,28	0,30	7% ↑
	Costes externos del transporte	€	223 M	185 M	-27% ↓
	Gasto medio por persona anual en transporte	€	528	313	-40% ↓
	Coste por persona usuaria (Alavabus)	€/viaje	3,7	3	23% ↓
Coste por persona usuaria (TC)	€/viaje	14,05	11,5	18% ↓	
SISTEMA DE MOVILIDAD	Reparto modal población	% uso del vehículo privado	51	39	-24% ↓
	Nivel de servicio (congestión)	Intensidad/capacidad	<0,6	0,6	0 =
	Accidentalidad anual	Víctimas mortales/100.000 hab.	1,7	1,3	-25% ↓
	Parque censado (0 emisiones)	%	1	7	600% ↑
AMBIENTAL	Emisiones GEI (transporte por carretera)	tn CO ₂ /hab y año	1,2	0,6	-30% ↓
		ug/m ³ (NO ₂)	17	12	-30% ↓
	Calidad del aire	ug/m ³ (PM ₁₀)	15	<15	-6% ↓
		ug/m ³ (PM _{2,5})	9	5	-45% ↓
	Confort acústico	%pob < 65 dB(A)	6,6	<5	-25% ↓
	Consumo energético	% reducción	1,035 M L	0,725 M L	-30% ↓

- *Indicadores de progreso: están vinculados directamente con las actuaciones realizadas y evalúan su nivel de ejecución (ej.: km de adecuación de la red de itinerarios verdes, km de carriles-bicí, ...).*

4. CONFORMIDAD CON LA LEY 11/2023, DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI

La Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi (en adelante LMSE), establece en su artículo 15 las determinaciones que deben cumplir los Planes de movilidad sostenible de los territorios históricos:

“Artículo 15.– Planes de movilidad sostenible de los territorios históricos.

1.– Los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos tienen por objeto el desarrollo en su ámbito geográfico de los principios y objetivos establecidos en los artículos 3 y 4 de esta ley y del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi.

2.– El ámbito territorial de los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos será el del respectivo territorio histórico, en los términos establecidos en la Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

3.– La formulación y aprobación de los planes de movilidad de los territorios históricos se ajustará al procedimiento de aprobación que determine la institución competente en cada uno de los territorios históricos, debiendo garantizarse la participación pública. En el procedimiento el departamento de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco competente en materia de transporte deberá emitir informe preceptivo sobre la conformidad con el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi, que se emitirá en el plazo de un mes.

4.– A efectos de lograr la coordinación entre los distintos planes, los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos contendrán, al menos, los siguientes elementos:

- El diagnóstico de la situación actual.
- Los principios de actuación y objetivos a alcanzar, así como las medidas generales a adoptar para su consecución.
- La estimación de los mecanismos de financiación y análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, así como un programa de inversiones asociado a dicha planificación.

d) El modelo de gestión y sistema de seguimiento, evaluación y revisión del plan, estableciendo los indicadores que permitan contrastar la idoneidad de la estrategia y medidas planificadas.

5. La vigencia de los planes de movilidad sostenible de los territorios históricos será de 10 años. Cada cinco años, o previamente si así lo estableciera el propio Plan de Movilidad del Territorio Histórico, se realizará un seguimiento de la consecución de los objetivos y la correspondiente revisión de sus determinaciones.”

A tal efecto, cabe destacar que el PMSA integra expresamente entre sus objetivos específicos los objetivos fijados por la LMSE posibilitando así su desarrollo, además de establecer para cada uno de ellos un indicador de referencia.

Respecto al ámbito territorial y vigencia, el PMSA se circunscribe al Territorio Histórico de Álava y su vigencia se extiende durante el periodo 2025-2034 (diez años), dando cumplimiento a las exigencias de la LMSE.

En relación al contenido, el PMSA incorpora capítulos dedicados, entre otros, al análisis y diagnóstico de la movilidad en el Territorio Histórico de Álava, a las actuaciones y sus líneas estratégicas, al análisis de costes y beneficios económicos, sociales y ambientales, y a la definición de un modelo de gestión y seguimiento, tal y como establece la propia LMSE.

El modelo de gestión y seguimiento propuesto incluye una serie de indicadores referentes al ámbito socioeconómico, al sistema de movilidad y al medioambiental, así como una revisión quinquenal del Plan con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos y su impacto, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 19 de la LMSE respecto a los indicadores de evaluación y seguimiento.

Por todo ello, se concluye que el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava se ajusta al conjunto de las disposiciones establecidas por la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi.

5. CONFORMIDAD CON EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE EUSKADI

Habida cuenta que hasta la fecha no se ha aprobado por esta Administración el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi al que se refiere el artículo 15.3 de la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi, que pudiera resultar afectado por el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava, no procede emitir pronunciamiento al respecto.

6. CONCLUSIONES

Por todo ello, a la vista de la documentación presentada, se informa que el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava es conforme a las disposiciones establecidas por la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi.

Asimismo, se informa que hasta la fecha no se ha aprobado por esta Administración el Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi al que se refiere el artículo 15.3 de la Ley 11/2023, de Movilidad Sostenible de Euskadi, que pudiera resultar afectado por el Plan de referencia.”

3. ALEGACIONES

A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA

Presentada por: Ayuntamiento de Peñacerrada.

Fecha: 12/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

Desde el Ayto de Peñacerrada se expone:

ALEGACIÓN 1

“Necesitamos un Transporte que sea Regular durante todo el Año con las siguientes frecuencias mínimas para garantizar las necesidades de nuestra población.” Adjuntan horario.

	VITORIA	PEÑACERRADA	LEZA	LAGUARDIA	LOGROÑO
IDA	06:00	06:30	06:44	06:50	07:10
VUELTA	08:30	08:00	07:46	07:40	07:20
IDA	14:00	14:30	14:44	14:50	15:10
VUELTA	16:30	16:00	15:46	15:40	15:20
IDA	17:00	17:30	17:44	17:50	18:10
VUELTA	19:26	18:56	18:41	18:36	18:15
IDA	19:30	20:00	20:14	20:20	20:40
VUELTA	22:00	21:30	21:16	21:10	20:50

ALEGACIÓN 2

“El tipo de Autobús, debiera de ser entre 19 y 25 plazas para minimizar riesgos en la carretera y ser consecuentes con el Medio Ambiente.”

ALEGACIÓN 3

“En el caso de que durante los meses de invierno no se pueda cruzar Herrera, el autobús debiera de llegar a Peñacerrada y para no tener que dar la vuelta poniendo en riesgo la carretera, debiera de pasar y parar en Payueta ya que es el 2º núcleo de mayor población.”

ALEGACIÓN 4

“También consideramos la necesidad de transporte a la demanda con Laguardia teniendo en cuenta que allí tenemos Servicios como el Registro de la Propiedad, El Juzgado, Notario, Registro Civil, Comisaria de la Ertzaintza, Hacienda... etc., y dependemos de ellos.”

ALEGACIÓN 5

“Consideramos necesario, que se pudiera solicitar la reserva del Transporte a la demanda el mismo día, no como hasta ahora que se debe de hacer antes de las 20:00 del día anterior.”

Contestación:

Con relación a las **alegaciones 1, 2, 3 y 4**, **se considerarán en los documentos que despliegan el plan**. Actualmente el servicio por el Puerto de Herrera se ve limitado los meses de invierno debido a la vialidad invernal. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajera por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Finalmente, con relación a la **alegación 5**, **ya está recogido en el texto inicial del Plan**. La mejora de la flexibilización de los tiempos de reserva del servicio de transporte comarcal ya está considerada en la medida 1.1.5 “Mejoras en el servicio de transporte comarcal”, citando textualmente: *El sistema actual hace necesaria la reserva previa hasta las 20 horas del día anterior, lo cual hace que el servicio tenga una flexibilidad de uso limitada, especialmente de cara a viajes esporádicos o no fácilmente programables. En este sentido, se plantea que la reserva pueda realizarse reduciendo al mínimo el tiempo de antelación previa a la salida de cabecera de la línea, en aquellos itinerarios que atiendan a las cabeceras comarcales de mayor entidad.* No obstante, cabe reseñar que la mayor o menor capacidad de flexibilización dependerá de la casuística de cada línea, y de sus recursos asociados.

A.4. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE MONTORIA

Presentada por: J. A. DE MONTORIA.

Fecha: 15/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

La Junta Administrativa de Montoria presenta un escrito de alegaciones análogo a la anterior emitida por AYTO. DE PEÑACERRADA. Ver A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

Contestación.

Ver contestación de A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

A.5. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE BAROJA

Presentada por: J. A. de BAROJA.

Fecha: 16/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

La Junta Administrativa de Baroja presenta un escrito de alegaciones análogo a la anterior emitida por AYTO. DE PEÑACERRADA. Ver A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

Contestación.

Ver contestación de A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

A.6. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE LAGRÁN

Presentada por: AYTO. DE LAGRÁN.

Fecha: 16/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

ALEGACIÓN 1

Se expone lo siguiente, con relación al actual servicio de la línea 7 y la propuesta del Plan:

“En el II Plan de Movilidad Sostenible se afirma que “el aumento esperado de viajeros/as en la Línea 7 (Vitoria-Gasteiz/Lagrán) no justifica un aumento de la oferta”, asignando dicho aumento a la Línea 9 por su “mayor potencial”. Sin embargo, como Ayuntamiento de Lagrán, creemos que esta valoración no refleja adecuadamente la realidad de nuestras necesidades de movilidad.

Problema: Durante el periodo de horario de verano, los fines de semana, el servicio de la Línea 7 queda completamente suspendido, lo que deja sin transporte público regular a nuestro municipio. Lo que imposibilita que las personas usuarias puedan utilizar el transporte de forma regular y atractiva. Esta falta de servicio afecta gravemente a la movilidad, tanto para desplazamientos laborales como personales, disminuyendo el uso de la misma y fomentando la dependencia del vehículo privado.

Propuesta: Solicitamos una reevaluación del servicio de la Línea 7, con el objetivo de asegurar que los fines de semana, especialmente en el periodo estival, se mantenga un servicio continuo y regular. Además, pedimos un incremento de las frecuencias de paso para hacer del transporte público una opción viable. Con 4 servicios en días laborales, y 3 servicios mínimos en los días festivos.”

ALEGACIÓN 2

Se expone lo siguiente, con relación a la localidad de Pipaón:

“La localidad de Pipaón, que forma parte del municipio de Lagrán, no cuenta con servicio directo de la Línea 7. Actualmente, las personas de Pipaón dependen de un servicio de taxi a demanda que conecta con la Línea 20, lo que complica significativamente sus desplazamientos.

Problema: La falta de inclusión de Pipaón en la Línea 7 supone un obstáculo importante para la movilidad de sus habitantes, que no disponen de una conexión

directa con Lagrán ni con Vitoria-Gasteiz. El servicio de taxi a demanda, que actúa como enlace, no cubre las necesidades de la población de manera adecuada, generando una dependencia excesiva del vehículo privado o del taxi, y encareciendo los desplazamientos cotidianos.

Propuesta: Solicitamos que la localidad de Pipaón sea incluida en el recorrido de la Línea 7, de manera que puedan disfrutar de un servicio de transporte público directo y eficiente. Esto mejoraría notablemente la movilidad de la localidad, promoviendo el uso del transporte público y reduciendo la dependencia de servicios bajo demanda. A su vez de la puesta de una marquesina para las personas usuarias de dicho servicio.”

ALEGACIÓN 3

Se expone lo siguiente, con relación a la flexibilización y mejora del servicio de taxi a demanda:

“Actualmente, el servicio de taxi a demanda requiere que las personas usuarias llamen con 24 horas de antelación para hacer uso del mismo, lo que resulta inflexible y no responde a las necesidades reales de movilidad, especialmente en casos de urgencias o imprevistos.

Problema: El requisito de solicitar el taxi el día anterior antes de las 20:00 horas impide que las personas que sufren un imprevisto puedan utilizar este servicio de manera efectiva. Las personas habitantes de nuestro municipio, en su mayoría personas mayores o con recursos limitados, no siempre disponen de un vehículo propio para resolver emergencias o gestiones que no pueden planificarse con tanto tiempo de antelación.

Propuesta: Solicitamos que se flexibilice el servicio de taxi a demanda, reduciendo el tiempo de preaviso necesario para su solicitud, permitiendo su uso de manera más ágil y eficiente para los vecinos. Proponemos además que se incrementen los recursos destinados a este servicio para asegurar una respuesta más rápida y eficaz, adaptada a las necesidades de una población rural como la nuestra.”

ALEGACIÓN 4

Se expone lo siguiente con relación a la mejora de la conectividad con servicios esenciales en otras localidades.

“Uno de los mayores problemas a los que se enfrentan las personas habitantes de Lagrán es la falta de conectividad hacia otras localidades donde se encuentran servicios esenciales que nos corresponden, como la Oficina de Empleo en Oyón o la Comisaría de Ertzaintza en Laguardia. Actualmente, no existe una ruta directa que permita llegar a estos destinos desde Lagrán, lo que obliga a los ciudadanos a desplazarse primero a Vitoria-Gasteiz y, desde allí, tomar un segundo autobús a su destino final.

Problema: Este sistema de transporte es ineficiente y poco práctico para las personas usuarias de Lagrán, ya que el tiempo de desplazamiento es excesivo, con largos trayectos de ida y vuelta, lo que dificulta poder gestionar citas en una sola jornada. Además, no existe un servicio de taxi a demanda que cubra estos trayectos, lo que imposibilita una alternativa rápida para acudir a estos servicios esenciales.

Propuesta: Solicitamos que se extienda el servicio de taxi a demanda para cubrir los desplazamientos desde Lagrán hacia Oyón y Laguardia, facilitando así el acceso a estos servicios esenciales sin la necesidad de pasar por Vitoria-Gasteiz. Esta medida permitiría a las personas habitantes de la localidad realizar gestiones de manera más eficiente y evitar largos trayectos en transporte público.”

Contestación:

Con relación a las **alegaciones 1, 2 y 4. Se considerarán en los documentos que despliegan el plan.** Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo servicio de transporte público interurbano regular de uso general de personas viajera por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Por otro lado, con relación a la **alegación 3, ya está recogido en el texto inicial del Plan.** La mejora de la flexibilización de los tiempos de reserva del transporte comarcal ya está considerada en la medida 1.1.5 “Mejoras en el servicio de transporte comarcal” citando textualmente: El sistema actual hace necesaria la reserva previa hasta las 20 horas del día anterior, lo cual hace que el servicio tenga una flexibilidad de uso limitada, especialmente de cara a viajes esporádicos o no fácilmente programables. En este sentido, **se plantea que la reserva pueda realizarse reduciendo al mínimo el tiempo de antelación previa a la salida de cabecera de la línea,** en aquellos itinerarios que atiendan a las cabeceras comarcales de mayor entidad. No obstante, cabe

reseñar que la mayor o menor capacidad de flexibilización dependerá de la casuística de cada línea, y de sus recursos asociados.

A.7. ALEGACIONES DE UN PARTICULAR

Presentada por: Particular.

Fecha: 17/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

ALEGACIÓN 1

Con relación al transporte público nocturno, se expone lo siguiente:

“Proponer que el nuevo servicio nocturno de Alavabus, se implante en todas las cuadrillas de Álava, y no solamente en los núcleos del entorno de Vitoria-Gasteiz, me gustaría que por ejemplo en las localidades de la cuadrilla de Rioja Alavesa, los municipios de Oion, Laguardia, Labastida, etc... también tuviesen Gautxori para ir a Logroño y a Vitoria-Gasteiz los fines de semana y vísperas de festivos.”

ALEGACIÓN 2

“También quería plantear dicha medida para la L19 (Miranda-Vitoria/Gasteiz), es muy necesaria que dicha línea tenga servicios nocturnos los fines de semana y vísperas de festivos para facilitar los múltiples desplazamientos que se generan entre dichas ciudades.”

ALEGACIÓN 3

“Otras fechas en las que también quería plantear servicio nocturno Gautxori, es para las noches del 24/12 y 31/12 (Nochebuena y Nochevieja), y que los servicios diurnos de los días 25/12 y 01/01 (Navidad y año nuevo) sean como un festivo habitual.”

ALEGACIÓN 4

“Por último y para cerrar el capítulo de los servicios nocturnos Gautxori, quería plantear la necesidad de que se valorase implantar también servicio los jueves por la noche, para de esta forma, facilitar los desplazamientos por motivos de ocio, ya que los jueves noche, se sale mucho y se podría facilitar el uso del transporte público nocturno interurbano a los jóvenes que viven fuera de Vitoria-Gasteiz.”



ALEGACIÓN 5

Con relación a la cobertura horaria, se expone lo siguiente:

“En cuanto a la cobertura horaria del servicio diurno que se plantea sea de las 06:00 a las 23:00hs, quisiera plantear si se pudiera plantear que fuese de las 05:00hs a las 00:00hs, para así facilitar los desplazamientos de las personas que entran a trabajar a las 06:00hs y para facilitar los desplazamientos de vuelta a casa entre las 23:00hs y las 00:00hs.”

ALEGACIÓN 6

“Por último, quería sugerir que la línea 19 (Vitoria/Gasteiz-Miranda), tuviese más frecuencia horaria de Lunes a Sábado, pasando cada 30’, y los domingos y festivos cada 60’, para así facilitar los desplazamientos masivos que se producen en dicha línea, y ofrecer un servicio atractivo que disuada de utilizar el vehículo privado.”

Contestación:

Con relación a la **alegación 1, se acepta**. En este sentido, se incluirá un redactado dentro del punto “1.1 Aumento y Mejora de la Oferta de Transporte Público Interurbano de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal (TC)”, y de forma concreta dentro de la actuación “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus”, apartado “Implantación de un servicio de transporte nocturno” en el que se recoja que estos servicios se irán expandiendo progresivamente a todo el territorio en función de los resultados obtenidos y la dotación presupuestaria disponible.

Con relación a la **alegación 2, ya está recogido en el texto inicial del Plan** en la medida “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus”. Se plantea la posibilidad de implantar el servicio nocturno a otras localidades, entre ellas Miranda de Ebro. Citando textualmente: *En el corto plazo se plantea implantar estos servicios hacia Nanclares, Alegría-Dulantzi y Agurain-Salvatierra, Legutio y Murgia, pudiendo contemplarse en una fase posterior la introducción de servicios a Miranda de Ebro, Arrasate-Mondragón, Durango y Llodio/Llodio y Amurrio.*

Con relación a las **alegaciones 3, 4 y 5 se considerarán en los documentos que despliegan el plan**. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano

regular de uso general de personas viajera por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Por último, con relación a la **alegación 6**, **ya está recogido en el texto inicial del Plan parcialmente**. El Plan contempla dentro del punto “1.1 Aumento y Mejora de la Oferta de Transporte Público Interurbano de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal (TC)”, y de forma concreta dentro de la actuación “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus” la adición de 6 nuevas frecuencias por sentido en día laborable y 5 en festivo, con lo que el primer caso habrá más de dos frecuencias a la hora en horas punta, y en el segundo la frecuencia de la mayor parte del día será horaria, suponiendo una notable mejora frente al servicio actual. No obstante, tal y como ya se ha respondido en otras alegaciones vinculadas al servicio ofrecido por el transporte foral, esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajera por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

A.8. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE PAYUETA

Presentada por: J.A. de PAYUETA.

Fecha: 16/09/2024.

Resumen de la alegación:

La Junta Administrativa de Payueta presenta un escrito de alegaciones análogo a la anterior emitida por AYTO. DE PEÑACERRADA. Ver A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

Contestación.

Ver contestación de A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.

A.9. ALEGACIONES CUADRILLA DE MONTAÑA ALAVESA

Presentada por: CUADRILLA DE MONTAÑA ALAVESA.

Fecha: 16/09/2024.

Resumen de la alegación:

La Cuadrilla de la Montaña Alavesa presenta una serie de alegaciones análogas a las anteriormente presentadas por el AYTO. DE PEÑACERRADA (ver A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA), así como las presentadas por el Ayto. de Lagrán (ver A.6. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE LAGRÁN).

Contestación.

Ver contestaciones a:

- A.3. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE PEÑACERRADA.
- A.6. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE LAGRÁN.

A.10. ALEGACIONES AYUNTAMIENTO DE AYALA-AIARA

Presentada por: AYTO. DE AYALA

Fecha: 17/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

En primer lugar, respecto al Capítulo I: Propuestas relativas a los servicios de Transporte público prestados por el ente foral, y concretamente respecto a las líneas de autobús exponen:

“Atendiendo al alcance y dimensionamiento de las líneas prestadas actualmente (A-15 Gasteiz-Laudio y A-16 Artziniega -Amurrio -Laudio-Okondo), estimamos los siguientes problemas:

- *Se estima baja la frecuencia de servicios prestados.*
- *Cuando los autobuses pasan por Luiaondo, no todos entran en el pueblo y efectúan paradas en él. Esto hace desistir a quienes viven allí de utilizar este medio de transporte por su poca flexibilidad*
- *La gente desconoce dónde están las paradas.*
- *Hay muchas Juntas y barrios que no tienen posibilidad de tener transporte público por estar muy apartados de las rutas actuales.*
- *Paradas poco flexibles, obligando a desplazamientos a pie muy largos. Diferencias de plena integrabilidad tarifaria entre las tarjetas Bat y Barik.”*

Ante esto, proponen lo siguiente:

ALEGACIÓN 1

“Convertir la Línea A-16 en una ruta circular: Artziniega-Amurrio-Luiaondo-Llodio-Okondo-Zuatzza (ikastola) Artziniega.”

ALEGACIÓN 2

“Paradas más flexibles dentro del recorrido, posibilitando parar en lugares distintos a las paradas oficiales siempre que se cumpla con la seguridad requerida.”

ALEGACIÓN 3

“Posibilitar que cualquier servicio que pasa por Luiaondo pueda contar con parada dentro del pueblo”



ALEGACIÓN 4

“Colocar indicaciones verticales con un código QR en las paradas reconocidas. En este código estaría actualizado el horario y recorrido de los autobuses. Mejorar la información actualizada de las paradas.”

ALEGACIÓN 5

“Para los pueblos que no están en esta ruta, parking en algunas de las paradas para que se pueda dejar el coche y coger transporte público.”

ALEGACIÓN 6

“Garantizar capacidad mínima necesaria de los vehículos a fin de garantizar los desplazamientos especialmente con destino de los centros educativos de referencia dentro de la comarca (Amurrio y Laudio).”

ALEGACIÓN 7

“Se pide una equiparación de las tarjetas Barik y Bat, teniendo en cuenta que Ayala-Aiara está en zona limítrofe con Bizkaia y parte de la movilidad de quienes habitan Ayala se efectúa con esta provincia. Concretamente nos referimos a la integración tarifaria.”

ALEGACIÓN 8

“Flexibilización de las paradas en los casos puntuales en los que sea preciso, en lugares adecuados, especialmente alejados, poco iluminados y en horario nocturno.”

ALEGACIÓN 9

“Reforzar la actual oferta de desplazamiento con conexiones específicas relativas a los servicios sanitarios y universitarios, de forma que resulten soluciones ágiles y sostenibles. Concretamente la ciudadanía de Ayala-Aiara demanda conexión con Hospital de Galdakao y Universidad Pública en los Campus de Leioa y Vitoria-Gasteiz.”

Posteriormente, enumera una serie de características vinculadas con el servicio de transporte comarcal:

“

- *Por lo general la ciudadanía desconoce los términos en lo que se presta el servicio.*
- *Servicio restrictivo, ligado a estudios y trabajo. La tercera edad y el ocio de la juventud no se contemplan en la definición de las rutas, frecuencias y zonificación.*
- *No se contempla comunicación con Laudio y Okondo u otros municipios limítrofes en los que se prestan servicios de ocio, sanitarios u otros fundamentales para la ciudadanía de Ayala-Aiara.*
- *Es necesaria mucha previsión de quienes usan este servicio para poder utilizarlo.”*

Ante lo anterior, proponen:

ALEGACIÓN 10

“Dar a conocer el servicio mediante campañas específicas y facilitar la reserva de plaza a través de nuevas tecnologías.”

ALEGACIÓN 11

“Paradas en el recorrido que no atienden a las necesidades reales de las personas potencialmente usuarias para buscar la rentabilidad de los lotes y resulten cubiertos. Incluir Laudio, Okondo y Zalla entro los municipios incluidos en el total de los 3 lotes diseñados para Aiaraldea.”

ALEGACIÓN 12

“Ampliar el tipo de población al que se da servicio, desplazamiento a ambulatorios, ocio, etc., para ellos deben de reformularse el alcance territorial de los lotes, incluyendo municipios actualmente excluidos.”

ALEGACIÓN 13

“Flexibilizar el servicio en lo relativo a paradas y las formas de contratar el servicio y que resulten viables en términos de intermodalidad (si el taxi no permite coger el autobús siguiente no resulta viable).”

Por otro lado, para las propuestas relativas a fórmulas de "compartir coche", realizan las siguientes aportaciones:



ALEGACIÓN 14

“La mayoría de las Juntas lo ven favorable, por lo que proponemos que una aplicación u otra similar que ya está lanzando el municipio de Ayala-Aiara extenderla al resto de zonas del territorio.”

En siguiente lugar, respecto a las propuestas de movilidad peatonal, realizan las siguientes aportaciones:

ALEGACIÓN 15

“El ayuntamiento prevé diseñar una red de caminos que una los núcleos del municipio para poder ir a pie o en bici. La finalidad no es turística o económica sino de unión de pueblos como manera de cohesionar el territorio y facilitar la movilidad. En este sentido, hemos pedido que aquellas Juntas que lo consideren oportuno nos marquen un camino que quieran que se equipe con señalización, para poder diseñar una red en la que trabajar. En este sentido, vemos imprescindible prever el desarrollo de líneas principales claramente acondicionadas y señalizadas respecto de las cuales ampliar la red secundaria.”

Finalmente, realizan una serie de aportaciones vinculadas con el aparcamiento:

ALEGACIÓN 16

“Desde el ayuntamiento pensamos que en zonas de paradas de autobuses hay que empezar a prever zonas de aparcamiento que propicien la intermodalidad, por ello creemos necesario revisar la localización de todas las paradas desde este prisma y potenciar en términos de servicio, aquellas paradas que den mayores opciones de aparcamiento.”

ALEGACIÓN 17

“Dotar a las paradas de aparca bicicletas a fin de favorecer la intermodalidad.”

Contestación:

Con relación a la **alegación 4**, **se acepta**. El Plan ya tiene una medida “1.1.6 Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral” que integra actuaciones de cara a mejorar la calidad de la información ofrecida a las personas usuarias. Se incluirá dentro de dicha medida, concretamente en el apartado de “sistemas de información”, la

introducción de información en formato QR para realizar consultas de información acerca del servicio.

Con relación a la **alegación 5**, **se acepta**. Esta actuación deberá concretarse en los Planes de movilidad propuestos de EELL y cuadrillas. Se completará la redacción para que se tenga en cuenta en la medida “4.1 Incentivar la realización y aplicación de PMUS en cuadrillas y municipios” dentro del apartado d).

Vinculado a las **alegaciones 16 y 17**, **se acepta**. Se integrará en los planes de movilidad de EELL y cuadrillas dentro de la medida “4.1 Incentivar la realización y aplicación de PMUS en cuadrillas y municipios” dentro del apartado d).

Respecto a las **alegaciones 1, 3, 11 y 12** se **considerarán en los documentos que despliegan el plan**. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Respecto a la **alegación 8**, también se **considerará en los documentos que despliegan el plan**. Actualmente, el Decreto Foral 12/2019, del Consejo de Gobierno Foral de 26 de febrero, por el que se aprueba el Proyecto de modificación del Reglamento de Servicios de Transporte de Personas Viajeras en el Territorio Histórico de Álava, recoge que tan solo es posible subir/bajar o que el autobús pare en aquellas paradas a demanda definidas por la DFA, y que se enumeran en el Anexo III del Reglamento, así como también se estipulan las condiciones para su uso (y que aplican en servicios nocturnos). Se analizará y valorará la viabilidad de esta propuesta de cara a futuras revisiones del Reglamento.

Con relación a la **alegación 6**, **ya está recogido en el texto inicial del Plan**. El aumento de expediciones previstos en la medida “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus” tiene por objeto evitar saturaciones y contemplar aumentos de demanda. Por otro lado, la medida “1.1.7 Renovación del material móvil” contempla la adaptación de los tamaños de los vehículos de algunas líneas, citando textualmente: “*Asimismo, se considera necesario un aumento de la capacidad de los autobuses en algunas de las líneas como consecuencia del incremento de la demanda, optimizando así la oferta proporcionada.*”

En alusión a la **alegación 10**, y **con relación a la promoción del servicio**, se hace constar que **ya está recogido en el texto inicial del Plan**, en la medida “1.3.3. plantea realizar campañas de información y promoción de la movilidad sostenible”. Además, en la medida “1.3.4. integra propuestas encaminadas a la formación de los agentes locales”.

se recoge expresamente que: *de forma que dispongan del conocimiento y las herramientas necesarias para informar a la ciudadanía de su entorno en todo lo relativo a los diferentes medios de transporte foral ofertados, así como de las diferentes redes de movilidad peatonal y ciclista que integran el territorio histórico de Álava.*

Por otro lado, **respecto a la facilitación de la reserva de plaza a través de nuevas tecnologías, no se acepta**, ya que procede aclarar que actualmente están a disposición de las personas usuarias las siguientes herramientas y servicios que facilitan y ayudan a las personas usuarias a poder realizar la compra y reserva de billetes del servicio de Alavabus como la reserva del servicio del Transporte Comarcal: El Servicio Integral de atención a las personas usuarias de Alavabus y del Transporte Comarcal que ofrece un canal directo (telefónico, email y Twitter) de comunicación con los/las viajeros/as del transporte foral. Un canal para facilitar de forma ágil y eficaz a la ciudadanía toda la información práctica sobre horarios, recorridos, paradas, tarifas y modos de pago del transporte foral, resolver dudas y ayudar a realizar determinadas gestiones como la compra y reserva de billetes del servicio de Alavabus y reserva del servicio de Transporte Comarcal. También para recibir propuestas y sugerencias para mejorar nuestro transporte foral. Este servicio aprovecha las ventajas de las nuevas tecnologías, pero mantiene también los canales tradicionales de comunicación como el teléfono. Todo ello en un amplio rango horario. Por otro lado, a través de la web y planificador de Alavabus y servicio de Transporte Comarcal las personas usuarias del transporte foral tienen a su disposición una herramienta de planificación que integra las líneas de Álavabus y las líneas del Transporte Comarcal. Esta herramienta, disponible tanto la App Álavabus como en www.alavabus.eus, ofrece las mejores combinaciones para viajar en transporte público por Álava usando ambos servicios y posibilita comprar y reservar con la tarjeta BAT en Álavabus, y reservar en el Transporte Comarcal.

Asimismo, cabe destacarse la medida 1.1.4. Renovación Tecnológica Sistemas Centrales y Equipamiento embarcado, donde gracias a las mejoras en el SAE se logrará tener un mayor control sobre la operativa del servicio, por ejemplo alertando de expediciones con retrasos en sus salidas o durante el trayecto, o facilitando el control de la explotación de las concesiones, incluyendo mejoras que en la Central de compra y reserva anticipada, que supondrán más posibilidades de cancelación y modificación de billetes para las personas usuarias.

Vinculado con la **alegación 13, ya está recogido en el texto inicial del Plan**. La mejora de la flexibilización de los tiempos de reserva del transporte comarcal ya se incluye en

la medida “1.1.5 Mejoras en el servicio de transporte comarcal”. Por otro lado, ya está prevista la relación con las líneas troncales para facilitar la intermodalidad.

Con relación a la **alegación 14, ya está recogido en el texto inicial del Plan** en la medida “4.5 Fomentar el uso del coche compartido”, en la cual se propone *un análisis concreto de las aplicaciones ya existentes (como, por ejemplo, Karos o Kudea Go), para comprobar su viabilidad y ventajas para los/las usuarios/as y utilizar esta forma de transporte como un elemento que permita dotar de mayor capilaridad al transporte público, en ámbitos que no justifican inversiones de otro tipo*. Dentro de esta medida, se coordinarán los diferentes agentes impulsores, que son: Diputación Foral de Álava (Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias y el Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio), Cuadrillas del THA, Ayuntamientos, Mobility Lab, Desarrolladores tecnológicos, y las empresas de más de 100 trabajadores por turno.

Respecto a la **alegación 15, ya está recogido en el texto inicial del Plan**. Tal y como describe la medida “4.1 Incentivar la realización y aplicación de PMUS en cuadrillas y municipios”, indica que los planes comarcales planteados tendrán como uno de sus objetivos la determinación de estas redes peatonales, tal y como ya estipula la Ley 11/2023 de movilidad sostenible de Euskadi, en su artículo 18: *El planeamiento urbanístico establecerá determinaciones de movilidad sostenible, integrando criterios de movilidad peatonal y ciclista y de seguridad vial en el diseño de las calles y espacios públicos, así como una adecuada accesibilidad de la ciudadanía al transporte público*.

En respuesta a la **alegación 9, ya está recogido parcialmente en el texto inicial del Plan**. El aumento de expediciones previstos en la medida “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus” ya contempla nuevas conexiones con Vitoria-Gasteiz. A modo de ejemplo, se propone que en laborable la frecuencia mínima entre Amurrio y Llodio con Vitoria-Gasteiz sea de una hora entre las 6 y las 22 horas, con refuerzos en hora punta de 30 minutos. El resto de las relaciones planteadas exceden el ámbito competencial de la Diputación Foral de Álava, ya que su recorrido se realiza fundamentalmente en Bizkaia.

Con relación a la **alegación 2, no se acepta**. Las características del servicio impiden que pueda ofrecerse esta condición, en base a la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, así como con relación al Decreto Foral 12/2019, del Consejo de Gobierno Foral de 26 de febrero, por el que se aprueba el Proyecto de modificación del Reglamento de Servicios de Transporte de Personas Viajeras en el

Territorio Histórico de Álava. Concretamente, y según el citado reglamento, tan solo es posible subir o apearse del autobús en aquellas paradas a demanda definidas por la DFA y que aplican en servicios nocturnos, y que se enumeran en el Anexo III del Reglamento, así como también se estipulan las condiciones para su uso. Las paradas se han de realizar en aquellos puntos previamente analizados que dispongan de unas mínimas condiciones de accesibilidad y seguridad.

Por último, la ***alegación 7***, **no se acepta**. En este caso, se excede del ámbito competencial de la Diputación Foral de Álava, debiendo valorarse a nivel de la Autoridad del Transporte de Euskadi. En cualquier caso, la propuesta “1.1.8. Integración tarifaria” incluye que a nivel del Territorio Histórico de Álava en el marco de la Autoridad de Movilidad de Álava se sigan dando pasos para la materialización de la integración tarifaria real entre los distintos medios de transporte del Territorio Histórico de Álava.

A.11. ALEGACIONES JUNTA ADMINISTRATIVA DE ATAURI

Presentada por: J.A. de ATAURI.

Fecha: 17/09/2024.

Resumen de la alegación:

Exponen lo siguiente:

“En el punto 1.1.6 del documento “Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral” se señala que “se plantea instalar marquesinas en 16 paradas que actualmente no cuenta con ella. Estas están situadas en entidades de relevancia”. Observando el mapa de ubicación de las nuevas paradas que se proponen, se puede comprobar que no se contempla instalar una parada/marquesina en el pueblo de Aauri, siendo Kanpezu, pese a ser una demanda histórica de esta Junta Administrativa y su Concejo.

El autobús de la línea 6 que hace el trayecto Victoria-Gasteiz – Kanpezu – Estella-Lizarrate tiene actualmente su parada en el puente de Aauri, junto a la carretera. Esto genera, por un lado, que las personas que esperan al autobús lo hagan bajo cualquier tipo de situación meteorológica (lluvia, viento, frío, temperaturas muy elevadas, etc) y, por otro lado, que se paralice el tráfico, con la peligrosidad que ello conlleva, para los propios usuarios de la vía. Esto, es importante recordar, como consecuencia de la obra de la carretera impulsada por la Diputación Foral de Álava.”

Para lo cual, hacen la siguiente solicitud:

ALEGACIÓN 1

“La junta Administrativa alegante, solicita que se instale una parada/marquesina en el pueblo de Aauri, sentido Kanpezu para evitar a personas usuarias y vehículos los problemas anteriormente mencionados, instando a instalar la misma dentro del propio núcleo de población y dotándola de cuantas medidas de seguridad para los usuarios se consideren necesarias (señalización vertical, alumbrado, paso de peatones para alcanzar la acera ubicada en el sentido Vitoria-Gasteiz, etc), entendiéndose que no ser una “entidad relevante” o contar con poca población no debería ser un factor excluyente para instalar este tipo de mejoras. En este sentido, nos gustaría volver a recordar que la Junta Administrativa ya propuso hace unos años utilizar el parking donde se encuentra la marquesina de sentido Gasteiz y aprovechar la misma para crear una parada en el otro sentido.”

Contestación:

En respuesta a la **alegación 1**, **se acepta**. En este sentido, se modificará en la medida “1.1.6 Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral”, y concretamente en el apartado “Nuevas marquesinas”, el redactado, indicando que las 16 paradas propuestas se consideran las más prioritarias por razones de demanda, pero también se abre la posibilidad de adecuar otras paradas en función de las necesidades que se vayan detectando, y previo estudio de viabilidad y disponibilidad presupuestaria.

A.12. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO ELKARREKIN ARABA

Presentada por: GRUPO JUNTERO ELKARREKIN ARABA.

Fecha: 17/09/2024.

Resumen de las alegaciones:

ALEGACIÓN 1

En primer lugar, con relación al aumento y mejora de la oferta de transporte público interurbano durante fines de semana y horarios nocturnos, exponen lo siguiente:

“En el texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava 2025-2034 se indica, entre los criterios considerados para definir la nueva red: -Horario continuo. Horas de inicio a las 6h y de final a las 23 h, aunque con una frecuencia regular en las horas de mayor demanda (de 7 a 20h). -Se plantea introducir una nueva modalidad de transporte nocturno los viernes, sábados y vísperas de festivos.

En cuanto a la implantación de un servicio de transporte nocturno, se plantea la introducción de un servicio nocturno en viernes, sábados y vísperas de festivo, que una los núcleos principales del entorno de Vitoria-Gasteiz con la propia capital. En el corto plazo se plantea implantar estos servicios hacia Nanclares, Alegría-Dulantzi y Agurain-Salvatierra, Legutio y Murgia, pudiendo contemplarse en una fase posterior la introducción de servicios a Miranda de Ebro. Ebro, Arrasate-Mondragón, Durango y Laudio/Llodío y Amurrio. La priorización de los primeros núcleos se refiere a su proximidad con la capital, su vinculación con la misma y su tamaño poblacional.”

A lo anterior proponen:

“Existen criterios que atienden al equilibrio territorial y a la igualdad de oportunidades de acceso a la cultura y al ocio para toda la población, que recomiendan que las zonas rurales con baja densidad de población y baja oferta de ocio y cultura, alejadas de la capital, puedan disponer durante todo el fin de

semana de horarios de transporte público, que mejoren la situación actual, incluido el nocturno. Entendemos que es necesario incluir también este criterio, no solo para núcleos indicados.

Instamos a la Diputación Foral de Álava a incluir este criterio dentro de la Línea Estratégica 1.”

ALEGACIÓN 2

Con relación a la creación de áreas de intercambio modal en los accesos norte, sur, este y oeste de la ciudad de Vitoria-Gasteiz y transporte de última milla, exponen lo siguiente:

“En el apartado 1.1.3 Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público, es necesario tener en cuenta que los puntos de parada de la red foral interurbana en el interior de Vitoria-Gasteiz generan importantes molestias y afecciones negativas al tráfico de la ciudad, que requiere ser descongestionado, justificado por múltiples factores (véase Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público –PMSEP-de Vitoria-Gasteiz).”

A lo anterior proponen lo siguiente:

“Siendo fundamental al mismo tiempo dar facilidades al usuario/a de la red foral de transporte interurbano, la dotación de áreas de intercambio modal (con aparcamientos de bicicletas) en los accesos a la ciudad por el norte, sur, este y oeste, posibilitaría el transbordo (gratuito) desde la red de transporte foral interurbana, y vehículos privados, a la red urbana municipal, o bicicletas, lo que solucionaría el transporte de última milla sin necesidad de atravesar la ciudad.

Se insta a la Diputación a incluir esta propuesta en el texto y contemplarla entre las posibilidades del Plan, incluso la realización de un Estudio para ello.”

ALEGACIÓN 3

Respecto a la mayor flexibilidad transporte comarcal, exponen:

“En el apartado 1.1.5 Mejoras en el servicio de Transporte Comarcal, tal y como dice el texto, es necesaria la Mejora de la flexibilidad para la reserva: El sistema actual hace necesaria la reserva previa hasta las 20 horas del día anterior, lo cual hace que el servicio tenga una flexibilidad de uso limitada, especialmente de cara a viajes esporádicos o no fácilmente programables.

El texto plantea que la reserva pueda realizarse reduciendo al mínimo el tiempo de antelación previa a la salida de cabecera de la línea, en aquellos itinerarios que atiendan a las cabeceras comarcales de mayor entidad.”

A lo anterior proponen lo siguiente:

“Tras consultas realizadas a personas usuarias del TC, se estima necesario aplicar este mismo criterio de necesidad de mayor flexibilidad al viaje de regreso, desde la cabecera de la línea al núcleo de origen. Es muy habitual que la persona usuaria desee o necesite permanecer más tiempo de lo estimado en el lugar de destino, que suele ser Vitoria-Gasteiz, por lo que la llegada se produciría en otra hora, más tarde, de la línea correspondiente, dando aviso con un tiempo mínimo de antelación (por ejemplo 2 horas).”

ALEGACIÓN 4

Con relación a la instalación de señalización lumínica de aviso en paradas de poca visibilidad, exponen:

“En el apartado 1.1.6 “Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral”. En algunas paradas del autobús foral, que están situadas fuera de la carretera principal y requieren de una maniobra previa para que el conductor pueda visibilizar si hay personas en la parada, en muchas ocasiones, implica pérdida de tiempo innecesario, y maniobras, que podrían evitarse cuando no hay nadie. En otras ocasiones, si las personas están dentro de la parada, el conductor puede no verlas y, por llevar prisa, pasar de largo.”

A esto proponen:

“En este tipo de paradas, se propone incluir entre las propuestas de mejora, la instalación de un “pulsador de aviso” en la parada, que active una señalización lumínica para indicar al conductor que hay personas esperando.”

ALEGACIÓN 5.

Con relación a la edad de los autobuses, se expone lo siguiente:

“En el apartado 1.1.7 “Renovación del material móvil, el texto plantea que los nuevos pliegos asuman la obligación de que la edad media de la flota no sea superior a 7 años”. De esta forma se asiste a una renovación constante del parque móvil.

Sin embargo, al tratarse de “edad media”, entendemos que esto puede posibilitar que algún vehículo de la flota sea de una edad superior. Por otro lado, no todas las líneas producen el mismo efecto de desgaste en el parque móvil. Existen líneas que, por

atravesar puertos de montaña, u otras cuestiones posibles, pueden conllevar un mayor desgaste del material móvil, de lo habitual.”

A lo anterior proponen:

“Por todo ello, se propone que se contemple en los nuevos pliegos que la edad de ninguno de los vehículos de la flota sea superior a 7 años o, al menos, en los casos del tipo de línea mencionada.”

ALEGACIÓN 6

Con relación a que el descuento del 50% pase de ser “coyuntural” a ser permanente.

“En el apartado 1.1.8 “Integración tarifaria”, se indica que se ha mantenido el descuento coyuntural, que se aplica en los términos siguientes: En aplicación del descuento extraordinario del 50%, entre el 1 de febrero de 2024 y 31 de enero de 2025 para tarjetas anónimas BAT, Barik y Mugí, y entre el 1 de enero de 2024 y 31 de diciembre de 2024, para personalizadas generales o de colectivos especiales.”

Ante esto se propone:

“Dado que se ha demostrado la efectividad de la medida y su repercusión en un mayor uso del transporte público, y dado que el deber de éste es garantizar su utilidad social y sus beneficios medioambientales, es necesario plantear en el texto la posibilidad de que esta medida “coyuntural” “extraordinaria” pueda contemplarse, definitivamente, como una medida “permanente” en el tiempo.”

ALEGACIÓN 7

Respecto a la integración tarifaria con transbordo gratuito al transporte de última milla, se expone lo siguiente:

“Al final del apartado 1.1.8 “Integración tarifaria”, se indica que: En cualquier caso, las administraciones que configuran la Autoridad de Movilidad de Álava deben completar el diseño e implementación de la integración tarifaria del territorio alavés, evitando el perjuicio del doble o triple cobro a la persona viajera al usar diversos medios de transporte público.”

Ante esto se propone:

“Entendemos que se hace necesario, en pro del equilibrio territorial y el uso del transporte público, contemplar la posibilidad de que el transbordo del transporte interurbano al urbano, para cubrir la última milla, sea totalmente gratuito y que quede así contemplado en el texto.”

ALEGACIÓN 8

Con relación al impulso del ferrocarril de cercanías en el THA y estudio de sus relaciones e intercambio modal con otros transportes del territorio, se expone:

“En el apartado 1.2 Servicios de transporte interurbano de viajeros/as en tren de carácter regular y permanente. Coordinación con futuros servicios TAV y propuesta de servicios dentro del ámbito del THA y de conexión con otros territorios y CCAA. - 1.2.1 “Redacción de un estudio de viabilidad para el fomento del ferrocarril en el THA”, se especifica que: Se plantea la redacción por parte de las instituciones competentes en materia ferroviaria de un nuevo estudio de viabilidad que analice la evolución y potenciación de los servicios ferroviarios de proximidad, así como la puesta en marcha del TAV en el medio plazo teniendo en cuenta el incremento de demanda frente al escenario actual. Este estudio deberá analizar de forma global la oferta de servicios ferroviarios dentro del THA. El objetivo es encontrar el sistema más adecuado, no solo para dotar de mayor accesibilidad a los desplazamientos intercomarcales, sino también generar sinergias con las nuevas líneas de alta velocidad, tanto en el territorio vasco, como en el eje Cantábrico-Mediterráneo, y con Madrid. El estudio deberá tener en cuenta además la integración del sistema, con el de la red de autobuses de Alavabus, tanto intercomarcales como comarcales, además de barajar modificaciones en la oferta de estos últimos para actuar de forma complementaria (líneas alimentadoras) a las líneas de ferrocarril.

Dada la realidad actual TAV, en plazos de ejecución, es evidente que el servicio de ferrocarril de cercanías en THA estará en funcionamiento con mucha antelación, constituyendo además un imperativo, para la movilidad sostenible del THA, su puesta en marcha a corto plazo.

Esto obliga a tener en cuenta cómo interactuará esta línea ferroviaria de cercanías con el resto de los modos de transporte del THA y, por tanto, con la red de autobuses de Alavabus.”

Ante esto se propone:

“Por lo todo ello, es urgente y necesario contemplar una fase 1 del mencionado Estudio, sin el TAV, ya que pueden ser varios años los que le separen de la fase final mencionada, y contemplar esta necesidad en el texto.”

ALEGACIÓN 9

Respecto al análisis con visión de país, de flujos de movilidad diaria de la CAPV, su relación con el THA y propuestas se propone:

“Se considera necesario añadir en el apartado ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA, un análisis pormenorizado, con visión de país, sobre su relación con los flujos de movilidad diaria de Euskadi, mediante vehículo privado y transporte público. En este capítulo habría que hacer mención a la situación de la conexión diaria entre las tres capitales vascas y las posibilidades de mejora, la situación de interoperabilidad de la tarjeta BAT en los transportes públicos fundamentales de los otros territorios, la necesidad de mejora y la posibilidad de llegar a una única tarjeta unificada para el transporte público de toda la CAPV, así como los flujos de vehículos privados que acceden diariamente en el THA desde Bizkaia y Gipuzkoa, y desde otras CCAA, y viceversa, y cómo afecta todo ello a la movilidad sostenible del THA.”

ALEGACIÓN 10

Finalmente, con relación a la tramitación del plan como proyecto de norma foral para su aprobación en las juntas generales de Álava, se propone:

“Dada la trascendencia que tiene el Plan de Movilidad Sostenible del Territorio Histórico de Álava (2025-2034) para el futuro desarrollo del Territorio Histórico de Álava, se considera muy importante que cuente con el apoyo político necesario mediante su aprobación como Proyecto de Norma foral en las Juntas Generales de Álava.”

Contestación:

En respuesta a la **alegación 1, se acepta**. En este sentido, se incluirá un redactado dentro del punto “1.1 Aumento y Mejora de la Oferta de Transporte Público Interurbano de Alavabus y Servicio de Transporte Comarcal (TC)”, y de forma concreta dentro de la actuación “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus”, apartado “Implantación de un servicio de transporte nocturno” en el que se recoja que estos servicios se irán expandiendo progresivamente a todo el territorio en función de los resultados obtenidos y la dotación presupuestaria disponible.

Con relación a la **alegación 2, no se acepta**. Las paradas actuales van a ser mejoradas, y ya están pensadas para favorecer la intermodalidad al encontrarse en puntos de paso

de la red de transporte urbano (TUVISA y tranvía). La supresión de paradas en Vitoria-Gasteiz del servicio interurbano penalizaría a las personas usuarias del servicio, en tanto este actúa como un servicio de cercanías para las poblaciones cercanas. La obligación de transbordo penalizaría notablemente algunos itinerarios al alargar innecesariamente el tiempo de recorrido, a sumar la propia incomodidad de los mismos. Debe indicarse que uno de los criterios del Plan es que ninguna persona residente en Álava tenga que realizar más de dos transbordos para llegar a equipamientos básicos como el Hospital, la Universidad o grandes centros de transporte como la estación de tren.

Por otro lado, con relación a la gratuidad, la medida “1.1.8 Integración tarifaria” ya está recogido un sistema que valore la supresión del coste de transbordo o una reducción notable de su coste, si bien aún está pendiente de valorar cual será el sistema definitivo. Y, además, en la medida 2.1. Creación de intercambiadores de transporte de viajeros/as ya se plantea la creación de intercambiadores proponiendo la habilitación en estas paradas de los siguientes servicios: Puntos de venta y recarga de títulos de transporte, marquesinas y espacios de espera adaptados a la demanda de cada parada, información al viajero/a con paneles de señalización fija y variable, aparcamiento para bicicletas privadas y VMPs y recarga rápida o semi-rápida para vehículos eléctricos, bicicletas y VMPs.

Vinculado a la **alegación 3, se acepta**. Se modificará el redactado en la medida “1.1.5 Mejoras en el servicio de Transporte Comarcal” para que quede claro que la flexibilidad es tanto en la ida como en la vuelta.

En respuesta a la **alegación 4, se acepta parcialmente**. En la medida “1.1.6 Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral”, en el apartado “Mejoras de visibilidad e iluminación con perspectiva de género”, ya se plantea adaptar ciertas paradas introduciendo elementos de alumbrado público adecuados. Se incorporará también como propuesta de mejora, la valoración de la instalación de un “pulsador de aviso” en la parada que active una señalización lumínica para indicar a la persona conductora que hay personas usuarias esperando en la parada.

Con relación a la **alegación 5, no se acepta**. Hay que tener en cuenta que, si el vehículo está en buenas condiciones, supone un derroche energético su sustitución por uno nuevo en base a su achatarramiento prematuro. Un aspecto crucial en los procesos de renovación de flotas es el análisis del coste de vida. Dentro de este análisis, se tiene en consideración no solo el impacto producido en fase operacional, sino a lo largo de toda la vida del vehículo, incluyendo la fase de extracción de materiales, fabricación (carrocería, baterías, etc), mantenimiento, emisiones pozo a tanque (WTW); tanque a

rueda (TTW), y el fin de vida útil (incluido el reciclaje). Dentro del análisis del ciclo de vida también deben tenerse en cuenta los costes económicos, como son los de inversión (tanto para vehículos como para infraestructuras), costes de operación y mantenimiento.

Hay que añadir que, dentro del mercado de los vehículos destinados a tráficos interurbanos, aún existe incertidumbre sobre cuál es la tecnología descarbonizadora más adecuada. Si bien la más prometedora para la reducción de emisiones es el desarrollo de vehículos que emplean baterías eléctricas de gran autonomía, el mercado de este tipo de vehículos está aún por madurar.

Por todo lo anterior, no se considera óptimo aplicar un requisito de renovación de flotas tan agresivo, en tanto no resultaría óptimo ni por reducción del impacto ambiental, ni por su relación coste/beneficio.

Con relación a la **alegación 6**, **no se acepta**. El sistema de descuento progresivo a través de las tarjetas BAT personalizadas se trata de un modelo estructural implantado desde el 1 de enero de 2024. Tal y como se recoge en la medida “1.1.8 Integración tarifaria”: “Esta estructura tarifaria, que la DFA va ajustando constantemente en beneficio de las personas usuarias, tiene su siguiente paso en la integración tarifaria real entre los distintos medios de transporte del Territorio Histórico de Álava”. Y, además, tal y como se viene trabajando desde DFA, se seguirán desarrollando nuevas políticas tarifarias para perfiles concretos y más vulnerables con el objetivo de seguir impulsado y fomentando el uso del transporte público foral.

Respecto a la **alegación 7**, **ya está recogido en el texto inicial del Plan**. La medida “1.1.8 de Integración tarifaria” ya contempla un sistema que valore la supresión del coste de transbordo o una reducción notable de su coste, si bien aún está pendiente de valorar cual será el sistema definitivo.

Con relación a la **alegación 8**, **se acepta parcialmente**. Se llevará a cabo un estudio específico para el servicio de cercanías ferroviarias, de modo que se modifica la medida “1.2.1 Redacción de un estudio de viabilidad para el fomento del ferrocarril en el THA”, planteando su redacción pasando a los ejercicios 25-26.

En alusión a la **alegación 9**, **se acepta parcialmente**. En el capítulo del diagnóstico se desarrolla el apartado “2.4.2. Distribución modal de los viajes de las personas”, donde se exponen matrices de viajes en el que se detallan la relación con el resto del territorio del País Vasco. Se hará un análisis específico de estas relaciones incorporando un nuevo apartado.

Finalmente, con relación a la **alegación 10**, **no se acepta**. Este Plan no tiene carácter normativo, sino que se trata de un documento que marca directrices de carácter estratégico.

A.13. ALEGACIONES CÁMARA DE COMERCIO DE ÁLAVA

Presentada por: LA DIRECCIÓN GENERAL DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE ÁLAVA.

Fecha: 11/09/2024.

Resumen de la alegación:

ALEGACIÓN 1.

“Consideramos que, dada la estrecha relación que desde la Cámara de Álava mantenemos con las empresas y la relación amable que nos une, sería significativa nuestra presencia en los grupos de trabajo que se incluyen dentro del punto 1.1.9, “Fomento de la movilidad sostenible a los polígonos industriales a través de la colaboración entre diferentes agentes” del texto inicial del II Plan de Movilidad Sostenible a fin de poder repercutir, en su caso, de la forma más sencilla y directa lo que para cada actividad empresarial pudiera resultar de interés, redundando ello en beneficio de todos.”

Contestación:

Se acepta. Se incluirá a la Cámara de Comercio de Álava en el apartado de agentes implicados en la medida “1.1.9 Fomento de la movilidad sostenible a los polígonos industriales a través de la colaboración entre diferentes agentes”.

A.14. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO POPULAR ALAVÉS

Presentada por: GRUPO JUNTERO POPULAR ALAVÉS

Fecha: 17/09/2024

Resumen de las alegaciones:

ALEGACIÓN 1

Respecto a los objetivos específicos, exponen que:

“Priorizar el transporte público: el proceso de priorización del transporte público debe acompañarse con el respeto a las necesidades del transporte privado siguiendo una calendarización y un proceso consensuado.”

ALEGACIÓN 2

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Respecto a la propuesta de actualización y mantener todo lo que funciona, se debe elencar una serie de actuaciones para actualizarlo.”

ALEGACIÓN 3

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Respecto a la mejora de los puntos de parada en Vitoria Se considera interesante la posibilidad de homologar una imagen clara y sencilla de interpretar para coordinarse con los diferentes modelos de transporte.”

ALEGACIÓN 4

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“El mobiliario y los elementos de señalización deben ser acordes al urbanismo actual.”

ALEGACIÓN 5

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Los autobuses deben contemplar la mejora continua respecto a su seguridad capacidad y ergonomía del mobiliario.”

ALEGACIÓN 6

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Respecto a la idea de fomentar la realización de aparcamientos disuasorios el compromiso no solamente económico tiene que ser un compromiso calendarizado.”

ALEGACIÓN 7

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Respecto a potenciar y complementar el consorcio de la autoridad de movilidad de Álava prestar atención a las aportaciones de aquellos que no participen en el mismo, pero que tengan la inquietud de participar.”

ALEGACIÓN 8

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Respecto a la línea estratégica número cuatro hablando del desarrollo del PICA no solamente realizar un seguimiento del mismo sino un verdadero compromiso de cumplimiento en su ejecución.”

ALEGACIÓN 9

Respecto a las líneas estratégicas, exponen que:

“Considerar el TAV en el Plan de Movilidad.”

Respuestas:

Con relación a la **alegación 1, ya está recogido en el texto inicial del Plan**. El proceso viene descrito en las medidas “1.1.1 Ampliación, mejora y reordenación del servicio de las líneas regulares de transporte público colectivo interurbanas de Alavabus” y “1.1.2 Reordenación de las líneas de servicio de transporte comarcal del THA” así como en el calendario y presupuesto en la parte III: IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL.

En respuesta a la **alegación 2, ya está recogido en el texto inicial del Plan** dentro de la medida “3.1 Completar la constitución del consorcio de la autoridad de movilidad

de Álava” donde se incluye un observatorio de seguimiento de la movilidad. A continuación, se cita lo descrito en la medida:

“Además, la autoridad de movilidad de Álava podrá configurarse como observatorio de la movilidad, y:

- *Recopilar todos los datos relacionados con la movilidad, gestionando una base de datos y una batería de indicadores, con los datos obtenidos. En concreto, podría hacer el seguimiento de este plan, incluyendo el correspondiente informe en su memoria anual.*
- *Establecer un sistema de información estadístico, actualizado de manera periódica, que sirva para los diferentes territorios y agentes sociales de Álava, con particular atención al transporte público y los modos de movilidad sostenibles.*
- *Propiciar la participación de las distintas administraciones en proyectos nacionales y / o europeos, mediante la búsqueda de convocatorias y la redacción de proyectos.*
- *Supervisar la redacción e implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible de municipios y Cuadrillas.*
- *Supervisar la redacción e implantación de los Planes de Movilidad al Trabajo.*
- *Informar sobre los planes urbanísticos y territoriales.”*

En alusión a la **alegación 3, ya está recogido en el texto inicial del Plan**. En este sentido, la medida “1.1.3 Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público” contempla: “se plantea mejorar la convivencia del sistema de transporte público foral y el conjunto del transporte interurbano con TUVISA, para lo cual la primera medida es señalizar de forma diferenciada unos espacios específicos, separados de TUVISA en un número limitado de paradas urbanas. Estos puntos de parada se situarán próximos, pero de forma que no se interfieran mutuamente en la operación.

Se adaptarán 13 puntos de parada, para los cuales se plantea introducir nuevas marquesinas, paneles informativos y marcas viales.

Por otro lado, como agentes implicados, se considera la coordinación con el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, incluyendo a TUVISA y el Departamento competente en materia de Tráfico y Espacio Público y Barrios.”

Con relación a la **alegación 4, se acepta**. Se completará el redactado de la medida “1.1.6 Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral” para incluir la

necesidad de homogeneizar los criterios de diseño y señalización de las paradas, definiendo una imagen de marca del servicio.

En respuesta a la **alegación 5, ya está recogido en el texto inicial del Plan.**

Concretamente, la medida “1.1.7 Renovación del material móvil” establece que: *“Se plantea que los nuevos pliegos asuman la obligación de que la edad media de la flota no sea superior a 7 años. De esta forma se asiste a una renovación constante del parque móvil. Dadas las características de las líneas, se propone que todas ellas sigan utilizando autobuses de clase III, con todas las plazas sentadas para mejorar el confort y seguridad de los/las ciudadanos/as.”*

Por otro lado, también se considerarán criterios como la introducción de conexión gratuita de 'wifi' en los autobuses, instalación de sistemas de recarga mediante USB para dispositivos electrónicos, mejoras en los mecanismos de pago, pantallas con señalización visual y acústica, avisadores acústico de localización de la puerta de entrada, la instalación de módulos embarcado que aporte al conductor información sobre la calidad de su conducción, y a la empresa informes e indicadores, incorporación anclajes bicicletas para fomentar la intermodalidad, incentivos medioambientales en los Pliegos de las concesiones para que la renovación se produzca con tecnologías más limpias, así como el aumento de la capacidad de los autobuses en algunas de las líneas como consecuencia del incremento de la demanda.

Con relación a la **alegación 6, ya está recogido en el texto inicial del Plan.** En el apartado “1.1 Análisis de costes y plazos de ejecución” de la parte III (IMPACTO ECONÓMICO, SOCIAL Y AMBIENTAL) ya se contempla el calendario y presupuesto de cada medida.

Por otro lado, respecto a la **alegación 7, ya está recogido en el texto inicial del Plan.** En la línea estratégica 3: Potenciación de la Autoridad de Movilidad de Álava, dentro de la medida “3.1 Completar la constitución del Consorcio de la Autoridad de Movilidad de Álava”, se indica como una de las funciones de la Autoridad de Movilidad de Álava, lo siguiente: *“La propuesta de mecanismos de coordinación con aquellos organismos e instituciones que, teniendo competencias en otras materias, puedan desarrollar actuaciones que incidan en el ámbito de los servicios e infraestructuras de transporte.”*

En respuesta a la **alegación 8, no se acepta**. El compromiso en el cumplimiento del PICA es y ha sido total y su desarrollo se ejecuta de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias.

Finalmente, en respuesta a la **alegación 9, ya está recogido en el texto inicial del Plan**. Se contempla la llegada del TAV en el capítulo del diagnóstico en el apartado “4.2.5. En lo que se refiere a propuestas”, en la medida “2.1 Creación de intercambiadores de transporte de viajeros/as” del capítulo de propuestas de actuación plantea la realización de un nuevo intercambiador en la nueva estación, mejorando la accesibilidad desde los distintos modos urbanos e interurbanos, y su conexión con el ferrocarril. Asimismo, en la medida “1.2.1 Redacción de un estudio de viabilidad para el fomento del ferrocarril en el THA” plantea la redacción de un estudio de viabilidad que analice la evolución y potenciación de los servicios ferroviarios de proximidad y del TAV.

A.15. ALEGACIONES GRUPO JUNTERO EH BILDU

Presentada por: GRUPO JUNTERO EH BILDU

Fecha: 17/09/2024.

Resumen y contestaciones a las alegaciones:

Dada la extensión de este documento, se realizan las contestaciones inmediatamente después de cada una de las alegaciones.

Argumentación: “Este Plan tiene una gran importancia estratégica a medio-largo plazo que nos incumbe a todos. Hemos vivido un gran cambio tecnológico-social-económico-demográficos y sociales en la última década y parece que en el segundo cuarto del siglo XXI vamos a vivir una situación similar. Aunque se trata de un fenómeno mundial, en Álava estos cambios tomarán una forma específica, por ello:”

ALEGACIÓN 1

Se propone:

“Antes de finalizar el año 2029 se presentará una revisión del Plan de Movilidad Sostenible de Álava 2025-2034 en la que se reflejarán las mejoras y ajustes que este Plan requiere. La modificación a introducir deberá seguir el mismo procedimiento administrativo que el que ha seguido el presente Plan, incluyendo al menos los siguientes elementos y teniendo en cuenta las conclusiones que de la misma se deriven para su reconversión:

- *Utilización de otros índices distintos al PIB en el análisis de la evolución socioeconómica de Álava (2012-2022).*
- *Se reformulará el estudio y diagnóstico de la Movilidad en el Territorio Histórico de Álava, con el fin de integrar la perspectiva de género. Por ejemplo, es importante conocer el número total de viajes que suponen los trabajos de cuidados para tener una investigación completa e integral.*
- *Se reformulará el estudio y diagnóstico de la Movilidad en el Territorio Histórico de Álava, para recoger los cambios que ha supuesto la transferencia de Cercanías en manos del Gobierno Vasco. El hecho de que para ese año la línea que atraviesa la línea C3 y la central de Álava (la que une Miranda-Alsasua) estén en manos de la gestión del Gobierno, sin querer debería suponer cambios estructurales en la movilidad de Álava. Por ello, va a obligar a reformular la infraestructura y los nuevos*

hábitos y oportunidades que ésta va a generar, ya que no es posible realizar un Plan de Movilidad Sostenible eficaz sin contar con el tren.”

Respuesta:

Con respecto a la revisión del Plan, y sus indicadores, **se acepta parcialmente**. En primer lugar, cabe destacar que, el documento, ya prevé su revisión con carácter quinquenal, con lo que, teniendo en cuenta que su vigencia es entre 2025 y 2030, esta se realizaría en el 2030, y no el 2029. Citado textualmente del documento, en el apartado 2 de la PARTE IV (MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN) ya se apunta lo siguiente: *“en 2030, horizonte intermedio del Plan, se plantea su revisión quinquenal con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos y el impacto de estos. En el caso de que los indicadores de impacto de la distribución modal no alcancen el 25% de lo estimado para el 2034 se realizarán propuestas de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.”*

Con respecto a los indicadores propuestos, se acepta la inclusión de los aspectos cualitativos apuntados en la alegación siempre y cuando se disponga de la información disponible y se tenga acceso a los mismos.

Con relación al análisis de los cambios que se produzcan a raíz de la introducción del servicio ferroviario, se acepta. En la revisión se incorporará un análisis de la evolución de los cambios que ha supuesto la potenciación del tren de cercanías en Álava tras la transferencia de su competencia al Gobierno Vasco. En este sentido, cabe destacar que el actual diagnóstico ya evalúa la funcionalidad y características del servicio ferroviario dentro del apartado “4.2.5 Servicios ferroviarios”. Por otro lado, en el Plan de Acción, se contempla la medida “1.2.1 Redacción de un estudio de viabilidad para el fomento del ferrocarril en el THA”, para la cual ya está previsto un estudio de la situación del tren, y a partir del cual podrán plantearse nuevas medidas.

Seguidamente se argumenta:

“El proceso de macrocefalia y despoblación que vive Álava es muy grave y tiene consecuencias económicas, climáticas y sociales negativas. Son muchas las medidas que la Diputación Foral de Álava ha tomado históricamente para hacer frente a esta situación, pero el problema se ha mantenido si es que no ha empeorado. Las medidas y acciones que plantea este Plan se han realizado, en general, teniendo en cuenta el número potencial de viajeros y viajeras. Es decir, aunque ha puesto la movilidad en el centro, la cohesión territorial no ha sido una línea guía, lo que va a suponer un aumento de las desigualdades existentes.”

Se propone:

ALEGACIÓN 2

“Es necesario un proceso que vaya mucho más allá de los “resultados del proceso participativo abierto a la ciudadanía” que en este momento se está realizando sobre la mesa, además de que no sabemos cuántas personas de esas cuadrillas han tomado parte, por lo que no sabemos qué representatividad puede tener. Por ello, hay que hacer una propuesta que puede entenderse como “medida de equilibrio”:

- *En la revisión planteada en la alegación primera se integrará un análisis en profundidad de las necesidades y deseos existentes en las dos comarcas más despobladas del Territorio de Álava (Añana y Montaña Alavesa). Facilitar y potenciar algunos viajes que se realizan de forma natural en estas comarcas (estudios, compras, ocio, relaciones personales...).”*

Respuesta:

Se acepta parcialmente. En el capítulo 2 de la PARTE IV (MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN) ya se apunta lo siguiente: *En 2030, horizonte intermedio del Plan, se plantea su revisión quinquenal con objeto de evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos y el impacto de estos.* Se indicará que en esta revisión se incorporen también los aspectos apuntados en esta la alegación.

Seguidamente, se argumenta:

*“Objetivos, planes de acción y aportaciones asociadas a estas propuestas, en concreto **“1.1.1. Ampliación, mejora y reordenación del servicio de líneas regulares de transporte público colectivo interurbano de Alavabus”**. El proceso de macrocefalia y despoblación que vive Álava es muy grave y tiene consecuencias económicas, climáticas y sociológicas negativas. Son muchos las medidas que históricamente ha tomado la Diputación para hacer frente a esta situación, el problema se ha mantenido si no ha empeorado. Las medidas y acciones que plantea este Plan se han realizado teniendo en cuenta, en general, el número potencial de viajeros y viajeros. Es decir, aunque ha puesto la movilidad en el centro, la cohesión territorial no ha sido una línea guía, lo que va a suponer un aumento de las desigualdades existentes. Como sabemos, la falta de un servicio adecuado es una de las razones para abandonar el pueblo. Por tanto, más que como gasto, hay que entender las siguientes medidas como una inversión para evitar la despoblación. Por ello, deben plantearse una serie de propuestas que pueden entenderse como **“medidas de equilibrio”**.”*



Se propone:

ALEGACIÓN 3

“Línea 6: Se propone ampliar la oferta para toda la línea, garantizando al menos 6 expediciones entre Vitoria-Gasteiz y Estella, en coordinación con los servicios del eje Pamplona-Logroño.”

ALEGACIÓN 4

“Línea 7: Se propone ampliar la oferta para toda la línea. Además de más expediciones, en verano se mantendrán los horarios y se realizará un cambio en el sentido de la línea. La mitad de las expediciones saldrán de Vitoria-Gasteiz y la siguiente parada será en Bernedo y la otra mitad en Peñacerrada, multiplicando así las posibilidades de dar un servicio rápido a ambas localidades.”

ALEGACIÓN 5

“Línea 13: Se incrementará la frecuencia de los autobuses desde Vitoria-Gasteiz hasta Bóveda. Como muchos autobuses terminan su recorrido en Nanclares, ocurre que el tramo de autobuses hasta Valdegovía llega a ser de 5 horas. Eso se evitará.”

ALEGACIÓN 6

“Líneas 13 y 14: Se estudiarán las posibilidades de unificar los horarios de las líneas 13 y 14, con el objetivo de dar respuesta a las necesidades de los jóvenes de la comarca de Añana que estudian en Murgia. Y es que en estos momentos el tiempo que gastan mientras hacen el cambio de autobús en la estación de Vitoria-Gasteiz es muy grande.”

ALEGACIÓN 7

“Concesión C02, línea 17: Al menos en la nueva concesión se impulsará la parada en Pobes.”

Respuesta:

Respecto a **alegaciones 3 a 7**, **se considerarán en documentos que despliegan el plan**. Estas peticiones serán objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto "1.1.1. Ampliación, mejora y reordenación del servicio de líneas regulares de transporte público colectivo interurbano de Alavabus ". Por un lado, la relación económico-social entre Sakana y Llanada es muy alta y por otro, somos conscientes de que en un futuro próximo habrá un servicio de tren de cercanías que unirá estas localidades. **Se ve positivamente que el viajero tenga interiorizada la posibilidad de realizar la siguiente ruta:**”

ALEGACIÓN 8

Se propone:

“La línea (Vitoria-Gasteiz-Dulantzi-Araya) discurrirá hasta Alsasua.”

Respuesta:

A considerar en documentos que despliegan el plan. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto "1.1.1. Ampliación, mejora y reordenación del servicio de líneas regulares de transporte público colectivo interurbano de Alavabus". **Para evitar solapes entre dos líneas:**”

ALEGACIÓN 9

Se propone:

“La línea Vitoria-Aramaio debería coordinarse con la línea Durango-Vitoria.”

Respuesta:

A considerar en documentos que despliegan el plan. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas a estos objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto “1.1.1. Ampliación, mejora y reordenación del servicio de líneas regulares de transporte público colectivo interurbano de Alavabus”. **Recuperar las competencias que corresponden a Álava para ofrecer un servicio más adecuado.**”*

ALEGACIÓN 10

Se propone:

“Concesión C03, nueva línea Bilbao-Vitoria-Gasteiz: Se anulará el convenio de colaboración suscrito con la Diputación Foral de Bizkaia para la gestión de la nueva línea y la Diputación Foral de Álava asumirá la gestión integral de la línea, manteniendo siempre la colaboración de la Diputación Foral de Bizkaia, ajustándose a la sentencia del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco sobre este histórico asunto.”

Respuesta:

No se acepta. Matizar que, con el nuevo contrato, se ejercerá por parte de la DFA, la competencia y gestión directa de las dos líneas titularidad de la DFA: A-3714 (Bilbao-Vitoria-Gasteiz por autopista) y la A-3720 (Vitoria-Gasteiz – Foronda – Loiu) tal y como viene recogido en el convenio de colaboración entre la Diputación foral de Álava y la Diputación foral de Bizkaia para la gestión cooperativa del servicio unificado de transporte público regular de personas viajeras por carretera A-3700 (Bilbao/Vitoria-Gasteiz) mediante concesión, incorporando la creación y puesta en marcha de una nueva línea A-3720 que conecta Vitoria-Gasteiz con los aeropuertos de Foronda y Loiu.

La fórmula de gestión cooperativa entre las dos administraciones se considera que es la correcta para el interés general del servicio a la ciudadanía, bien a nivel de eficiencia, de planificación del servicio y sostenibilidad económica global.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto “1.1.2. Las correspondientes a la **“Reordenación de los Servicios/Servicios de Transporte Comarcal de la AG”**. En este apartado se plantean adaptaciones en todas las comarcas (en general se trata de poner más paradas),*

excepto en Montaña Alavesa. Esto claramente no se corresponde con las necesidades de esa región.”

ALEGACIÓN 11

“En los servicios existentes en la zona de montaña se realizarán los **incrementos necesarios** que permitan optimizar el recorrido, cubrir las necesidades y aumentar el número de viajeros/as.”

Respuesta:

A considerar en documentos que despliegan el plan. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“1.1.3. Mejora de las zonas clave existentes en Vitoria-Gasteiz y coordinación entre modos de transporte público”**. El paso de autobuses por el casco urbano agrava los problemas de tráfico en toda la ciudad, empeora la velocidad comercial de las líneas de TUVISA y genera emisiones de CO₂ fácilmente evitables con otra política de movilidad. Además, no da utilidad a las grandes inversiones realizadas en Vitoria-Gasteiz en la última década (estación de autobuses, BEI, tranvía...). Sin embargo, siendo conscientes de que en la intermodalidad de Vitoria-Gasteiz todavía hay cosas que hacer y hay que incentivar el no uso del vehículo privado desde los pueblos hasta la capital, conviene hacer una propuesta intermedia.”

Se propone:

ALEGACIÓN 12

“Se debe promover un acuerdo en torno a las **estaciones intermedias que la flota de AlavaBus realiza en Vitoria-Gasteiz** dentro de la Autoridad de Movilidad de Álava, con el fin de clarificar la necesidad provisional y la ubicación de las mismas, con el fin último de que todos los/las usuarios/as que lleguen a Vitoria-Gasteiz desde la estación de autobuses y se dirijan a otros puntos de Vitoria-Gasteiz, lo hagan. Este acuerdo debe ser coherente con las políticas de movilidad diseñadas por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y no puede perjudicar el funcionamiento del transporte público de Vitoria-Gasteiz. Una vez alcanzado ese acuerdo, sus consecuencias operativas. También deberán

reflejarse en el comportamiento de otros operadores de transporte público que operan en Vitoria-Gasteiz.”

ALEGACIÓN 13

“Provisionalmente se mantendrá la estación intermedia de los Juzgados, desaparecida la de Bastiturri. Con ello se realizará una nueva parada en el sur de la ciudad que permita la “intermodalidad” o un estudio de necesidades en polígonos industriales.”

ALEGACIÓN 14

“Una vez creada la Autoridad de Movilidad de Álava, también se facilitará y fomentará la intermodalidad mediante medidas operativas y tarifarias.”

Respuesta:

Con relación a las alegaciones 12 y 14, **se aceptan parcialmente**: En la medida “1.1.3 Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público” se incorpora el siguiente texto en el apartado de calendario de implantación:

“Dentro de la AMA se promoverá una evaluación periódica de la disposición de estas paradas intermedias y su contribución al correcto desarrollo de las políticas de movilidad diseñadas tanto por el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz como por la Diputación Foral de Álava, y la funcionalidad de los distintos modos de transporte público que operan en la ciudad. La disposición de estas paradas intermedias deberá contribuir a facilitar y fomentar la intermodalidad mediante medidas operativas y tarifarias.”

Respecto a la alusión que se realiza acerca de la Autoridad de Movilidad de Álava, ya se recoge en el texto inicial del Plan las funciones de la Autoridad de Movilidad de Álava, como:

a) Planificación de servicios e infraestructuras del transporte:

b) Coadyuvar a la planificación de los servicios de transporte de viajeros/as de Álava y al establecimiento de programas de explotación coordinada de los mismos.

- *El establecimiento de un observatorio de evolución del mercado global del transporte en Álava con atención especial al seguimiento de la evolución del transporte privado.*
- *La proposición de actuaciones de disuasión del uso del transporte privado.*
- *Coadyuvar a la planificación de las infraestructuras del transporte de Álava.*
- *La propuesta de mecanismos de coordinación con aquellos organismos e instituciones que, teniendo competencias en otras materias, puedan desarrollar actuaciones que incidan en el ámbito de los servicios e infraestructuras de transporte.*

c) Ordenación de las tarifas:

- *Impulsar la definición del sistema integrado de tarifas, incluido el título único,*
- *Así como su implantación y desarrollo.*
- *La coordinación del ejercicio de las potestades sobre tarifas propias de las administraciones titulares del servicio de transporte de Álava.”*

Respecto a la **alegación 13**, **no se acepta**. Matizar que la supresión de las paradas en Vitoria-Gasteiz del servicio interurbano penalizaría a los/las usuario/as del servicio. Debe indicarse que uno de los criterios del Plan es que ningún ciudadano/a de Álava tenga que realizar más de dos transbordos para llegar a equipamientos básicos como el Hospital, la Universidad o grandes centros de transporte como la estación de tren.

En concreto, en el apartado 1.1.3 se indica lo siguiente: “Todos estos puntos (las paradas interurbanas situadas en Vitoria- Gasteiz) poseen elevada accesibilidad peatonal a centros atractores y con conexión con más de una línea de transporte público urbano. De esta manera, se ha de potenciar que desempeñe un papel equivalente al de una red de cercanías.

Añadir que, además, para la mejora de la convivencia del transporte interurbano y TUVISA, ya se recoge en el texto inicial del Plan la medida “1.1.3 Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público”, en la cual estarán implicados tanto TUVISA como el Departamento competente en materia de Tráfico y Espacio Público y Barrios. Entre las actuaciones se contempla: “*señalizar de forma diferenciada unos espacios específicos, separados de TUVISA en un número limitado de paradas urbanas. Estos puntos de parada se situarán próximos, pero de forma que no se interfieran mutuamente en la operación.*”

También se plantea, en coordinación con el Ayto. de Vitoria-Gasteiz, mejorar la prioridad para todo el transporte colectivo, mediante la utilización de carriles reservados y preferencia semafórica.”

Con respecto a la mejora de conectividad a los polígonos, dentro del ámbito de competencia de la DFA, en el texto inicial del Plan ya se recogen las medidas “1.1.9 Fomento de la movilidad sostenible a los polígonos industriales a través de la colaboración entre diferentes agentes (administración, entidades urbanísticas, empresas)”, así como la “1.1.10 Mejora de la accesibilidad a los espacios industriales con las líneas interurbanas de Alavabus”, las cuales prevén actuaciones, tales como la puesta en marcha de transportes colectivos propios (DRIs), ayudas para la elaboración de Planes de Movilidad por parte de las propias empresas, así como nuevas paradas y modificaciones de recorridos para atender mejor a los polígonos.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“1.1.5. Mejoras en el servicio de transporte comarcal ”:**”*

ALEGACIÓN 15

“Se plantea la colocación de información en las paradas para “mejorar la información al usuario/a”. Además, sería interesante enviar información escrita a todos los hogares, ya que suele ser un método muy adecuado para informarse en los pueblos.”

Respuesta:

Se acepta. En la medida “1.1.5. Mejoras en el servicio de Transporte Comarcal” se incluirá la necesidad de realizar campañas de información domiciliaria (buzoneos). Se hace constar que este tipo de medidas ya se han ido realizando desde julio de 2019 con la implantación del nuevo servicio de Transporte Comarcal, con la puesta en marcha de los diferentes lotes que componen dicho servicio.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“1.1.6. La mejora de las instalaciones de las estaciones.** Es totalmente insuficiente el planteamiento que se hace en el documento, ya que resulta difícil pensar que el denominado “sistema de información” cuente con las instalaciones necesarias para ofrecer la calidad del servicio de transporte público óptimo, teniendo en cuenta la meteorología de Álava y los horarios de las líneas. En este momento hay mucho que*

mejorar, en muchos lugares la seguridad no está garantizada, en momentos de lluvia/nieve/sol no hay dónde protegerse....”

Se propone:

ALEGACIÓN 16

“Se duplicará el número de nuevas marquesinas, con un total de 32. Siempre garantizando una distribución equilibrada en todas las comarcas y priorizando aquellas que presentan graves problemas de seguridad (Arroiabe, Oreitia,...).”

ALEGACIÓN 17

“En la revisión planteada en la alegación primera, se tratará en profundidad el tema de las marquesinas y se solicitará a Mobilitylab la presentación de un estudio en el que se actualice el trabajo realizado en legislaturas anteriores y se elabore con diferentes pueblos. Se trata de una propuesta multiobjetivo en la que, por un lado, se garantice la seguridad y la protección frente a los efectos climáticos en un alto porcentaje de las 254 estaciones y, por otro, se estudiarán las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para exigir la parada de los autobuses.”

ALEGACIÓN 18

“Los paneles dinámicos se colocarán en todas las comarcas, también en Montaña Alavesa.”

Respuesta:

Con relación a las alegaciones 16, 17 y 18, **se aceptan parcialmente**. En este sentido, se modificará en la medida “1.1.6 Mejora de las instalaciones de las paradas de autobús foral”, y concretamente en el apartado “Nuevas marquesinas”, el redactado, indicando que las 16 paradas propuestas se consideran las más prioritarias por razones de demanda, pero también se abre la posibilidad de adecuar otras paradas en función de las necesidades que se vayan detectando, y previo estudio de viabilidad y disponibilidad presupuestaria. Esto será aplicable también respecto a las nuevas localizaciones contempladas para los paneles dinámicos.

Por otro lado, ya se prevé la instalación de un panel dinámico en Santa Cruz de Campezo/Santikurutze Kanpezu, tal y como ya recogía la ilustración 222. En la enumeración de las localidades se ha omitido accidentalmente este nombre. Por tanto, se cambiará el redactado para subsanar este error.

Finalmente, la revisión quinquenal a realizar en 2030 evaluará en qué medida se ha progresado en las diferentes actuaciones contempladas en el plan, y por ello, en la mejora de las infraestructuras en las paradas dentro del THA, que están inventariadas.

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto “1.1.7. Las correspondientes a “Renovación de material móvil”. El planteamiento en la electrificación de los autobuses puede ser más audaz, incluso más si creemos en el propósito de conseguir la neutralidad de las emisiones de CO2 en Álava para el año 2050. Por tanto:”

Se propone:

ALEGACIÓN 19

“En la revisión planteada en la alegación primera, a sabiendas de que las innovaciones tecnológicas nos situarán en un escenario diferente, se determinará el porcentaje eléctrico del total de la flota.

ALEGACIÓN 20

Mientras tanto, con este plan se buscará que al menos el 25% del total de la flota foral sean vehículos híbridos o de GNL/GNC.

ALEGACIÓN 21

Por último, en la renovación de la flota se tendrán en cuenta los/las usuarios/as habituales existentes en cada línea y se promoverá, en la medida de lo posible, la conducción de autobuses de menor tamaño en aquellos que no se complete su ocupación totalmente, reduciendo así las emisiones de CO₂.”

Respuesta:

En relación con la **alegación 19** sobre la introducción del indicador del porcentaje de flota con tecnologías limpias, **se acepta parcialmente**. En el capítulo 2 de la PARTE IV (MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN) ya se apunta lo siguiente: *En 2030, horizonte intermedio del Plan, se plantea su revisión quinquenal con objeto de*

evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos y el impacto de estos. Se indicará que en esta revisión se contemplarán los aspectos apuntados en la alegación de cara a determinar posibles porcentajes en base a evolución mercado, etc.

En cuanto al porcentaje, es decir la **alegación 20, no se acepta**. En el texto inicial del plan ya se plantea incorporar en la flota vehículos híbridos o de GNL/GNC en el entorno de un 20% de la flota total.

Respecto a la **alegación 21, propuestas para la flota de autobuses, se considerarán en documentos que despliegan el Plan**. Estas peticiones serán objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajera por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

No obstante, respecto a la propuesta de *tener en cuenta las personas usuarias habituales existentes en cada línea de cara a promover, en la medida de lo posible, la conducción de autobuses de menor tamaño en aquellos servicios que no se complete la ocupación totalmente, reduciendo así las emisiones de CO₂*, debemos matizar que hasta el momento se ha ido ajustando y determinando la capacidad de los vehículos en base a la demanda y criterios de sostenibilidad. Queda demostrado a través de la diferencia en la tipología de ocupación de vehículos en las concesiones del servicio de transporte foral de Alavabus, donde contamos con vehículos desde las 24 plazas hasta las 63 plazas. Y como no, será un criterio a seguir aplicando de cara a los nuevos contratos.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“1.1.7. Las correspondientes a “Renovación de material móvil”**. En el documento original, en relación al anclaje de bicicletas para fomentar la intermodalidad, dice que “se estudiará” la posibilidad de anclar bicicletas en los autobuses. En vez de estudiarlo, hay que establecer unos mínimos para promover realmente la intermodalidad. De hecho, llevar la bicicleta al destino aumenta mucho la accesibilidad y, por tanto, la capacidad de atraer viajeros/as:”*

Se propone:

ALEGACIÓN 22

“Por tanto, se exigirá a las empresas concesionarias la implantación de un modo de transporte de bicicletas al menos al 50% de la flota, siendo además gratuita la

posibilidad de transporte de la bicicleta en todos los autobuses en todos los viajes.”

Respuesta:

A considerar en documentos que despliegan el plan. Esta petición será objeto de análisis para la aprobación del Anteproyecto correspondiente a cada nuevo Servicio de Transporte Público Interurbano regular de uso general de personas viajeras por carretera en el Territorio Histórico de Álava.

Cabe destacar que, a modo de ejemplo, la concesión C-03 Bilbao/Pamplona, en los pliegos de prescripciones técnicas, y con relación a especificaciones técnicas obligatorias de los vehículos, establecía la obligatoriedad de disponer de al menos dos anclajes para bicicletas. Es decir, todos los vehículos que prestan servicio en esta concesión cuentan con anclajes para bicicletas y en esta concesión, como en el resto de concesiones de Alavabus, se puede transportar la bicicleta de manera gratuita.

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto 1.1.8. Las correspondientes a “Actualización e integración tarifaria”. Existen una serie de medidas a impulsar, de manera que el segundo objetivo concreto de este plan, “promover un sistema de transporte innovador, avanzado y gestionado con criterios de inclusión de costes”, se cumpla de forma mucho más integral:”

Se propone:

ALEGACIÓN 23

“Las administraciones alavesas elaborarán la lan para la obtención de un sistema tarifario único a nivel de la CAPV, basado en la filosofía del sistema “Mugi”.

ALEGACIÓN 24

“Se garantizará la gratuidad del transporte público a los niños de 0-12 años.”

ALEGACIÓN 25

“En el tramo de edad considerado joven según la Ley de Juventud se establecerán tarifas reducidas, con un cálculo en función de la edad y los ingresos. En el que cuanto más jóvenes y con menores ingresos, el precio será más reducido.”

ALEGACIÓN 26

“En el caso de las personas jubiladas se establecerán tarifas reducidas, con un cálculo por edad e ingresos. En el que, cuanto menos ingresos haya, más reducida será la tarifa.”

ALEGACIÓN 27

“Se garantizará la gratuidad de los acompañantes de las personas con diversidad funcional.”

Respuesta:

Con relación a las **alegaciones 23 y 25**, **se aceptan parcialmente**.

Respecto al sistema tarifario único a nivel de la CAPV, basado en la filosofía del sistema "Mugi", no es objeto de este Plan. No obstante, tal y como se recoge en el apartado "1.1.8. Integración tarifaria" desde el 1 de enero de 2024 la DFA materializó la implantación del sistema de descuento progresivo a través de la tarjeta BAT. Un modelo basado en la filosofía del sistema MUGI. Asimismo, es compromiso del departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias de la DFA seguir desarrollando nuevas políticas tarifarias para perfiles concretos y más vulnerables con el objetivo de seguir impulsado y fomentando el uso del transporte público foral.

Por tanto, se incorpora el siguiente texto en la medida "1.1.8. Integración tarifaria":

“La Diputación Foral de Álava impulsará, como sistema común para la integración tarifaria, el modelo de descuento progresivo por uso frecuente instaurado para el transporte público foral en 2024. Junto con ello, en el marco del desarrollo de la integración tarifaria y en el seno de la Autoridad de Movilidad de Álava, la Diputación Foral de Álava trabajará en el impulso de políticas tarifarias para perfiles específicos (jóvenes, colectivos vulnerables, etc.) que ofrezcan mayores descuentos.”

Respecto al establecimiento de la gratuidad a menores de 12 años, es decir, **la alegación 24**, **no se acepta**, ya que la determinación de políticas tarifarias concretas no forma parte de los objetivos de este plan estratégico.

Por último, respecto a las **alegaciones 26 y 27**, **no se aceptan**. En cuanto a la gratuidad de los acompañantes de las personas con diversidad funcional y respecto a tarifas especiales para personas jubiladas, matizar que, en el transporte foral ya se aplica la gratuidad para las personas acompañantes de viajeros/as con discapacidad visual o con movilidad reducida, o con discapacidad psíquica, sensorial o intelectual, que requieran de asistencia personal para sus desplazamientos y descuentos especiales a través de

la tarjeta personalizada BAT BEREZI para personas mayores de 65 años respectivamente. Viene recogido en el Bloque de la Evaluación del I Plan Director del Transporte del THA en el apartado "9.1 Propuesta tarifaria y tecnológica del I Plan", en el Bloque de Análisis y Diagnóstico de la Movilidad en el THA en el apartado "4.2.3. Análisis económico del servicio del transporte foral" y en la medida mencionada anteriormente "1.1.8. Integración tarifaria".

Seguidamente, se argumenta:

*"Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **"1.3.1. Modos de transporte más sostenibles en los desplazamientos interurbanos promoción del uso"**. En cuanto a los carriles bici, este Plan se limita a hacer referencia a las intervenciones que figuran en el Plan de vías ciclistas y verdes de Álava, que, aunque en general están bien, apenas refuerza la realización de carriles bici en el resto de la llanura que no es Vitoria-Gasteiz. Además, hay que señalar que los caminos que se proponen no son los que podríamos entender como "caminos vertebradores", es decir, no son itinerarios totalmente rectos, sino que aprovechan en ocasiones caminos parcelarios y similares, en lugar de ir paralelos a las carreteras principales. Esto perjudica la legibilidad de los recorridos, dejándolos en un segundo plano respecto a las carreteras. Por otro lado, es innegable que este plan concebía básicamente la bicicleta como un transporte de ocio, quedando al margen la consideración de la bicicleta como un vehículo interurbano en el día a día. Por lo tanto, si queremos avanzar en la descarbonización, debemos ser valientes, más aun sabiendo que las bicicletas eléctricas están ganando cada vez más peso."*

Se propone:

ALEGACIÓN 28

"Se desarrollarán vías seguras para la bicicleta. Para empezar, se apostará por mejorar los accesos a la capital para facilitar el tráfico ciclista en los pueblos de alrededor."

ALEGACIÓN 29

"Se solicitará al Mobility Lab la presentación en el plazo de un año de un estudio que analice la viabilidad y potencialidad de un sistema foral de préstamo de bicicletas/bicicletas eléctricas."

ALEGACIÓN 30

"En la revisión planteada en la primera alegación, se dará a los carriles bici una importancia similar a la que se da a las carreteras (luminosidad, prioridad), con



la bicicleta como vehículo para la cotidianeidad. Por lo tanto, esta revisión irá acompañada de un plan que incluya la infraestructura necesaria para el uso y desarrollo cotidiano de la bicicleta.”

Aclaran: Dentro del citado plan, a sabiendas de que en un territorio como el nuestro puede resultar excesivo crear vías totalmente segregadas en la balanza inversión/beneficio, se pueden buscar otro tipo de soluciones. Por lo tanto, la movilidad ciclista a nivel comarcal todavía tiene mucho que mejorar:

ALEGACIÓN 31

“En el citado Plan para dar importancia a los carriles bici mencionados, se valorará posibilitar itinerarios compartidos entre automóviles y bicicletas (denominados Chaucidou) o el desarrollo de carriles bici junto a las principales carreteras del Territorio.”

Respuesta:

Las **alegaciones 28,29,30 y 31, no se aceptan**. La Estrategia de la Bicicleta de Álava es un documento muy ambicioso que vertebra todo el territorio, y en el cual se contemplan dos tipos de redes. Una de estas, la red Foral de Vías Ciclistas de Álava, que está vinculada a la movilidad cotidiana obligada, y a la cual se le aplica la Norma Foral 4/2010, de 8 de marzo, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Álava.

Dicho documento recoge 11 itinerarios enfocados en la movilidad cotidiana, entre los que destacan las vías Durana-Arroiabe (VC1), Vitoria-Gasteiz – Parque Tecnológico (VC2), Urbina – Legutio (VC3), Vitoria-Gasteiz – Etxabarri-Ibiña (VC4), Vitoria-Gasteiz – Nanclares de la Oca (VC5), Alegría-Dulantzi – Elburgo (VC6), Amurrio – Polígono Industrial Murga (VC7), Ribabellosa – Miranda de Ebro (VC8), Labastida – Haro (VC9), Laguardia – Elciego (VC10) y Oion – Logroño (VC11).

Por otra parte, están las vías verdes también, que funcionan como una red mixta.

En cualquier caso, es cuando se revise este documento, a la mitad de su período de vigencia, cuando procedería en todo caso analizar la viabilidad de varias de las cuestiones planteadas.

Seguidamente, se argumenta:

*Argumentación: “Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **2.1. Los correspondientes a “Creación de intercambiadores para el transporte de viajeros/as”**. La instalación de dos*

infraestructuras de este tipo en Vitoria-Gasteiz, y además tan próximas una a la otra (una a la altura de los juzgados y otra en la universidad), no tiene grandes muestras. Ni mucho menos, cuando se dice que en un futuro próximo la que habrá otro en la estación. A todo esto, habría que añadir que la DFA no puede decidir dónde se va a colocar un intercambiador por encima de Vitoria. Por si todo esto fuera poco, no considera las grandes inversiones realizadas en Vitoria-Gasteiz en la última década (paradas de autobuses, BEI, tranvía...) y parece apostar por no darles utilidad. Por tanto:"

Se propone:

ALEGACIÓN 32

"La Diputación Foral de Álava no determinará la ubicación del punto de intercambio en Vitoria-Gasteiz. Eso sí, se promoverá un acuerdo en el seno de la Autoridad de Movilidad de Álava para clarificar la ubicación de los intercambiadores en Vitoria-Gasteiz, que se integrará en el Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz."

Respuesta:

Ya está recogido en el texto inicial del Plan. En la medida "1.1.3 Mejora de los puntos de parada situados en Vitoria-Gasteiz, y coordinación entre los diferentes modos de transporte público", se plantea mejorar la convivencia del sistema de transporte público foral y el conjunto del transporte interurbano con TUVISA, para lo cual la primera medida es señalar de forma diferenciada unos espacios específicos, separados de TUVISA en un número limitado de paradas urbanas. Estos puntos de parada se situarán próximos, pero de forma que no se interfieran mutuamente en la operación. También se plantea, en coordinación con el Ayto. de Vitoria-Gasteiz, mejorar la prioridad para todo el transporte colectivo, mediante la utilización de carriles reservados y preferencia semafórica. Y para llevar a cabo lo anteriormente comentado, se propone expresamente la creación de un grupo de trabajo técnico interinstitucional.

Por otro lado, la medida "2.1 Creación de intercambiadores de transporte de viajeros/as" involucra tanto a la Diputación Foral de Álava (Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias, Departamento de Sostenibilidad, Agricultura y Medio Natural, Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio y Departamento de Desarrollo Económico e Innovación), así como a los Integrantes de la AMA, (entre ellos el de Vitoria-Gasteiz), Ayuntamientos y a las empresas concesionarias. En este sentido,

se estudiarán en detalle las diferentes propuestas con el objetivo de que las actuaciones beneficien al mayor porcentaje de la ciudadanía posible.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“2.1. Los correspondientes a “Creación de intercambiadores para el transporte de viajeros/as”**. El proceso de macrocefalia y despoblación que vive Álava es muy grave y tiene consecuencias económicas, climáticas y sociales negativas. Son muchas las medidas que la Diputación Foral de Álava ha tomado históricamente para hacer frente a esta situación, pero el problema se ha mantenido si no ha empeorado. Las medidas y acciones que plantea este Plan se han realizado teniendo en cuenta, en general, el número potencial de viajeros y viajeras. Es decir, aunque ha puesto la movilidad en el centro, la cohesión territorial no ha sido una línea guía, lo que va a suponer un aumento de las desigualdades existentes. Por ello, se realizan una serie de propuestas que pueden ser entendidas como “medidas de equilibrio”:*

Se propone:

ALEGACIÓN 33

“En todas las comarcas alavesas habrá al menos un intercambiador. Por lo tanto, además de los que figuran en el plan, en los casos de Añana y Montaña Alavesa habrá al menos un intercambiador en alguna de las localidades de estas comarcas. Sobre este tema, se estudiará la posibilidad de instalarlo también en Treviño.”

ALEGACIÓN 34

“Dado que hacerlo de manera anual ocasionará grandes diferencias entre las distintas localidades (entre las primeras y las últimas transcurrirá un plazo de 10 años), se harán, al menos, dos al año.”

Respuesta:

Las alegaciones 33 y 34, se aceptan parcialmente. Se incorporará en la medida “2.1. Creación de intercambiadores para el transporte de viajeros/as” a Santa Cruz de Campezo e Iruña de Oca entre las principales cabeceras comarcales donde incorporar intercambiadores de transporte de viajeros/as.

Respecto a la planificación se considera adecuada la reflejada en el texto inicial del documento del Plan en vista de la coordinación que supone entre los diferentes agentes cara a su materialización en tiempos. Aun así, la Diputación Foral de Álava trabajará con los agentes involucrados para acelerar en la medida posible el despliegue de los intercambiadores.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“2.1. Los correspondientes a “Creación de intercambiadores para el transporte de viajeros/as”**. Siendo conscientes del papel que la bicicleta puede jugar en la movilidad diaria, y siendo innegables los beneficios sociales y medioambientales de la promoción de este tipo de vehículos, hay que darle un impulso diferenciado. Para ello:”*

Se propone:

ALEGACIÓN 35

“No se crearán intercambiadores completos, pero sí aparcamientos seguros para bicicletas en las cabeceras de las Cuadrillas en las que exista población dispersa.”

Respuesta:

Se acepta. Se incorporará en la medida “2.1. Creación de intercambiadores para el transporte de viajeros/as” la propuesta de incorporar aparcamientos seguros para bicicletas en las cabeceras de las Cuadrillas en las que exista población dispersa.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas a Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto a **“4.1 Fomento de la elaboración y aplicación del PGRI en las Cuadrillas y Municipios”**. Con la distribución propuesta en el documento todas las Cuadrillas y el Ayuntamiento de Llodio dispondrán entre sí de 100.000 € a repartir y que sólo Amurrio o Salvatierra tendrán 100.000 € para ellos. Para hacer frente a la desigualdad que ello va a generar:”*

Se propone:

ALEGACIÓN 36

“Se extraerá un reparto justo y líneas de ayuda basadas en la igualdad de oportunidades.”

Respuesta:

Se acepta: En la medida "4.1 Fomento de la elaboración y aplicación del PGRI en las Cuadrillas y Municipios" se recoge el planteamiento de un total de 100.000 €/año a repartir entre todos los municipios. Se añadirá que el reparto se realizará de forma equitativa.

Seguidamente, se argumenta:

"Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto "4.2. Promoción de la elaboración de planes de transporte ocupacional en grandes centros generadores de empleo ". Más allá de los PTTs que se van a elaborar en cada centro de trabajo, sería interesante realizar este tipo de planes por polígonos o entornos industriales, o al menos llevar a cabo un plan de convergencia. Al mismo tiempo, es positivo que la AMA asuma la responsabilidad de realizar un cierto seguimiento de estos planes, pero se pueden introducir mejoras a la hora de realizar diferentes balances, ya que en la actualidad no existe ningún tipo de control:"

Se propone:

ALEGACIÓN 37

"Será función de la AMA elaborar planes por polígonos con los diferentes PTT existentes. Para ello contará con la colaboración de los representantes de los/las trabajadores/as."

ALEGACIÓN 38

"En Vitoria-Gasteiz se apostará por llevar el tranvía hasta Jundiz de parte de la Diputación Foral de Álava."

ALEGACIÓN 39

"En lugar de figurar el número de PTT realizados como mecanismo de seguimiento, se valorará el cambio de movilidad que han supuesto."

Respuesta:

Con relación a la **alegación 37, no se acepta**. La AMA se considera que no debe elaborar los planes, sino llevar a cabo en todo caso la supervisión, el seguimiento y análisis de los mismos. Son los propios parques y empresas los conocedores de las necesidades de movilidad de su personal laboral y otros agentes que se desplazan de

forma cotidiana a sus instalaciones, por lo que se considera que esta función debe ser desarrollada por estos, con la finalidad de que puedan proponer medidas ajustadas a sus necesidades. No obstante, cabe recordar que el texto inicial del Plan ya plantea medidas encaminadas a favorecer los desplazamientos sostenibles a los parques empresariales, como las “1.1.9 Fomento de la movilidad sostenible a los polígonos industriales a través de la colaboración entre diferentes agentes (administración, entidades urbanísticas, empresas)”, la “1.1.10 Mejora de la accesibilidad a los espacios industriales con las líneas interurbanas de Alavabus”, o la “1.3.1 Incentivar el desarrollo y mantenimiento de la red ciclable interurbana”.

En cuanto a la **alegación 38, no se acepta**, dado que no es competencia directa de la Diputación Foral de Álava.

Y por último, respecto a los *indicadores de distribución modal específicos para los PTT*, es decir la **alegación 39, no se acepta**. Ya se dispone de otros indicadores de seguimiento que valoran el cambio modal tal y como se especifica en el apartado e) Mecanismos de seguimiento de la medida 4.2

Seguidamente, se argumenta:

“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto “4.5. Promoción del uso del coche compartido”. Lo planteado en el documento es una buena medida, pero puede haber una cierta empresa/institución que pueda llevar la idea de vehículo compartido a otro nivel de cotidianidad. El Car Sharing normalmente se da al juntar a diferentes personas para ahorrar dinero, pero no reduce mucho la propiedad de coche y es visto a menudo como una medida provisional. Si hubiera un servicio masivo de coches de alquiler, mucha gente, que pocas veces necesita el automóvil, podría verlo como una alternativa interesante. Por otro lado, en los municipios pequeños es muy habitual tener más de un automóvil en cada casa, pero quizá si hubiera unos pocos coches municipales (digamos de 1 cada 50 habitantes) la gente podría utilizar coches municipales en vez de tener coche propio, reduciendo el número total de coches y dándoles un uso más intenso. Así que estamos en el momento de hacer propuestas innovadoras:”

Se propone:

ALEGACIÓN 40

“Instar a Mobility-Lab a desarrollar lo siguiente: analizar las posibilidades de la idea de alquilar un coche en fechas puntuales de forma rápida y sin muchos

trámites, diseñar el proceso y poner en marcha un proyecto piloto, siempre con la colaboración de las entidades locales.”

Respuesta:

Se acepta parcialmente. En la medida “4.5. Fomentar el uso del coche compartido” ya se indica lo siguiente:

“Se propone que las Cuadrillas y Entidades locales destinen una partida presupuestaria para implantar el funcionamiento de determinadas aplicaciones de ámbito local existentes en el mercado, como para la difusión de su uso entre las posibles personas usuarias.

Esto requerirá un análisis concreto de las aplicaciones ya existentes (como, por ejemplo, Karos o Kudea Go), para comprobar su viabilidad y ventajas para los/las usuarios/as y utilizar esta forma de transporte como un elemento que permita dotar de mayor capilaridad al transporte público, en ámbitos que no justifican inversiones de otro tipo.

Se fomentará que los planes de transporte al trabajo incorporen como una de sus medidas principales la difusión y promoción de estas aplicaciones que fomentan el coche compartido (subvenciones, reserva de plazas en los aparcamientos de empresa, etc.)”.

Dentro de los agentes implicados se encuentran la diputación foral de Álava (Departamento de Movilidad Sostenible e Infraestructuras Viarias y el Departamento de Equilibrio Territorial y Ordenación del Territorio), cuadrillas del THA, ayuntamientos, desarrolladores tecnológicos y empresas de más de 100 personas trabajadoras por turno. En este caso se acepta e incorporará al Mobility Lab entre dichos agentes también.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **4.6. Los correspondientes a “Fomento de la movilidad eléctrica”**. Se menciona que se pretende conseguir una electrificación en el 80% de los vehículos de la DFA y de los ayuntamientos para el año 2030, pero no es la única administración con vehículos. Teniendo en cuenta que salvo Vitoria-Gasteiz, el resto de los ayuntamientos cuentan con parques de vehículos muy reducidos, la siguiente medida no supondrá un coste económico importante y, en cambio, puede suponer un impulso importante en el cumplimiento de dicho objetivo.”*



Se propone:

ALEGACIÓN 41

“Se abrirá una línea de subvenciones a entidades locales de menos de 50.000 habitantes para que electrifiquen los vehículos que poseen.”

Respuesta:

No se acepta. Otras administraciones ya subvencionan la adquisición de vehículos eléctricos. En cualquier caso, se trata de una actuación más propia de un plan medioambiental.

Seguidamente, se argumenta:

*“Aportaciones asociadas al apartado Objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“4.8. La promoción de procesos de vías escolares seguras”**. En el documento se menciona que el proceso se impulsará en centros ubicados fuera de Vitoria-Gasteiz, anima a los pueblos/centros a utilizar simultáneamente los soportes de la policía municipal. Siendo conscientes de que en la mayoría de los pueblos no hay policías locales habría que proponer dejar en abierto el siguiente acuerdo:”*

Se propone:

ALEGACIÓN 42

“Un Colegio/pueblo podrá trabajar este proyecto en los términos que determine y con la ayuda que considere adecuada desde un punto de vista pedagógico. Siempre basándose en la filosofía del educador popular.”

Respuesta:

Se acepta. Se incluirá el redactado en la medida “4.8. Fomentar los procesos de caminos escolares seguros”.

Seguidamente, se argumenta.

*“Aportaciones asociadas a los objetivos, planes de acción y propuestas, en concreto **“5.1. Los correspondientes al “Desarrollo del Plan Integral/a de Carreteras de Álava”**. En la N-124 se plantea la construcción de dos nuevos tramos (Zambrana, Gatzaga y Gatzaga-Briñas). Teniendo en cuenta que la competencia A-68 será de la Diputación Foral de Álava a partir de 2026 y que basta con liberalizar el tramo Zambrana-Haro para aquellos que quieran circular por una autopista, se plantea lo siguiente:”*

Se propone:



ALEGACIÓN 43

“Eliminar el planteamiento del documento en relación con la N-124.”

Respuesta:

No se acepta. No procede puesto que en todo caso sería en el proceso de revisión del PICA cuando debiera realizarse este planteamiento. Estos dos tramos, además, no sólo están recogidos en el PICA, sino también en el Plan General de Carreteras de Euskadi.

Finalmente realizan una última aportación:

Otros:

“Se revisarán los nombres no oficiales y/o antiguos utilizados en el documento y se modificará cuando sea necesario. Por ejemplo, en toponimia los nombres en euskera, la cuadrilla de Laguardia o los cambios en los departamentos dentro de la organización de la DFA.”

Respuesta:

Se revisará que la toponimia y nombres oficiales aparezcan tal cual sea su denominación oficial en la actualidad.