

**"ESTUDIO INFORMATIVO DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA-GASTEIZ", E
INICIO DEL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA DE ADMINISTRACIONES, Y A
SU ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

EXTRACTO DE ALEGACIÓN TÉCNICA

- 1.- Se está tramitando **sin información, participación (durante el mes de agosto)**.
- 2.- No tiene relación ni se recoge en el **Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT)** ni las previsiones del **Plan Territorial Sectorial de la red Ferroviaria en la CAPV (PTP)**, y **Plan Territorial Parcial Álava Central (PTP)**.
- 3.- Sobre las consultas del **planeamiento**: de dos municipios afectados, se ha formulado sólo a Vitoria Gasteiz, y no consulta a Arratzua-Ubarrundia.
- 4.- En el Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz (EsIA) no aporta datos de la realidad del entorno y los antecedentes son imprecisos. Destacamos su baja calidad e imposibilidad de evaluar sus impactos. Por poner un ejemplo, factores como la **salud humana** no han sido identificados como factores ambientales (hay obligación legal).
En los pueblos no se realiza un **diagnóstico de los caminos y ríos, la tierra fértil, bienes comunales y roturos**, ni sus afecciones y ni sobre el "salto de carnero" (nudo este de Arkaute, siendo un cruce de vías con giros en altura mediante viaductos cruzados) o conexión con Pamplona.
En Salburua no se identifica, la afección real al **humedal**, a las viviendas y garajes más próximos, la denominada **playa de trenes, futuro intercambiador**, ni el centro docente **Errekabarri**.
En el barrio de Zabalgana, no se analizan las **viviendas más próximas, ni el tercer hilo**, y como exponemos no se evalúan sus efectos.
Además, en la trama urbana el **tráfico de mercancías peligrosas** (explosivas, gases, inflamables, tóxicas, radioactivas, o corrosivas) debe exponer y disponer de medidas de seguridad y posibles afecciones o impactos en los residentes a corta distancia en zonas sensibles.
- 5.- El **impacto del "salto del carnero"**, es decir, intercambio de sentidos y direcciones se considera impropio, en vez de realizarse en una zona con menor impacto.
- 6.- No se informa de **afecciones de los pueblos y sus actuales caminos**, ni sobre la conexión futura con Pamplona, ni sobre la propuesta de alta tensión (obligación legal expresa) ni la inundabilidad de la zona.
- 7.- Ante más vías, más trenes, más velocidad, además algunos de mercancías, **supone impactos severos de ruido**, no valorados adecuadamente.
Las áreas sensibles, por aumento de los niveles acústicos afecta a la población residente en Zurbano, Arkaute, Ilarratza, Arkaia, Askartza y en los barrios que atraviesan las vías y especialmente, Salburua y Zabalgana.
El Estudio de Ruido no es válido por no ser representativo (temporal y territorialmente). Dichas mediciones son escasas, incompletas y no válidas para conocer los efectos acústicos. No se han hecho estudios en el mismo edificio a diferentes niveles de altura, ante diferentes tipos de trenes, horarios (mañana, tarde y noche), ni la variabilidad de la orografía del terreno según la cartografía. No se estudia ni constata la existencia del centro docente Errekabarri (zona especialmente sensible, sin mediciones ni valoración). Tampoco se ha realizado un trabajo de campo suficiente para conocer las mediciones reales, los efectos de los trenes actuales, ni se

SOLICITUD: Declaración de Impacto Ambiental con carácter negativo.

- se anule el proyecto y ordene a la Administración la elaboración de un nuevo estudio informativo.
- se declare falta de datos, estudios y justificación del proyecto, inadecuación de los plazos y contenido sometido a información pública, subsidiariamente, estudio en el cual analice y varíe el trazado o tramo soterrado.
- medidas adoptadas para eliminar los impactos y se proponga la medida para aislar ruidos y vibraciones, reduciendo los niveles.

En Vitoria-Gasteiz, 5 de septiembre de 2019