

Tranvía de Vitoria

En servicio los ramales central y de Lakua

El pasado 23 de diciembre se inauguró el tranvía de Vitoria, con lo que la ciudad se ha incorporado al grupo cada vez más numeroso de capitales del mundo que han implantado este modo de transporte por su eficacia, rapidez y respeto al medio ambiente.

El tranvía de Vitoria ya es una realidad. Atrás quedan los debates y discusiones políticas y ciudadanas que, desde 1996, habían venido retrasando su puesta en marcha. La capital alavesa está de enhorabuena con el estreno el pasado 23 de diciembre de su primera línea, un trazado con forma de y griega que ya une el barrio de Lakua con el centro de la ciudad, y pronto lo enlazará con la zona de Abetxuko. Los peatones recuperan así el protagonismo en las calles, con la entrada en servicio de un modo de transporte **ecológico, que no produce** de emisiones contaminantes; **seguro, ya que implica la** reducción de los accidentes de tráfico; **eficiente, pues disminuye** los costes de tiempo y dinero de la congestión viaria y **sostenible, al suponer un descenso** de los ruidos en el entorno urbano. No en vano, según urbanistas, ecólogos y sociólogos urbanos, Vitoria es un ejemplo de ciudad sostenible y ecológica o, lo que es lo mismo, de desarrollo comprometido con las generaciones futuras.

El recién estrenado tranvía de Vitoria está operado por Euskotran, la marca comercial bajo la que opera los servicios tranviarios la sociedad pública [Eusko Trenbideak - Ferrocarriles Vascos S.A.](#), perteneciente al Gobierno Vasco.

Las tres instituciones implicadas en la implantación de la primera línea del tranvía de Vitoria son el Gobierno Vasco, la Diputación de Álava y el Ayuntamiento la capital. El presupuesto para la puesta en marcha del nuevo modo de transporte está en torno a los 100 millones de euros. La financiación se reparte del siguiente modo: el

Gobierno Vasco pagará el 65% de la obra civil (43 de los 66 millones previstos) y la totalidad de los convoyes y la construcción de las cocheras, 33 millones, a través de Euskotran, el operador público gestor del servicio. La Diputación de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz financian la cantidad restante, 23 millones de euros, a partes iguales, a razón de 11,5 millones cada uno (un 17,5% del coste total del proyecto).

El tranvía unirá los barrios de Abetxuko y Lakua, en el norte de la ciudad, con el centro, en 17 minutos. Si bien actualmente los tramos que se encuentran en servicio son el central y el de Lakua, la inauguración de la segunda fase, hasta Abetxuko, está prevista para los meses de febrero-marzo. Empleará diez unidades fabricadas por CAF, con capacidad para 244 pasajeros, de ellos 52 sentados, de un modelo mejorado sobre los que ahora circulan por Bilbao, y del mismo color verde. El recorrido completo tendrá 18 paradas (actualmente doce, a falta de las seis de que consta el ramal de Abetxuko) y las unidades circularán con una frecuencia mínima de seis minutos y máxima de doce.

La línea

La línea completa de Euskotran tiene más de 7 kilómetros y consta de un tramo central común (Angulema-Honduras) y dos ramales (Lakua: Honduras-Ibaiondo y Abetxuko: Honduras-Abetxuko). De esta manera, las unidades que salen desde Angulema, sea cual sea su destino, realizan el mismo recorrido hasta la calle Honduras, que marca la división de los dos ramales.

La puesta en marcha del tranvía se está desarrollando en dos fases: el primer tramo, que ha entrado en servicio en diciembre, abarca los ramales Centro y Lakua, entre las paradas de Angulema e Ibaiondo. El tramo por el que actualmente circulan los tranvías, tiene una longitud cercana a los 5 kilómetros (4.967 m.). La dura-

Seguridad

En lo que respecta a la seguridad, todas las unidades están equipadas con un equipo de videovigilancia, compuesto por once cámaras – seis exteriores y cinco en el interior – que controlan y registran cualquier incidencia que pueda ocurrir tanto en el interior del tranvía como en su entorno.

Asimismo, las unidades incorporan un sistema de señalización sonora, que avisa de su paso a los peatones y a los coches. Este dispositivo cuenta con dos niveles de intensidad: uno para situaciones comunes y otro, más intenso para avisar de posibles emergencias en la circulación.

De igual forma, cada tranvía dispone de luces estroboscópicas en su zona frontal, para advertir de una potencial situación de riesgo. Además, todas las unidades cuentan con faros de xenón, fácilmente visibles por peatones y conductores, y con un dispositivo antiatrapamiento, que impide la introducción de ningún elemento debajo del tranvía.

Los sistemas de seguridad interiores se complementan con otras medidas externas, como la circulación de las unidades por doble vía durante todo su recorrido, y la instalación de bolardos e hitos luminosos en las zonas con mayor afluencia de peatones.

Accesibilidad

El diseño del tranvía incorpora todas las características necesarias para facilitar la accesibilidad de todas las personas, incluidas las que padecen discapacidades motoras, visuales o auditivas. El hecho de que las unidades de Euskotran sean 100% de piso bajo supone la eliminación de las barreras existentes para transitar a lo largo de todo el interior del tranvía, al mismo tiempo que se consigue que la entrada y salida de viajeros desde andenes, situados prácticamente a la altura de las aceras, sean muy cómodas y sin necesidad de escalones.

Las personas en silla de ruedas disponen de rampas de acceso que facilitan los movimientos para

incorporarse o abandonar los puntos de embarque. La estructura de las paradas, cuyo diseño cumple las normativas vigentes de accesibilidad, mantiene una zona de paso con anchura mínima de un metro. Además, todas las máquinas expendedoras disponen de un zócalo con entrante para que las personas con movilidad reducida puedan realizar las operaciones con facilidad.

Igualmente, todas las unidades están dotadas de una puerta específica reservada, claramente identificada con el símbolo de la accesibilidad, para la entrada de las personas con movilidad reducida y los cochecitos de niño. Estas puertas, además, cuentan con un estribo lateral, cuya finalidad es disminuir la distancia entre la unidad y el andén.

Todas las puertas de entrada presentan un contraste cromático con el resto de la unidad, y disponen de una luz estroboscópica y una señal acústica que avisa de la operación de apertura y cierre de puertas.

En el interior del tranvía, se ha reservado una zona para personas con movilidad reducida, en la que las personas que utilizan sillas de ruedas cuentan con un dispositivo de desbloqueo de las puertas, situado a una altura adecuada. También tienen a su disposición pulsadores específicos de solicitud de parada, apertura de puertas e intercomunicador de alarma.

Todas las unidades incorporan un sistema de megafonía e interfonía en Modo T, que transforma la señal eléctrica del altavoz en un campo magnético que interactúa directamente con el audífono de la persona con discapacidad auditiva. De esta forma, es posible oír con mayor claridad los mensajes que se emiten por el conductor o los que informan de la próxima parada .

Además, el diseño de las unidades del tranvía se ha adaptado a las personas con discapacidad visual. Los pulsadores o mandos de apertura de las puertas son fácilmente distinguibles, debido a su contraste cromático con las puertas. Y las barras de sujeción o pasamanos del interior de las unidades tienen una franja de color amarillo que ayuda a

su fácil localización.

Tarjetas BAT

La puesta en marcha del tranvía ha venido acompañada de la incorporación de un nuevo modo de pago en el transporte público de Vitoria-Gasteiz: la tarjeta BAT (Bidaia Agire Txartela/Tarjeta Acreditativa de Viaje), un soporte tecnológico sin contacto que puede utilizarse tanto en el tranvía como en los autobuses urbanos.

Existen diferentes tipos de tarjeta BAT –General, 30 D, Berezi y Gaztea– si bien la única que se encuentra operativa actualmente es la General. Con este soporte, cualquier persona usuaria puede viajar en el tranvía al precio de 0,55 euros y también en el autobús (0,45 euros). Este título de transporte no es personalizado, por lo que puede ser utilizado por usuarios y usuarias diferentes.

Los mayores de 65 años o con una discapacidad igual o superior al 65%, podrán solicitar la tarjeta BAT Berezi. Es un título intransferible, que incorporará los datos de la persona usuaria y su fotografía. Estará operativa a partir del 1 de mayo de 2009 y el precio de cada viaje pagado con esta tarjeta será de 0,15 euros. Hasta entonces, gracias al acuerdo alcanzado entre Euskotran y la empresa de autobuses urbanos Tuvisa, este colectivo de personas podrá usar en el tranvía la tarjeta con la que actualmente pagan sus viajes en los autobuses urbanos y con las tarifas vigentes: 0 céntimos o 0,8 céntimos.

La tarjeta BAT 30 D ofrecerá un número ilimitado de viajes durante los 30 días naturales desde la fecha de su adquisición. Su precio será de 25 euros y también estará operativa a partir de mayo del 2009. Por otra parte, los más jóvenes podrán solicitar la tarjeta BAT Gaztea, cuyas características y precios están pendientes de definir.

Los usuarios de la tarjeta BAT disfrutan de una bonificación del 45% al realizar un trasbordo entre el tranvía y el autobús sobre el precio total de los dos desplazamientos. También habrá descuentos para las familias numerosas, que podrán alcanzar hasta el 50% de la tarifa del viaje.

Además de las distintas tarjetas BAT, los usuarios pueden adquirir títulos de viaje en formato papel, a la venta en las máquinas expendedoras instaladas en todas las paradas. Existen dos tipos de billetes: el de un viaje, al precio de 1 euro, válido para un único desplazamiento y que caduca a los 50 minutos de su adquisición, y el billete “Día”, que permite realizar un número ilimitado de viajes durante toda la jornada por 3 euros.

Mientras que los billetes para un viaje ocasional (“1 viaje”) o para toda la jornada (“Día”) se adquieren en las máquinas expendedoras situadas en cada parada, la compra de las tarjetas BAT, en cualquiera de sus modalidades, debe gestionarse en la Oficina de Información del Tranvía, situada en la calle General Álava, 2, y en los centros cívicos distribuidos por toda la capital alavesa.

Las tarjetas BAT se recargan en las máquinas expendedoras instaladas en todas las paradas del tranvía. Está previsto que, en un futuro, esta acción se pueda realizar en los cajeros automáticos de las entidades financieras que así lo acuerden con EuskoTran.

Es necesario validar la tarjeta BAT antes de subir al tranvía, en las máquinas validadoras ubicadas en todas las paradas, ya que, una vez a bordo, es imposible realizar esa operación. En cada parada existen, al menos, dos máquinas, claramente identificadas, que poseen sensores por los que hay que pasar la tarjeta. Si la operación se ha realizado correctamente, las máquinas emitirán señales (acústica, luminosa y mensaje de texto en pantalla) de conformidad.

No es necesario realizar esta operación en el caso de los billetes, que vienen ya validados al adquirirse en las máquinas expendedoras.

Futuras ampliaciones

La apuesta por el tranvía en Vitoria es tan firme que, meses antes de la puesta en servicio de la primera fase, el Gobierno vasco ya había encargado un estudio para ampliar el trazado.

El Departamento de Transportes adjudicó a principios de octubre la redacción de un estudio informativo sobre la segunda fase de implantación del metro ligero en la capital alavesa a la ingeniería Sener. En él se analizarán las posibilidades de mejorar los accesos del transporte público a nuevos barrios, dando prioridad a puntos estratégicos de Vitoria, como el campus universitario o el aeropuerto.

Principales hitos para la puesta en marcha del tranvía

- **Febrero de 2002:** La exposición "Vitoria se mueve" pedía a la ciudadanía su opinión sobre tres posibles trazados.
- **En 2003,** comenzó a redactarse el proyecto para unir Lakua y Abetxuko con el centro de la ciudad mediante una línea de metro ligero.
- **Marzo de 2004:** aprobación definitiva del proyecto de trazado del tranvía.
- **Mayo de 2006.** El Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco sacó a concurso las obras de la primera fase, ramal centro y Lakua, por un presupuesto de 27 millones de euros.
- **26 junio de 2006:** Adjudicación de los trabajos del ramal Centro a la unión temporal de empresas formada por Fonorte y Tecsas y del ramal de Lakua -Balzola, Azaceta y Lanbide.
- **11 de septiembre de 2006:** comienzan las obras.
- **Diciembre de 2006:** Adjudicación a la UTE Eleonor, Emte y Eldu de la ejecución de los proyectos de energía y de energización de paradas y telemando de energía. El proyecto de señalización tranviaria se adjudicó a la empresa Electrosistemas Bach S.A. y el de señalización viaria a la empresa Telvent Tráfico y Transporte.
- **7 de febrero de 2008:** Adjudicación de los trabajos del ramal de Abetxuko a la unión de empresas integrada por Balzola y Lanbide.
- **29 de septiembre de 2008:** La primera unidad llega a las cocheras de Landaberde desde la fábrica CAF en Irún.
- **29 de octubre de 2008:** primeras pruebas de velocidad en el ramal Lakua.
- **9 de diciembre de 2008:** puesta a la venta de las

nuevas tarjetas de transporte BAT.

- **23 de diciembre de 2008:** entra en servicio la primera fase del tranvía: tramos central y Lakua