



# Tranvía de Vitoria: la ciudad se viste de verde

En servicio los ramales Central y de Lakua

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

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 ciudades españolas que han implantado este modo de transporte por su eficacia, rapidez y respeto al medio ambiente.

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 por ciento de la obra civil (43 de los 66 millones previstos) y la totalidad de



engrasa sus ruedas delanteras para mitigar el ruido de los convoyes al trazar una curva cerrada.

Se trata de un tranvía de vía métrica, bidireccional con dos cabinas de conducción, constituido por cinco cajas articuladas que se apoyan en dos bogies motores en sus extremos, y en un bogie portante en la caja central. Tiene una longitud de 31,38 metros, una anchura de 2,40 metros y 3,35 metros de altura.

## ■ 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.

## ■ 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. 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.

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 disfrutaban 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.

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, donde existen, al menos, dos máquinas, claramente identificadas, que poseen sensores por los que hay que pasar la tarjeta.

## 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.

### La línea de EuskoTran en Vitoria-Gasteiz consta de 18 paradas

Ramal Centro (tramo común)	Ramal Lakua	Ramal Abetxuko
Angulema	Euskal Herria	Intermodal
Legebiltzarra/Parlamento	Txagorritxu	Portal de Foronda
Lovaina	Wellington	Gernikako Arbola
Antso Jakituna/Sancho el Sabio	Lakuabizkarra	Arriaga
Europa	Landaverde	Artapadura
Honduras	Ibaiondo	Abetxuko