

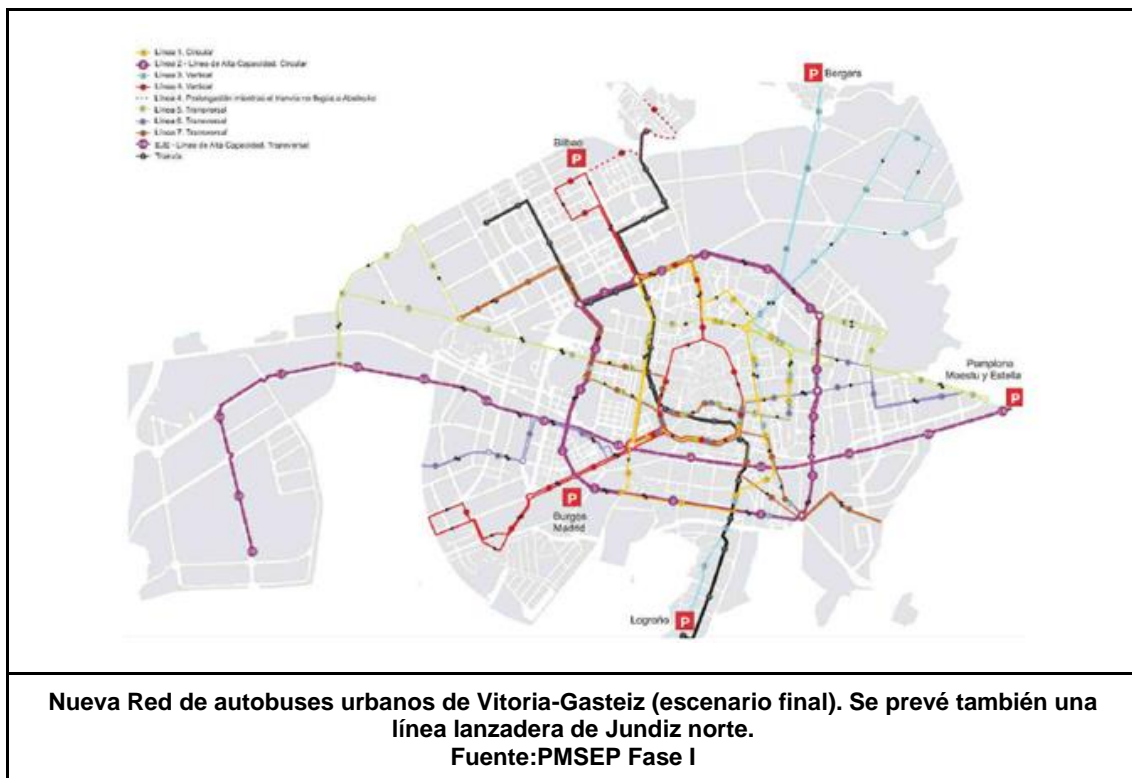
## El proyecto de ampliación del tranvía vulnera gravemente el Plan de Movilidad Sostenible y Espacio público

Bizikleteroak, como agente social participante en el proceso que dio lugar al Plan de Movilidad Sostenible y Espacio Público (PMSEP), además de firmantes del Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible y participantes activamente en el Foro Ciudadano por la Movilidad sostenible (por cierto reclamado por nuestro colectivo en múltiples ocasiones desde el Consejo Sectorial de Medio ambiente y desde el Observatorio de la Bicicleta), queremos precisar algunas cuestiones con respecto al proyecto de ampliación del tranvía y el PMSEP:

La elección del tranvía como medio de transporte para dar servicio al eje Norte Sur de Vitoria-Gasteiz no nace del PMSEP sino que la redacción de dicho Plan se tuvo que realizar y amoldar al proyecto de Tranvía que ya estaba construyéndose, como queda recogido en el informe de evaluación del PMSEP: **“El proyecto del tranvía se realizó antes de poner en marcha el PMSEP, sin atender a un diagnóstico integrado previo de las necesidades de movilidad ni a las infraestructuras existentes en ese momento”**

De hecho en el PMSEP, abandona la idea de tranvía y para el eje Este Oeste propone autobuses de alta capacidad.

La única mención a la ampliación del tranvía en el eje Norte-Sur que se observa en planos del PMSEP transcurriría por el puente de San Cristóbal para finalizar en Aretxabaleta.



Por lo tanto no creemos adecuado utilizar como excusa el PMSEP para la ampliación del tranvía actualmente propuesta y más teniendo en cuenta que después de 10 años de existencia del

PMSEP, poco se ha hecho para la **implementación de las supermanzanas** que como el propio Plan define, **son el instrumento clave de dicho PMSEP.**

Más grave aún nos parece la ausencia de la participación Ciudadana en todo este proceso de selección del trazado y aprobación del proyecto.

Recordamos lo que el PMSEP recoge sobre las actuaciones de participación en lo que se refiere a la implementación de una nueva red de transporte

**1. Establecimiento de canales para la participación ciudadana en la implementación de la red de transporte público.**

*La entrada en funcionamiento del tranvía, la reordenación de las líneas de transporte público y la puesta en marcha de un nuevo sistema de transporte público basado en el transbordo introducirá numerosos cambios a los que la población vitoriana deberá adaptarse. Para facilitar la adaptación y la transición al nuevo modelo y para asegurar un modelo de consenso que cuente con el respaldo de la mayoría de los agentes sociales, se considera necesario contar con la participación de los usuarios y recoger las perspectivas y puntos de vista de todos los agentes implicados.*

*Para ello se creará una Comisión de Transporte Público (plataforma de participación ciudadana para el seguimiento del PDTP) en alguno de los foros municipales de participación ciudadana vigentes en la actualidad.*

*La Comisión actuará como un órgano consultivo del Ayuntamiento y lo asesorará en la definición definitiva de la nueva red de transporte público, en la promoción de este modo de transporte y en el diseño de la estrategia para la preparación de la ciudadanía para la transición al nuevo modelo. Se establecerá un calendario de reuniones, talleres de trabajo y sesiones para el desarrollo, presentación y validación de las diferentes propuestas del Plan.*

*Esta comisión deberá contar con la participación de las Asociaciones Vecinales con las que es imprescindible llegar a un acuerdo sobre la red de transporte público en sus diferentes escenarios temporales. En este foro es fundamental trabajar para conseguir la concertación para lograr el compromiso de todas las instituciones participantes, para comunicar las ventajas del nuevo sistema y para conseguir una rápida adaptación de la población al nuevo modelo de transporte público.*

Esta comisión que bien podría haber sido el Foro de Movilidad, en el caso de la ampliación del tranvía no ha sido convocada como tal y ni mucho menos ha acordado este proyecto, tal y como hubiera debido hacerse si se hubiera seguido lo recogido en el PMSEP.

También queremos resaltar el elevado coste económico de la infraestructura del tranvía y compararlo con algunas cifras que recoge el informe de evaluación y revisión del PMSEP, referidas al Plan director de la Bicicleta 2010-2015 (única parte del PMSEP con gasto previsto)

Objetivos	Gasto Previsto en €	Gasto realizado en €	% realizado
Conseguir una red ciclista segura y funcional	15.200.746	1.872.743	12%
Conseguir una red adecuada de aparcamientos	1.000.070	287.545	29%
Limitar robos: registro de bicicletas	79.000	65.951	83%
Bicicleta pública	3.412.000	1.038.313	30%
Crear cultura de la bicicleta	905.000	418.719	46%
<b>TOTAL</b>	<b>20.596.816</b>	<b>3.683.271</b>	<b>18%</b>

Es decir que para el Plan director de la bicicleta que debía estar finalizado en 2015 y que daría servicio a toda la ciudad, tan sólo se ha invertido el 18% de lo previsto, algo más de 3,6M €, mientras las cifras que se barajan para poco más de 1km de tranvía son superiores a los 10M€.

Por otro lado, y también el informe de evaluación del PMSEP recoge:

***Incertidumbres del modelo territorial y de movilidad.*** En la actualidad existen distintos proyectos con consecuencias sobre la futura estructura territorial y de movilidad que las futuras fases de planificación deberían incluir en un escenario de actuaciones coherentes. ***La llegada del AVE a Vitoria-Gasteiz, los usos a dar a las áreas liberadas por la traza actual del ferrocarril, las posibles ampliaciones del tranvía, y otras propuestas de nuevos polos de atracción de actividades económicas, son todos ejemplos de decisiones a tomar que generan una gran dosis de incertidumbre sobre el futuro del sistema de movilidad urbano. Es recomendable que sean tratadas de manera conjunta, para poder gestionar las posibles contradicciones entre sí y las consecuencias en términos de generación y atracción de nueva movilidad.***

En estos momentos está pendiente el proyecto de soterramiento de las vías del ferrocarril y por lo tanto creemos que lo más razonable es tratar todos estos proyectos de forma conjunta y pausada para evitar contradicciones como las producidas cuando se descarta la alternativa de trazado del tranvía por el puente de San Cristóbal por razones que desaparecerían con el soterramiento.

Por último, pero quizás lo más importante, es que según el proyecto constructivo de la ampliación del tranvía **No hay ninguna calle donde desaparezca el tránsito de vehículos motorizados e incluso hay calles donde además se elimina el arbolado y se reducen considerablemente las aceras, llegando incluso a diseñar aceras que no llegan a 2,50 m, convirtiéndolas en calles desnaturalizadas y de escasa calidad como espacio público, condenando a los vecinos a más calor, más ruido, más humos, más polvo y más inseguridad.**

Recordemos que **Uno de los objetivos principales del PMSEP era precisamente el de procurar un espacio público de calidad que pueda acoger vida social y económica, accesible, confortable, y seguro,** ampliando los espacios peatonales y reduciendo el espacio dedicado al transporte motorizado para de esta manera mejorar las condiciones de confort acústico y calidad del aire.

Tanto en el PMSEP como en la ordenanza de tráfico, el ciudadano y/o peatón es prioritario por delante de todos los demás modos de movilidad y por lo tanto **en ningún caso, y bajo ningún concepto, ni un tranvía, ni un autobús, ni un carril bici y mucho menos un carril para vehículos motorizados puede restar espacio al peatón y mucho menos restar calidad al espacio de los ciudadanos.**