

**Colectivo:** Gasteizko Bizikleteroak-Ciclistas urbanos de Vitoria

**Domicilio:** Casa de Asociaciones Rogelia de Álvaro. Panamá s/n. 01012 Vitoria-Gasteiz.

**Correo electrónico para notificaciones:** [info@bizikleteroak.org](mailto:info@bizikleteroak.org)

**Teléfono:** 687 30 82 90

**ASUNTO:**

**Propuesta Ciudadana según el artículo 20 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana de Vitoria-Gasteiz. Sobre **Implementar una vía ciclista segregada y segura en el tramo actualmente compartido con el tranvía****

**COMPARECE Y EXPONE:**

**Primero.**

Según el Plan de Movilidad sostenible y espacio público 2021-2025 “El transporte público, junto con los desplazamientos a pie y en bicicleta, permiten que la población pueda desplazarse sin necesidad de utilizar el vehículo privado, en unos tiempos razonables y en condiciones adecuadas de uso y acceso a la red. La movilidad en transporte público reporta beneficios en múltiples áreas de la cotidianeidad de las personas. No sólo libera espacio para el peatón, reduciéndoselo al vehículo privado, sino que además reduce la contaminación, atmosférica y acústica, aumentando notablemente la calidad de vida de las personas”.

El transporte público no sólo permite mover a muchas personas de forma rápida, eficiente y económica, sino que también es una movilidad de mucho menor impacto ambiental y social que el transporte privado motorizado.

Sin embargo, el transporte público **sólo puede considerarse una movilidad sostenible si se integra de manera segura con otras opciones de transporte, particularmente aquellas que aportan beneficios sociales y ambientales mayores, es decir, caminar y andar en bicicleta.**

Los ayuntamientos y administradores están obligados a garantizar que las líneas de tranvía se construyan y diseñen de tal manera que otros usuarios de la vía, incluidos ciclistas y peatones, no se vean perjudicados y no corran el riesgo de sufrir daños.

En un estudio realizado a partir de los datos de urgencias de la ciudad de Innsbruck (Schneider et al. 2023) entre enero de 2010 y diciembre de 2019, se registraron un total de 1.429 pacientes con lesiones por caídas en la plataforma del tranvía, con fracturas principalmente en miembros superiores. Reconocen en el estudio que la incidencia real de los accidentes presumiblemente sea mayor ya que pacientes con lesiones menores no acuden a servicio de urgencias.

Maempel et al.2018, analizaron las lesiones relacionadas con el tranvía a 191 ciclistas que acudieron a hospitales de Edimburgo y West Lothian entre mayo de 2009 y abril de 2016 y comprobaron que el 74% fueron el resultado de que la rueda de la bici se introdujo en los raíles del tranvía, mientras que el 17% se debió a que las ruedas patinaron en el metal, algo que era más común con el suelo mojado.

Para Leune et al. 2021 a partir de los datos recopilados en urgencias de 4 hospitales de Gante durante un año, la conclusión es que las vías del tranvía son potencialmente peligrosas y pueden provocar lesiones clínicamente importantes y un número significativo de días de baja laboral en ciclistas.

En Vitoria-Gasteiz, no hemos encontrado datos de los accidentes de ciclistas en la plataforma del tranvía y de hecho en el diagnóstico realizado en el Plan Estratégico Municipal de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz 2018-2023 en su apartado de siniestralidad tan solo se recogen los accidentes con el tranvía

pero ni tan siquiera se mencionan los accidentes de ciclistas en la plataforma del tranvía cuando nos consta la existencia de numerosas caídas, muchas de ellas con lesiones graves.

### **Segundo.**

El ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz contabiliza como vía ciclista y así lo marca en el mapa de la red ciclista, 780 metros compartidos con el tranvía.

La definición legal de vía ciclista se recoge en el Anexo I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. En el apartado 74 de ese anexo se establece que la **"vía ciclista" es una vía "específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos"**.

Según esta definición, el espacio compartido con el tranvía no puede ser considerado ni contabilizado como Vía ciclista ya que es un espacio no está acondicionado para el tráfico de ciclos, no tiene señalización horizontal ni vertical correspondiente y no permite el paso seguro de las bicis.

### **Tercero:**

En todo el tramo considerado como vía ciclista que es espacio compartido con el tranvía, éste dispone de doble vía, una para cada sentido de circulación, por el contrario, la zona peatonal en algunos tramos es muy estrecha y como ya se ha mencionado, no existe infraestructura ciclista específica.

Se da la circunstancia que es la única alternativa ciclista propuesta por el ayuntamiento para los desplazamientos en el eje Esta-Oeste entre el casco medieval y las vías del tren.

### **Cuarto**

La prioridad de toda administración es garantizar la seguridad de su ciudadanía y en lo que concierne a la seguridad vial, las personas más vulnerables son las que se desplazan caminando o en bicicleta y su seguridad debe prevalecer sobre cualquier otro concepto como comodidad o rapidez de desplazamiento y por lo tanto creemos conveniente que se acondicione un mayor espacio peatonal y una vía ciclista específica en dicho tramo a costa de suprimir una de las vías del tranvía, de manera que pase a ser un tramo de una sola vía para los dos sentidos de circulación.

Al liberar uno de los carriles actualmente destinados al tranvía, se puede ampliar significativamente el espacio para peatones y ciclistas, fomentando una movilidad más sostenible y segura.

La ampliación de aceras y la creación de un carril bici continuo contribuirá a una mejor convivencia entre peatones y ciclistas, reduciendo conflictos y aumentando la comodidad para todos los usuarios.

Esta intervención, además de dar un impulso a la movilidad ciclista, se alinea con el pacto ciudadano por la movilidad sostenible, con las políticas de movilidad sostenible y segura tanto locales como autonómicas, estatales y europeas que definen que la prioridad en el planeamiento, diseño e implementación de infraestructuras, inversiones y recursos en materia de movilidad de seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a la movilidad peatonal y ciclista, por ser más vulnerables, generar menos emisiones y proporcionar cuantiosos beneficios sociales y ambientales.

### **Quinto**

Que por todo lo anterior y ejerciendo el derecho que asiste a todas las personas a dirigirse a cualquier autoridad u órgano municipal para elevar propuestas de actuación o sugerencias en materias de competencia municipal o de interés local,

### **SOLICITA:**

**Se tomen las medidas necesarias para implementar una vía ciclista segregada y segura, en el tramo que ahora se comparte espacio con el tranvía, además de ampliar el espacio peatonal, a costa de suprimir una**

de las vías del tranvía de manera que pase a ser un tramo de una sola vía para los dos sentidos de circulación del tranvía.

Mientras no se implemente una infraestructura segura para la movilidad ciclista, se deje de contabilizar como vía ciclista los metros que se comparten con el tranvía.

Se advierta mediante señales del riesgo de caída si se circula por la plataforma del tranvía como ya se hace en otros países (ver imagen más abajo)

#### EJERCITA

EL DERECHO A LA PROPUESTA CIUDADANA, prevista en los artículos 20 al 23 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana actualmente vigente, SOLICITANDO a la Alcaldesa o Concejal/a en que delegue que, en el plazo máximo de un mes desde la entrega de esta propuesta en registro, se nos informe por escrito sobre el curso que se le dará a la misma.

OTROSÍ DIGO Que tal y como recoge el artículo 23 del Reglamento Orgánico de Participación Ciudadana se informe a los grupos políticos municipales de esta propuesta ciudadana.

En Vitoria Gasteiz a 25 de junio de 2024

#### Documentos citados

Leune P, Steen E, De Paepe P, Lyphout C (2021) "An overview of tram tracks related cycling injuries in Ghent, Belgium" Traffic Inj Prev . 2021;22(3):261-265.

Maempel JF, Mackenzie SP, Stirling PHC, McCann C, Oliver CW, White TO. (2018) "Tram system related cycling injuries" Arch Orthop Trauma Surg. 2018 May;138(5):651.

Schneider F, Káiser P, Kuhl AS, Danki L, Runer A, Arora R (2023) "Cyclist Injuries from Tram Track Incidents: A Retrospective 10-Year Analysis". Aplica. Ciencia. 2023 , 13 (21)

