

MEJORA DEL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO EN EL ACTUR

La Asamblea de Bico de Chunta Aragonesista en Actur Rey Fernando se ha propuesto analizar la situación del transporte urbano en este distrito de la ciudad de Zaragoza.

Para ello ha elaborado el presente documento, con el que se pretende señalar **las anomalías detectadas** en el servicio de transporte urbano, así como poner de manifiesto que es preciso tener en cuenta la constante evolución y actualización de las necesidades de movilidad de la ciudad, si pretendemos mejorar la calidad de servicio que se presta a los ciudadanos del barrio y del resto de Zaragoza.

El Actur ha pasado de ser un barrio dormitorio, a un barrio comercial y de servicios. Los dos centros comerciales, el futuro centro empresarial y de servicios de la Expo, el Campus Universitario Río Ebro, los Centros de Formación de los sindicatos, CCOO y UGT, el Pabellón Deportivo Siglo XXI, el cierre del tercer cinturón de ronda con la apertura del Puente del Tercer Milenio, así como la ubicación de la futura Escuela de Artes, hacen que haya una gran movilidad tanto dentro del distrito como en la comunicación con el resto de la ciudad. Por ello, se hace más acuciante la necesidad de disponer de un Transporte Colectivo Público de Autobuses que dé respuesta a esta demanda cada vez más creciente, así como otro de Gran Capacidad como es el Tranvía.

La tendencia al cambio de hábitos en nuestra vida diaria de cara, sobre todo, a rebajar los niveles de contaminación del aire, del ruido y de la congestión, así como la consciencia del tiempo perdido en desplazamientos privados que, además, suponen un incremento de las emisiones de CO₂ que tanto afectan a nuestro medio ambiente, nos inducen a apostar por un adecuado transporte colectivo público, que, indudablemente, ayudaría a reducir considerablemente la contaminación. Es preciso, además, tener en cuenta que el uso de transporte público, reduce el riesgo de accidentes de tráfico.

Los ciudadanos hemos ido tomando conciencia de los beneficios de este tipo de transporte, lo que ha ocasionado un incremento de usuarios. Por ello es preciso valorar la necesidad de mejora de las líneas, frecuencias y horarios, siendo preciso atender a la constante evolución de estas necesidades, al objeto de prestar un servicio eficiente y de calidad.

Tendemos a pensar en el transporte como un bien social y adquirido que debe fomentarse el máximo posible. El transporte público es un centro social, ligado al desarrollo e incluso a la libertad. Los servicios públicos, al igual que la educación, el empleo, el ocio y los bienes deben ser accesibles a todos los ciudadanos urbanos, independientemente de si poseen o no un coche. El transporte es un derecho, por lo que se debe garantizar que sea eficaz, rápido y de calidad.

Tener una red de transporte público urbano regular, frecuente, cómodo, moderno, a precios competitivos y con buenas correspondencias, nos garantiza disponer de una mejor ciudad y, por tanto, de una mayor calidad de vida.

No entraremos a valorar en este documento otros medios de transporte y de movilidad que nos parecen también fundamentales y necesarios, como son el uso de bicicletas y trenes de cercanías, y la movilidad del peatón, por considerar que son los suficientemente importantes en sí mismos, como para tratarlos en un dossier independiente del que nos ocupa.

Las líneas de autobuses urbanos que disponemos en el Distrito Municipal Actur Rey Fernando son C2, 20, 23, 29, 35, 42, 43, 44, 50, 129 y Expo 8.

DEFICIENCIAS DETECTADAS.

1º.- Los paneles informativos instalados con motivo de la Expo, nunca han funcionado o son muy pocos lo que lo hacen correctamente. La información debe ser una herramienta esencial para mejorar el servicio.

Pedimos **carteles informativos** como los del centro de la ciudad, que funcionen correctamente, informando de los minutos previstos de llegada de los autobuses hacia la parada, para que los ciudadanos estén informados y preparados para acceder a los mismos, agilizando el servicio de la parada y no perdiendo tiempo. Actualmente, se producen incluso altercados en las paradas, de los usuarios que esperan el momento de acceder a su respectivo autobús, al llegar a coincidir hasta 6 líneas distintas y con mucha afluencia de personas, concretándose **en las siguientes paradas:**

- a) Gertrudis Gómez de Avellaneda, 83. Líneas 20,23,42,43,44, y C2
- b) Gertrudis Gómez de Avellaneda, 73. Líneas 20,23,42,43,44, y C2
- c) Gertrudis Gómez de Avellaneda, 57. Líneas 20,23,42,43,50 y 129
- d) Gertrudis Gómez de Avellaneda, 33. Líneas 20,23,42,43,50 y 129
- e) Gertrudis Gómez de Avellaneda/Rosalía de Castro 57. L. 20,23,42,43,50 y 129

2º.- Que se adelante el horario de principio de línea a las 5:00 ó 5'30 h. en las líneas, C2, 20, 29, 35, 43, 44, 50 y 129, ya que actualmente no se dispone de transporte en el distrito en dicho horario.

Esto permitiría una equiparación con el resto de líneas de la ciudad, al mismo tiempo que facilitaría que los usuarios que deben ir al trabajo antes de las 6 h. de la mañana, podrían utilizar servicios públicos diariamente. Sería conveniente que las horas de salida de los principios/finales de línea fueran fijas y estuvieran publicitadas

convenientemente. La experiencia nos dice que el ciudadano, una vez que conoce dichos horarios, se adapta con facilidad a ellos.

Un ejemplo de comienzo de línea no bien regulada la encontramos en la 129, cuya primera salida de Pza Mozart es las 6:45, lo que imposibilita, por ejemplo, llegar a la Estación Intermodal a coger un tren o autobús regular que salga en el entorno de las 7 h.

3º.- Ausencia de Marquesinas. Solicitamos que se instalen marquesinas en aquellas paradas que no dispongan de ellas. El riguroso clima, cierzo, agua, sol, frío, hace que el servicio no sea adecuado, en especial en la línea 129 que no dispone de ninguna marquesina. Asimismo, se considera que podrían retirarse las marquesinas en desuso de la Avenida de Ranillas y Ronda del Rabal, que se colocaron con motivo de la Expo y se restituyan los árboles que se quitaron en su día.

Otro ejemplo es en la línea C2, paradas María Zambrano 48 y María Zambrano/Pablo Ruiz Picasso, en las que coinciden con la línea 43 y no se dispone de marquesina y son paradas donde hay que intercambiar el autobús del centro de la ciudad con el de Parque Goya o Juslibol.

4º.- Se considera necesario que en los meses de verano, Julio y Agosto, se mantengan las mismas frecuencias que en el resto del año, sobre todo entre las 5:00 h. y las 10:00 h, ya que los ciudadanos han cambiado, en su mayoría, el disfrute de vacaciones alternándolas en varias etapas, por lo que el servicio de transporte se debe adecuar a los nuevos tiempos y seguir ofreciendo el servicio entre las 5:00 h. y las 10:00 h. con las mismas frecuencias que el resto del año, no es lo mismo ir a trabajar que ir de ocio.

5º.- Otra deficiencia detectada es la conexión de transporte urbano entre Parque Goya con el centro a través del Actur. La lanzadera C2 obliga al transbordo tras su corto recorrido. Sin duda, tras la implantación de la tarjeta bus, el sistema de transporte ha mejorado e implica cambios en la mentalidad del usuario, incluyendo el uso del transbordo. Sin embargo, el trayecto de la C2 es tan corto que obliga al transbordo tras cinco minutos de recorrido. Queda claro que en un desplazamiento por la ciudad no es útil ir cambiando de autobús cada cinco minutos para realizar un trayecto, por ejemplo, de media hora. Por su parte, el Ayuntamiento debe introducir esos cambios en la red del transporte urbano para mejorar la frecuencia de las líneas, disponiendo así de líneas más cortas y eficaces, pero no de lanzaderas de trayectos tan cortos y probadamente ineficaces. La implantación de la línea C2 se puso en funcionamiento como algo provisional, a la espera de una mayor demanda, situación que ya se ha superado con creces, y no como producto de la reestructuración de la red de líneas con la implantación de la tarjeta bus.

Otro factor a tener en cuenta y que incide directamente en el tema que nos ocupa es el aumento de la población en Parque Goya, a lo que hay que añadir los flujos de población ajena al barrio que se producen a diario. El caso más importante es el colegio Cristo Rey, con gran número de alumnos que viven fuera del barrio y que utilizan a diario el autobús urbano, produciéndose una saturación de las líneas en las horas de entrada y salida de las clases. Asimismo hay que tener en cuenta el colegio Agustina de Aragón, que tiene un porcentaje de alumnado amplio proveniente del Actur. Y, finalmente, el Hospital de la MAZ, que también mueve a diario un buen número de viajeros procedentes de todo Zaragoza.

El barrio acusa además un gran tránsito de vehículos y la alternativa del transporte urbano es prioritaria para mejorar este aspecto que crea inconvenientes en horas punta, sobretodo en el entorno de la rotonda de Cristo Rey. El servicio de las líneas actuales de autobús deja mucho que desear. Y en el caso concreto de la lanzadera este servicio es rechazado por muchos vecinos debido a su frecuencia de paso, de unos quince minutos, que en muchos casos se alarga.

Queda claro que la lanzadera C2, tras más de cuatro años de servicio, da un servicio obsoleto y poco útil a los vecinos de Parque Goya, que con el paso del tiempo incluso ha empeorado su ya de por sí amplia frecuencia de paso.

6ª Se ha detectado que la movilidad de los viajeros en el interior de los nuevos autobuses es muy reducida.

PROPUESTAS

Como propuesta extensible a todas las líneas de autobús urbano, se plantea que se coloque el número que corresponde al bus que hace el recorrido en ese momento en el interior de cada vehículo, a fin de facilitar que el viajero pueda saber la línea que está utilizando.

En relación a la movilidad reducida en el interior de los autobuses se propone mejorar la ergonomía de los mismos, para garantizar la adecuada movilidad interna de los viajeros y facilitar el acceso de carritos de bebés, maletas, etc.

Línea 20.

- Mejores frecuencias, debe poner más autobuses para que la frecuencia actual, 8 minutos, se reduzca a 5-6 minutos.
- En las horas punta, el autobús va con exceso de viajeros, por lo que en algunas paradas ni tan siquiera efectúa parada porque está lleno.
- Asimilar el horario al de la línea 23, por la mañana y por la noche. En la franja de actuación de esta línea, la frecuencia es de 15 minutos o más.
- Será una línea con más saturación a corto plazo, si tenemos en cuenta que la Escuela de Bellas Artes moverá cerca de 1.500 estudiantes, trabajadores y profesores, habrá que mejorar los horarios y las frecuencias, no esperemos a que se colapse.

Línea 129.

Esta línea, al ser nueva, necesita una revisión y una adecuación a las necesidades de los usuarios.

- Mejores frecuencias; Se debe aumentar la flota de autobuses para que la frecuencia actual de 15 minutos, se reduzca a 10 minutos.
- Al ser una línea que pasa por la Estación de Delicias, y el intercambiador del Actur, se debe mejorar la posibilidad de intercambiar o permeabilizar con los demás transportes públicos, trenes, cercanías y autobuses interurbanos de Huesca, por eso los horarios deben de empezar a las 5:00 o 5:30 horas desde el inicio de la línea y hasta 24:00 h. por el final.
- Que en la calle Pablo R. Picasso, la parada actual, en cada sentido de línea, se desdoble, de tal forma que entre Gertrudis G. de Avellaneda y Ranillas, haya dos paradas, una al principio, y otra al final, en ambos sentidos.
- Se han suprimido dos paradas en la Av. María Zambrano, considerando necesario que se vuelva a restituir el servicio en las mismas: María Zambrano/ GranCasa y María Zambrano 48.



Por otro lado, la Policía Local cierra la vía de los muelles del Hipercor para que no se congestione, llevando toda la circulación que pretende entrar en el parking de Grancasa a la Av. Pablo Picasso, provocando grandes atascos, bloqueando el normal tráfico de las líneas 129, que tiene dificultades para el giro a la izquierda y del 44 en sentido Las Fuentes que tiene el carril de giro completamente ocupado.

Finalmente, al ser una futura línea circular y para dar mejor servicio al barrio y poder tener correspondencia, además, con la línea C2, **se considera conveniente prolongar** la línea en dirección María Zambrano,, estableciendo las paradas siguientes: María Zambrano, 48, María Zambrano / Pablo Iglesias, Gertrudis Gómez de Avellaneda, 83 y Gertrudis Gómez de Avellaneda, 73.

Línea 50

- Mejorar las frecuencias, aumentando el número de autobuses para que la frecuencia actual 17 minutos, se reduzca a 10 minutos.
- Es una línea que nos comunica con el centro de Especialidades Grande Covian y el Hospital de referencia Royo Villanova.
- Se debería estudiar y consensuar con las entidades sociales el actual recorrido.

Líneas que acceden a Parque Goya

Línea 35

Tras el desdoblamiento de la línea anterior, fue prolongada hasta la segunda fase del barrio, con final en calle La Fragua. Es la única línea de conexión directa entre Parque Goya y el centro de la ciudad, a través del Picarral y Arrabal. Esta línea mantiene frecuencias aceptables, aunque en horas punta se producen desajustes de manera habitual.

Línea 29

La línea 29, con final en el barrio de San Gregorio, da servicio sólo a la primera fase del barrio. Sirve de conexión con el centro a través de Salvador Allende pero ofrece peor alternativa que la línea 35 ya que su frecuencia no es muy buena y habitualmente las esperas en las paradas suelen ser mayores a lo estipulado. Teniendo en cuenta la gran longitud de la línea, no consigue mantener las frecuencias previstas, sobretodo en horas punta.

Propuestas de Prolongación de Líneas con Parque Goya

- Prolongación de una de las dos líneas del Actur que conectan directamente con el centro: línea 23 o 20. Sería interesante prolongar la línea que en el futuro pudiera ser sustituida por el trazado del tranvía y así crear un flujo de viajeros estable en esta nueva ruta que pasaría del autobús al tranvía en unos años.
- La prolongación de esta línea sustituiría a la lanzadera C2, que en este caso contaría con una frecuencia de paso adecuada a la emergente población.
- La línea debería, además, tener el mismo recorrido y finalizar en la rotonda de Cristo Rey, como lo hace la lanzadera actual. Esta condición es indispensable para dar un servicio integral a todo el barrio. Su término en este lugar permitiría el uso tanto a los vecinos de la segunda fase del barrio, como a los de la primera, en el entorno de la avenida Academia General Militar.

Teniendo en cuenta que ambas líneas propuestas utilizan autobuses articulados, el recorrido actual de la lanzadera no supondría ningún problema de giro en ninguna avenida ni rotonda.

La propuesta de final de línea podría suponer un problema al estar situado en un espacio del barrio con gran tránsito, la rotonda de Cristo Rey. Por ello, otra posibilidad sería la prolongación y cambio de sentido en la rotonda de la MAZ, en la carretera de Huesca, por donde circula ya otro autobús urbano, el 29. Entonces se podría colocar el final de línea el carril derecho de la avenida Academia General Militar, en dirección al centro, y antes de alcanzar la rotonda de Cristo Rey. La longitud de este tramo permitiría la parada de uno o varios autobuses en el final de línea y no crearía los problemas de tráfico en el final de la lanzadera debido al tráfico en horas punta de dicha rotonda. Con esta posibilidad, se haría coincidir el nuevo trazado del autobús con el futuro trazado contemplado con la segunda fase del tranvía, en el momento de llegada a el

barrio, cuya terminal se localiza justo en el mismo lugar, en la zona central de dicha avenida.

EL TRANVÍA.

Será un transporte de Alta Capacidad y muy necesario para el barrio, la movilidad en este tipo de transporte reducirá los tiempos con el resto de la ciudad, y por tanto habrá una disminución de los coches particulares, si tenemos en cuenta que un trayecto entre el barrio y la Romareda sería de 10 minutos y unas frecuencias entorno a los 5 minutos.

Las ventajas de este tipo de transportes que se está implantando en el resto de ciudades de España y de Europa son muchas, citando las siguientes:

Una ciudad más sostenible, menos ruidos, menos humos, menos coches, menos accidentes, más humana, más capacidad de transportar personas, es menos costoso el mantenimiento y su construcción, mas estético en la ciudad, es eficaz, rápido, seguro, dispone de su propia vía, es cómodo, silencioso, tiene preferencia con el resto de tráfico, no emite elementos contaminantes, es ecológico, ahorra energía, es eléctrico, etc.

Es fundamental que se inicien las obras a la mayor brevedad posible, así como se dé comienzo a las mismas desde Parque Goya hacia Valdespartera.

Se considera necesario que al tiempo de acometer la obra del Tranvía, se prevean otras actuaciones necesarias, al objeto de evitar otras posteriores que ocasionarían gastos innecesarios, evitando así lo ocurrido con el carril bus. Es preciso tener en cuenta que cuando se planteó la construcción del carril bus, se informó a la ciudadanía del distrito que éste serviría ya como plataforma del futuro tranvía, pero, en los proyectos presentados se ha visto que esto no es así.

Cuando el Tranvía entre en funcionamiento, será preciso reorganizar las líneas de transporte urbano, siendo, quizá, el momento oportuno para reivindicar una nueva flota de autobuses que sean medioambientalmente más sostenibles, al menos, los pocos que sigan circulando en este distrito.

Será preciso contemplar el giro del tranvía a la altura de la Av. de Ranillas, atendiendo, sobre todo, a la ubicación de la Escuela de Artes.