



MARTES, 26 DE MARZO DEL 2013

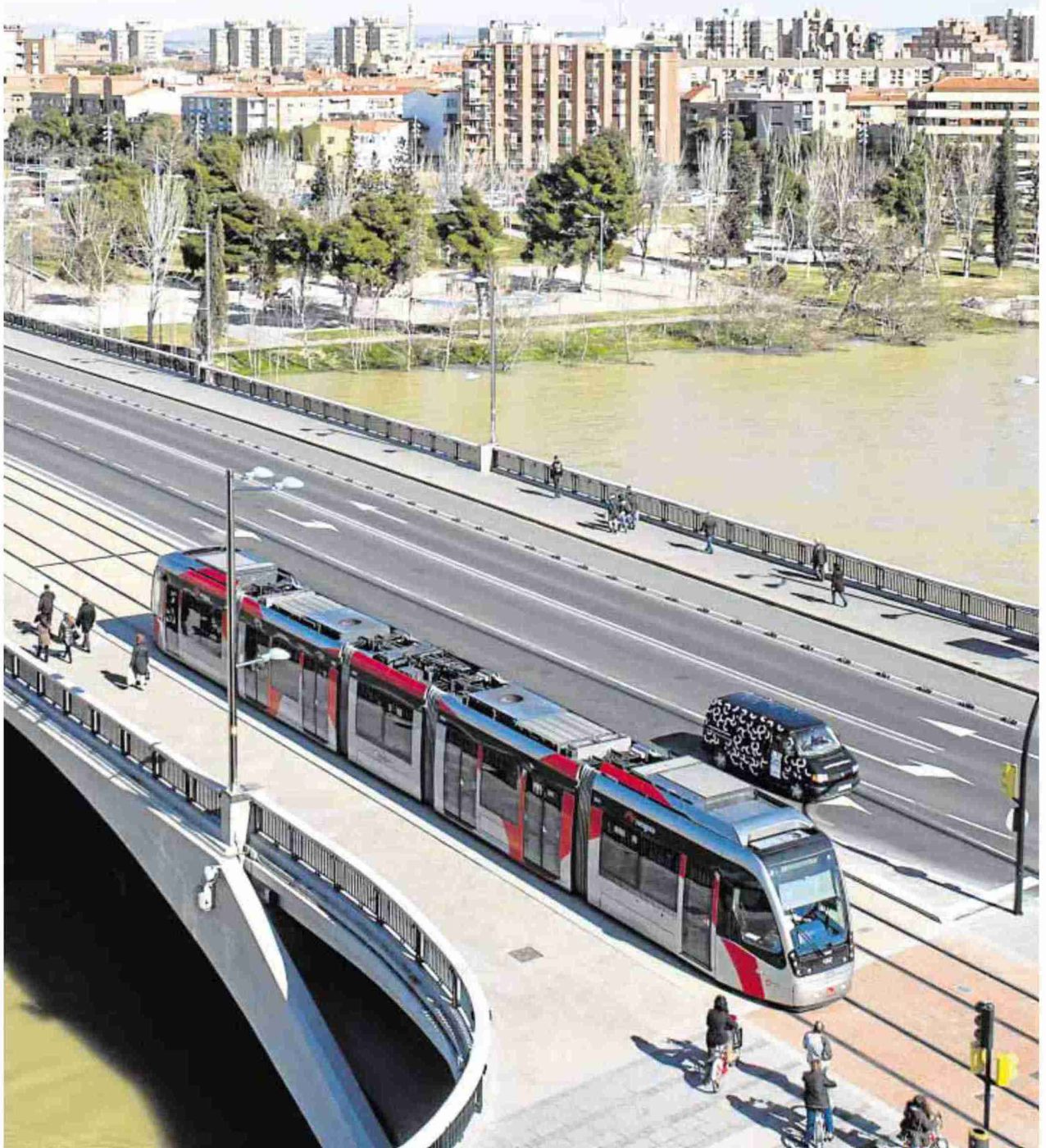
M el Periódico

ESPECIAL **Tranvías de Zaragoza**

VICTOR LAX

Una ciudad conectada

La línea Valdespartera-Parque Goya supone una renovación de la movilidad en Zaragoza



El eje del tranvía se convierte en zona de compras y servicios

El paso del Urbos3 favorece la conexión de importantes zonas comerciales

La peatonalización del Coso regenera el centro y facilita el acceso a las tiendas y los bares

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

La línea del tranvía ha traído nuevos espacios peatonales a la ciudad, cambiando o renovando la fisonomía de muchas de sus calles. El Coso es uno de los puntos donde la renovación urbana que ha experimentado Zaragoza con el tranvía es más visible. Su céntrica ubicación invitaba, siguiendo el patrón de las ciudades más vanguardistas de Europa, que se recondujera el intenso tráfico de vehículos para ganar la calle para los peatones. Esto supone una evidente revitalización comercial para los establecimientos del entorno. La obra del Tranvía de Zaragoza, llevada a cabo por la UTE FCC-Acciona, ha permitido eliminar los cruces que existían en la avenida, así como los pasos semaforizados que impedían transitar por ella con comodidad. Hoy, el Coso es un paseo amplio y silencioso, que invita a recorrerlo a todos los zaragozanos para descubrir los comercios que lo componen, al igual que sucede con el eje de Gran Vía y Fernando el Católico.

Pero el cambio sustancial aportado por el trazado tranviario no se queda en esta circunstancia. Uno de los aspectos que más influyen en los cálculos de ocupación de la línea del tranvía son los centros de actividad que se encuentra a su paso. Y en los que se refieren al trazado en la margen izquierda serán las zonas comerciales las que, a priori, tendrán más trascendencia en los registros.

No en vano, según los cálculos realizados antes de la puesta en

marcha de la línea completa, más de la mitad de los viajeros que puedan subir en hora punta al tranvía entre la parada de la avenida Academia General Militar y el río Ebro, se habrán bajado antes en alguna de las que hay en las avenidas Gertrudis Gómez de Avellaneda y María Zambrano junto a los centros comerciales. Los Porches del Auditorium, en la zona Romareda, también mejoran su conexión con el resto de la ciudad.

Una razón que explica, aparte de la regulación del tráfico, que en estos puntos se vayan a poner en servicio los primeros andenes dobles, paradas en las que los viajeros podrán salir por las puertas situadas a ambos lados del Urbos3. No existen andenes similares en todo el

PROXIMIDAD

El entorno del Mercado Central se ha renovado para facilitar el acceso con carros de la compra

eje, y se piensa en su utilidad en momentos de máxima afluencia.

Por otro lado, desde el ayuntamiento se confía que el tranvía ayude a dinamizar el pequeño comercio, por ejemplo disuadiendo a los clientes de acudir en vehículo privado. Esta ventaja es evidente en el Mercado Central, lugar en el que se ha creado un entorno peatonal propicio para las compras. Las conexiones se realizan sin obstáculos, y el gran espacio del Urbos3, así como su entrada sin escalones, facilita el acceso con carros de la compra. El entorno de Conde Aranda y el Coso también se ha renovado, con la eliminación de cruces, dejando vía libre a los peatones. Gracias al Tranvía, las compras de proximidad se realizan en toda la ciudad.



La peatonalización del Coso permitirá una revitalización comercial del centro de Zaragoza.



El tranvía une los distintos centros comerciales que se encuentran en Zaragoza.

BOLSAS

Regalo para los primeros clientes

El colectivo **Espacio Comercial Tranvía**, compuesto por varias empresas, organizaciones empresariales y el Ayuntamiento de Zaragoza, repartirá hoy 400.000 bolsas oxodegradables con motivo de la inauguración de la línea. Estas bol-

sas se distribuirán entre todas las asociaciones del comercio y mercados que integran este proyecto y que se encuentran ubicadas a lo largo del trazado de la línea para que lleguen a los comercios asociados y clientes.

La puesta en marcha del parking disuasorio del Actur también contribuirá a la consolidación de Zaragoza como zona comercial, pues facilitará enormemente la visita de compradores de otras ciudades. Dejar en coche en la entrada y recorrer Zaragoza a bordo del tranvía para hacer las compras es un plan inigualable. Construido desde hace meses, se ha estado aguardando a la fecha de puesta en servicio de las paradas de la margen izquierda para permitir su uso. ≡

Carmen DUESO

CONSEJERA DE SERVICIOS PÚBLICOS Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

«Nos hemos acostumbrado a movernos de otra manera»

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

—¿Qué balance hace de estos cuatro años de trabajos para la puesta en marcha de la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza?

—Lo primero que destacaría es que es una obra que no ha tenido ningún desfase en el tiempo, es decir, que ha cumplido los plazos e incluso se ha adelantado a algunos previstos; y segundo, que no ha tenido ningún sobrecoste. Es evidente que las obras son molestas y que la gente se queja con razón, pero también es verdad que hemos intentado acortarlas en el tiempo para minimizar las afecciones, y creo que desde ese punto de vista se ha conseguido estar el menor tiempo posible de obras.

—Usted ha dicho que el tranvía vuelve más humana a Zaragoza. ¿Por qué?

—Desde el principio dijimos que uno de nuestros objetivos era quitar coches del centro y que hubiera otras opciones de transporte público rápido, eficaz, cómodo, accesible y que no contaminase. El fin era que el coche solo se utilizara cuando fuera estrictamente necesario y que para atravesar la ciudad se usen los cinturones. Yo creo que esto se ha conseguido. En estos momentos tenemos una ciudad con muchos menos vehículos circulando por la calle, con más zonas peatonales, con menos contaminación, con menos ruido y, por lo tanto, desde ese punto de vista, más humana.

—¿El zaragozano está hoy más dispuesto que hace cuatro años a dejar el coche en casa?

—Yo creo que lo ha demostrado. En estos momentos el uso de los vehículos privados ha descendido en Zaragoza un 30%. En este descenso también tienen que



Carmen Dueso (PSOE), consejera de Servicios Públicos y Movilidad del consistorio zaragozano.

ver la crisis y otros factores, pero creo que nos hemos acostumbrado a movernos de otra manera. Con la línea norte-sur completa, los dos barrios estarán conectados con el centro, en un cuarto de hora o en 20 minutos depende de donde se vaya, de una forma muy rápida y cómoda, con lo cual se va a favorecer mucho el acceso al centro sin tener que utilizar el vehículo.

—El 40% de los ciudadanos han modificado sus hábitos de movilidad. Todo un reto, ¿no?

—Supongo que sí, pero es positivo. Las personas solemos tener rutinas; cuando estás acostumbrado a ir de un sitio a otro por

un recorrido cuesta coger otro trayecto, como por ejemplo sucede con el cinturón. Cuando te ves obligado a utilizar otro recorrido, quizá empiezas a valorar que existen otros modos más eficaces porque compruebas que es más rápido aunque el trayecto sea más largo.

—¿Es Zaragoza una ciudad más sostenible actualmente?

—Sin ninguna duda. Tenemos una ciudad con pocos humos, con pocas emisiones y más sostenible. Desde el punto de vista medioambiental, hemos sido incluso reconocidos.

—Unos 50.000 viajeros al día dan una idea de la buena acogida

de la línea. ¿Esperaban esta aceptación después de las quejas de los vecinos por las obras?

—Las previsiones eran menores según el pliego de condiciones, pero es cierto es que el uso está siendo muy importante y que hay una gran aceptación. Con la puesta en marcha ahora de la línea completa, que es cuando la obra cobra sentido, todavía se incrementará más. Creo que es positivo que se utilice el tranvía de esa manera, lo que demuestra que había ganas y sobre todo, que se valora la eficacia de este medio de transporte.

—¿Para cuándo el ramal de Los Enlaces con el centro?

—En estos momentos hemos hecho un primer estudio a través de los técnicos municipales y estamos trabajando en la segunda parte de esa línea, que sería la que continuaría desde el centro hasta Las Fuentes y San José. La idea ahora es seguir avanzando en el estudio de viabilidad, que es necesario también para poder adjudicar. Con la partida que tenemos en el presupuesto, trataríamos de hacer el estudio de viabilidad e incluso el anteproyecto, de tal manera que en el momento en el que las empresas privadas consigan financiación se pueda acometer la obra al instante. Siempre hemos dicho que esta línea tiene que ser de financiación privada 100% por una razón esencial, y es que las administraciones en estos momentos no tienen disponibilidad presupuestaria. Personalmente, me parece que es muy interesante e importante continuar con esta línea por dos razones: la primera, porque es bueno completar el eje norte-sur con otro este-oeste que cubra mejor la ciudad con un transporte de alta capacidad, y segundo, que la primera línea de tranvía ha supuesto alrededor de 2.000 puestos de trabajo y eso es bueno que se pueda mantener o que pueda volver a producirse.

—¿Se imaginan ya el tranvía en otras zonas de la ciudad como Arcosur o los barrios rurales?

—Creo que tendrá que tardar un poco más por una cuestión de viabilidad económica. Las empresas suelen meterse en este tipo de obras cuando ven que es viable económicamente y cuando ven que hay un número garantizado de viajeros; si no, es difícil que inviertan. Por eso hablamos del ramal inicial de Delicias, porque hay un gran potencial de usuarios. ≡

Los más jóvenes aprenden seguridad vial gracias al tranvía

Más de 8.500 escolares han participado en las charlas que se han impartido para aconsejar sobre su uso

El Cuerpo de Voluntariado por Zaragoza ha colaborado con el proyecto desde el primer momento

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

La llegada de la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza supondrá un cambio sustancial en la forma en la que los zaragozanos se relacionan con su ciudad. Siguiendo esta premisa, una de las iniciativas más llamativas que se han tomado ha sido puesta en marcha de una campaña de información en los colegios de la capital aragonesa, con el fin de que los alumnos conozcan el nuevo medio de transporte y las normas básicas de seguridad. Finalizó hace unas semanas, tras recorrer 51 centros, en su mayoría próximos al trazado. En total, se han llevado a cabo 186 charlas, en las que han participado 8.574 estudiantes con edades de los 6 a los 16 años.

Las sesiones, llevadas a cabo por profesionales de Ingerop, se han adaptado según la edad de los niños, con un contenido basado en las características de los trenes, información sobre el recorrido y, muy especialmente, un apartado en el que se destacan las claves de seguridad vial para la convivencia con el nuevo medio de transporte.

Entre otros, se han dado consejos como mantenerse detrás de la franja amarilla de las paradas, explicaciones de la manera correcta de cruzar una calle, la necesidad de atender a la señalización, aclarando dudas y recibiendo sugerencias.

Las charlas se han planteado como una actividad participativa, organizando juegos como *El Trivial del Tranvía*, en el que los propios alumnos debían demostrar sus conocimientos para poder llevarse un premio. Asimismo, se ha repartido distinto material como bolígrafos, caramelos o folletos de seguridad enfocados a niños y jóvenes.

En esta segunda fase de obras y pruebas, las charlas se han desa-



El Cuerpo de Voluntariado Municipal ha sido una presencia constante durante las obras.



Cientos de alumnos de los colegios de Zaragoza han recibido charlas sobre seguridad vial.

rollado especialmente en el Actur y Parque Goya, con una participación muy alta. Desde el 2 de octubre, se han llevado a cabo 104 sesiones en 31 centros, con la presencia de 5.630 alumnos.

Además de la información recibida por los más pequeños, desde que se iniciaran las charlas el 20 de octubre de 2010 se ha abierto una vía de comunicación muy interesante entre los colegios y el Tranvía de Zaragoza, poniendo de manifiesto el interés que despierta el nuevo medio de transporte de la ciudad. Asimismo, ha habido centros que han elegido el tranvía como protagonista de sus distintas actividades, como por ejemplo el CEIP Cortes de Aragón, cuyos alumnos elaboraron un gran mural con el Urbos3 como modelo. En este mismo centro, los escolares realizaron maquetas de tranvías en una de sus asignaturas.

Por su parte, el instituto Miguel Catalán convocó entre sus estudiantes un concurso de marcapáginas con el tranvía como motivo. Ante una iniciativa tan original, desde la Sociedad Los Tranvías de Zaragoza se quiso premiar al ganador con una reproducción de su marcapáginas a tamaño gigante (1,60 metros de largo).

Otra actividad relacionada con el tranvía ha tenido lugar en el CEIP Ronda Norte. En este colegio, ubicado en Parque Goya, han elaborado un calendario en el que cuentan, arrancando cada día una página, los días que faltan para que el Tranvía llegue al barrio.

VOLUNTARIADO

La Seguridad ha sido una línea prioritaria de actuación para el Ayuntamiento de Zaragoza en relación al proyecto del tranvía. Y lo saben muy bien los miembros del Cuerpo de Voluntariado Municipal, que se han implicado desde el comienzo de las obras en la información ciudadana. Su presencia ha sido habitual en los principales puntos del recorrido ofreciendo información a los curiosos y solucionando las dudas más habituales. =

Los vecinos ven cumplida una de sus principales demandas

Parque Goya celebra la llegada del tranvía que les acerca a los servicios del Actur

Hospitales, facultades, centros deportivos y superficies comerciales estarán más conectados

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

Zaragoza estrena hoy el servicio completo del tranvía, una línea que se convierte en columna vertebral de la ciudad, conectando el norte con el sur y facilitando el desplazamiento diario a decenas de miles de ciudadanos. El Centro Histórico, los nuevos barrios de Valdespartera y Parque Goya; las áreas universitarias de San Francisco, Gran Vía y Campus Río Ebro; hospitales; instalaciones deportivas como el Stadium Casablanca o La Romareda; o centros comerciales como Gran casa y Los Porches del Auditorium, están más unidos ahora.

El tranvía ha supuesto un antes y un después para la movilidad de miles de vecinos, sobre todo, de los barrios de nueva creación. Es el caso de Valdespartera, el primer distrito joven en tener conexión con el centro. Para Lorena Gregorio, de la Asociación de Vecinos Montes de Valdespartera, el principal beneficio para el barrio ha sido el «estar conectado con otras zonas de la ciudad». La llegada del tranvía «ha sido muy positiva» por ser «un medio cómodo, con muchas ventajas y el único transporte público del barrio», añade.

Los vecinos de Valdespartera se muestran en general «satisfechos» con el servicio, pese a la disminu-

ción de frecuencias en fines de semana y festivos. La asociación considera que estas son «insuficientes» teniendo en cuenta el número de viajeros y que muchos usuarios de la zona son familias jóvenes que suelen viajar con carros y sillas de bebés. «Esperamos que con la puesta en marcha de la línea completa y el acceso de más población al servicio, se atiendan mejor estas necesidades», indican.

Jesús Trasobares, de la Asociación de Vecinos de Parque Goya, destaca que «el tranvía ha sido un servicio muy demandado desde hace mucho años por los vecinos del barrio», que celebran la llegada del nuevo sistema de transporte. Hasta ahora los habitantes de Parque Goya tenían conexión con el centro de la ciudad a través de las líneas 35 y 29 de autobús urbano, pero no con el barrio del Actur; «donde tenemos muchos de los servicios», apunta Trasobares.

Desde la asociación señalan también que el tranvía es un medio de transporte «limpio y sostenible» que «va a facilitar a los vecinos el poder desplazarse sin hacer uso del coche». No obstante, se muestran prudentes ante su puesta en marcha. «Estaremos pendientes de las frecuencias y también supervisaremos el funcionamiento en cuanto a cuestiones semafóricas y de circulación», explican. Un control que pretende hacer de este un medio de transporte más eficaz.

UN NUEVO PAISAJE URBANO

Además de unir barrios alejados entre sí, el tranvía también ha transformado el paisaje urbano equi-



La llegada del tranvía a Parque Goya será una realidad hoy mismo, uniendo el barrio con el sur de la ciudad.



Un convoy a su paso por el Coso en dirección a la Plaza de España, una nueva estampa ciudadana.

parándolo al de las grandes ciudades europeas. El Casco Histórico ha sido una de las zonas que más cambios ha experimentado en los últimos meses, como consecuencia del paso del trazado por lugares tan emblemáticos como la Plaza de España, el Coso, el Mercado Cen-

tral o las Murallas Romanas. La puesta en marcha del nuevo servicio de transporte en la zona ha coincidido con la apertura a los ciudadanos de la zona peatonal prevista en el Casco Histórico. Un gran bulvar comercial y de ocio que dibuja un nuevo panorama para una

de las zonas más transitadas y turísticas de la capital aragonesa.

En este distrito de la ciudad, por ser uno de los de mayor afluencia, los tranvías circulan a velocidad moderada utilizando la campana repetidamente para avisar sobre su presencia en la vía. ≡

Más frecuencias los días de fútbol

El servicio amplía su horario con trenes cada 9 minutos en horas punta

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

Además de facilitar los desplazamientos de decenas de miles de usuarios, una de las funciones del tranvía es facilitar el acceso de los habitantes de Zaragoza a servicios e instalaciones de referencia en la ciudad. Así sucede con las principales zonas universitarias y hospitales, pero también con museos, monumentos, centros comerciales, parques públicos e instalaciones deportivas.

Con el fin de facilitar a los aficionados al fútbol el acceso al estadio de La Romareda, en las jornadas de fútbol en las que el Zaragoza juega en casa, el Tranvía de Zaragoza amplía horarios si es necesario y refuerza sus frecuencias en las horas punta de entrada y salida de aficionados, pasando de 15 a 9 minutos. En el caso de los partidos disputados a última hora de la noche (23 horas), el horario del tranvía se amplía hasta pasada la 1 de la madrugada. En las franjas horarias que no coinciden con la entrada y

la salida de aficionados al campo, se mantiene la frecuencia habitual de 15 minutos.

Estas ampliaciones de servicio ya se realizaron la temporada pasada, coincidiendo con partidos en los que se esperaba una gran afluencia de aficionados a La Romareda. Asimismo, se repitieron en momentos puntuales como los días previos a la Navidad o durante las Fiestas del Pilar para acceder al recinto ferial de la ciudad, cuando el tranvía funcionó ininterrumpidamente 24 horas al día. ≡



Trazado del tranvía a su paso por el Estadio de Fútbol de La Romareda.



EL PERIÓDICO



En el nuevo trazado se pueden encontrar espacios ajardinados.



La intermodalidad facilita el uso de las bicicletas.



El trazado de la línea ha intentado mantener el arbolado original.



La vegetación otorga un aspecto más humano a la ciudad.

El tranvía también se suma al verde

Zaragoza ha ganado en espacios peatonales, zonas de uso ciclista y espacios ajardinados en los últimos años

La nueva línea Valdespartera-Parque Goya aporta 73.000 m2 de zonas naturales

M EL PERIÓDICO
monograficos@aragon.elperiodico.com

La ciudad de Zaragoza ha ganado en espacios peatonales y zonas verdes. La Línea 1 del Tranvía que se ha puesto hoy en funcionamiento aporta 73.000 metros cuadrados de espacios ajardinados que se suman a la revolución verde que ha transformado la ciudad en los últimos años. No en vano, la capital aragonesa ya es la ciudad española con más metros cuadrados de espacio natural por habitante de España. Todo un logro al que también

contribuye el trazado de la línea Valdespartera-Parque Goya.

Los bulevares, las avenidas, y hasta las nuevas paradas contribuyen a dar un aspecto más humano a una ciudad que empezó a volverse más natural tras la Expo del 2008. En ese momento, los zaragozanos descubrieron las riberas del río gracias a las mejoras que llegaron con los planes de acompañamiento de la muestra. Después llegaron los quioscos, las bicicletas, los mercadillos al aire libre. Y el nuevo símbolo de esta Zaragoza sostenible que es el enorme parque metropolitano del Agua Luis Buñuel. Un espacio lleno de vida y actividades en el que conviven negocios, naturaleza y deporte.

Las zonas verdes que aporta en tranvía han cambiado el aspecto de las duras avenidas que unen el

DUDAS

¿Puedo subir en bici al Urbos3?

Una de las dudas más recurrentes entre los usuarios del tranvía tiene que ver con la posibilidad de subir bicicletas al vagón. Según el Reglamento de Viajeros, es posible acceder con ellas en los horarios en los que la frecuencia es superior a los 5 minutos, siempre que no supongan molestias para el resto de usuarios. En todo caso, los usuarios tienen que respetar las zonas reservadas donde se encuentran los asientos abatibles.

centro con Valdespartera. Además, en Gran Vía, apostando por gramíneas y plantas adaptadas al entorno para facilitar sus cuidados. Los árboles también se han respetado en lo posible en el trazado, y cuando por razones de fuerza mayor se tuvieron que retirar, se procuró plantar dos en su lugar. Todo sea, según indican sus responsables, para contribuir a la transformación verde de Zaragoza. En diciembre del 2003, la ciudad tenía tres millones y medio de metros cuadrados de zona natural. A finales de 2010 estas cantidades se habían triplicado llegando a los ocho millones.

Otro de los cambios que ha traído la Línea 1 del Tranvía a la ciudad es el tránsito de bicicletas. Según las últimas cifras que se han hecho públicas, Zaragoza se en-

cuentra entre las ciudades españolas en las que más se utiliza la bicicleta para los desplazamientos cotidianos. Dentro de un balance global en el que el 85% de los encuestados admiten no utilizarla, por ciudades, solo Sevilla, con un 6,6%, y Valencia con un 4,5% mejoran su 3%, que comparte además con San Sebastián y Vitoria.

INTERMODALIDAD

Los carriles bici que se han construido o delimitado en el trazado permiten el uso seguro de las bicicletas por el centro de la ciudad. Y el hecho de que —cumpliendo algunas condiciones y según las horas— pueda subir con la bici al vagón facilita la intermodalidad y el uso compartido de los transportes públicos para llegar a cualquier rincón de la ciudad. ≡