



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union



Consultoría y Asistencia Técnica para la redacción del Estudio de Viabilidad, Anteproyecto, Proyecto Constructivo de Referencia, Documentación Ambiental, Plan de Explotación y Programa Económico de una

Línea de Tranvía Este – Oeste en Zaragoza

ANTEPROYECTO

Anejo nº1. Antecedentes

Zaragoza, marzo de 2019





Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ZARAGOZA 2006	6
3.	LÍNEA 1 DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA.....	7
4.	ESTUDIO PRELIMINAR PARA LA LÍNEA ESTE-OESTE DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA (AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA, 2013)	7
5.	ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO Y PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA LA LÍNEA ESTE-OESTE DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA	8
6.	REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ZARAGOZA (2018)	9
7.	PROYECTO “LINKING ZARAGOZA” Y ESTUDIO DE VIABILIDAD DE UNA LÍNEA TREN-TRAM ZARAGOZA-VILLANUEVA DE GÁLLEGO (2018)	10



ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Plano de alternativas..... 8



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Objetivos Generales de la Movilidad de Zaragoza	10
--	----



1. INTRODUCCIÓN

Se describen a continuación los trabajos y actuaciones que sirven de antecedentes, al presente Anteproyecto de la línea de tranvía este-oeste de Zaragoza.



2. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ZARAGOZA 2006

En septiembre de 2006 el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza elaboraron el “Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza” (Plan Intermodal de Transportes del Área de Zaragoza). En dicho documento se establecieron como objetivos:

1. Atender la demanda de transporte en las mejores condiciones técnicas, económicas, de calidad y ambientales.
2. Proporcionar cobertura al derecho a la movilidad de la población en el área metropolitana funcional.
3. Diseñar un modelo de transporte más eficiente y sostenible, en términos económicos y ambientales.
4. Fomentar el uso de los modos menos consumidores de espacio y de energía.
5. Incorporar el modo ferroviario al sistema de transporte metropolitano.
6. Promover un sistema de transporte cuyo diseño y funcionamiento proporcione a la demanda de transporte la garantía de atención de todas sus necesidades, contempladas integralmente.
7. Mantener y, si cabe, incrementar la participación del transporte colectivo en la atención a la demanda de desplazamientos mecanizados.
8. Extender el derecho a la información en todos los modos de transporte colectivo.

Asimismo, entre las estrategias planteadas para la consecución de los citados objetivos se incluyeron las siguientes:

1. Crear nuevos modos de transporte de capacidad media y alta para atender los flujos más importantes de la demanda como el ferrocarril de cercanías y la red de tranvía – metro ligero.
2. Definir las redes de transporte con los grados de libertad necesarios para que puedan adaptarse a la evolución de los asentamientos residenciales y de empleo, como la red de tranvías que admite prolongaciones a nuevas zonas, el desarrollo de la red de cercanías y el dimensionamiento de las redes de autobuses para los últimos horizontes del PIT.
3. Implantar la solución de tranvía – metro ligero atendiendo a las líneas de deseo de la demanda que, por su volumen, puedan justificarlo.

4. Crear nuevos modos de transporte que mejoren las características de la oferta de los existentes, especialmente en materia de velocidad, regularidad y fiabilidad del servicio, con las propuestas que incorporan modos ferroviarios y la extensión de plataformas de uso reservado.

Las estrategias fueron concretadas en una serie de medidas, entre las que se incluyeron la red de tranvía – metro ligero con un programa de nuevas líneas de tranvía – metro ligero:

- a) Actur – Romareda (horizonte 2010)
- b) Delicias- Las Fuentes (horizonte 2015)
- c) Torrero - La Jota (horizonte 2015)
- d) Prolongación de la línea (N-S) a Parque Goya (horizonte antes 2015)
- e) Prolongación de la línea (N-S) hasta Casablanca (horizonte antes 2015)
- f) Prolongación de la línea (N-S) desde Casablanca hasta Valdespartera (horizonte antes 2015)

3. LÍNEA 1 DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA

Con fecha enero de 2006 se redacta el “Estudio de viabilidad de alternativas de una línea de tranvía–metro ligero norte–sur en Zaragoza” (Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza).

Tras la redacción de los proyectos de referencia correspondientes a las diferentes actuaciones y el consiguiente proceso de licitación, el 10 de julio de 2009 se produjo la adjudicación definitiva de la selección del Socio Privado (Traza) que participa con el Ayuntamiento de Zaragoza en la Sociedad de Economía Mixta (SEM), constituyéndose la Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza el 13 de julio del mismo año.

Las obras dieron comienzo el 17 de agosto de 2009. Entre el 19 de abril de 2011 y el 26 de marzo de 2013 se puso en servicio la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza (N-S) desde Valdespartera a Parque Goya, dando así cumplimiento a las propuestas a), d), e) y f) del Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza.

4. ESTUDIO PRELIMINAR PARA LA LÍNEA ESTE-OESTE DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA (AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA, 2013)

En desarrollo de la propuesta b) Delicias - Las Fuentes del “Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza” (Plan Intermodal de Transportes del Área de Zaragoza), el Ayuntamiento de Zaragoza presentó en junio de 2013 un estudio preliminar para la Línea este-oeste del Tranvía de Zaragoza en el que se definían los siguientes trazados:

- Ramal Oeste: entre los Enlaces y plaza de España (con uso compartido de la calle Coso con Línea 1): Avenida de Madrid-Conde Aranda-Coso-Plaza de España.
- Ramal Este: el estudio plantea un tramo común Plaza de España – Coso – Espartero – Plaza de San Miguel –Miguel Servet, un ramal fijo a la calle Compromiso de Caspe, además de un ramal complementario, para el que define tres opciones:
 - Opción 1: Miguel Servet hasta prácticamente el cruce con el Tercer Cinturón.
 - Opción 2: Avenida de San José hasta el cruce con Cesáreo Alierta, hasta las cercanías del Pabellón Príncipe Felipe.
 - Opción 3: San José en toda su extensión hasta alcanzar las proximidades del Canal Imperial. En esta alternativa ya se planteaba la posibilidad de conectar con el barrio de Torrero, con un servicio de autobuses hasta la parada del Canal Imperial.

5. ESTUDIO DE VIABILIDAD, ANTEPROYECTO Y PROYECTO CONSTRUCTIVO DE REFERENCIA LA LÍNEA ESTE-OESTE DEL TRANVÍA DE ZARAGOZA

Con fecha 28 de agosto de 2014, el Ayuntamiento de Zaragoza licita el contrato de “Consultoría y Asistencia Técnica para la redacción del Estudio de Viabilidad, Anteproyecto, Proyecto Constructivo de Referencia, Documentación Ambiental, Plan de Explotación y Programa Económico de una Línea de Tranvía Este – Oeste en Zaragoza”.

Con fecha 16 de enero de 2015, el Gobierno de Zaragoza dispuso la adjudicación del estudio a la Unión Temporal de Empresas formada por IDOM Ingeniería y Consultoría, S.A.U. (actualmente IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U.) y Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA) Dicho contrato fue firmado con fecha 30 de marzo de 2015, dando comienzo los trabajos el 7 de abril de 2015.

Con fecha 27 de mayo de 2016 se presenta el Análisis de Alternativas de la Línea de Tranvía Este – Oeste en Zaragoza. El objeto de este análisis fue efectuar un estudio técnico comparativo entre los distintos trazados finalmente considerados (ocho en total), con el objeto de seleccionar la alternativa más ventajosa para la ciudad para su desarrollo a nivel anteproyecto, y posteriormente a nivel de proyecto constructivo de referencia. Durante la elaboración del citado documento se efectuó un primer proceso participativo de la ciudadanía.

Finalizado el análisis de las alternativas de trazado, el Ayuntamiento de Zaragoza consideró de interés especial la incorporación, en todas las alternativas de trazado la prolongación del trazado de la línea este-oeste desde la glorieta de los Enlaces hacia Valdefierro, ya que esta prolongación proporcionaría una mejora de la accesibilidad al transporte público para los barrios de Miralbueno, Oliver, Valdefierro, Rosales del Canal y Arcosur.

De este modo, se procedió a la elaboración de una adenda al Análisis de Alternativas recogiendo la matriz multicriterio actualizada y concluyente que permitió llevar a cabo la comparación técnica entre las alternativas denominadas en el estudio como 1A, 2A, 3A y 4A, que contemplan este ramal de prolongación hasta Valdefierro, sin tener en consideración aquellas que no lo incorporaban. Dicha adenda fue presentada con fecha 2 de noviembre de 2016.

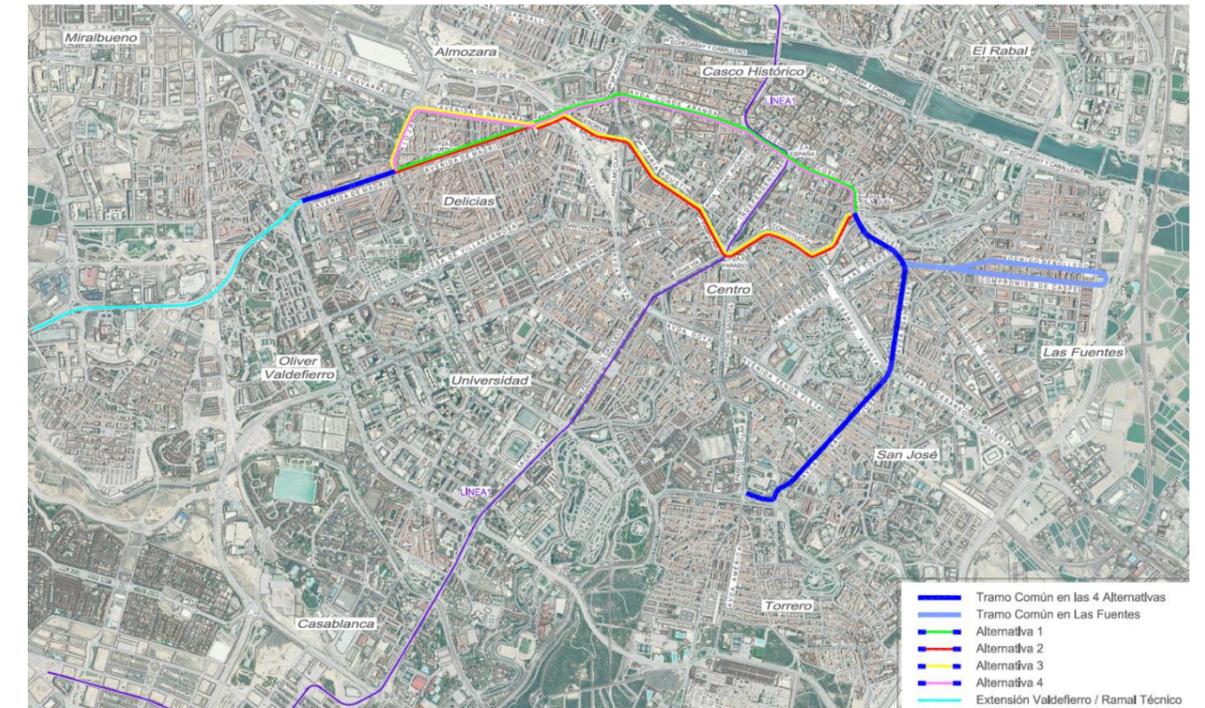


Ilustración 1. Plano de alternativas

Dada la relevancia de la selección de la alternativa que finalmente será desarrollada a nivel anteproyecto y proyecto constructivo, el Ayuntamiento de Zaragoza decidió incluir la opinión de la ciudadanía en el proceso de selección de alternativas, elaborando una matriz mixta en la que la decisión técnica tuviera una ponderación del 70% y la opinión ciudadana una ponderación del 30%.

Para ello se convocaron un total de ocho jornadas informativas para explicar las conclusiones del Estudio de Alternativas. Las sesiones se desarrollaron entre el 11 de noviembre y el 2 de diciembre de 2016. Entre el 12 y el 19 de diciembre de 2016 se desarrolló una encuesta ciudadana. Una vez determinada tanto la puntuación técnica, como la opinión de la ciudadanía, se elaboró la matriz multicriterio global, que indicaba que la alternativa más ventajosa para la ciudadanía es la Alternativa 3ª, con el siguiente recorrido:

- Tramo común: glorieta de los Enlaces-avenida de Madrid-calle Rioja-Avda. de Navarra-calle de Escrivá de Balaguer-paseo de María Agustín-paseo de Pamplona-paseo de la Constitución-paseo de la Mina-calle Miguel Servet.



- Ramal de Las Fuentes: por las calles de Compromiso de Caspe y Rodrigo Rebolledo.
- Ramal de San José: por la avenida de San José hasta el paseo del Canal.
- Extensión a Valdefierro: por avenida Manuel Rodríguez Ayuso desde la glorieta de Los Enlaces hasta la glorieta de la calle Orión-ronda Ibón de Plan.

Con fecha 27 de enero de 2017, el Gobierno de Zaragoza prestó su conformidad a la selección de la alternativa 3A como más ventajosa y a la redacción del correspondiente Estudio de Viabilidad. Con fecha 31 de enero de 2017 se presentó el Estudio de Viabilidad de una Línea de Tranvía Este – Oeste en Zaragoza.

Siguiendo con lo establecido en PPTP del contrato, el Gobierno de Zaragoza, con fecha 10 de febrero de 2017, acordó someter el Estudio de Viabilidad de la línea de tranvía este-oeste en Zaragoza al trámite de Información Pública. El jueves 16 de febrero de 2017 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Zaragoza, Nº38, el anuncio del Servicio de Movilidad Urbana relativo al trámite de información pública el Estudio de Viabilidad de la línea de tranvía este-oeste en Zaragoza. El periodo de información pública durante el cual se podía presentar alegaciones al Estudio fue de un mes, con fecha de finalización el 16 de marzo de 2017. Entre las alegaciones recibidas figuraba la incorporación al citado estudio las conclusiones obtenidas en la Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2017.

El 25 de mayo de 2018 el Gobierno de Zaragoza aprueba el Estudio de Viabilidad de la Línea este-oeste del tranvía de Zaragoza.

6. REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE ZARAGOZA (2018)

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través del Servicio de Movilidad Urbana, una vez terminada la vigencia del anterior Plan de Movilidad Urbana Sostenible del año 2006-07, en el año 2016 convocó concurso para la contratación de la asistencia técnica para la Revisión de dicho Plan de Movilidad Sostenible del Municipio de Zaragoza. Los trabajos dieron comienzo el 22 de diciembre de 2016.

Hasta la fecha de redacción del presente anteproyecto se han desarrollado las siguientes fases:

- FASE 0: Prediagnóstico y objetivos generales
- FASE 1: Análisis y diagnóstico
- FASE 2: Propuestas. Elaboración de la revisión del Plan de Movilidad Sostenible.
- FASE 3: Aprobación de la revisión del Plan de Movilidad Sostenible. Desarrollada hasta la fecha de redacción del presente Anteproyecto la Recopilación de alegaciones.

Los Objetivos Generales de la Movilidad de Zaragoza, aprobados y consensuados tanto a nivel técnico como político, se concretan en que esta Movilidad ha de ser SEGURA Y SALUDABLE, INTERMODAL, ACCESIBLE y EFICIENTE.

La tabla siguiente muestra los Objetivos Generales de la Movilidad de Zaragoza con su desagregación correspondiente en cada uno de ellos:

Tabla 1. Objetivos Generales de la Movilidad de Zaragoza

OBJETIVOS GENERALES	Segura y saludable (SSA)	SSA1	Disminuir el número de vehículos privados circulando por la ciudad, pero, considerando las necesidades de desplazamientos puerta a puerta
		SSA2	Reducir la contaminación atmosférica y acústica
		SSA3	Reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico
	Intermodal (INT)	INT1	Desarrollar un planteamiento Sistémico entre todos los modos de transporte
		INT2	Mejorar la Intermodalidad del sistema de transporte público, evitando solapamientos en los servicios y desarrollando una integración tarifaria
		INT3	Facilitar el intercambio modal a modos de desplazamientos sostenibles
	Accesible (ACC)	CC1	Garantizar la Accesibilidad Universal al Sistema de Movilidad
		ACC2	Reequilibrar y redistribuir el espacio disponible en la vía pública, poniendo en valor la movilidad no motorizada
		ACC3	Fomentar la equidad social en el acceso de la ciudadanía al Sistema de Movilidad
	Eficiente (EFI)	EFI1	Desarrollar un transporte público más eficiente
		EFI2	Plantear un modelo eficiente de Distribución Urbana de Mercancías
		EFI3	Impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes
		EFI4	Fomentar el uso de energías limpias y renovables
		EFI5	Aplicar las Nuevas Tecnologías en la gestión de la movilidad

La revisión del Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza contempla, ente sus propuestas en materia de transporte colectivo, un corredor de alta capacidad asociado a la línea este-oeste del tranvía de Zaragoza. Esta actuación cumple todos los objetivos de movilidad a excepción del EFI2 (relacionado con la distribución urbana de mercancías).

7. PROYECTO “LINKING ZARAGOZA” Y ESTUDIO DE VIABILIDAD DE UNA LÍNEA TREN-TRAM ZARAGOZA-VILLANUEVA DE GÁLLEGO (2018)

En noviembre de 2017, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza formalizaron un acuerdo de subvención con la Comisión Europea, dentro del instrumento de financiación “Conectar Europa” – Transporte CEF, por el proyecto conjunto presentado bajo el título “Linking Zaragoza 2016-ES-TM-0133-S”. El objetivo del proyecto “Linking Zaragoza” es la mejora de la conectividad, funcionalidad y accesibilidad de la Estación Intermodal de Delicias y su entorno. Para ello quedan contempladas, en el marco de este proyecto europeo, y entre otras actuaciones, la finalización del Estudio de la línea este-oeste de tranvía de Zaragoza para la alternativa de trazado seleccionado, además de integrar otros estudios de mejora de la intermodalidad con las estaciones de Delicias y El Portillo con el entorno urbano y metropolitano.

El presente Anteproyecto se integra en la “Actividad 3. Redacción del anteproyecto y proyecto de la línea 2 del tranvía de Zaragoza”, del citado proyecto “Linking Zaragoza”.

En este contexto del proyecto “Linking Zaragoza”, las Cortes de Aragón instaron al Gobierno de Aragón a comenzar cuantas acciones fuesen necesarias, en colaboración con el Ayuntamiento de Zaragoza y el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, para iniciar el estudio de una “línea tren-tram” que conecte Zaragoza con su área metropolitana y su entorno más cercano en Aragón, sobre el segundo trazado del tranvía.

Es por ello que, en paralelo a la elaboración del Anteproyecto de la línea este-oeste de Zaragoza, y con fecha 21 de diciembre de 2018, el Consorcio de Transportes de Área de Zaragoza adjudica la elaboración del Estudio de Viabilidad para el establecimiento de un servicio tren-tram entre Zaragoza y Villanueva de Gállego, integrado en un corredor ferroviario Zaragoza-Huesca”, dando comienzo estos trabajos el 8 de enero de 2019.