

MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE PODEMOS PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PRÓXIMO PLENO ORDINARIO DEL EXCELENTÍSIMO AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA:

Zaragoza, con un Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que ya ha cumplido 21 años y con 163 modificaciones parciales, nunca ha incluido el concepto de movilidad en la planificación viaria. Por contra, esta ha sido una reacción a las necesidades creadas con la planificación derivada del PGOU. Va siendo hora de un nuevo PGOU que incluya la movilidad en su definición. Pero, mientras tanto, los cambios de hábitos de las personas en cuanto a movilidad, las nuevas zonas de expansión y la extensión de la ciudad exigen cambios urgentes. Es imperioso y urgente además, tener una visión metropolitana que llegue allá donde existen flujos urbanos (municipios cercanos de los que se viene a trabajar y a consumir, polígonos industriales, grandes factorías y centros comerciales de periferia, además de los barrios rurales de la propia Zaragoza) y entender que la ciudad y sus necesidades de movilidad y las consecuencias que para esta tenga, llevan sus límites hasta donde haya flujos de comunicación y por las que nuestras calle se llenen de vehículos privados o demandantes de transporte público.

Nuevas áreas de centralidad como la ampliación de Tenor Fleta, la esperada renovación de la Avenida de Cataluña, nuevas edificaciones en Portillo y Delicias, el crecimiento exponencial de Rosales del Canal, el envejecimiento de la población y del parque de viviendas en muchos de los barrios tradicionales en la corona del centro y el Casco Histórico, exigen replantearse las necesidades del trazado de las líneas del bus urbano. Nuevos centros de trabajo que se están creando en la ciudad, como las próximas plantas de Amazon o de Becton Dickinson.

Los nuevos criterios de movilidad y urbanismo deben tender a la sostenibilidad, con peatonalizaciones y espacio compartido con vehículos personales de transporte (VPT), y el origen y destino de las líneas de bus basadas en criterios de eficiencia, frecuencia y servicio. Es obligatorio además crear zonas de bajas emisiones y expulsar el vehículo privado del casco urbano ofreciendo alternativas seguras, cómodas y eficientes.



Para eso, parece claro que hemos de establecer una jerarquización viaria para generar áreas de mínimo uso de vehículo privado y tener en cuenta un exponencial crecimiento (hasta el 36%) del comercio local on line lo que impone una influencia enorme de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), hasta hace poco limitada tan solo al género de comercios y hostelería, y que condiciona el espacio urbano y la accesibilidad universal al transporte público, así como la dificultad de la movilidad acumulada.

Necesitamos tener en cuenta los hábitos de ocio y nocturnos en la trama urbana, los horarios y los centros de afluencia, las afecciones del teletrabajo y el diseño de una ciudad con muchos menos coches privados en circulación. Y necesitamos también reconocer que buena parte de la pérdida de más de un 25% de usuarias y usuarios en el transporte público respecto a 2019 es estructural y obedece a nuevos hábitos a los que la ciudad no está sabiendo responder, y a los que la reorganización urgente de líneas debe darles respuesta.

Todo eso, y la dimensión de Zaragoza y la experiencia de la Línea 1 del Tranvía (única aún, desgraciadamente) sugiere la importancia de definir una red de transporte público diferenciada en ejes básicos de alta capacidad EsteOeste y NorteSur, líneas perimetrales, líneas circulares, transporte circular de barrio y transporte a demanda sanitaria para personas mayores y/o de poca movilidad.

Por todo ello el Grupo Municipal de Podemos presenta para su debate y aprobación en pleno la siguiente

MOCIÓN:

1. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a enfrentar ya la reordenación de las líneas de bus atendiendo criterios de uso, necesidades, distancias y nuevas áreas de centralidad y compatibilidad entre líneas, para que sea una realidad en 2022.



2. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a que esa reordenación urgente incluya una jerarquización de las líneas entre circulares y diametrales en su nuevo diseño; la creación de los buses circulares de barrio y a demanda entre los centros de salud, hospital de referencia y centros de convivencia para mayores de cada barrio o distrito, alternativos a las líneas convencionales, empezando con líneas de ensayo en los barrios más densificados y envejecidos como Delicias o Casco Histórico; eliminar en lo posible líneas de un solo sentido en beneficio del recorrido circular; aumento del número de buses articulados para mayor capacidad de viajeros y viajeras en cada vehículo; creación del Eje Este-Oeste de Transporte de Alta Capacidad entre Valdefierro- Delicias- Las Fuentes-San José, y del Eje Norte-Sur de Alta Capacidad entre Avda de Cataluña/ Santa Isabel- Torrero; y de una red de bus a los polígonos industriales en colaboración con el Consorcio Metropolitano que asegure la comunicación con estos y la reducción de al menos un 50% de los usos de vehículo privado contaminante.
3. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a que los informes encargados para analizar la "pérdida" de usos y cambios de hábitos en el bus se vinculen con propuestas de reorganización de las líneas.
4. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a establecer un proceso de consultas a las entidades vecinales y de movilidad, las Juntas de Distrito y el Consejo de Ciudad para esa reordenación, aprendiendo de los datos ya recogidos en el PMUS aún en vigor.

I.C. de Zaragoza a 13 de diciembre de 2021

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS

Fernando Rivarés Esco

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO DE ENTRADA

Fecha: 13 DIC. 2021

Hora:

Número: P-4152/2021