

Of. 05

Asunto: Reducción del kilometraje en la red de autobuses urbanos.

Las circunstancias actuales de crisis económica han producido una reducción de la demanda de transporte urbano que, con carácter general, se cifra en un 5%. Se hace preciso, por tanto, realizar un ajuste del servicio para acomodar la oferta a la demanda en la red de autobuses, con objeto de mantener su sostenibilidad.

Este Departamento ha elaborado al respecto, una propuesta que plantea una reducción de servicios en aquellas líneas que presentan menores índices de ocupación (medidos en viajeros/km, cuya media en la red en 2011 es de 5,27) y que a la vez tiene mayores déficits de explotación.

Se incluye igualmente una remodelación en las líneas 20, 30 y 24 que permitiría mantener los índices de servicio con un ahorro de kilometraje importante; y una reducción de servicio en sábados y festivos en aquellas líneas cuya frecuencia es demasiado elevada para la demanda.

Adicionalmente, se propone una reducción en el servicio de alguna línea de Barrios Rurales, por exceso de oferta sobre la demanda.

Con todo ello, y con la reducción de kilometraje que se produjo en el año anterior por eliminación de itinerarios coincidentes, procede efectuar un balance del kilometraje real con objeto de conocer con precisión la oferta de servicio del año actual.

A) LÍNEAS EN QUE SE REDUCE SERVICIO

LÍNEA 27:

- Viajeros diarios: 27 en invierno y 123 en verano, en la parada terminal.
- Cambios con la implantación del tranvía: Inapreciables
- Relación viajeros/km.: 1,80
- Déficit anual de la línea: 272.000 €
- El Parque Deportivo Ebro cerrará sus piscinas el próximo verano.

PROPUESTA:

Supresión

Se reducen 79.912 km.

LÍNEA 48:

- Viajeros diarios: 14 (sólo funciona como refuerzo del mercadillo)
- Cambios con la implantación del tranvía: Inapreciables.
- Relación viajeros/km.: 0,37
- Déficit anual de la línea: 129.000 €

PROPUESTA:

Supresión.

Se reducen: 29.980 km.

LÍNEA 54:

- Viajeros diarios: 1.200
- Cambios con la implantación del tranvía: Nueva
- Relación viajeros/km.: 1,40
- Déficit anual de la línea: 937.000 €

PROPUESTA:

- Eliminar el refuerzo de mañana (hora punta)
(la frecuencia de 5-6 minutos en hora punta y 7-8 en hora valle quedaría de 7-8 minutos desde las 6,30 a 22,00 horas; y de 5 a 6,30, y de 22 a 0,30 horas como en la actualidad, 18 minutos.

Se reducen 23.485 km.

LÍNEA 55:

- Viajeros diarios: 960
- Cambios con la implantación del tranvía: Nueva
- Relación viajeros/km.: 1,06
- Déficit anual de la línea: 957.000 €

PROPUESTA:

- Eliminar el refuerzo de mañana (hora punta)

(la frecuencia de 5 minutos en hora punta y 8 minutos en hora valle, quedaría de 8 minutos de 6,30 a 22 horas; y de 5 a 6,30, y de 22 a 0,30 horas como en la actualidad, 15 minutos)

Se reducen 24.362 km.

LÍNEA 56:

- Viajeros diarios: 423
- Cambios con la implantación del tranvía: Nueva
- Relación viajeros/km.: 0,58
- Déficit anual de la línea: 854.000 €

PROPUESTA:

- Eliminar el refuerzo de mañana (hora punta) y un autobús del servicio.

La línea queda con un único autobús.

La frecuencia, de 8 a 9 minutos, pasa a ser constante de 16 minutos toda la jornada.

Se reducen 82.507 km.

LÍNEA 57:

- Viajeros diarios: 1.047
- Cambios con la implantación del tranvía: Nueva
- Relación viajeros/km.: 0,73
- Déficit anual de la línea: 1.623.000 €

PROPUESTA:

Dividir la línea en otras dos:

- Una con servicio desde Fuente de la Junquera a Vía Ibérica cada 30 minutos (en dicho tramo hay sólo 177 viajeros diarios).
- Otra que recorra el Barrio de Casablanca hasta Vía Ibérica con 8 minutos de frecuencia de 6,30 a 22 horas, y de 18 minutos el resto (5 a 6,30 y 22 a 0,30 horas).

Se reducen 73.651 km.

B) MODIFICACIÓN DEL SERVICIO DE LAS LÍNEAS 20, 30 Y 24**- La Línea 20**

Pierde 3.790 viajeros diarios desde la implantación del tranvía. Está servida por 8 autobuses articulados.

- La Línea 30

Pierde 9.700 viajeros diarios desde la implantación del tranvía. Esta servida por 7 autobuses articulados.

- La línea 24

Es una línea muy saturada (7,57 viajeros/km) que se ha incrementado en 182 viajeros diarios de media desde la implantación del tranvía. Es servida por 19 autobuses convencionales.

PROPUESTA

- Sustituir los buses articulados de las líneas 20 y 30 por buses convencionales.
- Incorporar los 15 buses articulados a la línea 24, sustituyendo a otros tantos convencionales.
- Eliminar dos autobuses convencionales de la línea 24.

(Dispondría de 15 buses articulados y 2 convencionales; la frecuencia pasaría de 6 minutos a 6,70 minutos (inapreciable) y su grado de comodidad y servicio sería mucho mejor.)

- Sería preciso realizar una pequeña obra, de poca entidad y coste, que se asumiría por TUZSA, en dos esquinas en Valdefierro para permitir el giro de articulados.
- Se reducen 103.262 km

C) REDUCCIONES ADICIONALES DE FIN DE SEMANA.

Se propone una reducción de un autobús en sábados y festivos en 8 líneas de gran frecuencia. Se adjunta cuadro explicativo. Se reducen 216.000 km.

LINEA	SABADOS		FESTIVOS	
	Frec. Actual	Frec. Nueva	Frec. Actual	Frec. Nueva
23	7/6 min	8/6 min	11/8 min	13/9 min
32	8/7 min	9/8 min	10/9 min	11/10 min
33	6/5 min	7/5 min	6/5 min	7/6 min
34	8/7 min	10/8 min	9/9 min	10/10 min
35	9/7 min	10/8 min	8/8 min	9/9 min
38	9/6 min	10/7 min	12/10 min	15/12 min
40	6/5 min	7/5 min	9/7 min	10/8 min
42	10/9 min	11/10 min	11/11 min	13/13 min

D) REDUCCIONES EN EL SERVICIO DE BARRIOS RURALES

Servicio Zaragoza – Casetas:

El Servicio de Casetas realiza diariamente 108 expediciones de ida y vuelta, con una frecuencia constante de 10 minutos durante 18 horas al día con 8 autobuses.

- Viajeros diarios: 7.329 (33 viajeros por expedición)
- Relación viajes/km.: 2,21
- Déficit de la línea: 3.200.000 €

Es perfectamente posible reducir un 25% del servicio, y establecer una frecuencia media de 13 minutos, con 10 minutos en hora punta y 16 minutos en hora valle; una ocupación de 45 viajeros por expedición; una relación viajeros/km. de 2,94; una reducción de 275.000 km. con una reducción de coste de 846.000 €

Se propone una reducción del 25% del servicio.

E) REDUCCIONES DERIVADAS DE LA MODIFICACIÓN DE LA RED EN 2011.

A partir de Abril de 2011 se realizó una modificación de la red, con la supresión total o parcial de algunas líneas (líneas 20, 30, 40, 45, 141 y C-3) y la creación de otras adicionales sustitutivas de algunos tramos (líneas 54, 55, 56 y 57) y se modificaron trazados (35 y 53). El balance final supone una reducción que en términos de kilometraje anual es de 300.000 km. calculados estimativamente; ya que la red sufrió, a partir de Julio 2011 una serie de adaptaciones derivadas del inicio de las obras de la FASE 2 que introdujo variaciones en la cuantificación.

A pesar de ello, y con objeto de tener en cuenta el balance definitivo de 2012, se seguirá considerando la citada cifra.

CONCLUSIÓN

A) Reducciones del kilometraje anual por adecuación de la oferta o la demanda

- Reducción de líneas urbanas..... 313.897 km.
 - L-27 79.912 km.
 - L-48 29.980 km.
 - L-54 23.485 km.
 - L-55 24.362 km.
 - L-56 82.507 km.
 - L-57 73.651 km.

- Modificaciones L-24 103.262 km.

- Reducciones en fines de semana..... 216.000 km.

- Reducción en Barrios Rurales 275.000 km.

TOTAL REDUCCIÓN: 908.159 km.

B) Reducciones del kilometraje anual derivadas de la reducción de 2011

TOTAL REDUCCIÓN: 300.000 km.

En consecuencia la reducción de oferta de la red urbana de autobús, derivada de las modificaciones de 2011 y reducciones por adecuación de la oferta a la demanda, resulta ser, en términos de kilometraje anual y para 2012 de

1.208.159 km.

Cuya evaluación de coste (4'39 €/km. el urbano y 3'07 €/km. el rural) es de

4.940.818 € /año.

I.C. de Zaragoza, a 30 de mayo de 2012

JEFE DE DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN
Y DISEÑO DE LA MOVILIDAD URBANA



Fdo. Antonio Ramos