movilidad pública

MP4

- bicicleta
- bus y taxi
- tranvía
- cercanías

a tu marcha

Guía del usuario

cha

Movilidad = Sostenibilidad urbana

El modelo de movilidad para una ciudad, condiciona el desarrollo urbano y el entorno que tendremos a medio y largo plazo. Es necesario, repensar nuevas políticas de movilidad y transporte, que se traduzcan en un modelo basado en el concepto de sostenibilidad urbana, por lo que siempre que hablamos de movilidad, debemos hacerlo en términos de movilidad sostenible. Cualquier decisión en este sentido, debe ir acompañada por el respeto al medio ambiente, por mecanismos de cohesión e integración social, por la no discriminación en función de la capacidad económica y por el apoyo decidido a cualquier medio de transporte público frente al uso del vehículo privado, como forma de privilegiar el espacio público y de disfrutar de una ciudad, hecha a medida de lo/as ciudadano/as.

Con estas premisas que suponen integrar los requerimientos sociales, económicos y medioambientales, un sistema de transporte sostenible, podría definirse como aquel que, teniendo costes aceptables, funciona eficientemente y ofrece una elección en cuanto al modo de transporte, favoreciendo una economía dinámica y el desarrollo territorial. Esto implica introducir el concepto de intermodalidad, como aspecto fundamental para el desarrollo competitivo del transporte, y como garantía del DERECHO de lo/as ciudadano/as al acceso a los equipamientos y servicios que ofrece nuestra ciudad, organizando nuevas relaciones espacio-temporales y minimizando tiempos; para ello es necesario que lo/as ciudadano/as puedan combinar los distintos medios de transporte público para desplazarse eficazmente.

¿Por qué es importante para Chunta Aragonesista hablar de movilidad sostenible?

- Porque es un elemento clave que hace que una ciudad sea habitable
- Porque es coherente con el concepto de ciudad compacta, lo que genera una ciudad con altos estándares de calidad
- Porque es fundamental para gestar un modelo territorial en el que se conforme un amplio espacio metropolitano con excelentes comunicaciones.

Referencias

Nuestras ***referencias***, son, entre otras:

- Carta de Aalborg (1994), ó "Carta de las ciudades europeas hacia la sostenibilidad", suscrita en el año 2000 por el Ayuntamiento de Zaragoza:

  - "Nosotras, ciudades, debemos esforzarnos por mejorar la accesibilidad y por mantener el bienestar y los modos de vida urbanos, a la vez que reducimos el transporte. Sabemos que es indispensable para una ciudad viable, reducir la movilidad forzada y dejar de fomentar el uso innecesario de los vehículos motorizados. Debemos dar prioridad a los medios de transporte respetuosos con el medio ambiente (particularmente desplazamientos a pie, en bicicleta o transporte público) y situaremos en el centro de nuestros esfuerzos de planificación una combinación de estos medios.

  - Libro Blanco del Transporte de la UE, que considera a lo/as usuario/as, como el elemento más importante de las políticas de transporte puesto que lo/as ciudadano/as, independientemente de dónde vivan, deben tener servicios de transporte público a su alcance.

movilidad pública MP4 - bicicleta - bus y taxi - tranvía - cercanías
cha

El espíritu de ambas referencias muestran un objetivo fundamental, basado en trabajar sobre el espacio viario disponible, con la finalidad de dar importancia al espacio público (como espacio a disfrutar por la ciudadanía) a partir de unas prioridades claras:

1º transporte no motorizado (peatones y bicicletas)

2º transporte público y distribución de mercancías

3º el automóvil.

Paradójicamente, el modelo actual de movilidad, que se sustenta en una gran dependencia del vehículo privado motorizado, ha sido consolidado por las políticas públicas, que han considerado al transporte como un factor de desarrollo que ha estado ligado a un crecimiento económico basado en la creación de infraestructuras y en el apoyo al sector del automóvil por su capacidad de creación de empleo y su importancia en la consolidación de tejido industrial auxiliar.

Sin embargo, las infraestructuras ferroviarias de proximidad, cercanías, regionales y de media distancia, no han tenido apoyo, ni financiación, ni un desarrollo equivalente, cuando los ferrocarriles son los que soportan el transporte de un elevado número de ciudadanos.

El Plan Intermodal del Transporte del área de Zaragoza o Plan de Movilidad Sostenible (PIT), que se llevó a cabo con Chunta Aragonesista en la legislatura 2003-2007, contempla aspectos que abogan por un cambio de modelo y que fomentan la movilidad sostenible, al mismo tiempo que disuaden la movilidad social, ambiental y económicamente insostenible, que de modo tan acusado caracterizan el modelo actual, teniendo en cuenta aspectos como :

+ Utilización del transporte público
+ Establecimiento de Servicio/Red de estaciones de bicicletas
+ Reorganización de las líneas de bus urbano
+ Zonas de circulación lenta
+ Apuesta por el tranvía
+ Utilización de vehículos ecológicos
+ Aparcamientos disuasorios
+ Red de cercanías

Este PIT tenía su horizonte en 2015, por lo que Chunta Aragonesista no ha podido llevar a cabo todas las propuestas que entendemos deberían estar contempladas en el mismo; de hecho lo que **no está contemplado en el PIT** y Chunta Aragonesista considera que sería totalmente necesario es la implantación de un transporte colectivo, eficaz y eficiente a los polígonos industriales y/o empresariales del entorno de la ciudad.

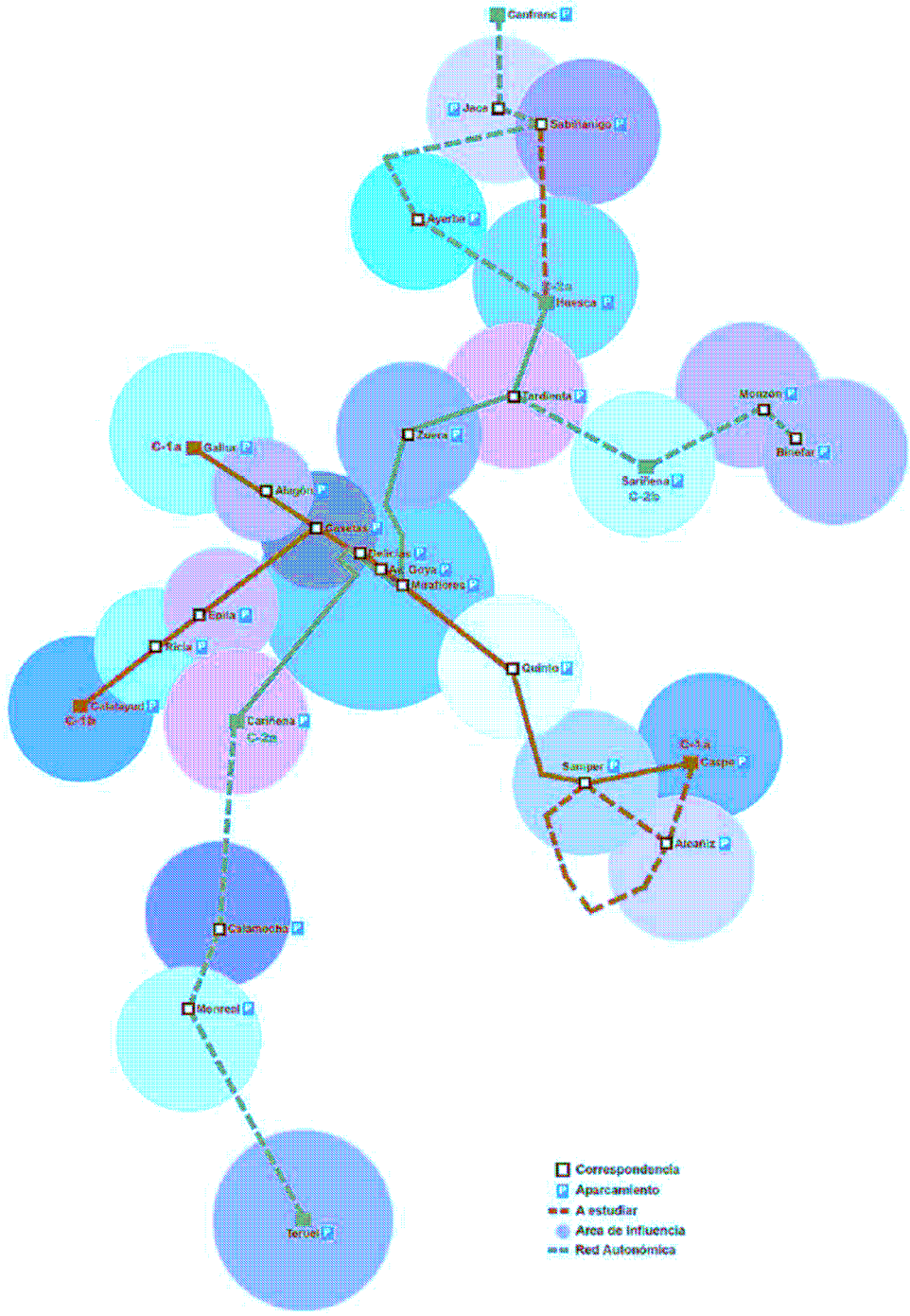
Teniendo en cuenta el análisis realizado por algunos colectivos sindicales , se constata que la utilización del coche privado es, en un elevado porcentaje, como consecuencia del necesario desplazamiento diario al centro de trabajo, y por lo tanto, entendemos que esta demanda debería ser atendida por una **red de cercanías consolidada**, que contemple,

- la coordinación con el resto de transportes públicos
- nodos de comunicación en las estaciones más importantes
- apeaderos en los polígonos industriales
- aparcamientos en cada estación

sin olvidar, que es un elemento fundamental en la vertebración del territorio.

Además de impulsar lo ya contemplado en el PIT, Chunta Aragonesista hace una apuesta clara y decidida por una red de cercanías, con la que se consiga una "Zaragoza Conectada".

Aragón Intermodal y Áreas de Influencia



Cada círculo, que simboliza un área de influencia, comporta la existencia de un plan de movilidad comarcal concreto que pivota sobre las estaciones de acceso a la red nacional de los ferrocarriles de Aragón, las cuales son la vía para comunicar las distintas áreas entre sí.

movilidad pública MP4
- bicicleta
- bus y taxi
- tranvía
- cercanías
cha

Para ello, el proyecto por el que apostamos, tendría lugar en tres fases, que serían las siguientes:

Zaragoza (fase 1).

Líneas	Estaciones	Trenes	Km Vías	Circulaciones Diarias (laborables)	Viajeros Aforo Día Tipo	Empleados
2	23		78			

C-1	Casetas – El Burgo de Ebro	31 Km.
C-2	María de Huerva – Villanueva de Gállego	47 Km.



movilidad MP4 pública
- bicicleta
- bus y taxi
- tranvía
- cercanías
cha

Zaragoza (fase 2).

Líneas	Estaciones	Trenes	Km Vías	Circulaciones Diarias (laborables)	Viajeros Aforo Día Tipo	Empleados
3	31		180			

C-1a	Zaragoza - Alagón	**22 Km.**
C-1a	Zaragoza - Quinto	**47 Km.**
C-2	Zaragoza - Zuera	**34 Km.**
C-2	Cariñena - Zuera	**50 Km.**



movilidad pública MP4
- bicicleta
- bus y taxi
- tranvía
- cercanías
cha

Zaragoza (fase 3)

Líneas	Estaciones	Trenes	Km Vías	Circulaciones Diarias (laborables)	Viajeros Aforo Día Tipo	Empleados
4	48		418			

C-1a	Zaragoza - Gallur	42 Km.
C-1a	Zaragoza - Caspe	117 Km.
C-1b	Zaragoza - Calatayud	97 Km.
C-2a	Zaragoza - Cariñena	50 Km.
C-2a	Zaragoza - Huesca	83 Km.



Desde Gallur hasta Quinto…..

……..desde Cariñena a Huesca.

¿Por qué no?

movilidad pública MP4
- bicicleta
- bus y taxi
- tranvía
- cercanías
cha