

Propuesta de red de cercanías Zaragoza Delicias – Huesca

Junio 2008



Propuesta de red de cercanías Zaragoza - Huesca

- Conexión ferroviaria Zaragoza – Huesca
- Población, empresas y movilidad laboral
- Propuestas de actuación
- Ventajas de la implantación de la integración de la red de cercanías Zaragoza - Huesca

Conexión Zaragoza – Huesca. Situación actual

- ❑ 2 conexiones I/V trenes AVE
- ❑ 3 conexiones I/V trenes AVANT . Se han suprimido 5 TRD.
- ❑ 2 conexiones I/V trenes regionales (Zaragoza – Canfranc)
- ❑ 2 conexiones I/V TRD (de trayectos más amplios Huesca – Valencia, y Jaca – Zaragoza Delicias)
- ❑ Intensidad Media Diaria 2007 = 9.000 vehículos.
- ❑ Zaragoza – Villanueva de G. – Zuera – Huesca con alto tráfico en ambos sentidos por motivos laborales (corredor industrial), por motivos de estudio (corredor científico) y personales / ocio.

Conexión Zaragoza – Huesca. Situación actual

- ❑ La demanda de servicios de transporte es ya muy elevada y con previsión de crecimiento:
 - o Aumento poblacional de Villanueva de G., Zuera, Huesca.
 - o Aumento de empresas en el corredor Zaragoza –Huesca
 - o Walqa, Universidad Politécnica, campus de Villanueva de Gállego, facultad de Veterinaria (Miraflores), campus U.Z. Pza. San Francisco (El Portillo)

- ❑ La principal deficiencia-necesidad de la conexión es la conectividad entre las poblaciones de Huesca, Zuera y Villanueva de Gállego con el centro de Zaragoza por la actual situación de la estación de Zaragoza Delicias.

Población, empresas y movilidad laboral

Población 2001-2007

Municipio	Comarca	Padrón 2001	Padrón 2007
Huesca	Hoya de Huesca	46.243	49.819
Tardienta	Monegros	1.087	1.022
Zuera	D.C. Zaragoza	5.640	6.759
Villanueva de G.	D.C. Zaragoza	3.426	4.013
	Total	56.396	61.613

Principales poblaciones como zona de influencia

Almudévar	Hoya de Huesca	2.280	2.389
San Mateo de G.	D.C. Zaragoza	2.212	2.708
San Juan de M.*	Barrio D.C. Zaragoza	2.025	2.025
	Total	6.517	7.122

* No hay datos del 2001

Población, empresas y movilidad laboral

Empresas

(Fuente: www.camerdata.es) (Fuente: IAEST-05)

(Fuente: IAEST)

Municipio	Nº empresas *	Nº Act.Econ.	Afiliados a la S.S.-dic.07
Huesca	2.288	6.649	21.817
Tardienta	44	110	157
Zuera	542	787	2.992
Villanueva de G.	517	771	4.920
Total	3.391	8.317	29.886
Almudévar	91	299	487
San Mateo de Gállego	223	322	871
Total	1.133	621	1.358

* Las empresas pueden tener varias actividades económicas

Movilidad laboral (Datos según Movilidad Laboral – Servicio de estudios CAI – 2006)

- ❑ Los tres orígenes con mayor movilidad de entrada laboral al municipio de Zaragoza son Utebo, Madrid y Huesca.
- ❑ Uniendo los orígenes-destinos Villanueva de Gállego, Zuera, Tardienta y Huesca se convierten en:
 - ❑ el SEGUNDO FLUJO DE ENTRADA LABORAL al municipio de Zaragoza (solo por detrás de Utebo)
 - ❑ el SEGUNDO FLUJO DE SALIDA LABORAL al municipio de Zaragoza (sólo por detrás de Madrid)
- ❑ El municipio de Zaragoza es el principal origen y destino de la movilidad laboral de Huesca, Tardienta, Zuera y Villanueva de G.

Conexión ferroviaria Zaragoza – Huesca

Conexiones de cercanías a nivel nacional. Ejemplos:

Línea	Km.	Tiempo ⁽¹⁾	Nº tray. ⁽²⁾	Tipo tren	Nº Prov. ⁽³⁾	Zona ⁽⁴⁾	Precio
Santander - Reinosa	88	1.45	8	Eléctrico	1	6	3,55
Valencia – Caudiel	85	1.35	2	Diésel	2	6	3,95
Murcia-Alicante	78	1.20	24	Diésel	2	6/7	4.30
Irún-Brinkola	82	1.35	21	Eléctrico	2	6	3.40
Barcelona – Vic-	74	1.25	27	Eléctrico	2	6	4,10
-La Tor de Querol (La línea de Barcelona – Vic continua hasta Francia. La distancia total: 162 km.)							
Tarragona – La Plana ⁽⁵⁾		0.34	2	Regional	1		1,40

(1) El tiempo de trayecto es una media de la duración máxima y mínima del recorrido

(2) Nº Tray.: Número de trayectos en un sentido en días laborables.

(3) Nº Prov.: Número de provincias que recorre la línea de cercanías

(4) La zona se refiere a las zonas tarifarias y de distancias diseñadas en la red de cercanías

(5) La línea de Tarragona –La Plana es una línea regional pero con tarifa de cercanías

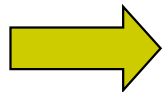
Conexiones de cercanías a nivel nacional.

□ Distribución de los desplazamientos habituales en las redes de cercanías (según tablas RENFE 2005):

58 % - Por motivos de trabajo

20 % - Por motivos de estudio

24 % - Por motivos de ocio



La conexión Zaragoza – Huesca y sus paradas intermedias cumple como DISTANCIA DE CERCANÍAS, TIEMPOS y CON LOS MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO en los tres aspectos y de manera frecuente de lunes a viernes (motivos laborales y de estudio) y durante el fin de semana (más orientados a motivos de ocio). Existe DEMANDA

Red de cercanías de Zaragoza

□ C/P, M/P: Prestará servicios con trenes CIVIA de ancho ibérico a 3.000 v.



Incompatible con la vía Zaragoza – Huesca puesto que funciona en el tramo Tardienta – Huesca con ancho internacional a 25.000 v.

□ L/P: Con el nuevo proyecto planteado a 6 años, se prestaría servicio en ancho internacional -25.000 v. en toda la red de cercanías de Zaragoza



Compatible con las infraestructuras actuales sin necesidad de inversiones.

Propuestas de actuación

❑ Con el proyecto previsto de reconversión de las cercanías ferroviarias de Zaragoza en ancho internacional, puede realizarse una conexión adecuada de todas las paradas intermedias entre Zaragoza Delicias y Huesca. El problema es, de esta forma, “TRANSITORIO”, ya que los servicios actuales no permiten la conexión de las cuatro poblaciones (Huesca, Tardienta, Zuera y Villanueva de G.) con el centro de Zaragoza de forma directa *

*Los servicios actuales regionales (líneas Zaragoza – Canfranc, Zaragoza - Jaca y Huesca-Valencia) no se adaptarían como servicios de cercanías puesto que:

- No cumplirían como distancia de cercanías para la aplicación tarifaria
- La incorporación de paradas intermedias en líneas más extensas podría suponer retrasos que no podría contemplar un “servicio de cercanías”.

Propuestas de actuación

Propuesta de actuación a largo plazo

- ❑ Supuesto de partida: ancho internacional en la red de cercanías de Zaragoza en el plazo de 6-8 años.



- ❑ Conexión Z. Delicias - El Portillo - Goya - Miraflores - Villanueva de G. - Zuera - Tardienta - Huesca a través de “trenes de ancho internacional” que permitiría la conexión de las 5 poblaciones con un servicio rápido. Las paradas intermedias deberían ser objeto de estudio para verificar la necesidad de establecer alguno de los servicios con menos paradas intermedias (por ejemplo, alguno de los servicios parar únicamente en Goya dada la intermodalidad y conexiones previstas desde esta estación)

Propuestas de actuación

Propuesta de actuación a largo plazo

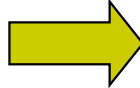
- ❑ La propuesta de largo plazo no exige por tanto inversión sino que consiste en un aprovechamiento-ampliación del proyecto ya planteado de reconversión de las cercanías de Zaragoza con ancho internacional y que permitirán una fácil conexión entre Zaragoza – Huesca y todas las poblaciones / barrios intermedios.
- ❑ Este planteamiento conlleva a plantear soluciones transitorias (para el periodo que conlleve el proyecto de reconversión de las cercanías en ancho internacional) y que no implicaran una alta inversión ya que la solución en el largo plazo es ya compatible con las infraestructuras actuales Zaragoza – Huesca.

Propuestas de actuación

Propuestas de actuación a corto plazo

❑ Las opciones técnicas viables para conectar Zaragoza Delicias y Huesca que incluya las paradas intermedias en Zaragoza son:

OPCIÓN 1

Construcción de doble vía Huesca – Tardienta que permitiera circular los propios trenes CIVIA de cercanías de Zaragoza, incorporando ancho ibérico a 3.000 v.  Solución no viable puesto que exige una inversión desproporcionada para el periodo previsto de uso de este servicio (6-8 años), si se plantea únicamente en el ámbito de transporte de viajeros.

Propuestas de actuación

Propuestas de actuación a corto plazo

- ❑ Las opciones técnicas viables para conectar Zaragoza Delicias y Huesca que incluya las paradas intermedias en Zaragoza son:

OPCIÓN 2 (Opción seleccionada)

Realizar un servicio de cercanías, es decir, que contemple el número adecuado de paradas intermedias entre Zaragoza Delicias y Huesca a través de TRENES REGIONALES DIESEL ya que permite establecer la adecuada conexión de Huesca, Tardienta, Zuera y Villanueva de Gállego con el centro de Zaragoza (y las futuras ramificaciones desde Goya, etc.) SIN NECESIDAD DE NUEVAS INVERSIONES y CON PRECIOS COMPETITIVOS.

Propuestas de actuación

Propuesta seleccionada de actuación a corto plazo

- DOS SERVICIOS I/V - TRD (se han eliminado recientemente 5 servicios TRD y se han incorporado 3 servicios AVANT)
- Horarios: deben ser complementarios (aunque no tienen el carácter de sustitutivo) a los servicios actuales regionales y de media distancia.
- Los flujos Zaragoza – Huesca y sus paradas intermedias tienen tráfico en ambos sentidos
- Los motivos principales para la demanda de estas nuevas cercanías serían la conectividad con las paradas intermedias de Zaragoza y sus ramificaciones, comodidad y menor precio.

Propuestas de actuación

Propuesta seleccionada de actuación a corto plazo

□ Trayecto I/V: Zaragoza Delicias – El Portillo – Goya – Miraflores - Villanueva de Gállego – Zuera – Tardienta – Huesca – Univ. Politécnica / Walqa *

□ Este trayecto permite la complementariedad de este servicio como un servicio adicional interno de Zaragoza en el trayecto Casetas – Utebo – Z.Delicias – El Portillo – Goya - Miraflores.

* Es necesario valorar la posibilidad de incorporar la conectividad con Walqa directamente en alguno de los servicios o conexión independiente Huesca – Walqa con nuevos servicios ferroviarios o de autobús.

□ Tiempo estimado de viaje Zaragoza Delicias – Huesca: 1h.10m

Ventajas de la implantación de las cercanías

- Sin coste de inversión en infraestructuras en ambas propuestas (corto plazo TRD y largo plazo “trenes de ancho internacional”)
- Alta potencialidad de empleo por usuarios (sobre todo usuarios del vehículo particular) de todo tipo (trabajadores, estudiantes y por motivos de ocio) y en ambos sentidos.
- Sostenibilidad medioambiental.
- Complementario a servicios actuales de media distancia y regionales.
- Vertebración territorial de todo el área metropolitana de Zaragoza con las poblaciones de Villanueva de Gállego, Zuera-San Mateo de Gállego, Tardienta y Huesca.

Ventajas de la implantación de las cercanías

- Vertebración empresarial, laboral, turística y científica del corredor Zaragoza - Huesca
- Si bien el tiempo estimado de viaje (al ser TRD) no mejora los servicios actuales si que puede existir un ahorro de tiempo en cuanto que hay “conectividad” con diferentes puntos del área metropolitana de Zaragoza y la combinación con otros medios de transporte para el acceso a cualquier punto de Zaragoza (ej: tranvía desde Goya).
- Con la implantación gradual de las estaciones, en la actualidad funcionaría con las paradas intermedias que estuvieran operativas (al principio únicamente el Portillo) que mejoraría tiempo de viaje.

Ventajas de la implantación de las cercanías

- ❑ Las dos propuestas se refieren a PROPUESTAS DE NUEVOS SERVICIOS Y LA FORMA DE PRESTARLOS (CERCANÍAS) pero no conlleva inversiones NI EN INFRAESTRUCTURAS, NI EN SERVICIOS (si contemplamos la situación hasta abril de 2008 donde existían 5 servicios de TRD), ya que se proponen únicamente 2 servicios.
- ❑ La potencialidad de usuarios en sustitución fundamentalmente del vehículo particular es muy alta. Únicamente es necesario un periodo de prueba inicial respecto a los horarios que se propongan para la adaptación a la demanda.
- ❑ Posibilidad de integración futura con el proyecto de cercanías de Miraflores – Las Fuentes – Cogullada.

Ventajas de la implantación de las cercanías

- ❑ Posibilidad de dar continuidad al trayecto en ambos sentidos con varias opciones a partir de Zaragoza Delicias:
 - ❑ Continuidad en la propia línea de cercanías de Zaragoza (hasta Casetas)
 - ❑ Continuidad por la línea de Teruel (Cadrete – María de Huerva)
 - ❑ Continuidad por la línea de Calatayud (Epila ...)
- ❑ La tarificación de cercanías supone un precio competitivo con otros medios de transporte (si se tarificara Huesca como zona 6, tendría un coste el billete sencillo en el margen 3.40-4.40 euros)
- ❑ Además de la propia población de Zaragoza, daría potencial servicio a un ámbito de población de más de 60.000 personas, 4.500 empresas y 30.000 trabajadores, aún sin valorar los efectos indirectos en toda la provincia de Huesca.