

TRABAJO FIN DE GRADO

2- ANEXOS

Anexo 1 Datos Demográficos

Anexo 2 Presupuesto

Anexo 3 Noticias edición impresa

Anexo 4 Noticias edición digital

**“ESTUDIO TÉCNICO Y ECONÓMICO DE LA AMPLIACIÓN DE LA RED
DE TRENES DE CERCANÍAS DE ZARAGOZA”**

Anexo 1

DATOS DEMOGRÁFICOS

"Estudio técnico y económico de la ampliación de la red de trenes de cercanías de Zaragoza"

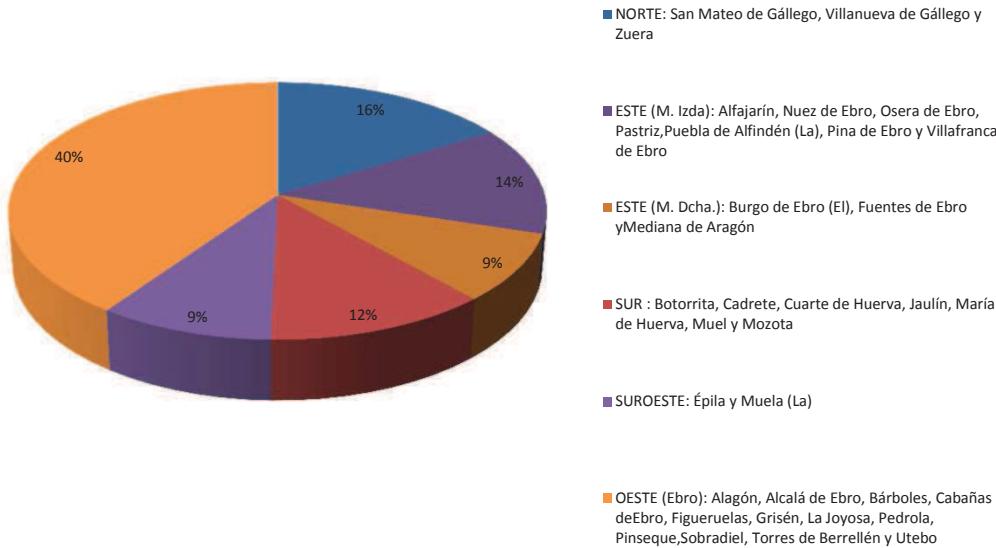
TABLA DETALLADA DE POBLACIÓN POR MUNICIPIOS				
Eje y municipios	Población 2004	Población 2014	Crecimiento %	
NORTE: San Mateo de Gállego, Villanueva de Gállego y Zuera	50255 San Mateo de Gállego	50255 San Mateo de Gállego	2.381	29,90
	50260 Villanueva de Gállego	50260 Villanueva de Gállego	3.662	26,05
	50298 Zuera	50298 Zuera	5.973	29,62
ESTE (M. Izda): Alfajarín, Nuez de Ebro, Osera de Ebro, Pastriz, Puebla de Alfindén (La), Pina de Ebro y Villafranca de Ebro	50017 Alfajarín	50017 Alfajarín	1.742	29,16
	50193 Nuez de Ebro	50193 Nuez de Ebro	627	34,45
	50199 Osera de Ebro	50199 Osera de Ebro	379	11,87
	50203 Pastriz	50203 Pastriz	1.216	7,73
	50208 Pina de Ebro	50208 Pina de Ebro	2.352	9,14
	50219 Puebla de Alfindén, La	50219 Puebla de Alfindén, La	3.076	90,64
	50260 Villafranca de Ebro	50260 Villafranca de Ebro	684	19,88
ESTE (M. Dcha.): Burgo de Ebro (El), Fuentes de Ebro y Mediana de Aragón	50062 Burgo de Ebro, El	50062 Burgo de Ebro, El	1.797	32,50
	50115 Fuentes de Ebro	50115 Fuentes de Ebro	4.085	13,66
	50164 Mediana de Aragón	50164 Mediana de Aragón	504	-6,15
SUR : Botorrita, Cadrete, Cuarte de Huerva, Jaulín, María de Huerva, Muel y Mozota	50056 Botorrita	50056 Botorrita	471	7,43
	50066 Cadrete	50066 Cadrete	2.115	67,28
	50093 Cuarte de Huerva	50093 Cuarte de Huerva	2.582	348,84
	50131 Jaulín	50131 Jaulín	307	-12,70
	50163 María de Huerva	50163 María de Huerva	2.125	152,19
	50180 Mozota	50180 Mozota	121	0,00
	50181 Muel	50181 Muel	1.142	20,40
SUROESTE: Epila y Muela (La)	50099 Epila	50099 Epila	4.089	12,33
	50182 Muela, La	50182 Muela, La	2.858	73,13
OESTE (Ebro): Alagón, Alcalá de Ebro, Báboles, Cabañas de Ebro, Figueruelas, Grisén, La Joyosa, Pedrola, Pinseque, Sobradiel, Torres de Berrellén y Utebo	50008 Alagón	50008 Alagón	6.024	17,07
	50013 Alcalá de Ebro	50013 Alcalá de Ebro	279	0,72
	50043 Báboles	50043 Báboles	318	-0,31
	50064 Cabañas de Ebro	50064 Cabañas de Ebro	522	2,68
	50107 Figueruelas	50107 Figueruelas	1.111	13,68
	50123 Grisén	50123 Grisén	477	33,33
	50132 Joyosa, La	50132 Joyosa, La	609	65,35
	50204 Pedrola	50204 Pedrola	2.906	24,64
	50205 Pinseque	50205 Pinseque	2.197	65,00
	50247 Sobradiel	50247 Sobradiel	752	44,02
	50262 Torres de Berrellén	50262 Torres de Berrellén	1.450	2,90
	50272 Utebo	50272 Utebo	13.227	39,33
Total municipios analizados		74.160	108.666	46,53
Zaragoza	50297 Zaragoza	50297 Zaragoza	638.799	4,27

FUENTE: <http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2907>

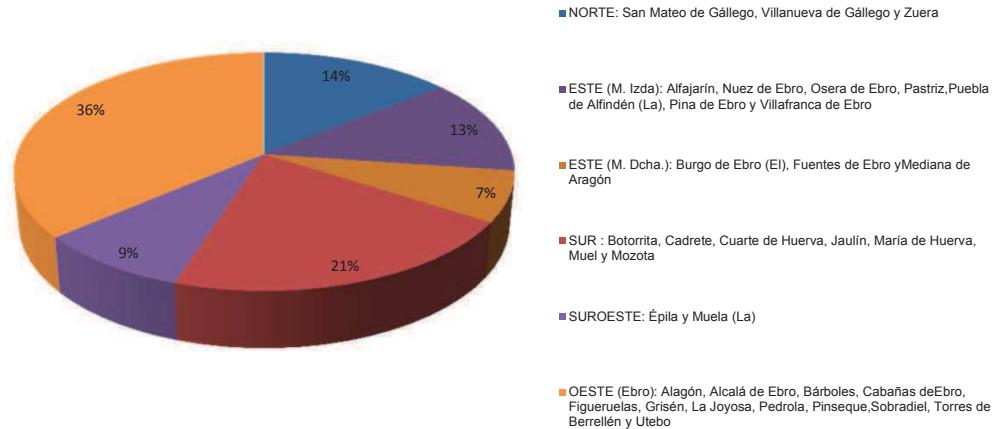
TABLA RESUMEN DE POBLACIÓN POR MUNICIPIOS

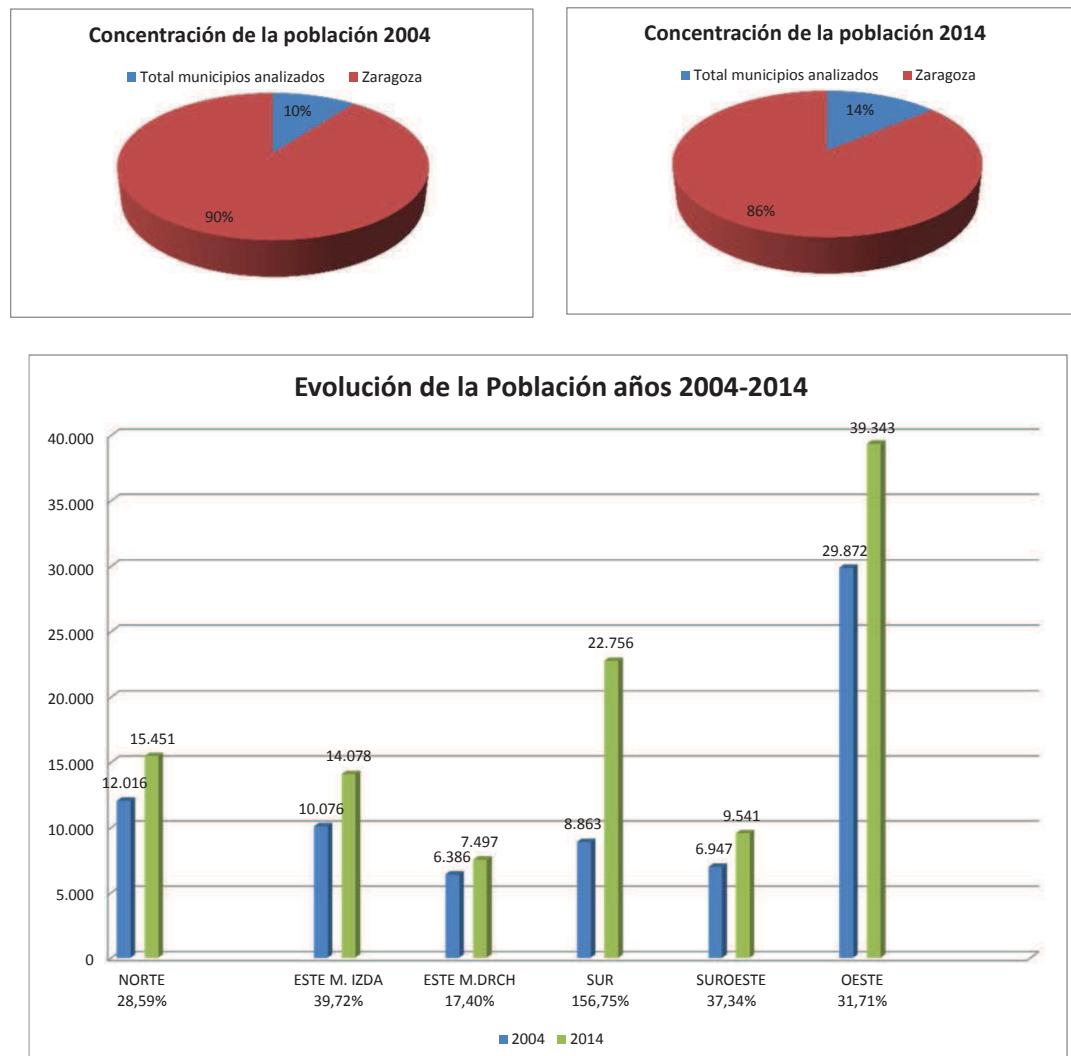
Eje y municipios	Población 2004	Población 2014	Crecimiento %
NORTE: San Mateo de Gállego, Villanueva de Gállego y Zuera	12.016	15.451	28,59
ESTE (M. Izda): Alfajarín, Nuez de Ebro, Osera de Ebro, Pastriz,Puebla de Alfindén (La), Pina de Ebro y Villafranca de Ebro	10.076	14.078	39,72
ESTE (M. Dcha.): Burgo de Ebro (El), Fuentes de Ebro yMediana de Aragón	6.386	7.497	17,40
SUR : Botorrilla, Cadrete, Cuarte de Huerva, Jaulín, María de Huerva, Muel y Mozota	8.863	22.756	156,75
SUROESTE: Epila y Muela (La)	6.947	9.541	37,34
OESTE (Ebro): Alagón, Alcalá de Ebro, Báboles, Cabañas de Ebro, Figueroelias, Grisén, La Joyosa, Pedrola, Pinseque,Sobradiel, Torres de Berrellén y Utebo	29.872	39.343	31,71
Total municipios analizados	74.160	108.666	46,53
Zaragoza	638.799	666.058	4,27

Distribución porcentual de la población de los municipios año 2004



Distribución porcentual de la población de los municipios 2014





Anexo 2

PRESUPUESTO

"Estudio técnico y económico de la ampliación de la red de trenes de cercanías de Zaragoza"

COSTES DE VÍAS POR KM ACTUALIZADOS

COSTE POR KILÓMETRO DE MONTAR NUEVA VÍA MIXTA				
UNIDAD REF	DESCRIPCIÓN	PRECIO UND. REF	PRECIO km	ACTUALIZACIÓN IPC
ml	Vía de ancho mixto sobre balasto, en la Red ferroviaria de Interés General, a base de carril UIC de 60 Kg., traviesas monobloque y fijaciones elásticas, totalmente acabada.	450,00 €	450.000,00 €	510.480,00 €
ml	Desguarnecido mecanizado total de la banqueta de balasto en vía sencilla, incluso carga y transporte a vertedero de materiales sobrantes.	31,00 €	31.000,00 €	35.166,40 €
m3	Subbalasto con productos procedentes de cantera, incluso suministro, transporte, extendido, compactación y acabados.	16,00 €	16.000,00 €	18.150,40 €
ml	Levante de vía existente de cualquier tipo, incluso carga, transporte, acopio y clasificación como material de empleo.	20,00 €	20.000,00 €	22.688,00 €
Nota: Se considera la aproximación de que por cada metro línea vamos a utilizar 1 metro cúbico de subbalasto.			TOTAL 1km	586.484,80 €

COSTE POR KILÓMETRO DE MONTAR NUEVA VÍA ANCHO UIC				
UNIDAD REF	DESCRIPCIÓN	PRECIO UND. REF	PRECIO km	ACTUALIZACIÓN IPC
ml	Vía de ancho mixto sobre balasto, en la Red ferroviaria de Interés General, a base de carril UIC de 60 Kg., traviesas monobloque y fijaciones elásticas, totalmente acabada.	330,00 €	330.000,00 €	374.352,00 €
ml	Desguarnecido mecanizado total de la banqueta de balasto en vía sencilla, incluso carga y transporte a vertedero de materiales sobrantes.	31,00 €	31.000,00 €	35.166,40 €
m3	Subbalasto con productos procedentes de cantera, incluso suministro, transporte, extendido, compactación y acabados.	16,00 €	16.000,00 €	18.150,40 €
ml	Levante de vía existente de cualquier tipo, incluso carga, transporte, acopio y clasificación como material de empleo.	20,00 €	20.000,00 €	22.688,00 €
Nota: Se considera la aproximación de que por cada metro línea vamos a utilizar 1 metro cúbico de subbalasto.			TOTAL 1km	450.356,80 €

Costes de desvíos y cambiadores de hilo, actualizados expresados en €/km	
Coste medio devío de ancho mixto 2007	160.000,00 €
DOCUMENTO 3, PRESUPUESTO	163.072,00 €
Coste desvío sencillo 2007	80.000,00 €
Coste actualizado según IPC promedio	81.536,00 €
Coste cambiador de hilo 2007	205.000,00 €
Coste actualizado según IPC promedio	208.936,00 €
ERTMS 2007	825.000,00 €
ERTMS actualizado	935.880,00 €

Costes estimados otras partidas en valores unitarios	
Estación nueva	6.000.000,00 €
Apeadero nuevo	4.000.000,00 €
Estación Rehabilitada	3.000.000,00 €
apeadero rehabilitado	3.000.000,00 €
Aparca bicis	3.000,00 €
Accesos	15.000,00 €
Aparcamiento disuasorio (15€/m ²) se calcula para una media de 1000m ² por aparcamiento	15.000,00 €
Bizing	3.000,00 €

OPCIÓN 1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA NORTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
NORTE	A	1/1 (N)	0	7 (*)	1	2 Accesos Peatonales/ 2 bicis
	B	1/3 (N)	1,7km x 2	8 (*)	4	4 Accesos Peatonales/ 4 bicis

ZONA NORTE OPCIÓN "A"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Desvío sencillo €/ud	81.536,00 €	1	81.536,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	2	6.000,00 €
TOTAL			10.117.536,00 €

ZONA NORTE OPCIÓN "B"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	3	12.000.000,00 €
Vías nuevas €/km	450.356,80 €	3,4	1.531.213,12 €
Electrificación vía nueva €/ml	340,32 €	3400	1.157.088,00 €
Señalización vía nueva €/ml	226,88 €	3400	771.392,00 €
monitorización y telemundo €/ud	39.704,00 €	1	39.704,00 €
Instalación seguridad vía nueva €/ml	107,00 €	3400	363.800,00 €
Desvío normal €/ud	81.536,00 €	4	326.144,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	4	60.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	4	12.000,00 €
TOTAL			22.261.341,12 €

Nota: Se consideran para esta opción los elementos de electrificación y seguridad como son, señalizaciones, seguridad y monitorización, para el tramo de los 3,4 km de nueva vía

OPCIÓN1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA OESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
OESTE	Casetas-Alagón	1/0 (R)	0	9,3+9,3	1	1 aparcamiento
	Alagón-Pedrola	1/2(R)	0	8,6+8,6	1	3 aparcamientos

ZONA OESTE, tramo 1 Casetas-Alagón

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Desvío sencillo	81.536,00 €	1	81.536,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			3.096.536,00 €

ZONA OESTE, tramo 2 Alagón-Pedrola

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Apeadero €/ud	3.000.000,00 €	2	6.000.000,00 €
Desvío sencillo	81.536,00 €	1	81.536,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
TOTAL			9.126.536,00 €

OPCIÓN1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA ESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
ESTE	Miraflores-La Cartuja	1/1 (N)	0	4,2	4	1 Acceso al barrio La Cartuja, 1 Acceso a los polígonos San Valero y La Unión

ZONA ESTE Miraflores-La Cartuja			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Desvío normal €/ud	81.536,00 €	4	326.144,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			10.359.144,00 €

OPCIÓN1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE	Delicias-Plaza	1/0 (N)	0	6,5+6,5	4	Accesos de la estación al polígono

ZONA ESTE Delicias-Plaza			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Desvío normal €/ud	81.536,00 €	4	326.144,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			6.344.144,00 €

OPCIÓN 1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE-ESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE A ESTE	Plaza-La Cartuja	0/3 (N)	0	18,8	3	Acceso Peatonal y de bicis a los 3 apeaderos con aparcabicis en los 3. 1 Aparcamiento en Cuarte de Huerva

ZONA SUROESTE-ESTE, Plaza-La Cartuja			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	2	8.000.000,00 €
Apeadero Cuarte €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	3	9.000,00 €
TOTAL			14.069.000,00 €

OPCIÓN1ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA ACTUAL C1						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
C1 Actual	Casetas-Miraflores	0	0	16,6	3	1 aparcab ciclos y se propone 1 estación bizi-Zaragoza y asfaltar la explanada actual para parking

Adaptación tramo actual a tercer carril			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
Estación Bizi €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
1 parking	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			21.000,00 €

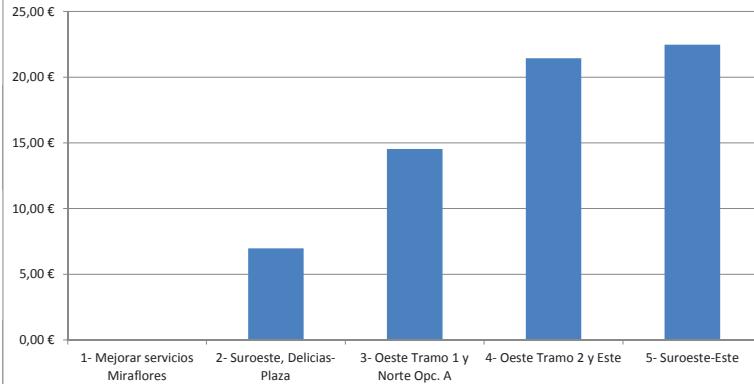
OPCIÓN1ª: COSTES TOTALES Y GRÁFICAS

Zona	Presupuesto	10 % Ajuste	Total Zona
DOCUMENTO 3, PRES	10.117.536,00 €	1.011.753,60 €	11.129.289,60 €
Norte B	22.261.341,12 €	2.226.134,11 €	24.487.475,23 €
Oeste Tramo 1	3.096.536,00 €	309.653,60 €	3.406.189,60 €
Oeste Tramo 2	9.126.536,00 €	912.653,60 €	10.039.189,60 €
Este	10.359.144,00 €	1.035.914,40 €	11.395.058,40 €
Suroeste	6.344.144,00 €	634.414,40 €	6.978.558,40 €
Suroeste-Este	14.069.000,00 €	1.406.900,00 €	15.475.900,00 €
C1 Actual	21.000,00 €	2.100,00 €	23.100,00 €

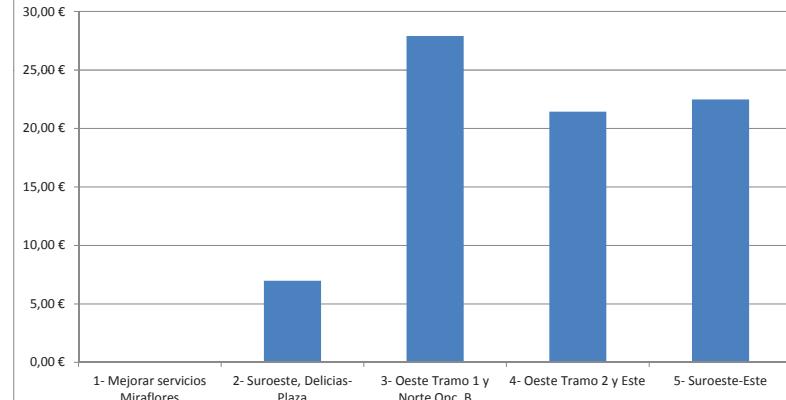
Montar nuevos bogies en los 2 trenes actuales	0,00 €
Adaptar los dos trenes actuales de forma que puedan funcionar a 25kV(CA) y 3kV (CC)	0,00 €
Revisión y ajuste de la zona de rozamiento del pantógrafo para absorber el descentramiento del carril	0,00 €
1 Nuevo tren CIVIA para el uso en la línea C1 y C2 (Coste unitario)	7.000.000,00 €

Fases implantación	Presupuesto (Millones de €)	Año objetivo	Descripción de la Fase, esquema de trabajos.
1- Mejorar servicios Miraflores	0,02 €	2017	Asfaltar la explanada exterior para que haga de parking, instalar una estación bici-Zaragoza y una estructura aparcabici
2- Suroeste, Delicias-Plaza	6,98 €	2019	Ejecución en paralelo de la estación, accesos, etc...
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. A	14,54 €	2021	En paralelo, rehabilitación de estaciones zona Oeste y construcción del apeadero de Las Fuentes y de la Estación de Cogullada (Mercazaragoza)
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. B	27,89 €	2021	En paralelo, rehabilitación de estaciones zona Oeste y construcción del apeadero de Las Fuentes, los dos de Cogullada la Estación de Cogullada.
4- Oeste Tramo 2 y Este	21,43 €	2022	Rehabilitar estaciones zona Oeste y construir el apeadero de San Valero y la estación de La Cartuja,
5- Suroeste-Este	22,48 €	2025	Construcción en paralelo de los 3 apeaderos. Se encarga el nuevo tren en plazo para tenerlo al final de las obras.
Total con opc. A de Cogullada	65,45 €		
Total con opc. B de Cogullada	78,81 €		

Horizonte inversiones, opción Cogullada A



Horizonte inversiones, opción Cogullada B



OPCIÓN 2ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA NORTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
NORTE	A	1/1 (N)	0	7 (*)	1	2 Accesos
	B	1/3 (N)	1,7km x 2	8 (*)	4	4 Accesos Peatonales/ 4 bicis

ZONA NORTE OPCIÓN "A"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	7	4.105.393,60 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	7	6.551.160,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	2	6.000,00 €
TOTAL			20.874.057,60 €

ZONA NORTE OPCIÓN "B"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	3	12.000.000,00 €
Vías nuevas €/km	450.356,80 €	3,4	1.531.213,12 €
Electrificación vía nueva €/ml	340,32 €	3400	1.157.088,00 €
Señalización vía nueva €/ml	226,88 €	3400	771.392,00 €
monitorización y telemundo €/ud	39.704,00 €	1	39.704,00 €
Instalación seguridad vía nueva €/ml	107,00 €	3400	363.800,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	8	4.691.878,40 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
Desvío normal €/ud	90.752,00 €	3	272.256,00 €
ERTMS	935.880,00 €	11,4	10.669.032,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	4	60.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	4	12.000,00 €
TOTAL			37.749.867,52 €

Nota: Se consideran para esta opción los elementos de electrificación y seguridad como son, señalizaciones, seguridad y monitorización, para el tramo de los 3,4 km de nueva vía

OPCIÓN2^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA OESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
OESTE	Casetas-Alagón	1/0 (R)	0	9,3+9,3	1	1 aparcamiento
	Alagón-Pedrola	1/2(R)	0	8,6+8,6	1	3 aparcamientos

ZONA OESTE, tramo 1 Casetas-Alagón

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Apeadero €/ud	3.000.000,00 €	0	0,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	18,6	10.908.617,28 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	18,6	17.407.368,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			31.512.489,28 €

ZONA OESTE, tramo 2 Alagón-Pedrola

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Apeadero €/ud	3.000.000,00 €	2	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	17,2	10.087.538,56 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	17,2	16.097.136,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
TOTAL			35.411.178,56 €

OPCIÓN2ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA ESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
ESTE	Miraflores-La Cartuja	1/1 (N)	0	4,2	4	1 Acceso al barrio La Cartuja, 1 Acceso a los polígonos San Valero y La Unión

ZONA ESTE Miraflores-La Cartuja			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	4,2	2.463.236,16 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
Desvío normal €/ud	90.752,00 €	1	90.752,00 €
ERTMS	935.880,00 €	4,2	3.930.696,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			17.062.196,16 €

OPCIÓN2 ^a : PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE	Delicias-Plaza	1/0 (N)	0	6,5+6,5	5 (4+1cambio hilo)	Accesos de la estación al polígono

ZONA ESTE Delicias-Plaza			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	13	7.624.302,40 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	4	726.016,00 €
Cambio hilo €/ud	232.552,00 €	1	232.552,00 €
ERTMS	935.880,00 €	13	12.166.440,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			26.767.310,40 €

OPCIÓN2^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE A ESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE A ESTE	Plaza-La Cartuja	0/3 (N)	0	18,8	3	Acceso Peatonal y de bicis a los 3 apeaderos con aparcabicis en los 3. 1 Aparcamiento en Cuarte de Huerva

ZONA SUROESTE-ESTE, Plaza-La Cartuja			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	2	8.000.000,00 €
Apeadero Cuarte €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	586.484,80 €	18,8	11.025.914,24 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
ERTMS	935.880,00 €	18,8	17.594.544,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	3	9.000,00 €
TOTAL			43.233.970,24 €

OPCIÓN 2ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA C1 ACTUAL						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
C1 Actual	Casetas-Miraflores	0	0	16,6	3	1 aparcabikis y se propone 1 estación bizi-Zaragoza y asfaltar la explanada actual para parking

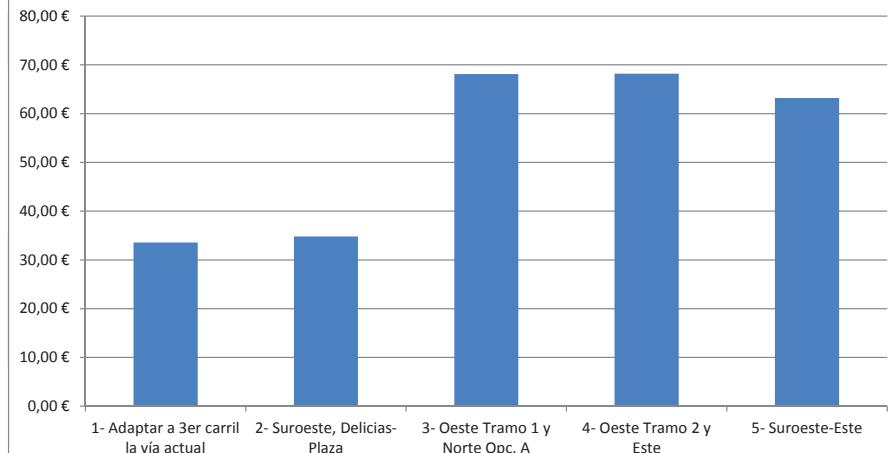
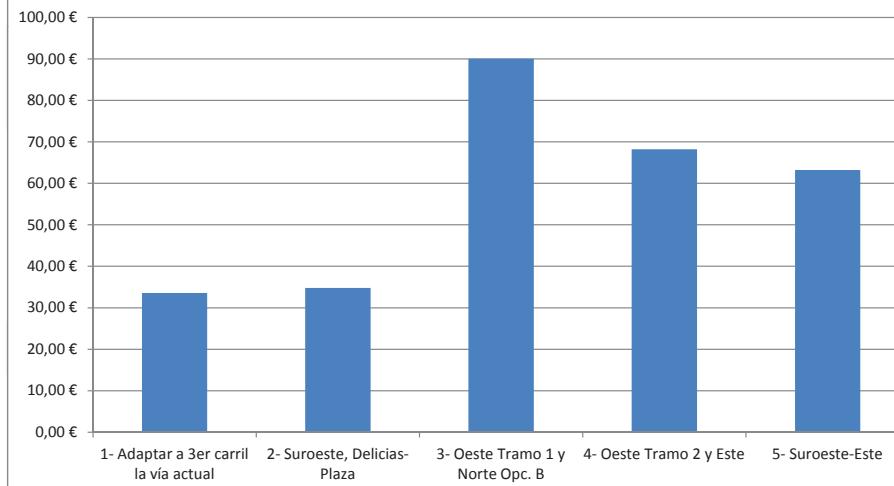
Adaptación tramo actual a tercer carril			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Tercer carril €/km	586.484,80 €	16,6	9.735.647,68 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
ERTMS	935.880,00 €	16,6	15.535.608,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
Estación Bizi €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
1 parking	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			25.836.767,68 €

OPCIÓN 2^a:**COSTES TOTALES Y GRÁFICAS DE INVERSIÓN**

Zona	Presupuesto	30 % Ajuste	Total Zona
Norte A	20.874.057,60 €	6.262.217,28 €	27.136.274,88 €
Norte B	37.749.867,52 €	11.324.960,26 €	49.074.827,78 €
Oeste Tramo 1	31.512.489,28 €	9.453.746,78 €	40.966.236,06 €
Oeste Tramo 2	35.411.178,56 €	10.623.353,57 €	46.034.532,13 €
Este	17.062.196,16 €	5.118.658,85 €	22.180.855,01 €
Suroeste	26.767.310,40 €	8.030.193,12 €	34.797.503,52 €
Suroeste-Este	43.233.970,24 €	12.970.191,07 €	56.204.161,31 €
C1 Actual	25.836.767,68 €	7.751.030,30 €	33.587.797,98 €

Montar nuevos Bogies en los 2 trenes actuales	0,00 €
Adaptar los dos trenes actuales de forma que puedan funcionar a 25kV(CA) y 3kV (CC)	0,00 €
Revisión y ajuste de la zona de rozamiento del pantógrafo para absorber el descentramiento del carril	0,00 €
1 Nuevo tren CIVIA para el uso en la línea C1 y C2 (Coste unitario)	7.000.000,00 €

Fases implantación	Presupuesto (Millones de €)	Año objetivo	Descripción de la Fase, esquema de trabajos.
1- Adaptar a 3er carril la vía actual	33,59 €	2017	1º Montar 3er carril en C1 actual Casetas-Miraflores por tramos para no retirar el servicio entero, 2º adaptar trenes, 3º adecuar estación Miraflores
2- Suroeste, Delicias-Plaza	34,80 €	2019	Ejecución en paralelo de la estación, accesos, etc... y el montaje del tercer carril en este ramal
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. A	68,10 €	2021	1º 3er carril en zona Oeste y estación de Cogullada, 2º tercer carril zona Norte y apeadero Las Fuentes + accesos, bicis, etc...
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. B	90,04 €	2021	1º 3er carril en zona Oeste y estación de Cogullada, 2º tercer carril zona Norte y apeaderos Las Fuentes, Av.Cataluña y Cogullada + accesos, bicis, etc...
4- Oeste Tramo 2 y Este	68,22 €	2022	1º 3er carril en zona Oeste y estación de La Cartuja, 2º tercer carril zona Este
5- Suroeste-Este	63,20 €	2025	Ejecución única del tercer carril y construcción en paralelo de los 3 apeaderos. Se encarga el nuevo tren en plazo para tenerlo al final de las obras.
Total con opc. A de Cogullada	267,91 €		
Total con opc. B de Cogullada	289,85 €		

Horizonte inversiones, opción Cogullada A**Horizonte inversiones, opción Cogullada B**

OPCIÓN 3ª: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA NORTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
NORTE	A	1/1 (N)	0	7 (*)	1	2 Accesos
	B	1/3 (N)	1,7km x 2	8 (*)	4	4 Accesos Peatonales/ 4 bicis

ZONA NORTE OPCIÓN "A"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	7	1.231.618,08 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	7	6.551.160,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	2	6.000,00 €
TOTAL			18.000.282,08 €

ZONA NORTE OPCIÓN "B"			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	3	12.000.000,00 €
Vías nuevas €/km	450.356,80 €	3,4	1.531.213,12 €
Electrificación vía nueva €/ml	340,32 €	3400	1.157.088,00 €
Señalización vía nueva €/ml	226,88 €	3400	771.392,00 €
monitorización y telemundo €/ud	39.704,00 €	1	39.704,00 €
Instalación seguridad vía nueva €/ml	107,00 €	3400	363.800,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	8	1.407.563,52 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
Desvío normal €/ud	90.752,00 €	3	272.256,00 €
ERTMS	935.880,00 €	11,4	10.669.032,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	4	60.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	4	12.000,00 €
TOTAL			34.465.552,64 €

Nota: Se consideran para esta opción los elementos de electrificación y seguridad como son, señalizaciones, seguridad y monitorización, para el tramo de los 3,4 km de nueva vía

OPCIÓN 3^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA OESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
OESTE	Casetas-Alagón	1/0 (R)	0	9,3+9,3	1	1 aparcamiento
	Alagón-Pedrola	1/2(R)	0	8,6+8,6	1	3 aparcamientos

ZONA OESTE, tramo 1 Casetas-Alagón

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Apeadero €/ud	3.000.000,00 €	0	0,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	18,6	3.272.585,18 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	18,6	17.407.368,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			23.876.457,18 €

ZONA OESTE, tramo 2 Alagón-Pedrola

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	3.000.000,00 €	1	3.000.000,00 €
Apeadero €/ud	3.000.000,00 €	2	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	17,2	3.026.261,57 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	1	181.504,00 €
ERTMS	935.880,00 €	17,2	16.097.136,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
TOTAL			28.349.901,57 €

OPCIÓN 3^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA ESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
ESTE	Miraflores-La Cartuja	1/1 (N)	0	4,2	4	1 Acceso al barrio La Cartuja, 1 Acceso a los polígonos San Valero y La Unión

ZONA ESTE Miraflores-La Cartuja

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	1	4.000.000,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	4,2	738.970,85 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
Desvío normal €/ud	90.752,00 €	1	90.752,00 €
ERTMS	935.880,00 €	4,2	3.930.696,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	2	30.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			15.337.930,85 €

OPCIÓN 3 ^a : PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE						
Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE	Delicias-Plaza	1/0 (N)	0	6,5+6,5	5 (4+1cambio hilo)	Accesos de la estación al polígono

ZONA ESTE Delicias-Plaza			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Estación €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	13	2.287.290,72 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	4	726.016,00 €
Cambio hilo €/ud	232.552,00 €	1	232.552,00 €
ERTMS	935.880,00 €	13	12.166.440,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
TOTAL			21.430.298,72 €

OPCIÓN 3^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA SUROESTE A ESTE

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
SUROESTE A ESTE	Plaza-La Cartuja	0/3 (N)	0	18,8	3	Acceso Peatonal y de bicis a los 3 apeaderos con aparcabicis en los 3. 1 Aparcamiento en Cuarte de Huerva

ZONA SUROESTE-ESTE, Plaza-La Cartuja			
CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Apeadero €/ud	4.000.000,00 €	2	8.000.000,00 €
Apeadero Cuarte €/ud	6.000.000,00 €	1	6.000.000,00 €
Tercer carril €/km	175.945,44 €	18,8	3.307.774,27 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
ERTMS	935.880,00 €	18,8	17.594.544,00 €
Aparcamiento €/ud	15.000,00 €	1	15.000,00 €
Acceso peatonal €/ud	15.000,00 €	3	45.000,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	3	9.000,00 €
TOTAL			35.515.830,27 €

OPCIÓN 3^a: PRESUPUESTO POR PARTIDAS ZONA ACTUAL C1

Zona	Tramo u opción	Estaciones /apeaderos	km vías nuevas	km tercer carril	Desvíos	Otros
C1 Actual	Casetas-Miraflores	0	0	16,6	3	1 aparcab cicis y se propone 1 estación bizi-Zaragoza y asfaltar la explanada actual para parking

Adaptación tramo actual a tercer carril

CONCEPTO	IMPORTE	CANTIDAD	COSTE
Tercer carril €/km	175.945,44 €	16,6	2.920.694,30 €
Desvío mixto €/ud	181.504,00 €	3	544.512,00 €
ERTMS	935.880,00 €	16,6	15.535.608,00 €
Aparca-Bicis €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
Estación Bizi €/ud	3.000,00 €	1	3.000,00 €
1 parking	15.000,00 €	1	15.000,00 €
TOTAL			19.021.814,30 €

OPCIÓN 3^a:

COSTES TOTALES Y GRÁFICAS DE INVERSIÓN

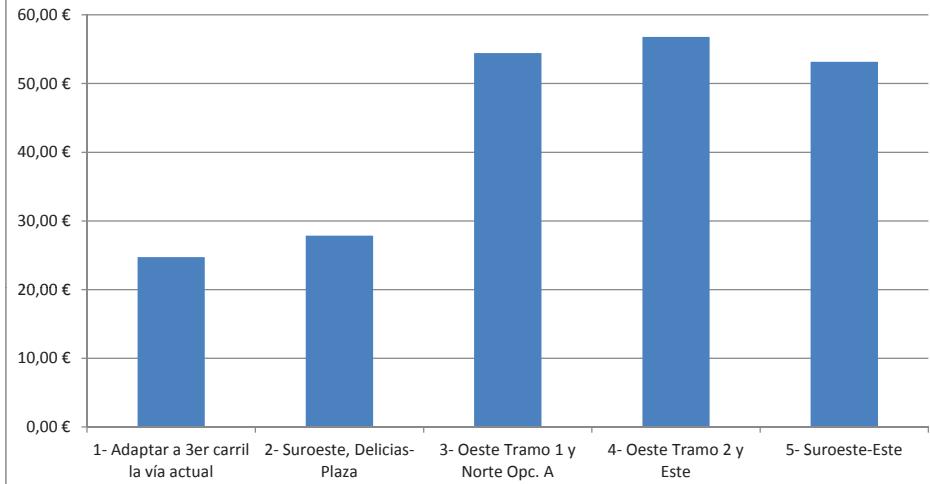
Zona	Presupuesto	30 % Ajuste	Total Zona
Norte A	18.000.282,08 €	5.400.084,62 €	23.400.366,70 €
Norte B	34.465.552,64 €	10.339.665,79 €	44.805.218,43 €
Oeste Tramo 1	23.876.457,18 €	7.162.937,16 €	31.039.394,34 €
Oeste Tramo 2	28.349.901,57 €	8.504.970,47 €	36.854.872,04 €
Este	15.337.930,85 €	4.601.379,25 €	19.939.310,10 €
Suroeste	21.430.298,72 €	6.429.089,62 €	27.859.388,34 €
Suroeste-Este	35.515.830,27 €	10.654.749,08 €	46.170.579,35 €
C1 Actual	19.021.814,30 €	5.706.544,29 €	24.728.358,60 €

Montar nuevos Bogies en los 2 trenes actuales
Adaptar los dos trenes actuales de forma que puedan funcionar a 25kV(CA) y 3kV (CC)
Revisión y ajuste de la zona de rozamiento del pantógrafo para absorber el descentramiento
1 Nuevo tren CIVIA para el uso en la línea C2

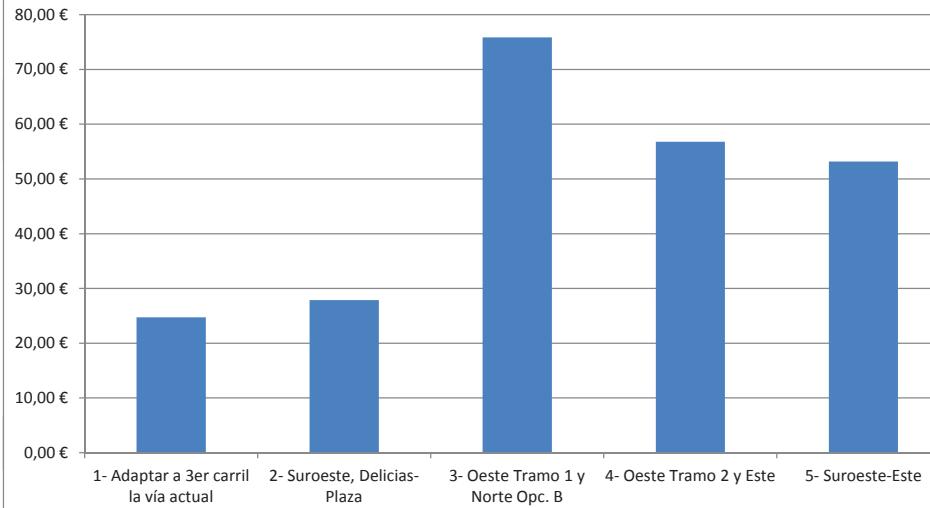
7.000.000,00 €

Fases implantación	Presupuesto (Millones de €)	Año objetivo	Descripción de la Fase, esquema de trabajos.
1- Adaptar a 3er carril la vía actual	24,73 €	2017	1º Montar 3er carril en C1 actual Casetas-Miraflores por tramos para no retirar el servicio entero, 2º adaptar trenes, 3º adecuar estación Miraflores
2- Suroeste, Delicias-Plaza	27,86 €	2019	Ejecución en paralelo de la estación, accesos, etc... y el montaje del tercer carril en este ramal
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. A	54,44 €	2021	1º 3er carril en zona Oeste y estación de Cogullada, 2º tercer carril zona Norte y apeadero Las Fuentes + accesos, bicis, etc...
3- Oeste Tramo 1 y Norte Opc. B	75,84 €	2021	1º 3er carril en zona Oeste y estación de Cogullada, 2º tercer carril zona Norte y apeaderos Las Fuentes, Av.Cataluña y Cogullada + accesos, bicis, etc...
4- Oeste Tramo 2 y Este	56,79 €	2022	1º 3er carril en zona Oeste y estación de La Cartuja, 2º tercer carril zona Este
5- Suroeste-Este	53,17 €	2025	Ejecución única del tercer carril y construcción en paralelo de los 3 apeaderos. Se encarga el nuevo tren en plazo para tenerlo al final de las obras.
Total con opc. A de Cogullada	216,99 €		
Total con opc. B de Cogullada	238,40 €		

Horizonte inversiones, opción Cogullada A



Horizonte inversiones, opción Cogullada B



ANEXO 3

Noticias Heraldo de Aragón edición impresa

19-Feb-2008 “La capacidad del Túnel de cercanías y alta velocidad se duplicará con un plan pionero”

- Zaragoza será la 1^a ciudad Española con una red urbana de ancho internacional.
- Se aumentará de 8,9 paso/hora a 18 pasos/hora entre Portillo y Miraflores
- Plazo previsto para la ejecución 6 años
- Posible unión de la “Y” del corredor Cantábrico-Mediterráneo y vasco
- La idea es cambiar a ancho Internacional la red de Zaragoza
- Se sustituirá el ancho Ibérico a Internacional entre Cabañas y Miraflores y también hasta Teruel.
- Circunvalación de Mercancías por una vía doble.

2- Abr-2008 “CCOO advierte de que el plan de Fomento limita las cercanías”

- Luis Bello responsable de infraestructuras de CCOO Aragón, advierte q ampliar a ancho internacional reduciría el tráfico de Mercancías y limitaría la crrculación de trenes convencionales.
- Dicha modificación obligará al uso de trenes de ejes intercambiables o a construir intercambiadores.

20- Sep-2008 “Cercanías con Barreras”

- Diversos problemas de accesibilidad al uso de trenes y otros medios de transpiorte para personas con problemas.
- Sugerencia de tenerlo en cuenta para futuros trenes, tranvías, etc... p.ej. rebajar la distancia del andén al vagón.

16-Ene-2010 “La obra del apeadero de Goya, cortará 3 meses el túnel al tráfico de regionales y cercanías.”

- El consejo de ministros autoriza 44M€ de la obra. ADIF asume la ejecución.
- El AVE sigue funcionando en paralelo.
- Media distancia dan un rodeo por la ronda sur y caen en fondo de saco en Delicias lo que genera 20' extras.
- Cercanías se corta y sólo va hasta el Portillo.
- Las obras se iniciarán antes del verano 2010 y final para el otoño 2011
- Se levantará la vía de ancho normal y se hará otra nueva clavada a cemento en vez de Balasto, esto costará 3 meses.
- La obra entera 20 meses.
- La opinión de Luis L. Se trata de un mal menor teniendo en cuenta la mejora de la Intermodalidad que se producirá con esta estación y el previsible aumento de viajeros del cercanías.

28-Feb-2010 “El colapso del túnel de Goya, impide a Renfe alargar los regionales de Delicias a El Portillo”

- No se pueden prolongar los 6 servicios de regionales de Delicias al Portillo por saturación de la vía única con 74 circulaciones/día.
- Existe ya un 2º túnel sin vía tendida y sin catenaria, pero con la infraestructura, costó 33M€ a la sociedad AVE-ZGZ.
- La apertura del túnel multiplicaría el tráfico posible (de regionales y cercanías) y bajaría la frecuencia del cercanías.
- Apeadero Portillo:

→ Salen 6 trenes a Teruel

- Paran 14 del Huesca-Canfranc
- Paran 10 del Lérida-Caspe
- Paran 42 Cercanías

- Se prevé 1 tren por sentido cada 30' consiguiendo una frecuencia de 8' para el cercanías.
- Los Cercanías, En Delicias sólo pueden usar 1 andén ya que está rebajado a 68cm para ellos, esto es una importante limitación.
- La aguja del desvío de raíles de ancho convencional, está en Pikolin, así que la vía única se extiende hasta las afueras de la ciudad.
- La solución de Fomento es hacer las 2 vías de Goya con ancho internacional (AVE)
- Opinión Luis L. El Futuro es incierto, las posibles soluciones serían montar un 3er carril (ADIF no lo permite), realizar otro túnel (muy caro), habilitar el túnel Delicias Portillo (sería lo más viable).

3-Jul- 2010 “El tráfico recuperará la normalidad en todo el eje Gran Vía-Isabel la Católica en Diciembre”

- 1ª Fase será Julio/Septiembre es montar una losa entre Avd. Goya/Gran Vía/Fdo. El católico
- En la 1ª Fase se derribará la parte del túnel necesaria para habilitar 1 andén.
- La última fase será la construcción del edificio y la estación de cercanías.

16-Nov-2011 “El convenio para la ampliación de la red de cercanías se limita a encargar estudios”

- Bellocch Firma un protocolo de intenciones (en campaña electoral) para ampliar las cercanías que en realidad dependerá de futuros convenios.
- fomento saca a concurso estudios y proyectos.
- Ampliación hasta Plaza muy limitada.
- Hasta la fecha el servicio pierde dinero, se espera ver que puede pasar al abrir Goya
- La Línea actual Casetas-Miraflores, es defendida por los políticos y se piensa ampliar Alagón, La Cartuja y llegar a Plaza.
- Se estiman unos gastos de explotación de 0,5M€ por determinar.

13-Dic-2011 “La apertura de la estación de Goya se retrasa finalmente hasta Febrero.

- Falta el equipamiento para la explotación, la obra civil ya terminada.

13-Dic-2011 “Los Vecinos del Arrabal proponen llevar el cercanías a la futura Estación del Norte”

- Propuesta vecinal de acercar el cercanías al menos hasta el cruce de S.Juan de la Peña con Marqués de la Cadena.

12-Feb-2012 “La limitación del túnel Ferroviario impedirá que paren todos los regionales en la estación de Goya”

- 18 Convoys diarios de Castejón-Arcos del Jalón.
- No se puede pasar por saturación de los 5Km que separan Delicias y Miraflores.
- Posible aumento del 10% ó 15% del número de usuarios si se para en Goya.
- Actualmente 40 cercanías Casetas-Miraflores pasan al día (14 huesca-Canfranc + 6 Monzón +6 Caspe + 8Teruel).
- En total 74 servicios/día en ambos sentidos.

- Existe un andén central para montar otros raíles que podría ser para aparcar convoyes mientras se deja paso a otros que circulan (vía desviada).
- Sólo puede circular 1 Tren/30' de cercanías de Delicias a Miraflores.
- La obra de Goya acabada ya, a la espera de fijar Fecha de apertura.
- En Alagón, se han recogido 2000 firmas para extender Casetas-Miraflores hasta Gallur y afectaría a Cabañas, Boquiñeni, Pradilla, Gallur, Torres y Casetas.
- En el actual cercanías, hay un déficit de 2M€/año
- Costes de 400.000€/año de explotación de la ampliación.
- Opinión Luis L. Se realizará un uso a medio gas de Goya porque no se ha hecho el cambio a ancho internacional. Se echa para atrás lo que anunciaba el secretario de Estado hace 4 años del plan pionero de la Red arterial de ZGZ.

16-Feb-2012 Nueva terminal preparada para su puesta en marcha.

- Coste final 44M€ soportado por ZGZ Alta velocidad que está formado por DGA+Ayto ZGZ+Ministerio de Fomento.

10-Mar-2012 “La estación de Goya está acabada desde hace 1 mes pero sigue sin tener fecha de apertura”

- Estación ya terminada pero no operativa, a falta de visita de Ana Pastor Ministra de Fomento.
- Tema político para no inaugurarla todavía.
- Ocupación muy baja del actual cercanías de 19 personas/ tren/viaje respecto de las 563 que podrían desplazarse por capacidad del tren.
- Se confía aumentar entre un 10-15% al abrir Goya.

29-Mar-12 “todos los regionales pararán en Goya y Portillo y funcionarán como cercanías en Zaragoza”

- Unos a partir del 4 de abril del 2012 de los regionales como cercanías en el tramo Casetas-Miraflores.
- Bajada de la frecuencia hasta 5'/tren al pasar 80 trenes/día.
- Ha habido que solucionar las limitaciones al túnel de Goya de vía única de ancho Ibérico.

4-Abr-2012 “Fomento Inaugura la estación de Goya para 80 trenes entre los cercanías y los regionales”

- Coste 44M€
- Billete 1,35€
- Se destaca en la inauguración la intermodalidad de la estación.

5-Abr-2012 “Una estación más próxima”

- Primeras experiencias con la nueva estación contadas por usuarios.
- Se espera un aumento del 10% de usuarios
- En 2011 hubo 238.000 viajeros de cercanías en total

1-May-2012 “El billete de cercanías y media distancia sube hoy en Aragón por encima de la media nacional”

- Pasa de 1,35 a 1,60€ (aumento del 18,52%)
- Los regionales suben entre un 11,03 y un 13,22%
- La media nacional ha sido de 10,94%

9-Jul-2012 “El uso de los cercanías se dispara un 66% en 3 meses tras abrirse la estación de Goya”

- 100.000 usuarios en 1 trimestre, 40.696 más que en el mismo del 2011
- Supone una ganancia del 66,3%
- Se ha producido una disminución de la frecuencia hasta llegar a estar por debajo de los 20' debido al uso de los regionales como cercanías.

4-Sep-2012 “ La estación de Goya permite a los trenes regionales ganar un 6,8% de viajeros pese a la crisis”

- Se ha aumentado 6,8% los viajeros de media distancia hasta llegar a un total de 910.329 pese a la crisis. Es una cifra global de Aragón y, se piensa que es gracias a la apertura de Goya.

8-Sep-2012 “La DGA impulsa el apeadero de cercanías de Plaza”

- Se adjudica a IDOM (por 33.376,64) el anteproyecto del apeadero de Plaza que incluye el mejor trazado Ferroviario.
- Se estudiará en el anteproyecto:
 - Diseño del edificio
 - Costes de la obra civil
 - Conexiones con la red de transporte público interno de Plaza.
 - Solución a los servicios afectados.
 - Mejor trazado ferroviario para unir con la C1
- Será una base para establecer una colaboración con Fomento

17-Dic-2012 “El apeadero de cercanías de Plaza cuesta 5,5M€ y carece de Financiación”

- Iglesias anunció en 2008 que se construiría inmediatamente.
- Fomento y Ayto de ZGZ, pactaron un protocolo para estudiar la viabilidad en 2011
- El ADIF muestra reticencias.
- El actual consejero (Rafael Fernández Alarcón) lo quiere impulsar pese al coste de 5,5M€.
- El tiempo de redacción del proyecto de construcción es de 18 meses.
- No existe financiación.
- La sociedad pública de Plaza acabará asumiendo la inversión (según Fernández Alarcón) y se pide que las grandes empresas de Plaza colaboren simbólicamente.

18-Mar-2013 “La estación de plaza triplicará el uso de los cercanías al captar casi 3000 viajeros al día”

- Previsiones (según el anteproyecto de IDOM):
 - 887.000 viajeros al año usarían el servicio hasta Plaza.
 - 3000 viajeros al día.
 - Se prevé que se producirán 38.000 desplazamientos al día a Plaza, de los cuales se estima que se puede captar un 8% para el cercanías.

- Si todas las parcelas de Plaza estuvieran ocupadas, la cifra se iría a 63.000 desplazamientos al día.
- Se plantea construir la estación junto al Centro Comercial.
- Los costes serían de 6M€ de construcción + 900.000€ de explotación + el coste de 2 lanzaderas Bus articulado para distribuir a los pasajeros por las empresas de Plaza.
- Sigue sin existir financiación alguna por Fomento, las empresas de Plaza han dicho NO a la colaboración y la sociedad de Plaza está en números rojos.

6-Feb-2014 “Obras contra reloj para unir el Caixaforum y la estación de Cercanías para la inauguración”

- Se pretende peatonalizar un ramal para unir el Caixaforum con el apeadero de Cercanías del Portillo.

HOY ZARAGOZA

La capacidad del túnel de cercanías y alta velocidad se duplicará con un plan pionero

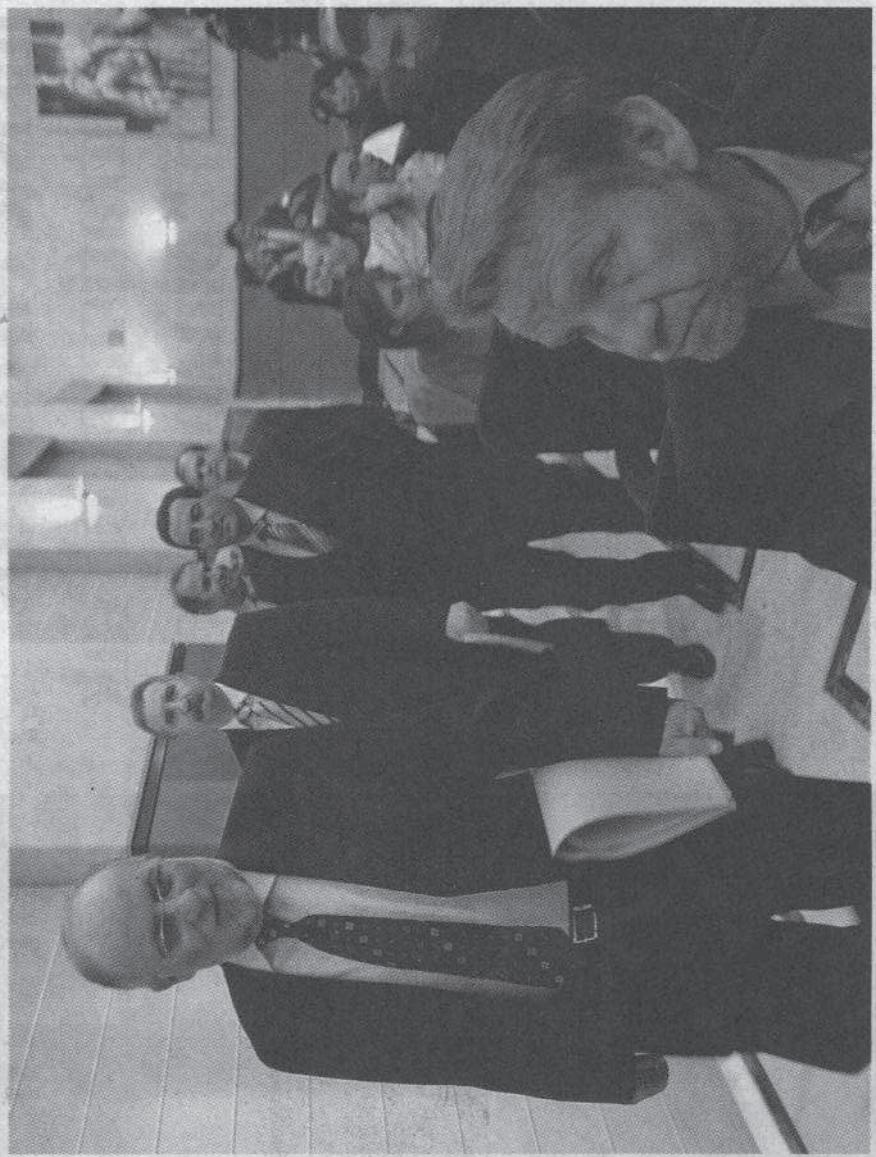
Será la primera ciudad en contar con una red urbana en ancho internacional y, por tanto, en cumplir los objetivos del PEIT

El tramo entre el Portillo y Miraflores, que tiene limitado el paso a 8 o 9 trenes por hora, permitirá la circulación de 18 servicios

ZARAGOZA. La capital aragonesa será pionera en España en la modernización de las líneas ferreas urbanas. Un plan de transformación de las vías de ancho ibérico en ancho internacional (UIC) que se presentó ayer permitirá aumentar los servicios de alta velocidad, media distancia y cercanías por el mismo centro de la ciudad, con parada en la estación de Goya, y solucionar las limitaciones de la red actual. Al mismo tiempo, duplica la capaci-

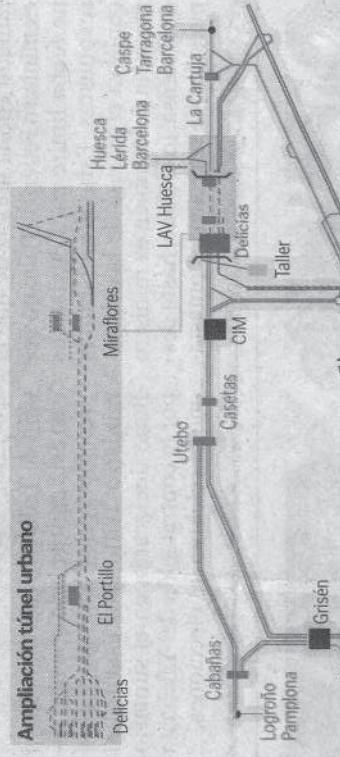
didad de Aragón, con el consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, Alfonso Vicente.

Las principales actuaciones son la sustitución del ancho ibérico por el UIC entre Cabañas y Miraflores, aunque hasta que se cambie de la línea de Teruel, se mantendrá el acceso en ancho ibérico en la estación de Delicias. Además, se tendrá que construir la nueva circunvalación de mercancías con doble vía electrificada mediante la prolongación de la



El secretario de Estado, Víctor Morlán, presentó ayer el plan en la Delegación del Gobierno. JOSÉ MIGUEL MARCO

Situación actual

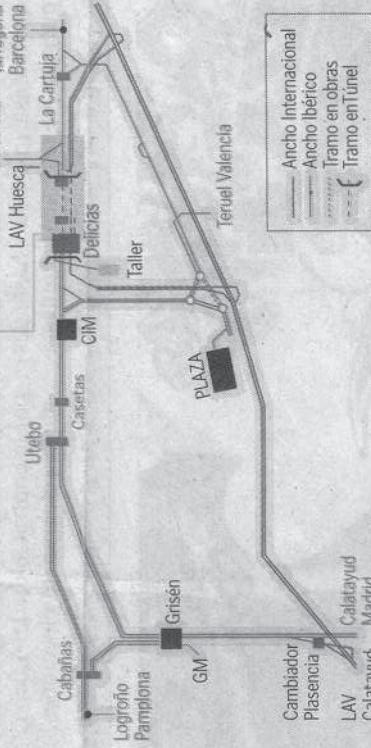


cambio de la línea de Teruel, se mantendrá el acceso en ancho ibérico en la estación de Delicias. Además, se tendrá que construir la nueva circunvalación de mercancías con doble vía electrificada mediante la prolongación de la ronda sur ferroviaria hacia Madrid y Castejón, que hará pasante la terminal de Pla-Za, construida ahora en cuello de saco por lo que obliga a dar la vuelta a las máquinas de los trenes. Según el responsable de Adif, esta red evita el paso de mercancías por el área urbana y, por lo tanto, permitirá su impulso.

El túnel urbano no solo limita la circulación de las cercanías sino también de la alta velocidad, puesto que solo permite 4 o 5 circulaciones por hora, lo que provoca la limitación de la frecuencia de la media distancia y la obligación de derivar los trenes al "by pass", por lo que ya no pueden parar en la ciudad.

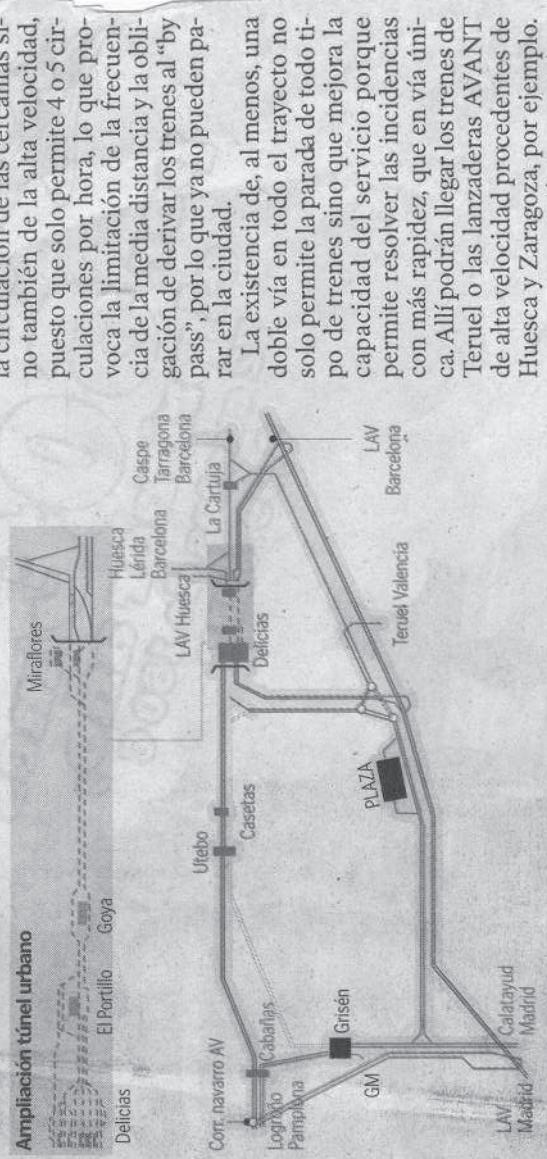
La existencia de, al menos, una doble vía en todo el trayecto no solo permite la parada de todo tipo de trenes sino que mejora la capacidad del servicio porque permite resolver las incidencias con más rapidez, que en vía única. Allí podrán llegar los trenes de Teruel o las lanzaderas AVANT de alta velocidad procedentes de Huesca y Zaragoza, por ejemplo.

ELENA PUERTOLAS



Resultado del plan

Ampliación túnel urbano



HERALDO

Mejor servicio

El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, presentó ayer el plan del cambio de la red arterial ferroviaria de Zaragoza a ancho internacional, del que resaltó que va a suponer una "profunda transformación" y una mayor calidad en la prestación de los servicios. Zaragoza adelanta así los objetivos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020.

Abrió el acto el delegado del Gobierno en Aragón, Javier Fernández, puesto que se celebró en la sede de la institución y en él participó también el director general de ferrocarriles, Luis de Santiago, quien aseguró que el plan solucionaba el paso por Zaragoza que "se había cerrado en falso", puesto que el túnel actual solo cuenta con una vía única que limita la capacidad. Junto con el director general de Planificación Estratégica de Adif, Vicente García, explicó la transformación en la que ha trabajado el Ayuntamiento de Zaragoza, representado por el primer teniente de alcalde, Fernando Gimeno, y el Go-

pital, la conexión de la plataforma ferroviaria de Pla-Za con Plazuela de Jalón, o la construcción de la estación de Goya, que está previsto que se ponga en servicio en dos años y medio.

El plan podría estar terminado en un plazo de seis años, según las previsiones del Ayuntamiento de Zaragoza, aunque para eso son necesarias muchas otras obras que servirán para superar las limitaciones actuales de los servicios tanto de alta velocidad, como de mercancías y cercanías. Con este nuevo esquema, se permite el progresivo incremento de las cercanías así como de los servicios de alta velocidad de la línea Madrid-Zaragoza-Huesca/Barcelona, y el desarrollo del corredor Cantábrico-Mediterráneo hacia Teruel y hacia Pamplona y Logroño.

El primer paso para iniciar estas obras necesarias se da hoy con el anuncio de la licitación en el BOE de varios contratos para los tramos de alta velocidad entre Plasencia de Jalón (próximo a Zaragoza) y Tudela, trazado que forma parte del eje Cantábrico-Medieval, Fernando Gimeno, y el Go-

Morlán: "Nadie me va a impedir que ponga en servicio la terminal y la autovía"

dato al Congreso del PSOE por la provincia de Huesca. Sin embargo, al ser preguntado por si haría una visita esos días, respondió: "Me gustaría ver las obras", y sin precisar mucho más indicó que si podía iría y que si no, no pasaría nada. Insistió en que estas obras solo se ponían en servicio porque estaban completamente terminadas.

E.P.P.

El túnel urbano no solo limita la circulación de las cercanías sino también de la alta velocidad, puesto que solo permite 4 o 5 circulaciones por hora, lo que provoca la limitación de la frecuencia de la media distancia y la obligación de derivar los trenes al "by pass", por lo que ya no pueden parar en la ciudad.

La existencia de, al menos, una doble vía en todo el trayecto no solo permite la parada de todo tipo de trenes sino que mejora la capacidad del servicio porque permite resolver las incidencias con más rapidez, que en vía única. Allí podrán llegar los trenes de Teruel o las lanzaderas AVANT de alta velocidad procedentes de Huesca y Zaragoza, por ejemplo.

ELENA PUERTOLAS

te del PP en Aragón, Gustavo Alcalde, ya anunció que impugnarían igualmente las inauguraciones de la nueva terminal del aeropuerto de Zaragoza y del tramo Calamocha-Romanos, al entender que era "factors electoralistas". El día 22 comienza la campaña. "Esté o no esté yo, se pondrá en servicio la nueva terminal del aeropuerto y la autovía Mudéjar", comentó Víctor Morlán, candi-

diendo con la llegada del AVE a Barcelona. El jueves se abrirá el tramo de 21,4 kilómetros entre Calamocha y Romanos de la autovía Mudéjar con el que quedan conectadas las tres capitales aragonesas por una vía de gran capacidad. El secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, aseguró que nadie que le va a impedir, ni el PP, poner en servicio unas obras que ya están ter-

El secretario de Estado aseguró que no "estrenará" nada, pero que quiere visitar las obras. El aeropuerto abre mañana y la autovía Mudéjar, el jueves ZARAGOZA. La nueva terminal del aeropuerto de Zaragoza se pondrá en servicio mañana, coincidiendo con la "estreno" de la

CC.OO. advierte de que el plan de Fomento limita las cercanías

El sindicato denuncia que se desmantelará la estación de Monzalbarba tras el traslado de las mercancías a Pla-Za el día 28

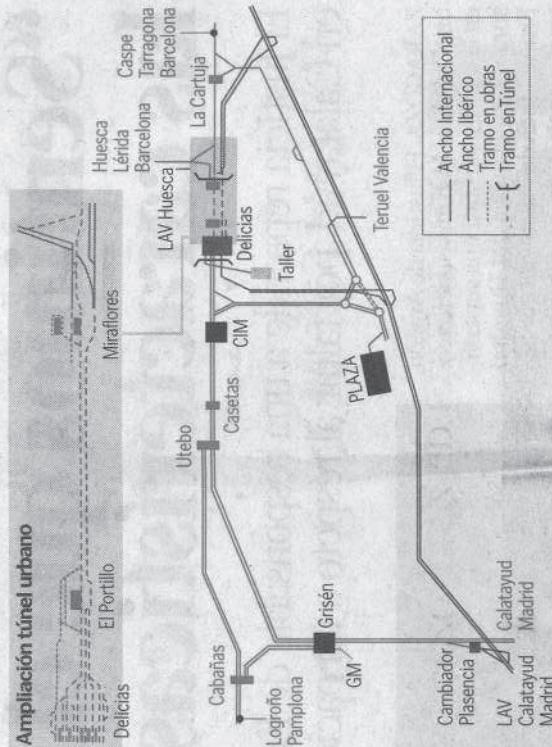
ZARAGOZA. Comisiones Obreras advierte de que el proyecto de Fomento de sustituir la vía de ancho ibérico por el ancho internacional (UIC) en el casco urbano de la capital aragonesa "hipoteca" el desarrollo del transporte ferroviario de mercancías y de las cercanías. Según el sindicato, se quedarán "aisladas" de las líneas del entorno que mantienen el ancho ibérico por lo que se limita su prolongación a localidades como Gallur o Quinto, por ejemplo. Por otro lado, denuncian que está previsto el desmantelamiento del Centro Intermodal de Mercancías (CIM) de Monzalbarba, que podría servir de apartadero para las cercanías o el mantenimiento de trenes, tras el traslado definitivo de la actividad a la terminal de la Plataforma Logística Pla-Za el próximo 28 de abril.

El secretario de Estado de infraestructuras, Víctor Morlán,

presentó el 18 de febrero junto a representantes de Renfe, Adif, Gobierno de Aragón y Ayuntamiento un plan "pionero" con el que permitirá aumentar los servicios de alta velocidad, media distancia y cercanías por el centro de la ciudad, con parada en la estación de Goya, para solucionar las limitaciones de la red, especialmente la capacidad del túnel entre el Portillo y Miraflores. La previsión es que las obras duren seis años puesto que exigen mejoras como que la línea de Teruel tenga ancho internacional hasta la capital, la conexión de la plataforma ferroviaria de Pla-Za con Plasencia de Jalón, o la construcción de la estación de Goya.

"Es una absoluta barbaridad porque no solo no soluciona problemas sino que crea unos nuevos muy importantes". Así lo indicó el responsable de infraestructuras de CC. OO.-Aragón,

Situación actual



La diferencia con Navarra

Luis Bello, que expuso el análisis del sindicato con el secretario general de la Federación de Comunicación y Transporte, Cesareo Rodrigo. La sustitución de las vías solo en la ciudad generará dificultades para la prolongación de las cercanías por la línea de Caspe o por la de Huesca y Lérida.

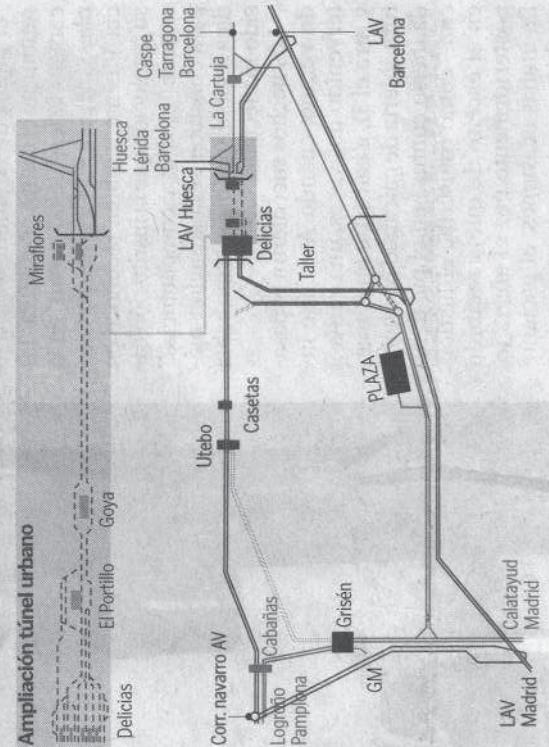
Por otro lado, este cambio al ancho UIC también limitaría la circulación de trenes convencionales.

Ahora hay una vía de ancho ibérico que conecta con Navarra. Hasta Cabañas se sustituirá por una UIC mientras que en la Comunidad vecina se construirá otra paralela. Para mantener los servicios actuales sería necesaria la utilización de trenes de ejes intercambiables o construir intercambiadores, tal y como se ha proyectado en La Cartuja.

Luis Bello estima que esta situación es la consecuencia de no ampliar cuando llegó la alta velocidad el túnel de Goya, por donde solo pueden circular los AVE y los cercanías. Por ello, apuesta por la construcción de uno nuevo desde el Portillo por la plaza de Aragón para salir a Miraflores. El responsable sindical apunta que ahora salen trenes llenos de cereal. Y en cuanto al desmantelamiento de la terminal de contenedores, se pregunta por qué no se aprovecha una infraestructura perfectamente equipada como apartadero, ya que la estación de Delicias se queda pequeña para todos los trenes.

ELENA PUERTOLAS

Proyecto de Fomento



HERALDO

Accesibilidad | Disminuidos Físicos de Aragón denuncia los problemas de los medios de transporte de la comunidad para las personas con movilidad reducida y asegura que la situación se agrava en el medio rural

Cercanías con barreras

Entre la rampa del tren de cercanías zaragozano y el andén queda un hueco de más de cinco centímetros. El espacio interior reservado para personas con movilidad reducida en el único vagón destinado a estos usuarios resulta pequeño cuando coinciden varios pasajeros en sillas de ruedas, con muletas o con un carrito de niño. El resto del convoy presenta escalones en voladizo de una altura superior a un cuaderno de cuartilla, complicados de superar para personas mayores o para los que arrastran una maleta de viaje. Los ascensores de Utebo han sufrido averías en verano.

Estas son las principales deficiencias de accesibilidad de la línea de cercanías que une Miraflores con Casetas que la fundación Disminuidos Físicos de Aragón (DFA) ha denunciado tras la realización de un estudio. Las críticas no se reducen al tren. Se dirigen también a los autobuses, a una insuficiente flota de taxis adaptados y a la situación agravada que se vive en el medio rural, donde ninguna ruta interurbana ofrece vehículos preparados.

La cita con Lorena Gracia, una trabajadora de DFA que padece una discapacidad física del 78% como consecuencia de una lesión modular, es en la estación de Miraflores. El recinto se encuentra en obras y por el camino de tierra se puede llegar con un vehículo hasta muy cerca del vestíbulo. Incidencias fruto de los trabajos.

"Mira, para empezar, la señora mayor ha tenido que descender del vagón haciendo casi equilibrios", señala Lorena cuando ve bajar a una de las pasajeras. Presta atención al peldaño de la puerta del vagón adaptado para que su muleta no tropiece ni se introduzca en el orificio que queda hasta el muelle. "Aquí también se pueden enganchar las ruedas delanteras más pequeñas de una silla normal", comenta. "Si aquí coincidimos un grupo de pasajeros con problemas de movilidad, alguna silla de ruedas y uno o dos carritos de niño no cabemos", continúa.

Lorena reconoce el avance que

as

Miraflores

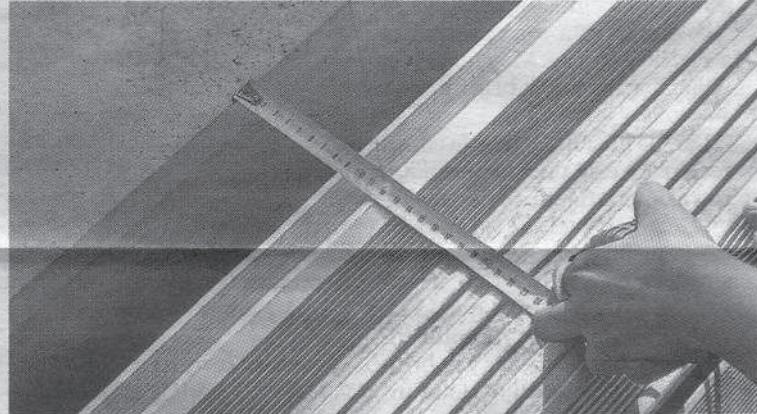


Lorena Gracia esperaba ayer la línea de cercanías en la parada de Miraflores. JOSÉ MIGUEL MARCO

supone la existencia de un baño adaptado y cambiador. Aunque llama la atención sobre los dos peldaños "de considerables dimensiones" que hay que subir para llegar al resto del vagón.

En un destino como la intermodal de Delicias, Lorena tiene que echar mano del ascensor, no puede de usar la rampa mecánica. "Me desequilibro, pero también tiene una gran pendiente y creo que va muy rápida", explica. Para moverse por la ciudad utiliza su propio coche, como mucho algún taxi. "Con los autobuses no me atrevo -confiesa-. Tienen que cumplir un horario y no se presta demasiada atención, si el conductor baja un poco la suspensión podría subir, pero si no imposible, y tendría que ir siempre con alguien".

El jefe de cercanías de Zaragoza, Rafael Lázaro, asegura que se ha hecho un "esfuerzo importante", y que todavía hay aspectos que se van a mejorar en el futuro. Acerca de la distancia que queda entre la rampa y el andén explica que no se puede acercar más porque "los gálibos están superajustados y tienen que pasar todo tipo de máquinas". La zona reser-



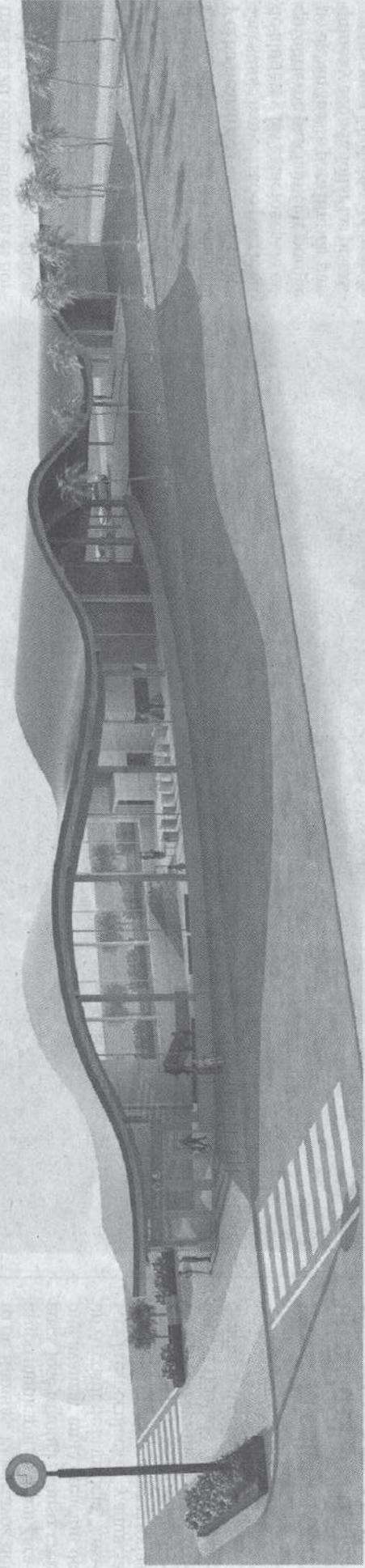
■ **A distancia del andén.** Con esta fotografía DFA denuncia el peligroso espacio de más de 5 centímetros que queda entre la rampa del vagón adaptado y el andén. En él pueden quedar atrapados un bastón, una muleta y hasta las ruedas pequeñas delanteras de una silla manual.

vada para las personas con problemas de movilidad, que resulta ideal para quienes llevan un carro de la compra, de niño o un par de maletas, entiende que está dimensionada al convoy. El cercanías tiene una capacidad de 300 personas, y en las fechas de mayor afluencia, coincidiendo con la Expo y el Rastro, han llegado a una ocupación de 200 pasajeros.

En el caso de los ascensores de Utebo, que se quedaron parados en varias ocasiones a lo largo del verano, posiblemente por calentamiento, Rafael Lázaro insiste en que la empresa responsable de su instalación y mantenimiento ha tomado medidas para que no dejen de funcionar, y así ha sido desde finales de agosto. En cualquier caso, comenta que se estableció un "protocolo interno" por el que el interventor y el maquinista estaban al tanto de si funcionaban o no para alertar al posible afectado.

ZARAGOZA

La obra del apeadero de Goya cortará 3 meses el túnel al tráfico de regionales y cercanías

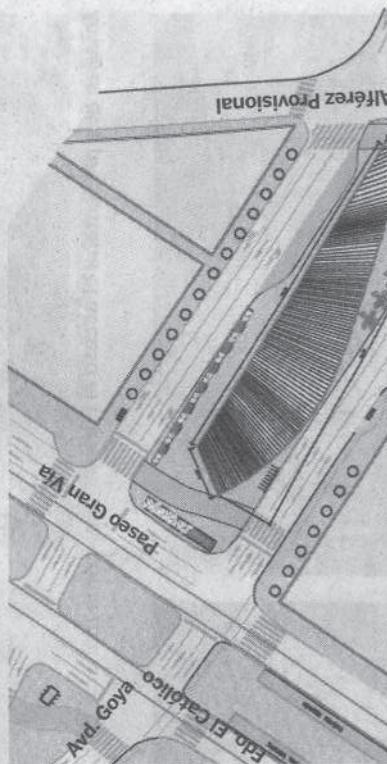


En la imagen, recreación virtual de la futura estación de Goya.

Los trenes deberán circular por la Ronda Sur y entrar en fondo de saco a Delicias, lo que alargará los trayectos más de veinte minutos

El ADIF asume la ejecución, que el Consejo de Ministros autorizó ayer por 44 millones

ZARAGOZA. La construcción del apeadero de Goya obligará a correr un tren por la vía de los servicios en el cruce de la avenida de Goya con la Gran Vía.



LA OPINIÓN
Luis Lezáun*

Un mal menor

UN mal menor. Así pueden considerarse las mo-

rrionario al tráfico de todos los trenes regionales y de cercanías. El proyecto definitivo se simplificó para minimizar el impacto, pero la ampliación del subterráneo para albergar un andén implica la demolición de parte del túnel de ancho convencional. Los ingenieros tan solo han podido salvar de las afecciones a la línea de alta velocidad, que discurre en paralelo.

Los viajeros deberán armarse de paciencia, ya que los trenes de Media Distancia se verán obligados a dar un rodeo por la Ronda Sur para entrar en fondo de saco a la estación de Delicias. Esta maniobra alargará el viaje más de veinte minutos. La línea de Cercañas Casertas-Miraflores tendrá peor solución, puesto que quedará cortada sin solución y el servicio solo se podrá prestar hasta el apeadero del Portillo. No obstante, fuentes oficiales de Renfe indicaron que se adoptarán "soluciones", que no pudieron concretar ayer, para dar cobertura a los viajeros que se vean afectados. Los trabajos previos, con el des-

más de un mes con el apoyo de la contratista del tranvía, y se alargarán cuatro meses. El Consejo de Ministro autorizó ayer las obras, que licitará el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) por un importe de 44 millones de euros.

Por mucho que se corra, y aunque el concurso se tramite por la vía de urgencia, la maquinaria puesta no empezará a construir los muros pantalla bajo tierra antes del verano. La estructura proyectada para la nueva estación se construirá adosada al túnel actual, que se derribará en parte para ampliarlo y generar una "caverna" suficiente para habilitar dentro un andén y las vías. El cerramiento se hará con una gran losa de hormigón, que se apoyará en pilotes y en el citado muro pantalla.

El estreno, en otoño de 2011

Para ello, habrá que derribar la mitad del actual túnel y ocupar la vía de ancho convencional, que se llegará a levantar para sustituirla por una vía en placa

El apeadero se ubicará frente al Instituto Goya.

(clavada a cemento en vez de apoyada en balasto). Esto llevará tres meses, aunque la construcción de todo el apeadero se alargará hasta un máximo de 20 meses, por lo que el estreno deberá esperar hasta el otoño del próximo año.

Antes del corte, habrá afecciones puntuales por las noches en la vía convencional y en la del AVE, lo que en todo caso afectará a los escasos trenes nocturnos de largo recorrido.

El diseño de los trenes regio-

nales no es algo nuevo para los

viajeros de Zaragoza. Cuando se

soterraron las vías del casco ur-

bano se tuvieron que desviar to-

dos los trenes, incluidos los de

larga distancia, por la Ronda Sur.

Y Renfe tuvo que diseñar un

complejo plan de transbordos,

El estreno, en otoño de 2011

Para ello, habrá que derribar la mitad del actual túnel y ocupar la vía de ancho convencional, que se llegaría a levantar para sustituirla por una vía en placa

nida de Goya entre la calle de Alférez Provisional y el cruce con Gran Vía. La superficie útil de todo el complejo es de 3.569 metros cuadrados.

La cubierta ondulada, que se pliega en función de las alturas y la geometría de las vigas de madera laminada sobre las que se apoya, es el elemento que define el conjunto. No en vano, la estación permite crear una pequeña plaza cubierta junto al vestíbulo. Se han previsto dos accesos a la terminal: uno situado bajo la cu-

Casi 1.200 m² cubiertos por una lámina ondulada

que incluía trayectos en bus y también en tren hasta Casetas para enlazar con los trenes de largo recorrido. En esta ocasión, todo será más sencillo, ya que el AVE concentra el mayor tráfico y no se verá afectado.

El diseño final del apeadero de

Goya establece un andén central

subterráneo de 160 metros de lon-

gitud y una anchura variable en

tre 3,16 y 13,44 metros. En una pri-

mera fase, los trenes solo estacio-

narán en la vía general, por la que

ahora circulan regionales y cerca-

nías, y más adelante se habilitará

la vía desviada (situada al otro la-

do del andén). Esta segunda vía ni

siquiera tiene fecha, dado que se

espera que en todo caso a explotarse

en ancho internacional.

JORGE ALONSO

Aunque aún queda mu-

cho por mejorar, se puede

afirmar que la construc-

ción de este apeadero de

Goya contribuirá notable-

mente a situar a Zaragoza

en los niveles de transpor-

te de las principales ciuda-

dades españolas y será un es-

labón positivo más para

conseguir los importantes

eventos que queremos pa-

ra nuestra ciudad a corto y

medio plazo.

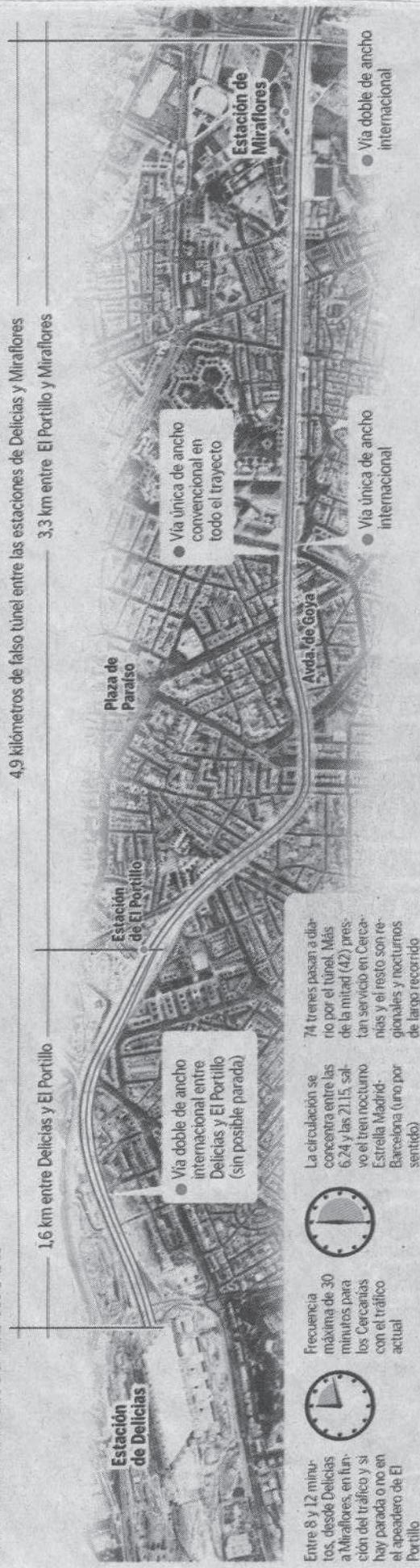
*Profesor de Ferrocarriles en la

Universidad de Zaragoza

HERALDO

ZARAGOZA

Las limitaciones de la red



El colapso del túnel de Goya impide a Renfe alargar los regionales de Delicias a El Portillo

La compañía pretendía hace un mes llevar servicios de la línea de Castejón, pero el ADIF se negó porque la vía única está al borde de la saturación con las 74 circulaciones al día actuales. Mientras, el nuevo túnel de Cercanías entre las dos estaciones sigue cerrado y sin equipar

ZARAGOZA. El empeño del Ministerio de Fomento de dejar en vía única el túnel de Goya ha terminado. Además, no se sabe ni cuán-



LA OPINIÓN
Luis Lezáun *

Un futuro incierto

uo por estrangular el tráfico ferroviario, y con ello las aspiraciones de Zaragoza de lograr que los trenes paren en el centro de la ciudad. El colapso que sufre en la actualidad ya ha impedido a la compañía Renfe alargar las líneas regionales de Delicias a El Portillo, con lo que buscaba hacer más competitivo el ferrocarril.

La compañía pretendía hacer un mes prolongar hasta el apeadero únicamente seis servicios de la línea de Castejón, los de mayor demanda en el corredor de la ribera del Ebro, ya que era consciente de las limitaciones. Su petición suponía tres trenes diarios de ida y vuelta, pero el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) negó de facto esta posibilidad porque la vía única del túnel está al borde de la saturación con las 74 circulaciones diarias que soporta en la actualidad. Solo podía permitir tres circulaciones más (entre ida y vuelta), por lo que la operadora tuvo que desechar sus planes iniciales.

Lo más asombroso es que el tramo de 1,6 kilómetros que separa las estaciones de Delicias y El Portillo cuenta con un segundo túnel ferroviario, que permanece cerrado desde que se ejecutara hace casi dos años y que a estas alturas sigue sin estar equipado.

Un túnel paralelo sin vías

La sociedad pública Zaragoza Alta Velocidad acometió la estructura de este falso túnel, en el que enterró más de 33 millones de euros, para una futura ampliación de los servicios ferroviarios bajo el centro de la ciudad. La idea era dejar la infraestructura lista para no tener que levantar de nuevo la urbanización del barrio del AVE. Sin embargo, el ADIF aún no se ha decidido a tender la vía prevista ni a instalar la catenaria. Tam-

do se equipara.

Fuentes ferroviarias consultadas indicaron que solo aprovechando esta inversión ya realizada se podrá multiplicar el tráfico, cubriendo la aspiración de los responsables de Renfe de prolongar todos los servicios regionales. La saturación del túnel ha impedido ampliar el trayecto de las líneas de Arcos de Jalón y de Castejón hasta El Portillo y reducir la frecuencia de los Cercanías, limitada a uno por sentido cada media hora.

Del apeadero parten los trenes de la línea de Teruel (6) y paran los regionales de Huesca-Cantabria (14) y de las líneas de Lérida y Caspe (10), además de los Cercanías (42). En total, 74 convoyes de ancho convencional atraviesan el túnel de Goya, de los cuales solo pasa de largo el nocturno Madrid-Barcelona (ida y vuelta). Salvo los de la línea de Teruel, todos atraviesan obligatoriamente el túnel.

Fuentes ferroviarias explicaron que con este tráfico es imposible reducir la frecuencia de los Cercanías, restringida a un tren por sentido cada media hora pese a que solo requieren ocho minutos para recorrer el túnel ferroviario, desde Delicias hasta Miraflores. En algunos momentos del día incluso emplean doce minutos, ya que tienen que permanecer parados en El Portillo para dejar pasar a regionales.

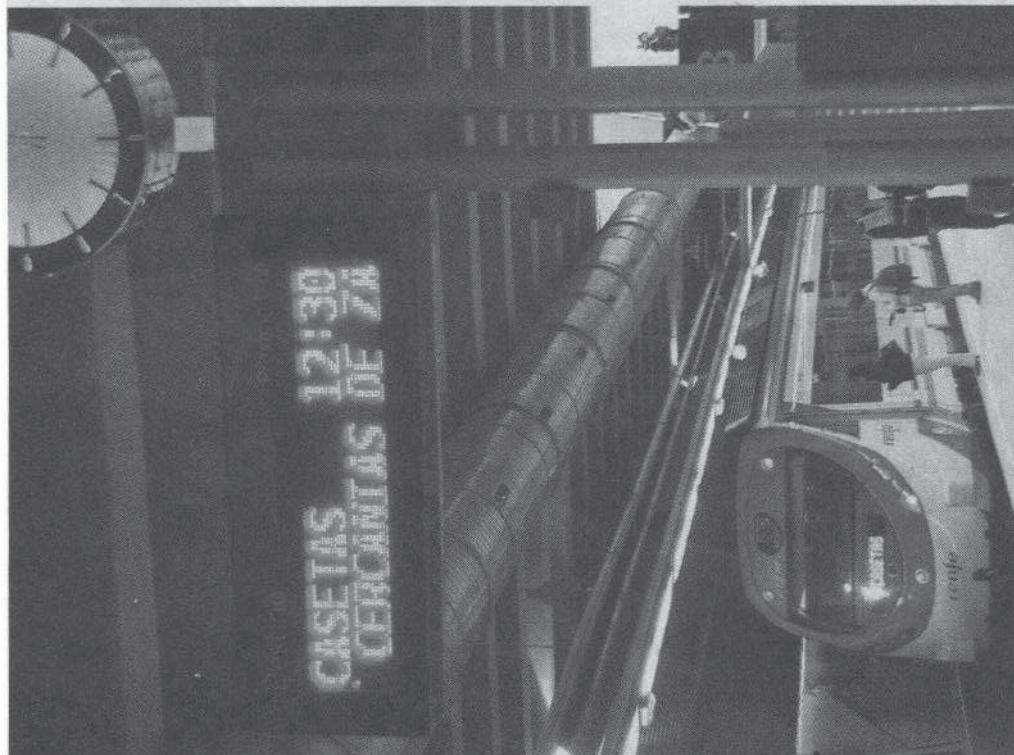
A estas limitaciones se unen las propias de la estación de Delicias y cuya combinación agrava el problema de capacidad del tráfico ferroviario en Zaragoza. Los trenes de Cercanías solo pueden utilizar una andén de la estación, el único que se adaptó a la altura de los trenes Civia empleados. "Se tuvo que rebajar a 68 centímetros, ya que el resto están a 80", indicaron.

LA situación actual del túnel de la avenida de Goya, con dos vías únicas de distinto ancho, condiciona totalmente la futura estación del mismo nombre. De no existir tallimación tendría asegurada un potencial enorme de usuarios. Los cercanías no podrán aumentar su frecuencia de paso y por otro los trenes que vienen de Pamplona y Logroño no podrán acercarse hasta esta céntrica estación de Goya porque las 74 circulaciones diarias colapsan la escasa capacidad del túnel.

La solución del tercer carril para las dos vías actuales, como ya existe entre Tardienta y Huesca, habría posibilitado aumentar el número de circulaciones. El ADIF no lo permite para evitar incidencias con la vía de alta velocidad. La construcción de un nuevo túnel con otro trazado sería posible pero muy cara. La mejor solución consistiría en habilitar el túnel entre Delicias y Portillo que se construyó paralelo al actual y que se encuentra ahora en desuso. Es cierto que la adaptación del mismo supondría un coste no desdoblado, pero bien aprovechado si lo comparáramos con el de la construcción, en tierra de nadie, de la segunda estación del AVE de dudosa utilidad.

* Profesor de Ferrocarriles en la Universidad de Zaragoza

CASEIUS
CENTAVITUS DE ZH



Un tren de Cercanías, en el apeadero de El Portillo. HA

Los trenes de alta velocidad no sufren el problema, aunque también están condenados a una vía única que en su caso sí está desdoblada desde un principio entre Delicias y El Portillo. La solución de Fomento pasa por que las dos vías del túnel de Goya sean de ancho internacional (la del AVE), aunque se carece de presupuesto y de fecha de ejecución.

JORGE ALONSO

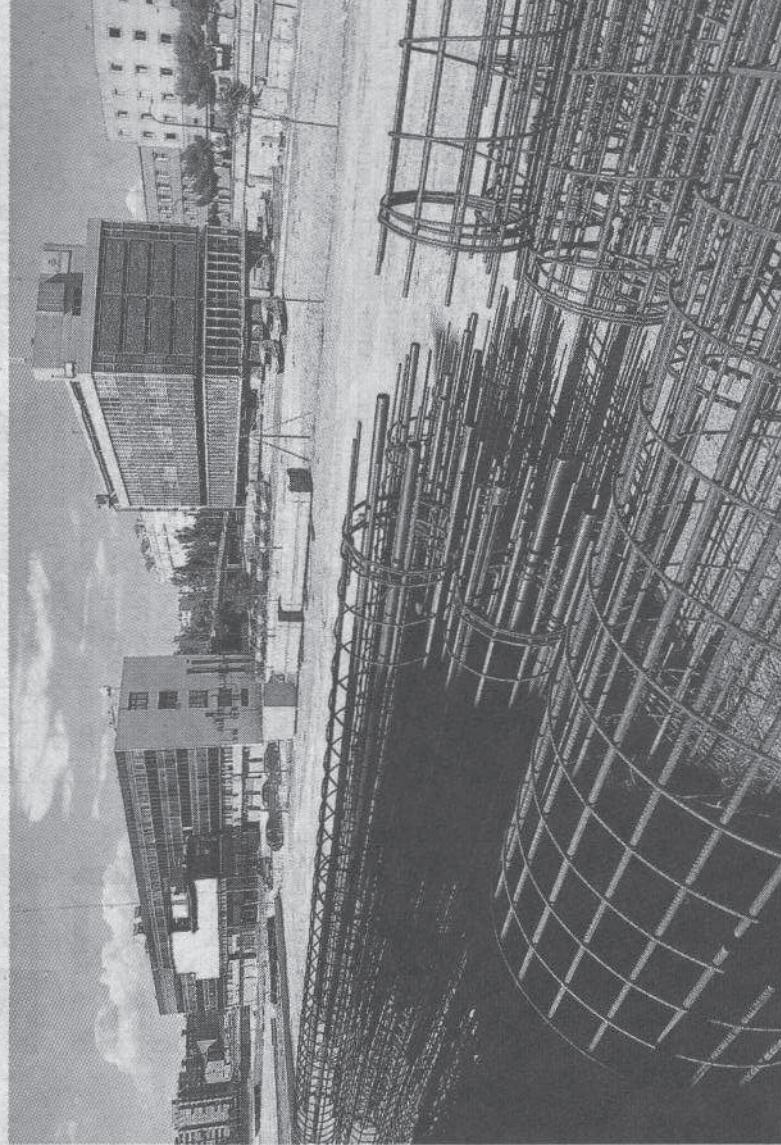
Como la aguja del desvío de los railes de ancho convencional está en Pikolín, la realidad es que la vía única se extiende hasta las afueras de la ciudad. "Hay cuatro vías, pero a partir de ese punto ya no se puede cambiar el convoy. Y esto unido a la restricción de andenes limita mucho la capacidad real, ya que los trenes también permanecen estacionados en la terminal", indicaron las citadas fuentes.

El tráfico recuperará la normalidad en todo el eje Gran Vía-Isabel la Católica en diciembre

La contratista de la estación de Goya hará una losa en el cruce antes de octubre y la del tranvía urbanizará en otros tres meses

La obra del apeadero cortará a fin de año el paso de regionales y cercanías por el túnel hasta primavera

ZARAGOZA. Fin de año. Este es el horizonte fijado para reabrir al tráfico con plena normalidad todo el eje comprendido entre Gran Vía e Isabella Católica, lo que exige una perfecta sincronización entre las obras del apeadero de Goya y del tranvía. Para lograrlo, las contratistas de la estación, Sacyr, Neopul y Aragonesa de Proyectos y Obras, trabajarán contra reloj a partir del día 12 en la construcción de una gran losa de hormigón que cubrirá casi por completo el cruce de Goya con Gran Vía a finales de septiembre. Esta intervención, que no estaba



JOSÉ MIGUEL MARCO

LA OPINIÓN
Manuel Ortiz*

Agilizar las obras

POR fin, el Ministerio de Fomento se compromete, mitin promocional mediante, a comenzar el día 12 las obras del apeadero de Cercanías de Goya, una de las actuaciones fundamentales para impulsar la movilidad metropolitana en Zaragoza. Lo hace con tres semanas de retraso y queda entre tanto un halo de misterio; poco se sabe de los motivos de este retraso, hasta tal punto que los vecinos llegamos a temer incluso que esta actuación quedase guardada en el cajón, víctima de los recortes de inversión que planea la cartera de José Blanco.

Con suerte, se pondrán en marcha unos trabajos que, eso sí, acumulan una demora que afectará al ya da por si condonado

El Portillo, almacén de las armaduras para la estación de Goya

Ante la falta de espacio en la avenida de Goya, las contratistas de la estación empezaron el jueves a almacenar en los terrenos de El Portillo la cimbra y las armaduras necesarias para la cimentación y construcción de la losa de cubrimiento del andén subterráneo. Al mismo tiempo, se ultima el desvío de los servicios afectados en Goya y se prepara el traslado de las palmeras situadas en el aparcamiento central frente al instituto Goya, afectadas por las obras. **J.A.**

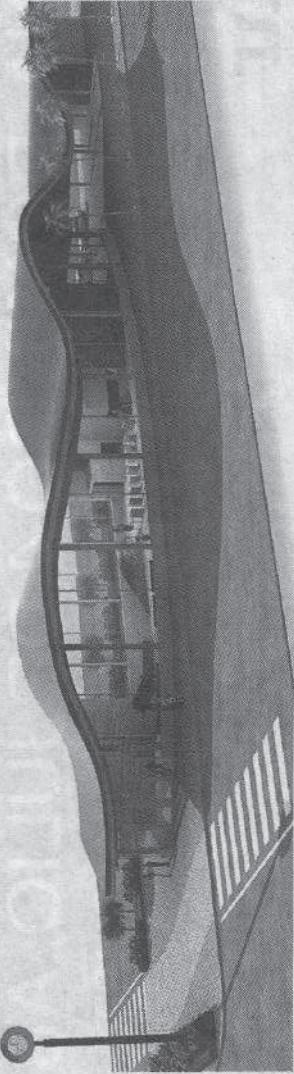
prevista en un primer momento, es imprescindible para que la concesionaria del tranvía, Trazza, pue de acometer después la urbanización y reabrir esta arteria de la ciudad para diciembre.

Los trabajos previos de la estación, consistentes en el desvío de los servicios afectados, se iniciarán hace semanas y de ellos se está encargando la adjudicataria del tranvía con el objetivo de ganar tiempo. Y para poder compatibilizar ambos proyectos se ha hecho necesario dividir los trabajos del apeadero en dos fases. Según el plan de obras aprobado, la primera se alargará hasta septiembre y se concentrará en el tendido de una losa de hormigón en la cuadrícula entre la avenida de Goya y Gran Vía-Fernando el Católico. Se hará in situ, sin recurrir a vigas ante la escasa altura existente entre la bóveda del túnel ferroviario y la superficie. De hecho, el recubrimiento del apeadero en este sector tan solo será de entre 30 y 35 centímetros.

Derrido del túnel ferroviario

Al mismo tiempo, comenzará la cimentación para ampliar la anchura del túnel ferroviario, necesario para habilitar un andén y una tercera vía para el estacionamiento de los trenes regionales y de Cercanías bajo la avenida de Goya. Para ello, habrá que derribar la mitad del actual túnel y ocupar la vía de ancho convencional, que se llevará a levantar para sustituirla por una vía en placa (clavada en cemento en vez de apoyada en balasto). Esto llevará tres meses, aunque la construcción de todo el apeadero se alargará 19 meses, por lo que el estreno deberá esperar hasta principios de 2012.

La fase crítica comenzará real-



EL EDIFICIO DE LA ESTACIÓN SE LEVANTARÁ EN 2011

El plan de obras deja para una última fase la construcción del edificio de la estación de Cercanías, que se empezará a levantar a principios de 2011 en el aparcamiento central de la avenida de Goya, frente al instituto. Con una planta de casi 1.200 metros cuadrados, garantizará la plena intermodalidad con el tranvía, ya que una de sus paradas se situará junto

a la puerta que se orientará a la Gran Vía. Su elemento más característico será la cubierta ondulada, de madera laminada y rematada con una plancha de cobre oxidado. No solo dará cobijo al vestíbulo, de 555 metros cuadrados, sino a una pequeña plaza con arbolado. El andén subterráneo, al que se accederá por escaleras mecánicas y un ascensor, superará

tramo de la avenida de Goya comprendido entre la losa ya ejecutada y el cauce del Huerva. Cuando el tráfico vuelva al eje central de Gran Vía-Isabella la Católica se extenderán los trabajos al otro extremo, hasta pasado el cruce con Cortes de Aragón. En total, se trabajará a lo largo de 300 metros, donde se ampliará el túnel ferroviario existente para tender un andén de 160 metros y de una anchura variable entre 3,16 y 13,44 metros de anchura.

El Ayuntamiento garantizará en todo momento un carril por sentido, como se puede leer en los carteles indicadores de las obras, ya

instalados en la avenida de Goya y que se destaparán el día 12.

Para acometer estos trabajos se ocupará casi toda la avenida de Goya, puesto que la ampliación del túnel se hará a cielo abierto, creando una gigantesca trinchera que luego se cubrirá con otra losa de hormigón. Esta se apoyará en la fila de pilotes y en un murallón que se habrá construido previamente, en el lado de la Gran Vía.

Una de las máquinas de pilotaje ya está en la zona de la avenida de Goya para agujear el terreno, aunque llegará más ma-

tráfico en el Centro y el Ensanche de la ciudad. Lo ideal habría sido aprovechar desde el inicio de las vacaciones escolares sin bus escolar y con la reducción del tráfico en la ciudad por el veraneo. Sin embargo, la demora del Ministerio implicará molestias acumuladas a las obras del tranvía durante el mes de septiembre y las fechas previas a las fiestas del Pilar. Por lo cual pedimos que se agilicen los trabajos y se cumplan los plazos establecidos.

Eso sí, con la particularidad de que la obra que se inicia es únicamente la losa que cubre el cruce, pues la construcción del apeadero ferroviario durará entre año y medio y dos años y su longitud es bastante mayor que el propio cruce.

*Presidente de la Unión Vecinal Cesaraugusta

máximo los trabajos. Solo en demoler la bóveda del túnel ferroviario se necesitarán catorce días "trabajando a doble turno", a los que se sumarán otros 18 días para hormigonar la losa de cobertura sobre la vía que se pondrá en servicio de forma inmediata. Las máquinas también deberán desmontar con sumo cuidado la estructura del túnel bajo el cruce de la Gran Vía antes de tender de nuevo la vía para que circulen de nuevo los regionales y Cercanías, un trabajo para el que serán necesarios otros quince días naturales.

JORGE ALONSO

Unión Vecinal Cesaraugusta

El Ayuntamiento garantizará en todo momento un carril por sentido, como se puede leer en los carteles indicadores de las obras, ya

El periodo de visitas a la inacabada estación de Goya se amplía. El ADIF informó ayer de que los ciudadanos podrán acudir hoy y mañana por la tarde y motivó la decisión en la «gran acogida» de los últimos tres días.

Licitación de los proyectos de ampliación de las **plataformas de vías de Tardienta y Huesca**. Fomento se gastará 355.122 euros en este encargo, que también incluye la remodelación del vestíbulo inferior de la estación oscense.

El convenio para la ampliación de la red de cercanías se limita a encargar estudios

El alcalde de Zaragoza prevé firmar hoy el protocolo, remitido por el Ministerio de Fomento al Ayuntamiento y a la DGA

El ramal a Plaza solo se recoge como una reclamación del Gobierno de Aragón, que se compromete a analizar una estación

ZARAGOZA. El convenio para la ampliación de la red de cercanías de Zaragoza se limita a encargar estudios. Es más, el acuerdo político se reducirá a la firma de un protocolo de intenciones, en el que no se refleja ningún compromiso de inversión pública e incluye la extensión del servicio ferroviario hasta la plataforma logística como una mera apuesta del Gobierno de Aragón. El hecho de que no se recoja ni una sola cifra de inversión pone en un serio brete al alcalde, Juan Alberto Belloch, que pactó con el grupo municipal de Chunta su investidura a cambio de la ampliación de las cercanías con la inyección de 120 millones de euros.

Fuentes oficiales del Ministerio de Fomento aseguraron ayer a este diario que la última versión del citado protocolo ha sido remitida por parte del Ministerio de Fomento a las otras dos instituciones implicadas en las negociaciones oficiales. El acuerdo para firmar el acuerdo para la ampliación de las cercanías. Y no lo hace porque en la Consejería de Obras Públicas no

de un servicio de cercanías que pierde dinero y no tiene visos de mejorar, salvo que la apertura de la estación de Goya a principios del año que viene obre un milagro que ni siquiera espera la cúpula de Renfe.

La línea actual une las estaciones de Caseta y Miraflores y los políticos aragoneses siempre han defendido su ampliación hasta Alagón y La Cartuja, además de su extensión a Plaza. Y esto implica unos gastos de explotación valorados en casi medio millón de euros, por lo que se deberá analizar si los números cuadran y, al menos, se podría estar cerca del umbral de rentabilidad en una coyuntura de recortes.

Más estudios

Al mismo tiempo que el PSOE da por cerrado el protocolo de las cercanías de Zaragoza, el Ministerio de Fomento continúa con los anuncios de concursos que afectan a infraestructuras pendientes en Aragón cuando falta menos de una semana para las elecciones. Si el sábado se desatascaba la redacción de estudio informativo de la variante de la línea de Canfranc por la sierra Ceballera, ayer le llegó el turno a otras dos actuaciones ferroviarias: la redacción de los proyectos de remodelación de las playas de vías de Tardienta y Huesca y del vestíbulo inferior de la terminal oscense, licitada por 355.122 euros. Al mismo tiempo, saca a concurso por 400.000 euros el estudio de viabilidad de terminales logísticas asentadas en Aragón (Plaza y Plthus), a las que suman otras de Cantabria, Extremadura y Navarra.

JORGE ALONSO

Otras de las cuestiones básicas por dilucidar es la propia viabilidad económica de la explotación

LA RESPUESTA

CRÍTICAS A LA OFENSIVA DE PROYECTOS

Tanto el consejero de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, como la alcaldesa de Huesca, Ana Alós, cuestionaron la ofensiva de proyectos del Ministerio de Fomento que afectan a Aragón. Fernández de Alarcón consideró «inopportuno» la licitación del estudio de la variante de la sierra Caballera, vendida por Madrid como la «primera fase» de la Travesía Central. «Todos sabemos hoy que la TCP por donde va a entrar es por Barbastro-Monzón. Entonces, es una demagogia electoral», señaló sin cuestionar que pudiera mejorar la línea de Canfranc. Por su parte, Ana Alós subrayó que solo habrá un apartadero en Plthus cuando haya demanda, lo que pone en evidencia el encargo de un estudio sobre su viabilidad que promueve Fomento. E.P.

dan por bueno el documento. Entienden que solo es el último borrador de la serie que han ido intercambiando con Fomento para mejorar el protocolo de intenciones que se encontraron al acceder al Pignatelli. De hecho, todavía tendrá que pasar por los servicios técnicos y jurídicos antes de que se remita al Consejo de Gobierno para su debate político.

Fuentes implicadas en la negociación señalaron ayer que el documento limita muy mucho el compromiso de ampliar la red de cercanías hasta Plaza, para lo que se plantea la utilización de la infraestructura existente, la Ronda Sur, y la construcción de un pequeño ramal para acercar los trenes hasta el entorno de la zona comercial de la plataforma, donde haría falta levantar una pequeña estación.

De hecho, la iniciativa se circunscribe únicamente a la DGA en el protocolo de intenciones: «El Gobierno de Aragón declara urgente la construcción de una estación de cercanías en la plataforma logística». Además, el compromiso de estudiar «de forma urgente» la viabilidad de un estación en Plaza queda en manos de nuevo de la Consejería de Obras Públicas, que ya ha hecho sus deberes y ha encargado el encargo a la sociedad pública de la plataforma.

Otras de las cuestiones básicas por dilucidar es la propia viabilidad económica de la explotación

La apertura de la estación de Goya retrasa finalmente hasta febrero

Fomento desecha inaugurar antes del día 20 al no disponer del equipamiento hasta dentro de dos meses

Los operarios continúan rematando las instalaciones

ZARAGOZA. Los zaragozanos tendrán que esperar finalmente hasta febrero o marzo para poder subirse a un tren en la estación de Goya. La obra civil está prácticamente acabada desde el pasado mes de noviembre, pero el equipamiento necesario para su explotación no estará listo antes de dos meses y los operarios seguían trabajando ayer en los remates. Esta realidad echa por tierra la última previsión del Ministerio de Fomento, que pretendía inaugurar la terminal en los próximos días, antes de que el equipo socialista en funciones hiciera el traspaso de poderes a los populares.

Fuentes ferroviarias hicieron hincapié en que se ha descartado su puesta en servicio porque la terminal habría funcionado durante casi tres meses en precario. La infraestructura está prácticamente acabada, pero no así todos los elementos necesarios para su normal explotación. El montaje de las taquillas, de los tornos de seguridad y de las máquinas de



La construcción de la terminal está prácticamente acabada desde hace

autoventa se demorará como mínimo hasta febrero como consecuencia de los plazos de entrega de las empresas suministradoras, por lo que se habría dado un servicio sin las debidas condiciones de atención a los viajeros. Oficialmente, no se ha fijado todavía una fecha para su puesta en servicio, según aseguraron ayer fuentes oficiales del Administrador de Infraestructuras (ADIF).

La construcción de la terminal depende de este ente público, que

inició los trabajos en julio de 2010. Oficialmente, las empresas adjudicatarias, Sacyr, Neopul y Aragonesa de Proyectos y Obras, tenían un plazo de 19 meses para acabar las obras, que expira a principios de 2012. La coincidencia con las obras del tranvía y las diferencias con el Ayuntamiento demoraron el comienzo de los trabajos, cuyo ritmo recuperaron las contratistas después hasta el punto de plantearse el Ministerio de Fomento la posibilidad de abrirla an-

El ADIF apaña una gotera en el andén

El arreglo suponía levantar de nuevo la Gran Vía para impermeabilizar una junta de dilatación, por lo que el ente público optó por paliar el problema

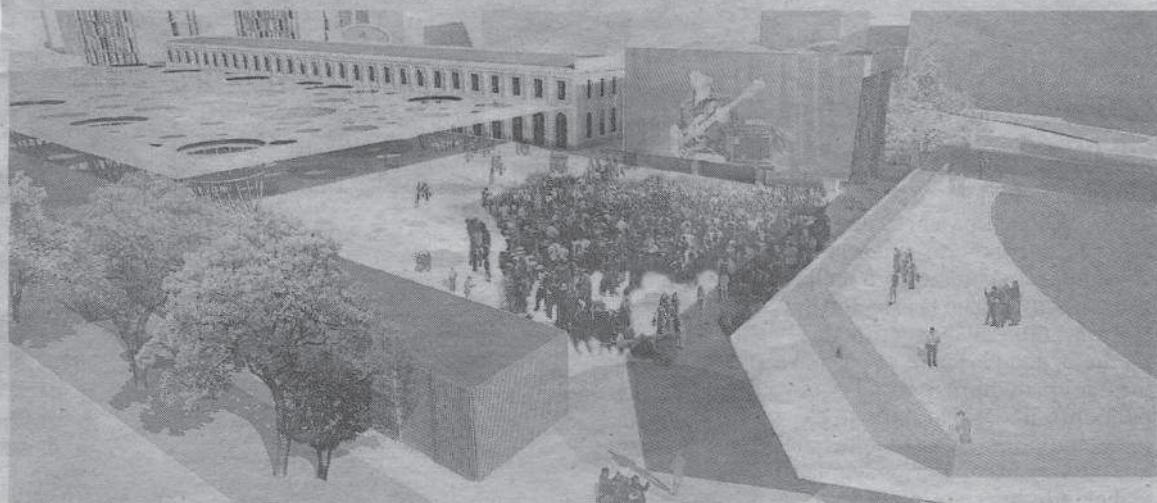
ZARAGOZA. Las lluvias caídas en el mes de noviembre revelaron la existencia de una importante gotera en el andén subterráneo de la estación de Goya. Y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) ha optado por apañar una solución de urgencia, la instalación de una ca-

Las miles de personas que visitaron la estación hace un mes pudieron comprobar el cerco que generaba la acumulación del agua que se filtraba desde la Gran Vía en medio del andén. Según ha podido saber este diario, el agua se cuela por una junta de dilatación de la losa de hormigón reconstrui-

VER TAMBÉN DETRÁS

Los vecinos del Arrabal proponen llevar el cercanías a la futura Estación del Norte

Los arquitectos autores del proyecto escucharon ayer las ideas de los ciudadanos para «enriquecer un equipamiento de barrio y de ciudad»



Recreación de la estación según la propuesta del equipo encabezado por el arquitecto Luis Peirote. HERALDO

ZARAGOZA. Cuando de hacer sugerencias se trata, a los vecinos del Arrabal no les gana nadie. Al menos, así quedó ayer demostrado en la tormenta de ideas que convocaron para «enriquecer» el proyecto del entorno de la Estación del Norte. En la pasada primavera se convocó un concurso de propuestas para los terrenos que quedan justo delante de la antigua estación ferroviaria y triunfó la idea de crear una gran nave polivalente con cubierta al más puro estilo del Covent Garden londinense. También, como explicó ayer el arquitecto Luis Peirote a los vecinos, se pretende crear unos pabellones modulares, así como un pequeño auditorio, un hotel y apartamentos para jóvenes. La obra, que podría desarrollarse en dos fases, exigiría un presupuesto de 13 millones de euros, que a día de hoy parece inasumible.

«Sabemos que la situación económica es muy complicada pero no podemos dejar morir un pro-

yecto tan fundamental como este. Es un equipamiento de ciudad más que de barrio y que, además, sería clave para dimensionar las dos orillas del Ebro porque daría continuidad al balcón de San Lázaro y al puente de Piedra», explicaba ayer Rafael Tejedor, presidente de la asociación de vecinos Tío Jorge Arrabal.

Esta entidad, organizadora del encuentro, también planteó la posibilidad de que el cercanías llegara hasta el futuro centro cívico dado que las vías de tren quedan cortadas de forma abrupta en la calle de Marqués de la Cadena. «Sería muy interesante que, al menos, se pudiera estudiar su viabilidad hasta el cruce de San Juan de la Peña con Marqués de la Cadena porque beneficiaría a la movilidad a la margen izquierda y conectaría el Cercanías con el segundo cinturón», explica Tejedor, que sí admite que pudiera haber problemas de cotas y pendientes y eso dispararía un hipotético presupuesto.

Estas y otras ideas fueron escuchadas y atendidas por Juan Rubio, ingeniero jefe de Zaragoza Vivienda, y por los profesores y alumnos de la Universidad San Jorge que participaron en la convocatoria. La cuestión económica saltó una y otra vez a la palestra (la deuda del Ayuntamiento le impide hacer nuevas inversiones en dos años), aunque los vecinos recordaron que Belloch, en precampaña, aseguró que el casco histórico del Arrabal y la Estación del Norte serían zonas de actuación prioritarias.

Así, se confía en hacer pequeños retoques al proyecto para «generar terciarios y que aumenten los retornos previstos». Por ejemplo, quienes se hagan cargo del hotel deberían también financiar el auditorio, un aparcamiento subterráneo podría generar ingresos e, igualmente, habría de implicar a otras entidades comerciales para hacer atractivo el arrendamiento de locales modulares.

C. PERIBÁÑEZ

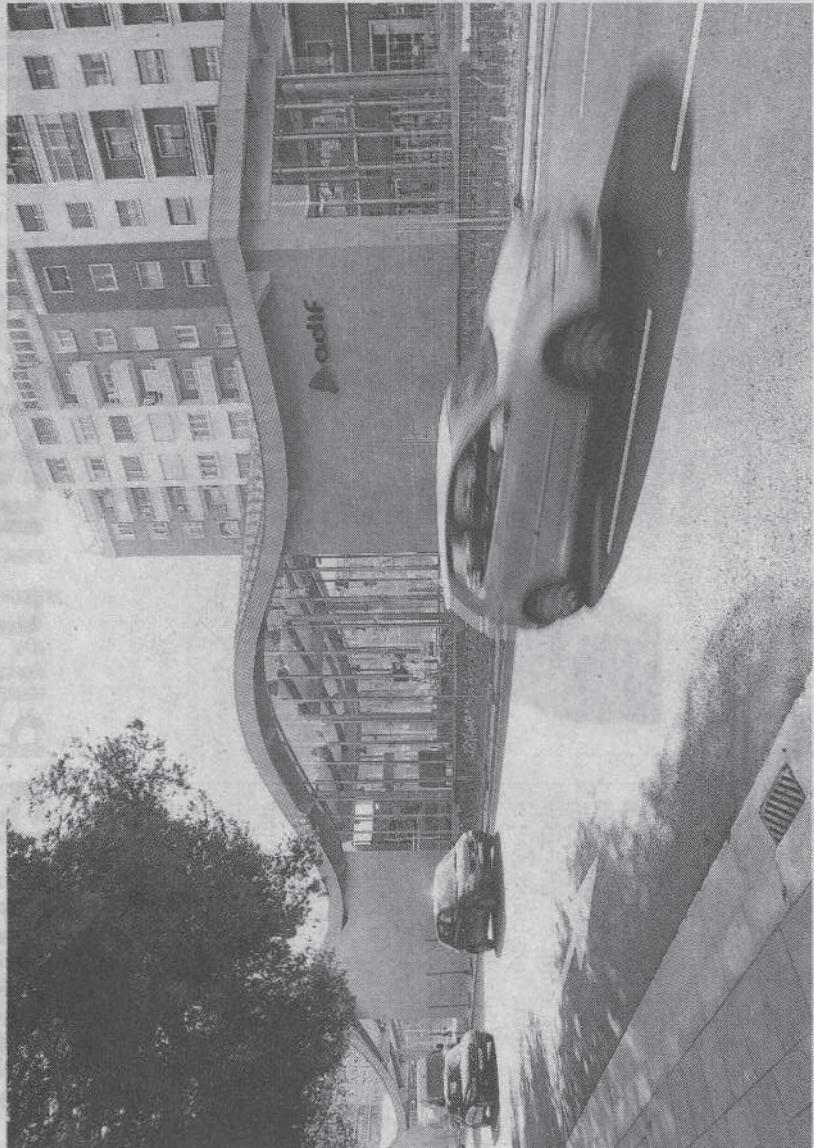
ZARAGOZA

La limitación del túnel ferroviario impedirá que paren todos los regionales en la estación de Goya

Solo dispone de una vía y está saturada, por lo que los trenes de la línea de Arcos de Jalón y Castejón se quedarán en Delicias

La terminal está acabada, pero no dará servicio hasta que Fomento fije la fecha de su inauguración

ZARAGOZA. Las serias limitaciones del túnel ferroviario que atraviesa Zaragoza impedirán que todos los trenes regionales puedan parar en la estación de Goya. Los 18 convoyes diarios que cubren las líneas de Castejón y Arcos de Jalón seguirán quedándose en la intermodal, ya que los casi cinco kilómetros de vía única que separan las terminales de Delicias y de



LA OPINIÓN
Luis Lezáun*

Estreno a medias

HACE exactamente cuatro años el entonces secretario de Estado de Infraestructuras anunciable que la capacidad del túnel de cercanías y alta velocidad entre Portillo y Miraflores se duplicaría con un cambio pionero en la red arterial ferroviaria de Zaragoza, pues sería la primera ciudad con una red urbana en ancho internacional.

El plan, se dijo, podría estar terminado en seis años pues no solo consistía en transformar en ancho internacional la vía entre Delicias y Miraflores sino que dependía de

Todo listo para la puesta en servicio. Las contratistas de la estación de Goya han rematado esta semana los últimos trabajos, cuyo coste ha ascendido a más de 44 millones de euros. Mientras tanto, la compañía Renfe ha equipado el edificio con teleindicadores, máquinas de autoventa y mobiliario.

ASIER ALCORTA

tradiciones ya están saturados con la actual circulación.

La situación no es baladí, ya que la compañía ferroviaria espera remontar los datos de ocupación de los cercanías y de los regionales con la puesta en servicio de la estación de Goya gracias a su privilegiada ubicación. Las estimaciones oficiales apuntan a que se podría incrementar entre un 10% y un 15% el número de usuarios en ambos servicios ferroviarios, según reveló hace un año el director de viajeros urbanos e interurbanos de Renfe, Alfonso Rodríguez, en una visita a Zaragoza por las obras del apeadero.

Estos cálculos serían superiores de haber podido alargar las dos ciudades líneas regionales, las de mayor éxito en Aragón. De hecho, los responsables de Renfe ya tuvieron que renunciar hace dos años a extender el trayecto hasta la terminal del Portillo porque ni siquiera había capacidad para hacerlo pese a que solo suponía recorrer 1,6 kilómetros adicionales.

Hasta 74 circulaciones diarias

Este estrangulamiento provocará que solo puedan parar en Goya los trenes que ya circulan por el túnel: los 40 cercanías que cubren el servicio Casetas-Miraflores y los regionales de las líneas de Huesca-Canfranc (14), Monzón (6), Caspe (6) y Teruel (8). En total, 74 servicios diarios en ambos sentidos de circulación, casi el límite de capacidad que han estimado los técnicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). El problema es sencillo de explicar. Cualquier convoy que deje o recoja pasajeros en la estación de Goya tendrá que parar en la propia vía de ancho ibérico que hay en el túnel, ya que ni Fomento quie-

reiros proyectos que debían realizarse antes. Me refiero a la conversión en ancho internacional de la línea de Teruel, el trayecto desde Cabañas a Zaragoza y la continuación de la Ronda Sur para poder salir los trenes de Plaza sin retroceder. Han pasado cuatro años y los proyectos anteriores ni siquiera tienen fecha de ejecución.

Desgraciadamente pues la estación de Goya solo podrá ser utilizada a medio gas, en vía única, durante muchos años hasta que se realicen los proyectos citados.

* Profesor de Ferrocarriles de la Universidad de Zaragoza

MÁS DE 2.000 FIRMAS PARA ALARGAR LA LÍNEA

RIBERA ALTA DEL EBRO

Entidades vecinales de la comarca de la Ribera Alta del Ebro han recogido más de 2.000 firmas en menos de una semana para exigir la prolongación de la línea de Cercanías Casetas-Miraflores hasta la estación de Gallur. La iniciativa partió de Alagón, localidad a la que ya se planteó sin éxito en la pasada legislatura extender el servicio ferroviario.

Vecinos de Cabañas, Boquiñeni, Pradilla, Gallur, Torrijo y Casetas se han sumado a la campaña, con la que se extenderá el trayecto hasta la terminal del Portillo.

Los gobiernos de Aznar ni tampoco durante la etapa de Rodríguez Zapatero se quisieron instalar la vía desviada prevista en la terminal. De hecho, se ha construido un andén central y se ha dejado el hueco necesario para que algún día se tengan los raíles.

Esto ha provocado una severa limitación en el túnel ferroviario, que cuenta con una vía de ancho ibérico para los trenes de cercanías y regionales y con otra de ancho internacional para los trenes de alta velocidad. Estos últimos ni siquiera pueden parar, ya que les separa un muro decorado con vinilos con motivos del pintor de Fuendetodos.

Al no haberse tendido siquiera

pretende defender la «urgente puesta en marcha» de la ampliación de la línea. Sus defensores inciden en que la infraestructura está operativa, por lo que solo se requeriría una «inversión escasa» para acondicionar las estaciones existentes.

Renfe ya descartó la petición de alargar el servicio hasta Alagón, ya que la línea de cercanías tiene un déficit anual de explotación superior a los dos millones de euros y habría que sumarle un coste adicional de 400.000 euros al año. El cálculo se queda corto.

Los apoyos que se recogen en la comarca se presentarán en las próximas semanas ante el Gobierno de Aragón. No obstante, el consejero de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, ha centrando sus esfuerzos en lograr que los cercanías lleguen hasta la zona comercial de la plataforma logística. Con este fin, ha incluido una partida presupuestaria para iniciar los preceptivos estudios. J. A.

Los cercanías están condenados a utilizar un único andén de la intermodal, puesto que fue el único que se adaptó a la altura de los trenes Civia empleados.

Y para colmo, tampoco está previsto equipar el nuevo túnel ferroviario construido entre las estaciones de Delicias y Miraflores, con el que se podría ganar algo de capacidad. Se construyó al mismo tiempo que el viario que discurre por debajo de la antigua A-68 y desde su conclusión en 2008 permanece cerrado.

De acuerdo con las estimaciones de Cercanías, que se han ejecutado al mismo tiempo que Renfe terminaba el equipamiento. Su inauguración está pendiente de cuadrar agendas en el Ministerio. La terminal pertenece a ADIF, pero su explotación comercial depende de la compañía ferroviaria, que en los últimos días ha instalado dos máquinas de autoventa de billetes de larga distancia, regionales y cercanías. No obstante, personal de Renfe se encargará de expedir billetes a través de un puesto de atención, con mesa y sillas, tras descartarse el montaje de la típica garita acristalada.

También se han colocado bancos en el andén subterráneo y en el vestíbulo de la terminal, donde también se han montado teleindicadores, la cartelera y cinco barieras de control de acceso al andén.

JORGE ALONSO

NUEVA TERMINAL PREPARADA PARA SU PUESTA EN MARCHA

EN LA ESTACIÓN DE CERCANÍAS GOYA SE ULTIMAN LOS DETALLES QUE PERMITIRÁN DAR SERVICIO A LOS ZARAGOZANOS



◆ JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS Casi 3.000 zaragozanos visitaron

Todavía no está confirmada la fecha de su inauguración oficial, aunque se estima que la puesta en marcha de la estación de cercanías Goya, en Zaragoza, sea una realidad a corto plazo. Esto se deduce de los últimos plazos barajados por el Ministerio de Fomento y de que estos días se ultiman los detalles en la construcción y acondicionamiento de la terminal.

Así, fuentes de Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), empresa encargada de la ejecución del proyecto, señalan que, por su parte, solo quedan algunos remates en la urbanización, además de las pruebas precisas para avalar el buen funcionamiento de las comunicaciones. Desde Renfe, entidad encargada del acondicionamiento de la estación, se apunta que están esperando a que Fomento anuncie oficialmente su apertura.

La infraestructura comenzó a construirse el 12 de julio de 2010 en la mediana de la avenida de Francisco de Goya, en el tramo comprendido entre las calles de Cortes de Aragón y de Martín Ruiz de Anglada (antigua Alférez Provisional).

Esta construcción, que ha supuesto una inversión superior a 44 millones de euros, ha sido impulsada por la Sociedad Zaragoza Alta Velocidad, integrada por la Diputación General de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Fomento.

SERVICIOS Se prevé que la nueva estación incremente la ocupación de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales, al ser la más céntrica de las líneas habilitadas para este fin.

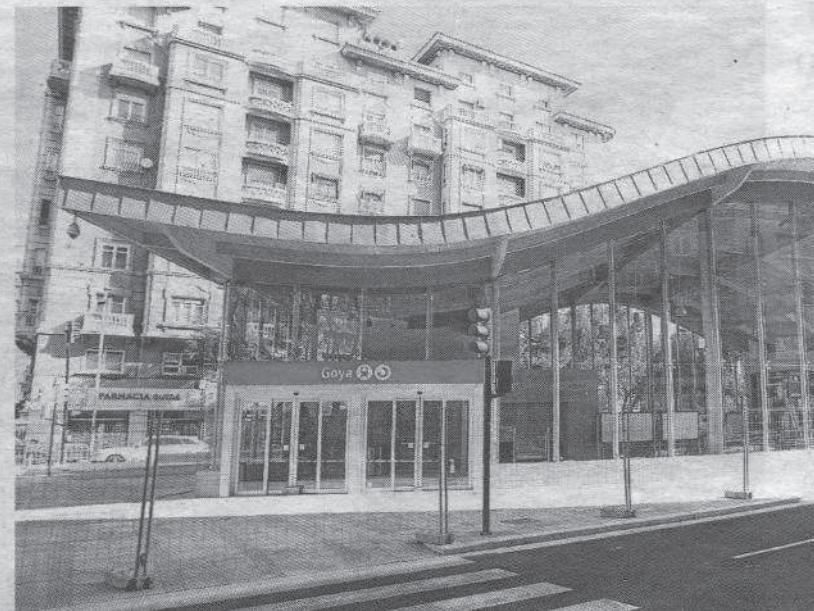
Por ella pasarán los 40 trenes que cubren el servicio Casetas-Miraflores y los regionales de las líneas Huesca-Canfranc, Monzón, Caspe y Teruel. En total, 74 servicios diarios en ambos sentidos de circulación que se realizarán en una vía de ancho ibérico. También existe una vía de ancho internacional para que, en un futuro, pueda realizarse el desdoblamiento de la red ferroviaria urbana, lo que duplicaría la capacidad del túnel de cercanías.

La intermodalidad que aportará la estación a la red de transporte público de Zaragoza es uno de los aspectos más valorados por los zaragozanos. Así lo manifestaron buena parte de los 3.000 ciudadanos que visitaron las instalaciones el pasado mes de noviembre aprovechando la jornada de puertas abiertas.

La conexión con la línea 1 del tranvía o con las líneas de autobús, así como el hecho de facilitar el desplazamiento al centro sin tener

que coger el coche son las principales ventajas que los usuarios valoran de la nueva terminal.

INSTALACIONES Por su diseño, la estación de Goya está planteada como un referente arquitectónico de la capital aragonesa, gracias a un edificio plenamente integrado en el entorno urbano.



◆ LA ESTACIÓN El edificio se ha diseñado con espacios diáfanos y acristalados para aprovechar la lu

LA INTERMODALIDAD QUE
APORTARÁ LA ESTACIÓN
ES EL ASPECTO QUE
MÁS VALORAN
LOS ZARAGOZANOS

INSTALACIONES PLENAMENTE ACCESIBLES



SE HA APOSTADO POR LA MOVILIDAD EN LA ESTACIÓN Y UNA ADECUADA SEÑALIZACIÓN

◆ CONEXIONES
Entre el vestíbulo y el andén, hay dos escaleras mecánicas, una fija y un ascensor. Ha

Las nuevas instalaciones de la estación de cercanías Goya son plenamente accesibles para garantizar el movimiento de personas con discapacidad.

De este modo, las conexiones entre el vestíbulo y el andén disponen de escaleras fijas, de dos escaleras mecánicas y un ascensor. Asimismo, se ha instalado una banda led en el borde, que transmite información al usuario del paso de trenes

mediante diferentes estados. En ausencia de tren, la línea está apagada y la señalización con la línea ámbar fija o intermitente variará según el tren esté parado, para cuyo caso se elegirá la primera opción, o entrando y saliendo del andén, situación que se representará con la segunda alternativa. Estos dispositivos se destinan especialmente a personas con discapacidades sensoriales.

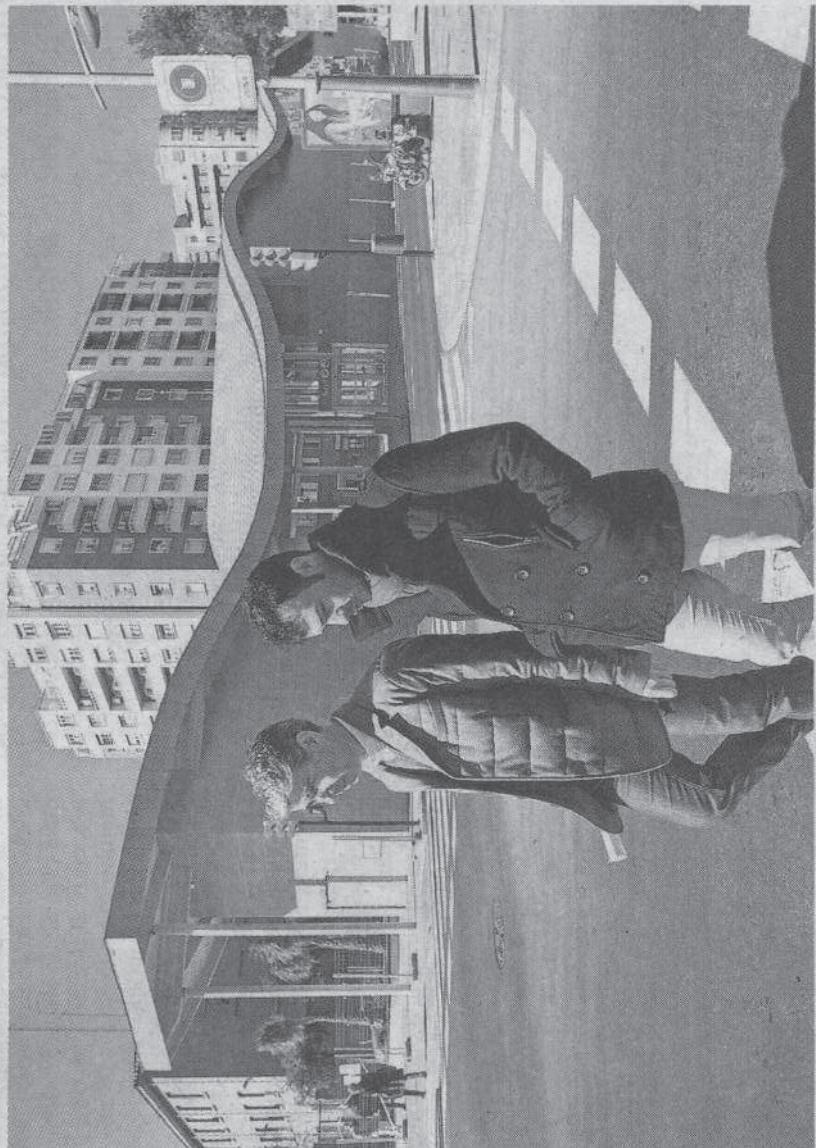
ZARAGOZA

La estación de Goya está acabada desde hace un mes pero sigue sin tener fecha de apertura

La previsión es abrir este mes y Chunta critica que no se haga por «problemas de agenda» de la ministra

Renfe tiene listos hasta los nuevos horarios de los regionales y cercanías que pararán

ZARAGOZA. La estación de Goya está preparada para recibir trenes y pasajeros desde hace casi un mes, pero sigue sin tener una fecha de apertura fijada en el calendario. Fuentes del Ministerio de Fomento señalaron ayer a este diario que la previsión es inaugurarla a lo largo de este mes, mientras el portavoz municipal de CHA, Juan Martín, criticaba que no se haya hecho aún por «problemas de agenda» de la ministra de Fomento, Ana Pastor. En su opinión, «las cercanías



CARA B
Raquel Goyeneche
Cercanía a las urnas

SON las cosas de la política. El anterior gobierno socialista, con el Ministerio de Fomento a la cabeza, corrió para tratar de adelantar la inauguración

de la estación de cercanías de Goya. Se intentó por todos los medios llegar a tiempo para las elecciones generales del 20-N y poder lograr así la foto antes del traspaso de poderes. Fue imposible.

Aunque la obra estaba prácticamente acabada, el equipamiento necesario para su explotación no llegó a tiempo. Eso no impidió, no obstante, que el secretario de Estado de

Reivindicación ante la terminal. El portavoz de CHA en el Ayuntamiento, acompañado por el secretario de Organización del partido, Chuaquín Bernal, reclamaron también, ante la estación, la integración tarifaria.

JOSE MIGUEL MARCO

de Zaragoza no existen para el Ministerio de Fomento», sobre todo al comparar su trato distinto con una estación de Sevilla, recién inaugurada, porque interesa más la campaña de las elecciones andaluzas que la capital aragonesa.

El ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) receptionó las obras de la terminal de Goya el pasado 17 de febrero, donde lucen hasta las dos

El plan de cercanías, aparcado

El portavoz de CCHA visitó ayer la estación de Goya y reclamó su apertura, así como una política de cercanías por parte del Gobierno central en Zaragoza, donde «no es una prioridad». Asimismo, Martín señaló que el plan de infraestructuras ferroviarias y de cercanías de la ciudad, firmado el pasado 17 de noviembre (tres días antes de las elecciones generales) con el Ministerio de Fomento, se debería haber entregado hace dos meses, pero todavía no ha llegado. «Está terminado y ni está ni se le espera», criticó.

El edil nacionalista consideró que la propuesta solo es-

tá pendiente de que la cúpula de la compañía dé su visto bueno para repartir «los libros de horarios» a los maquinistas y publicitar los cambios a los potenciales usuarios. «Está todo listo para que la misma viniera a inaugurar mañana, pero nadie sabe la fecha», aseguraron varias fuentes consultadas del ADIF y de Renfe.

En ese sentido, cree que la situación actual de espera es «desalentadora» porque si no existen las cercanías de Zaragoza para Fomento, que prevé un recorte del 40%, la capital puede sufrir un ajuste aún mayor en el plan de infraestructuras.

Por eso, el diputado de CCHA en el Congreso, Chestús Yuste, ha registrado ya una batería de preguntas para la ministra y, en segunda

máquinas expendedoras de billetes. La compañía Renfe, que se hará cargo de su explotación, también la terminó de equipar por las mismas fechas, pero únicamente un vigilante de seguridad se pasea por el vestíbulo.

De hecho, las cinco barreras de control de acceso están conectadas, por lo que solo habría que introducir el billete para bajar al andén, por el que siguen pasando los trenes de largo. Renfe tiene incluso preparados los nuevos horarios de los cercanías y de los trenes regionales que pararán en Goya, lo que los ferrovialistas llaman la marilla horaria. La propuesta solo es-

que el Gobierno debe respetar ese plan para que las actuaciones tengan partidas suficientes para hacerlo realidad en el horizonte previsto, 2012-2017. También echó de menos la firma del Gobierno aragonés en dicho protocolo, aunque señaló que «no tiene ninguna intención de sumarse y haría mal al pensar más en el PP que en la ciudad de Zaragoza. «Los estudios y propuestas no tiene color político sino que son importantísimos para Zaragoza y el sur de la ciudad, para Arcosur, Plaza, Cuarte y todo el enlace del área metropolitana», agregó.

En ese sentido, cree que la situación actual de espera es «desalentadora» porque si no existen las cercanías de Zaragoza para Fomento, que prevé un recorte del 40%, la capital puede sufrir un ajuste aún mayor en el plan de infraestructuras.

Por eso, el diputado de CCHA en el Congreso, Chestús Yuste, ha registrado ya una batería de preguntas para la ministra y, en segunda

que el Gobierno debe presentar ese plan para que las actuaciones tengan partidas suficientes para hacerlo realidad en el horizonte previsto, 2012-2017. También echó de menos la firma del Gobierno aragonés en dicho protocolo, aunque señaló que «no tiene ninguna intención de sumarse y haría mal al pensar más en el PP que en la ciudad de Zaragoza. «Los estudios y propuestas no tiene color político sino que son importantísimos para Zaragoza y el sur de la ciudad, para Arcosur, Plaza, Cuarte y todo el enlace del área metropolitana», agregó.

En ese sentido, cree que la situación actual de espera es «desalentadora» porque si no existen las cercanías de Zaragoza para Fomento, que prevé un recorte del 40%, la capital puede sufrir un ajuste aún mayor en el plan de infraestructuras.

Por eso, el diputado de CCHA en el Congreso, Chestús Yuste, ha registrado ya una batería de preguntas para la ministra y, en segunda

que el Gobierno debe presentar ese plan para que las actuaciones tengan partidas suficientes para hacerlo realidad en el horizonte previsto, 2012-2017. También echó de menos la firma del Gobierno aragonés en dicho protocolo, aunque señaló que «no tiene ninguna intención de sumarse y haría mal al pensar más en el PP que en la ciudad de Zaragoza. «Los estudios y propuestas no tiene color político sino que son importantísimos para Zaragoza y el sur de la ciudad, para Arcosur, Plaza, Cuarte y todo el enlace del área metropolitana», agregó.

En ese sentido, cree que la situación actual de espera es «desalentadora» porque si no existen las cercanías de Zaragoza para Fomento, que prevé un recorte del 40%, la capital puede sufrir un ajuste aún mayor en el plan de infraestructuras.

Por eso, el diputado de CCHA en el Congreso, Chestús Yuste, ha registrado ya una batería de preguntas para la ministra y, en segunda

rianiación venuera allí mismo el plan de infraestructuras poco antes de la cita electoral y que desde Madrid se inventaran unas jornadas de puertas abiertas.

Ahora, producido el vuelco político, el problema es justo el contrario. La terminal luce acabada y equipada, lista desde hace un mes para su estreno, pero no tiene quien corte la cinta. La ministra del ramo, Ana Pastor, anda en otras lides, y con la cercanía a las urnas en Andalucía y Asturias, tiene, en su política, otras prioridades. La instalación seguirá cerrada hasta que se cuadren las agendas. Lo de menos, ahora, es cuando una infraestructura que costó 40 millones pueda ser utilizada.

La estación de Plaza

La versión de la DGA es diametralmente distinta. Fuentes oficiales señalaron que el pliego para licitar el anteproyecto de la estación de Plaza ya está listo, lo que permitirá sacarlo a concurso en breve por un importe máximo de 50.000 euros (IVA incluido) y un plazo de redacción de seis meses. Los trabajos incluirán sendos estudios de topografía y geología, además de otro específico de alternativas de ubicación que incluya un análisis funcional y económico. La pretensión es situar la terminal en el entorno del centro comercial.

I. ALONSO / R.J. CAMPO

La línea de cercanías no deja de perder usuarios desde su estreno en 2008

El corte del túnel por las obras de Goya ha acelerado la caída de viajeros, que ronda el 10%. La media de ocupación ya está por debajo de las 19 personas

dencia con la Expo 2008. Y este proceso se acentuó el año pasado como consecuencia del corte del túnel de Goya, que limitó durante meses la circulación de trenes entre Casetas y el Portillo.

Si en el primer año completo,

2009, se contabilizaron 266.390

Tan solo se obtuvieron unos resultados más decentes de utilización

durante el verano de la Expo, ya que desde entonces se han mantenido las caídas, con excepciones puntuales algún mes. En estos momentos, la media de ocupación de los trenes ya está por debajo de las 19 personas, pese a que los Civia tienen capacidad para que viajen hasta 563.

La pérdida acumulada desde 2009 ronda el 10%, pero la compañía confía en invertir la evolución con la puesta en servicio de la ter-

mininal de Goya. De hecho, las estimaciones oficiales apuntan a que se podría incrementar entre un 10% y un 15% el número de usuarios, según reveló hace un año el director de viajeros urbanos e interurbanos de Renfe, Alfonso Rodríguez. Hasta el momento, la mayoría de los viajeros se suben y se bajan en las terminales de Utebo (43,4%) y del Portillo (26,5%).

El tirón que puede suponer la parada en el centro de la ciudad, unido al hecho de conectar con el

trayecto con tan solo salir de la estación, puede suponer todo un revulsivo. Sin embargo, la integración tarifaria reclamada por la ciudad sigue pendiente a estas alturas de que alguien en Madrid dé la autorización. Y no es un problema tecnológico, ya que tanto los autobuses urbanos e interurbanos, los tranvías y los cercanías comparten la misma plataforma técnica para la facturación de los billetes.

J.A.

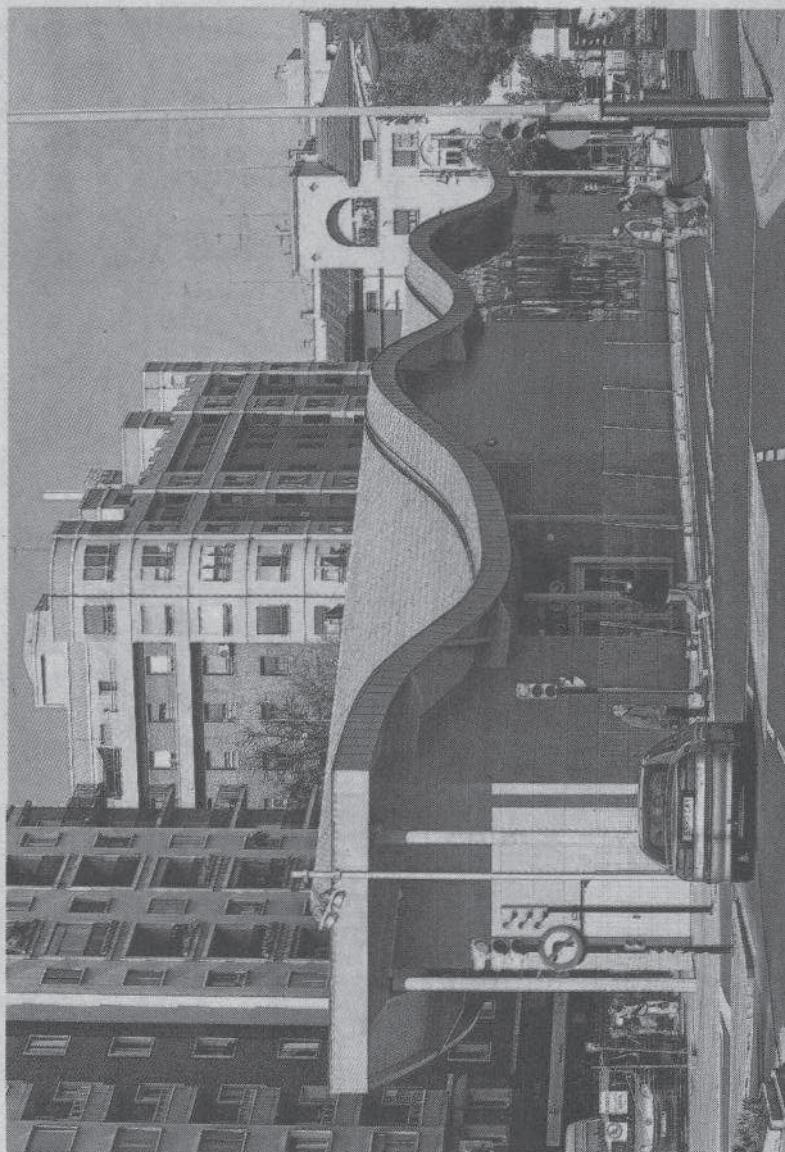
ARAGÓN

Todos los regionales pararán en Goya y Portillo y funcionarán como cercanías en Zaragoza

Renfe duplicará el servicio en el tramo urbano con los trenes de Media Distancia y la frecuencia se reducirá a 5 minutos

A partir del 4 de abril, los usuarios tendrán 40 trenes por sentido con solo abonar un billete de cercanías

ZARAGOZA. La cuadratura del círculo. Esto es lo que ha conseguido Renfe con su decisión de que todos los trenes regionales de Aragón paren en las estaciones de Goya y Portillo a partir del 4 de abril, ya que permitirá que funcionen como cercanías en el tramo ferroviario de Zaragoza. La consecuencia directa es muy sencilla de explicar:



La estación de Goya se inaugurará el 3 de abril, mes y medio después de que se acabara la obra. OLIVER DUCH

EL TRAYECTO

21

Los trenes tardan 21 minutos en cubrir la línea de cercanías Casetas-Miraflores, que cuenta con paradas en Utebo, Delicias y Portillo. Desde el 4 de abril, se unirá la terminal de Goya.

LA OFERTA

La programación actual de cercanías consta de 20 servicios diarios por sentido, que comienzan a las siete de la mañana y se alargan hasta las once de la noche. Con la estación de Goya abierta, pararán todos los regionales, por lo que se ampliará a 40 trayectos diarios en el tramo urbano de la línea.

La frecuencia es de un tren

Renfe simplificará al máximo tancial ha hecho faltar las se- más surcos horarios durante más

se duplicará el número de trayectos y las frecuencias se llegarán a reducir hasta los cinco minutos en las horas punta para cualquier viajero que pretenda viajar entre Casetas y Miraflores. Encima, esta sustancial ampliación del servicio ferroviario no implicará ni un euro de gasto público.

Esta es la gran mejora inducida que implantará la compañía ferroviaria tras la inauguración de la estación de Goya, organizada para el 3 de abril y que correrá a cargo de la ministra de Fomento, Ana Pastor. Los usuarios tendrán que esperar hasta el día siguiente para subir o bajar en la nueva terminal de algunos de los 80 trenes que pararán a diario a partir de entonces de esta céntrica estación.

La compañía detalló ayer los cambios a las plantillas de Media Distancia y Cercanías, ya que implicarán ajustes horarios en los servicios. Los usuarios dispondrán de toda la información en dipticos que se publicitarán en los próximos días.

Esta mejora no supondrá un mayor número de trenes, ya que la compañía ha decidido aplicar la economía de medios: los convoyes regionales que ahora cubren a diario los trayectos Huesca-Zaragoza y Valencia-Zaragoza se fundirán en uno solo, prestando el

Frecuencias de 5 a 30 minutos

Esta decisión dará respuesta a unas de las grandes reivindicaciones de los usuarios de la Línea de cercanías, que es precisamente mejorar las frecuencias. Hasta ahora, pasa un tren cada hora y los intervalos solo se reducen a 30 minutos en dos franjas horarias, de 7.06 a 9.40 y de 18.14 a 19.44. En menos de una semana, podrán sumarse a los regionales y, por tanto, las frecuencias llegarán a reducirse a tan solo cinco minutos. Además, las esperas siempre estarán por debajo de los 30 minutos, salvo dos excepciones: de las 15.50 a las 16.50 y de las 22.02 a las 23.02. Para planificar este cambio sus-

veras limitaciones del túnel de Goya, que con una vía única de ancho ibérico a lo largo de casi cinco kilómetros supone un auténtico embudo. La idea inicial es que solo pararan en la estación de Goya los trenes regionales que pasaban por el túnel, los de las líneas de Huesca-Canfranc (14), Monzón (6), Caspe (6) y Teruel (8). Sumados a los cercanías, un total de 74 servicios diarios en ambos sentidos de circulación, casi el límite de capacidad estimada por los técnicos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

La decisión de que parte de los trenes de la Línea de Huesca y de Teruel se hayan fundido en un único servicio ha permitido aligerar el tráfico en el túnel sin perder prestaciones para el usuario. «El hecho de que se conviertan en trenes pasantes le da un poco más de capacidad al túnel, ya que antes debían entrar y salir los convoyes de Teruel desde el Portillo y, además, circulaban los de Huesca por el túnel. Eso suponía

Frecuencias de 5 a 30 minutos

esta demanda a los que querían viajar en trenes de Media Distancia y Cercanías, ya que implicarán ajustes horarios en los servicios. Los usuarios dispondrán de toda la información en dipticos que se publicitarán en los próximos días.

La mejora no supondrá un mayor número de trenes, ya que la compañía ha decidido aplicar la economía de medios: los convoyes regionales que ahora cubren a diario los trayectos Huesca-Zaragoza y Valencia-Zaragoza se fundirán en uno solo, prestando el

directo Huesca-Valencia, la comuna que comuniquen Huesca con Zaragoza y Teruel, cuyo trayecto es directo y se extiende hasta Valencia, desde el próximo 4 de abril se triplicará la oferta con dos nuevos servicios.

La mejora no supondrá un mayor número de trenes, ya que la compañía ha decidido aplicar la economía de medios: los convoyes regionales que ahora cubren a diario los trayectos Huesca-Zaragoza y Valencia-Zaragoza se fundirán en uno solo, prestando el

directo Huesca-Valencia, la comuna que comuniquen Huesca con Zaragoza y Teruel a hacer transbordos en Zaragoza en aras de una supuesta mayor rapidez y competitividad del tren directo. Nada más lejos de la realidad: el viaje se cubre en cuatro horas y 25 minutos, por lo que se ahorra tan solo catorce minutos respecto al regional que si vertebrara el territorio entre Zaragoza y Valencia partiendo hasta en 16 municipios.

También se ganará en operatividad, ya que el tren directo servirá

Frecuencias de 5 a 30 minutos

esta demanda a los que querían viajar en trenes de Media Distancia y Cercanías, ya que implicarán ajustes horarios en los servicios. Los usuarios dispondrán de toda la información en dipticos que se publicitarán en los próximos días.

La mejora no supondrá un mayor número de trenes, ya que la compañía ha decidido aplicar la economía de medios: los convoyes regionales que ahora cubren a diario los trayectos Huesca-Zaragoza y Valencia-Zaragoza se fundirán en uno solo, prestando el

directo Huesca-Valencia, la comuna que comuniquen Huesca con Zaragoza y Teruel a hacer transbordos en Zaragoza en aras de una supuesta mayor rapidez y competitividad del tren directo. Nada más lejos de la realidad: el viaje se cubre en cuatro horas y 25 minutos, por lo que se ahorra tan solo catorce minutos respecto al regional que si vertebrara el territorio entre Zaragoza y Valencia partiendo hasta en 16 municipios.

También se ganará en operatividad, ya que el tren directo servirá

cada hora, salvo en dos franjas horarias muy limitadas que se reduce a 30 minutos. La ampliación de servicio con los regionales permitirá que el intervalo se reduzca de forma drástica. Oscilará entre cinco y treinta minutos.

SERVICIO

La compañía simplificará la operativa a los usuarios, que comprando un billete de cercanías podrán viajar en los regionales en el tramo urbano de Zaragoza. La misma solución se ha aplicado antes en otras ciudades españolas.

Transbordo. Los viajeros de alta velocidad tendrán derecho a viajar en los cercanías con su billete, lo que les ahorrará dinero y tiempo.

Esto ha permitido que puedan alargarse los seis trenes diarios procedentes de la línea de Castellón y los otros tres que prestan servicio en la de Arcos de Jalón. Ahora acaban el viaje en Delicias, pero desde el 4 de abril funcionará como cercanías hasta la estación de Miraflores. De esta forma, el número total de trenes que circularán a diario por el túnel de Goya llegará a 80.

De las mejoras se beneficiarán también de forma sustancial los propios viajeros de los regionales. En la actualidad, están condenados a bajarse en Delicias o en el Portillo y dar un rodeo para llegar a su destino, pero con los cambios se ahorrarán más de media hora de viaje y tener que hacer transbordos en el autobús urbano. Así, los trenes de Media Distancia podrán competir con los autobuses rurales e incluso ser más competitivos en tiempo de viaje.

JORGE ALONSO

de bastante poco desde su inauguración en octubre de 2009. Los usuarios apenas podían hacer gestiones en Valencia y ni siquiera almorzar, porque el tren llega a las 12.20 para retornar a las 15.27. Otro de los cambios supondrá la posibilidad de viajar de Jaca a Teruel sin tener que hacer transbordo en la estación del Portillo. Sin embargo, no se podrá cubrir el mismo trayecto de vuelta, porque el tren acabará el viaje en Zaragoza.

J.A.

Tres trenes al día vertebrarán Aragón de Huesca a Valencia

La compañía ampliará el recorrido de dos regionales que ahora acaban su viaje en Zaragoza y que pararán en los pueblos, a diferencia del tren directo que comunica las capitales.

ZARAGOZA. La misma política de prestar mejor servicio sin gastar más dinero se aplicará para vertebrar Aragón por ferrocarril. Si en

el actualidad solo existe un tren que comunique Huesca con Zaragoza y Teruel, cuyo trayecto es directo y se extiende hasta Valencia, desde el próximo 4 de abril se triplicará la oferta con dos nuevos servicios.

La mejora no supondrá un mayor número de trenes, ya que la compañía ha decidido aplicar la economía de medios: los convoyes regionales que ahora cubren a diario los trayectos Huesca-Zaragoza y Valencia-Zaragoza se fundirán en uno solo, prestando el

directo Huesca-Valencia, la comuna que comuniquen Huesca con Zaragoza y Teruel a hacer transbordos en Zaragoza en aras de una supuesta mayor rapidez y competitividad del tren directo. Nada más lejos de la realidad: el viaje se cubre en cuatro horas y 25 minutos, por lo que se ahorra tan solo catorce minutos respecto al regional que si vertebrara el territorio entre Zaragoza y Valencia partiendo hasta en 16 municipios.

También se ganará en operatividad, ya que el tren directo servirá

de bastante poco desde su inauguración en octubre de 2009. Los usuarios apenas podían hacer gestiones en Valencia y ni siquiera almorzar, porque el tren llega a las 12.20 para retornar a las 15.27. Otro de los cambios supondrá la posibilidad de viajar de Jaca a Teruel sin tener que hacer transbordo en la estación del Portillo. Sin embargo, no se podrá cubrir el mismo trayecto de vuelta, porque el tren acabará el viaje en Zaragoza.

J.A.

de bastante poco desde su inauguración en octubre de 2009. Los usuarios apenas podían hacer gestiones en Valencia y ni siquiera almorzar, porque el tren llega a las 12.20 para retornar a las 15.27. Otro de los cambios supondrá la posibilidad de viajar de Jaca a Teruel sin tener que hacer transbordo en la estación del Portillo. Sin embargo, no se podrá cubrir el mismo trayecto de vuelta, porque el tren acabará el viaje en Zaragoza.

J.A.

ZARAGOZA

Fomento inaugura la estación de Goya para 80 trenes entre los cercanías y los regionales

La ministra Ana Pastor destacó la intermodalidad de la instalación, con un coste rentable «social y económico»

ZARAGOZA. Desde las 6.18 hasta las 23.05 de hoy, un pasajero puede estrenar la estación de Goya y viajar en uno de los 52 trenes cercanías hasta el Portillo, Utebo, Casas, Miraflores y Delicias, donde se puede coger un tren AVE, o subir directamente en 28 trenes regionales que se detienen allí para llegar a Canfranc, Huesca, Teruel, Valencia, Barcelona, Lérida, Pamplona, Logroño y Arcos de Jalón.

Esta nueva estación de Goya fue inaugurada ayer por la ministra de Fomento, Ana Pastor, acompañada por la presidenta del Gobierno aragonés, Luisa Fernanda Rudi, y el alcalde de Zaragoza, Juan Alberto Belloch. Al acto inaugural acudieron también los presidentes de Admnistrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), Enrique Verdaguera, y de Renfe Operadora, Julio Gómez-Pomar, y el subsecretario de Fomento, el aragonés Mario Garcés.

La estación de cercanías Goya es «una apuesta por la intermodalidad», coincidieron Pastor, Bellido y Rudi durante la veloz pre-

usuarios del billete sencillo de 1,35 euros, el abono de diez viajes (por 8,10 euros) o el abono mensual (de 41,55 euros).

Ana Pastor señaló que el tren de cercanías en Zaragoza va a dar a los ciudadanos «servicios públicos de calidad» puesto que posee una zona de atención directa, garantiza el acceso y movilidad a todo tipo de personas y facilitará información a los viajeros.

Además, la ministra de Fomento hizo hincapié en que la nueva estación cumple con los parámetros de seguridad. A pesar de haber sufrido problemas técnicos en la adaptación del túnel ferroviario al ancho convencional, Pastor

dén esté revestido por 333 paneles serigrafiado con un diseño artístico inspirado en obras del pintor aragonés Francisco de Goya.

La estructura se realizó con vias de madera laminada y pilares cilíndricos de hormigón que sustentan una cubierta ondulada de cobre. La fachada del edificio está acristalada para aprovechar la luz natural y de material porcelánico. El vestíbulo aloja la zona de atención al cliente, locales comerciales, taquillas, máquinas automáticas y aseos. Para bajar al andén, unicada en la planta sótano, hay escaleras fijas y mecánicas, así como un ascensor. Hoy se estrena.

R.J. CAMPO / M. LÓPEZ

destacó que han superado «innumerables inspecciones» para asegurar que los edificios circundantes «no han sufrido en todas las mediciones que se han hecho ni una sola afectación».

El edificio tiene dos salidas de emergencia en dos isletas de una superficie de 3.000 metros cuadrados, junto al edificio de los viajeros y en la zona oeste. Además, las nuevas instalaciones cuentan con sistemas de detección de incendios y de extinción.

Al final, la responsable del Gobierno apuntó que la estación es «ejemplo de que las infraestructuras no están reñidas con la cultura». Por eso, aplaudió que el an-

EL COSTE

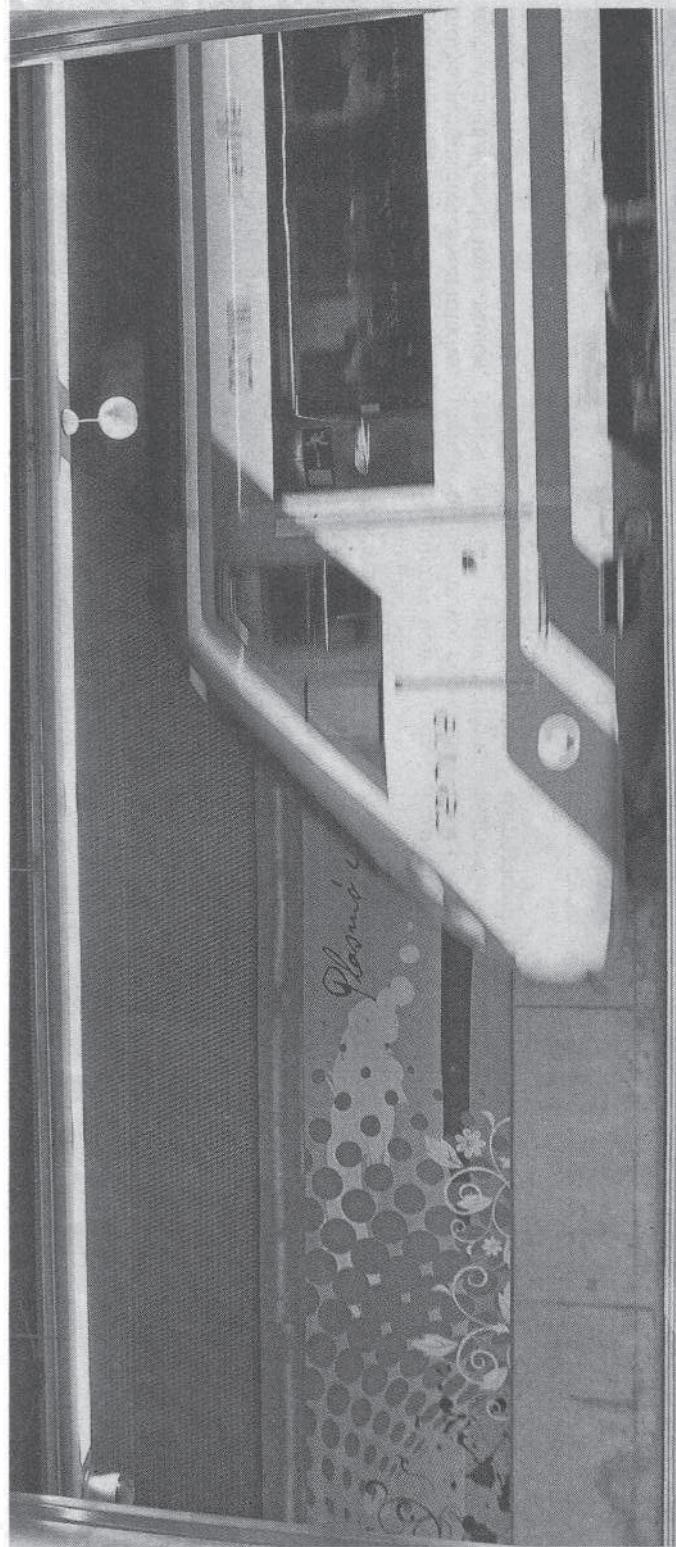
44

La estación de cercanías de Goya ha costado 44 millones de euros a Fomento

EL BILLETE

Sencillo: 1,35 euros.
Diez viajes: 8,10 euros.
Abono mensual: 41,55 euros.

Zaragoza-Goya



Presentación pública a los medios de comunicación, de media hora, en la que no se permitió que se realizara ninguna pregunta. El objetivo era evitar preguntas incómodas de los Presupuestos Generales del Estado, que se presentaron poco después.

La integración de la estación de Goya en el sistema ferroviario de Aragón ha supuesto modificar los servicios de cercanías y media distancia, así como su conexión con los trenes de alta velocidad.

Conexión con autobús y tranvía

La ministra de Fomento destacó la «interconectividad» con otros modos de transporte, como autobuses urbanos y tranvía. En ese sentido, precisó que «el impulso de la interoperatividad es la condición necesaria» para «favorecer la movilidad y reducir los costes».

El portavoz de CHA, Juan Martínez, reclamó que el Gobierno central tiene la responsabilidad de hacer que el cercanías funcione y sea rentable. «Es necesario un billete único para facilitar el trasbor-

odos entre el cercanías, el tren y el bus», señaló Martín.

isión de 44 millones de euros para construir la estación, que pagó Adif, «va a tener retorno» en rentabilidad social y económica. Pasaron a asumirlo que la estación de Goya ya «se enmarca dentro de un plan de infraestructuras ferroviarias para dotar a la ciudad de Zaragoza de una amplia red de estaciones de cercanías» para «dar un mejor servicio a los ciudadanos». Si hasta ahora, los trenes de cercanías Casetas-Miraflores no habían recibido apenas viajeros, Renfe espera con el estreno de la estación de Goya en el centro de la ciudad que se multipliquen los

Un tren de cercanías trasladó ayer a las autoridades y los medios desde la estación de Delicias a la de Goya para inaugurarla. OLIVER DUCH

Un «buen día» para Aragón en medio de la crisis

Zaragoza, cuando se decidió construir la estación del AVE en Delicias, soterrando las vías que dividían el barrio. Y esgrimió «la defensa» que hace Pastor de la TCP «en una época complicada» por los recortes. Belloch, además de vender el tranvía y su conexión con la nueva estación destacó el papel de la cooperación institucional en grandes proyectos como el de la Expo, el principal logro de su mandato. Se trataba de sacar pecho en medio de la crisis.

bús. Además, destacó su apuesta por la travesía central pirenaica (TCP), «que dibuja la España que queremos en 2030». También destacó que Aragón «no puede ser menos que nadie», por lo que subrayó el aumento de la inversión de su Ministerio en la comunidad, aunque buena parte de esa cantidad sea para abonar obras iniciadas o en fase de pago.

mo el de la Expo, el principal logro de su mandato. Se trataba de sacar pecho en medio de la crisis.

vindicar «su compromiso con Aragón» en plena fase de recortes. «Hoy es un buen día para las inversiones de Aragón en medio de no muchas buenas noticias», afirmó la titular de Fomento ante la presidenta de Aragón, Luisa Fernanda Rudi, y el alcalde de Zaragoza, Juan Alberto Belloch.

Pastor destacó no solo las ventajas de la nueva estación, para Zaragoza y para Aragón, especialmente por su ubicación y su conexión con otros medios de transporte, como el tranvía o el auto-

bús. Además, destacó su apuesta por la travesía central pirenaica (TCP), «que dibuja la España que queremos en 2030». También destacó que Aragón «no puede ser menos que nadie», por lo que subrayó el aumento de la inversión de su Ministerio en la comunidad, aunque buena parte de esa cantidad sea para abonar obras iniciadas o en fase de pago.

Rudi hizo un recorrido «sensitivo» por las «cicatrices» que dejaron las vías en la ciudad. Recordó su paso por la alcaldía de

La ministra de Fomento, la presidenta de la DGA y el alcalde de Zaragoza se reivindican en plena fase de recortes presupuestarios

ZARAGOZA. Pese a que era consciente de que la estación de Goya era una obra heredada, concebida y ejecutada por el anterior Gobierno, la ministra de Fomento, Ana Pastor, aprovechó la puesta de largo de la terminal para rei-

Infraestructuras | La estación de cercanías de Goya vivió su estreno con una buena acogida de los pasajeros de los cercanías, regionales y hasta viajeros del AVE, que van gratis a Delicias. Pero compraron los billetes sin taquilla

Una estación más próxima

Está más cerca de mi casa porque vivimos en Torreiro y nos vamos a pasar unos días con la familia a Pamplona. Nos han dicho que podemos coger aquí el tren regional y así no tenemos que llegar en autobús hasta Delicias». José González y su mujer salen del autobús urbano 34 con sus maletas, frente a la estación de Goya, y lo estrenan. Pero entran y no encuentran una taquilla para hacer fila y comprar su billete, sino tres máquinas expendedoras. Una es para los trenes de cercanías, otra de los regionales o Media Distancia y una para comprar tiquetes del AVE. La estación de Goya nació ayer con máquinas y sin taquilla.

La mayoría de los usuarios no entendían la compra electrónica con las máquinas y un empleado les ayudaba. Renfe tiene previsto instalar una taquilla el lunes. El tren de Pamplona pasaba a las 11.25, diez minutos antes que llegar a Delicias. «Aquí ya te montas en el tren antes directamente y así no teníamos que hacer un transbordo al autobús 31. ¿Solo hay uno para informar?», se pre-

guntaban José y su mujer, inquietos delante de la máquina expendedora de los billetes.

El trabajador de Renfe no daba abasto porque hubo problemas técnicos con las entradas para bajar al andén y estaba auxiliado por un técnico. José González apretaba los botones, pero no acertaba porque le faltaba práctica. Uno de los mirones que se pasean por la estación se dirigió al empleado de Renfe y mientras, otros ayudaban al viajero para manejarse con la máquina. Al final, llegó el empleado de Renfe con el técnico y solucionaron el problema.

Los viajeros pagaron 25,30 euros de los dos viajes a Pamplona y estrenaron la estación de Goya. «Menos mal que nos han ayudado y llegamos al regional desde aquí», se despidió el matrimonio. El estreno de la estación de Goya ya empezó a las 6.18 horas de ayer con un tren regional con destino a Logroño y Pamplona, otro a las 6.30 hacia Lérida y un tercero a las 7.01 que iba a Canfranc. Los 28 trenes regionales que pasan por la estación de Goya se convirtieron en cercanías en las paradas de Za-

ragosa. Los trenes de cercanías han crecido en un 25% de servicios, de 42 a 52 servicios diarios.

Paloma Suso necesitaba comprar un bono de diez viajes porque vive cerca de la estación y trabaja en el autobús que une Zaragoza con Santander. Si un viaje cuesta 1,35 euros, Paloma ha pagado 8,10 euros del abono y dos euros más de fianza que los devuelven cuando se entrega la tarjeta del abono. «Ahorro tiempo viiniendo aquí a coger el cercanías porque llegó en siete minutos a Delicias y sino tenía que coger un autobús urbano que tardaba más de veinte», apunta la usuaria del tren de cercanías.

Excursión en el cercanías Rafael Cortiñas y María Jesús optaron por llevar en tren a sus dos nietos Sergio y Marcos, de 3 y 5 años, que no pagaban el viaje. Estaban de excursión. «Les gusta mucho los trenes y como tienen vacaciones hemos dedicado a ir a Casetas. Tomamos algo allí y volvemos aquí. Nos ha costado dos billetes ida y vuelta 5,40 euros», explicó Rafael, un cámara en Te-

levisión Española que se jubiló. Rafael Tarascón, echó un ojo al horario porque el fin de semana pasado fue con el nieto a Casetas a jugar un partido de fútbol y dejaría el coche por el cercanías.

A dos jóvenes estudiantes de Pedrola los han puesto en casa con la estación de Goya porque viven al lado y ya no tendrán que cambiar el autobús para coger el tren en Delicias. Alberto estudia Ingeniería, y su hermana Celia, bachillerato, y se apañaron mejor con la máquina para comprar el billete. Sin necesidad de ayuda y usaron tarjeta de crédito.

Aun así, los jóvenes pedroleros añoraban que el tren de cercanías llegue hasta su pueblo para no tener que coger el regional y ganar en frecuencia. «Vamos en 24 minutos y si tenemos más trenes, pues mejor. Ya podría llegar el cercanías a Pedrola», apuntaron.

La viajera del AVE Teresa llegó con su billete del AVE a Madrid, que cogía por la tarde, y se encontró con la sorpresa de recibir un billete gratis de cercanías para llegar a Delicias. Buscó el mejor horario para medir su salida desde Goya. Era otra usuaria del tren de alta velocidad que llegaba en autobús a Delicias y va a ahorrárselo. Felicitas cogió el tren regional a Caspe para ver a su hija y ya no tienen que ir a la estación del Portillo. «Es más cómodo porque vivo más cerca», se despidió la pasajera.

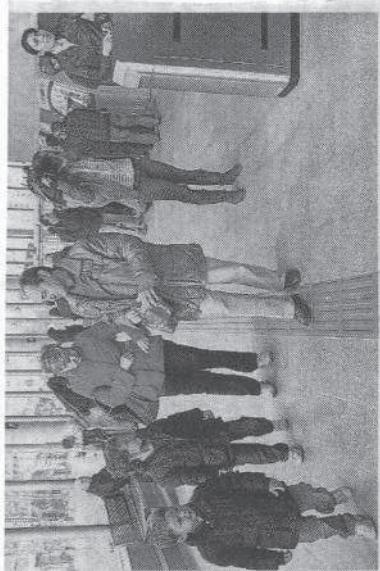
RAMÓN J. CAMPO

GUÍA PRÁCTICA

Máquinas y taquilla. Renfe ha instalado tres expendedoras de billetes (una para cercanías, otra de regionales y una para el AVE). Un empleado ayuda a los viajeros. El próximo lunes está previsto poner una taquilla.

AVE gratis a Delicias. El usuario del tren de alta velocidad puede comprar el billete en Goya o cambiárselo. Una vez que lo tiene, con el localizador puede sacar un billete gratis para el cercanías, que lo lleva a Delicias.

El precio del billete. El tren de cercanías cuesta 1,35 euros en Zaragoza. Los niños con menos de 6 años no pagan. El abono de diez viajes cuesta 8,10 euros y dos más como fianza de la tarjeta, que se devuelve. El abono mensual cuesta 41,55 €.



Rafael Cortiñas, con sus nietos, hacia Casetas. A. N.



Teresa, la viajera del AVE, con Goyo, de Renfe. A. N.



José González, con chaqueta blanca y dos bolsas, sube al regional de Pamplona en la estación de Goya. ARANZAZU NAVARRO

Renfe espera incrementar hasta el 10% los usuarios de cercanías

Si en 2011 viajaron 238.000 viajeros, la estación de Goya y su conexión con el AVE puede generar el aumento de pasajeros

estación de Goya
trenes de cer-
vicio especial

próximo mes. De esta manera, subirán los 238.000 viajeros registrados el año pasado entre Miraflores y Casetas. Confían en la rapidez del servicio entre Goya y Casetas que apenas tarda trece minutos y es muy competitivo. Rafael Lázaro, responsable de Cercanías y Medio Distancia de

Semana Santa del año pasado. Pero agregó que el crecimiento de Goya será su conectividad con el servicio de alta velocidad en la estación de Delicias. De hecho, los viajeros del AVE no tienen que pagar el billete de cercanías mediante el uso del localizador, explicó Javier García, responsable

Renfe en Aragón, señaló ayer que el estreno había supuesto «unos poquitos más de viajeros» si se compara con el miércoles de la comercial de Renfe.

no estamos muy versados en ello, pero tenemos una persona que está ayudando a la gente», aseveró el responsable de Renfe.

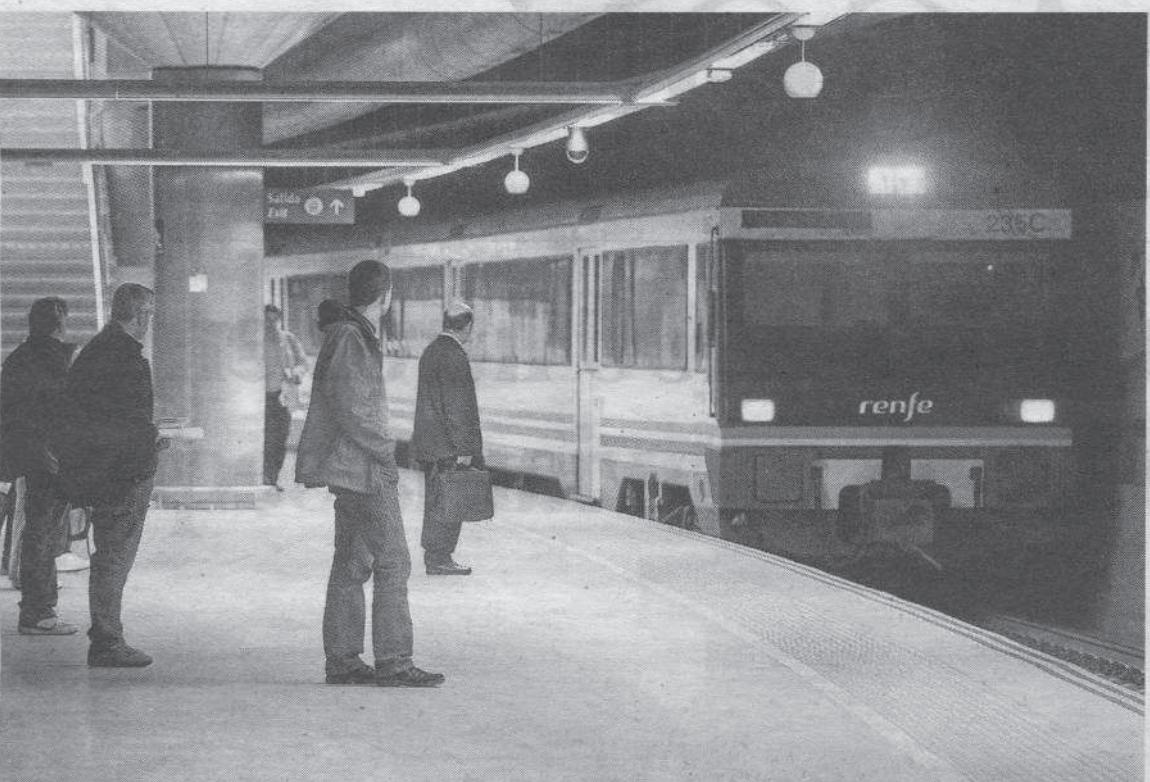
Respecto a la compatibilidad de la tarjeta del autobús, tranvía y tren, Lázaro indicó que ya hay conversaciones entre el consorcio de transporte del área metropolitana de Zaragoza y Renfe. Dijo que esperaba «que se vayan alcanzando los acuerdos».

mentó Lázaro, quien asumió algunos problemas como que se agoten los folletos o los «fallo[s] técnicos que se van subsanando».

Hasta el próximo lunes, cuando se ponga en funcionamiento un centro de servicios por parte de Renfe, los viajeros deben adquirir los billetes en máquinas de autoventa, lo que ha propiciado cierta aglomeración y muchas dudas entre los usuarios. Este sistema «es una novedad,

Este sistema «es una novedad,

Este sistema «es una novedad,



Un tren de media distancia Zaragoza-Pamplona, a su entrada en la estación de Goya. OLIVER DUCH

El billete de cercanías y media distancia sube hoy en Aragón por encima de la media nacional

La tarifa de la línea Casetas-Miraflores se incrementa un 18,5%, mientras los regionales se encarecen entre un 11,03% y un 13,22%

El promedio en el resto del país ronda el 10,9% en ambos servicios

ZARAGOZA. Los usuarios del ferrocarril tendrán que rascarse un poco más el bolsillo desde hoy para viajar en los trenes de cercanías y media distancia. Y lo tendrán que hacer aún más en Aragón, ya que el Gobierno de Rajoy dio su visto bueno a una subida que supera la media nacional. El billete sencillo para la línea metropolitana Zaragoza-Casetas se dispara un 18,52%, pasando de 1,35 a 1,60 euros, mientras los regionales se encarecen entre un 11,03% y un 13,22% en función del trayecto. Mientras tanto, el promedio que se aplicará en el resto del país se queda en un 10,94%.

Las nuevas tarifas vigentes, de las que no ha informado la compañía, llegan a multiplicar hasta por nueve en Aragón el IPC ac-

tual, lo que supone una escalada histórica, que supera con creces a la aplicada en los últimos cinco años. La adopción de esta drástica medida viene dada por el recorte de la subvención estatal a los denominados servicios públicos ferroviarios.

El siguiente turno podría llegarle el viernes a las líneas de alta velocidad. El subsecretario de Estado de Fomento, Mario Garcés, dijo que la subida del AVE ya había pasado por la comisión para asuntos económicos del Gobierno, por lo que podría oficializarse en el próximo Consejo de Ministros.

Premiar la fidelidad

En el caso de la línea de cercanías de Zaragoza, la compañía ferroviaria ha cargado más la subida en el billete sencillo, un 18,52% (25 céntimos más) y ha primado la fidelidad de los usuarios recurrentes que adquieren títulos para viajar a lo largo de un periodo de tiempo. Así, el bonotren que permite hacer diez trayectos se incrementa un 12,96% (pasa de costar 8,10 a 9,15 euros) y el abono mensual con viajes ilimitados se quedará en una variación del 7,82% (de 41,55 a 44,80 euros).

Los viajeros, eso sí, tienen un mejor servicio desde Semana Santa, cuando se inauguró la estación de Goya y los regionales pasaron a funcionar como cercanías en el entorno metropolitano.

El incremento medio en los servicios de media distancia es algo inferior en Aragón, aunque sigue estando por encima de la media aplicada en el país. El precio de los billetes y su porcentaje de subida varía en función de los kilómetros recorridos, que en el caso de las principales ciudades de la Comunidad variará entre un 11,03% y un 13,22%.

Los que más tendrán que pagar desde hoy serán los viajeros de las lanzaderas de alta velocidad entre Zaragoza y Calatayud, cuyo billete sencillo se encarece un 13,22% (de 12,10 a 13,70 euros). Esto castiga un servicio regional claramente deficitario pese a que ha ganado clientes año tras año desde la puesta en servicio de los Avant en 2008.

Los que se desplacen desde hoy de Zaragoza a Teruel y viceversa tendrán que desembolsar casi dos euros más por el billete sencillo si viajan en un tren de media distancia, una subida del 11,48%, mientras que los que escogen el mismo tren para cubrir el trayecto entre Zaragoza y Huesca deberán pagar 70 céntimos más, lo que supone un encarecimiento del 11,86%.

JORGE ALONSO

WEB DE RENFE

LOS VIAJEROS, SIN INFORMACIÓN

La dirección de Renfe ha optado por no facilitar ningún tipo de información a los usuarios de los nuevos precios impuestos desde hoy para los servicios de cercanías y media distancia. En la página web de la compañía ni siquiera se habían cargado ayer los nuevos precios vigentes desde hoy, por lo que se podían seguir comprando billetes para los próximos días con tarifas ya desfasadas al cierre de esta edición.

Fuentes oficiales de Renfe

no supieron explicar a este diario las razones de la tardanza en aplicar las nuevas tarifas, algo que hasta ahora se hacía casi de forma automática cada vez que se aprobaron cambios tarifarios o de frecuencias en los trenes. Ni siquiera se podía consultar la mínima información en el apartado de avisos de la web de Renfe, donde sí se pueden consultar los cambios de servicios aprobados tras la inauguración de la estación de Goya, hace tres semanas. J. A.

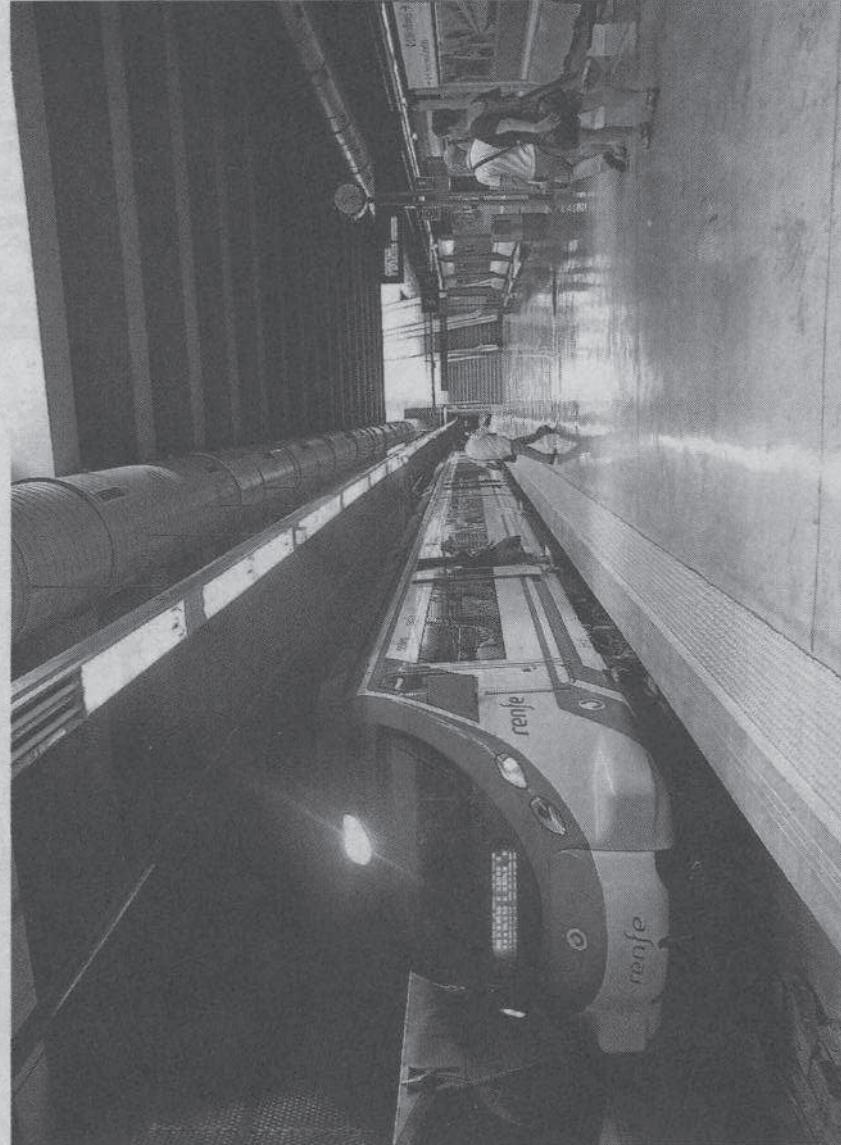
El uso de los cercanías se dispara un 66% en 3 meses tras abrirse la estación de Goya

Más de 100.000 personas han usado la línea en el último trimestre, 40.696 más que en el mismo periodo de 2011

Casi la mitad de los viajeros se han subido o bajado en la nueva terminal

ZARAGOZA. Ni los mejores augurios de Renfe apuntaban semejante crecimiento. Nada menos que un 66,3% de viajeros ha ganado la línea de cercanías de Zaragoza en los tres meses transcurridos desde la apertura de la estación de Goya, que ha permitido ganar en centralidad y, por tanto, en competitividad al ferrocarril. Su inauguración coincidió con un refuerzo del servicio, lo que también explica la respuesta ciudadana.

Los datos oficiales constatan que entre de abril y junio se subieron a los trenes 102.002 personas, 40.696 más de las que lo hicieron en el mismo periodo del año anterior. Aún no se ha



Un tren de cercanías, en la estación del Portillo, que ha sido desplazada por la de Goya en usuarios. G. MESTRE

102.002

USUARIOS

La línea de cercanías de Zaragoza fue utilizada por 102.002 personas en el último trimestre, lo que supone un 66,3% más respecto al mismo periodo del año anterior.

EL TRAYECTO

Los trenes tardan entre 20 y 24 minutos en cubrir la línea de cercanías Casetas-Miraflores, que cuenta con paradas en Utebo, Delicias, Goya y Portillo.

El trazado tiene una longitud de 16,6 kilómetros, que discurre soterrado entre las estaciones de Delicias y Miraflores.

SERVICIO

La compañía ha simplificado la operativa a los usuarios, que comprando un billete de cercanías pueden viajar en los regionales en el tramo urbano de Zaragoza. La misma solución se ha aplicado antes en otras ciudades españolas.

Transbordo. Los viajeros de alta velocidad tendrán derecho a viajar en los cercanías

transcurrido un trimestre, todo apunta a que no se trata de un re-punte coyuntural, ya que en cada mes se ha registrado un subida muy similar, pasando del entorno de los 20.000 viajeros a más de 32.000.

Expertos ferroviarios y los propios responsables políticos hicieron siempre hincapié en que la estación de Goya era trascendental para atraer viajeros, como así se ha demostrado en tres meses; casi la mitad de los viajeros del cer-

tros de longitud.

Fuentes ferroviarias explicaron a este diario que la relación más utilizada, con diferencia, es la que une Utebo con Goya. «En este trayecto se concentra el 40% de los usuarios, en detrimento de la que hasta ahora se hacía entre Utebo y Portillo. El público prefiere recorrer dos kilómetros más en el tren y que les dejen en el centro de la ciudad», señalaron.

El éxito de la nueva terminal no significa que el resto funcionen al

usuarlos. «Si hasta ayer solo la utilizaban el 7% de viajeros, ahora lo hacen el 15%», señalaron.

En la mejora ha tenido mucho que ver el hecho de que se hayan duplicado el número de trayectos y las frecuencias se reduzcan hasta los cinco minutos en las horas punta. Y para ello ni siquiera ha hecho falta incrementar la flota de trenes: con tan solo abonar un billete de cercanías, los clientes pueden subirse al primer tren que pase por el andén, ya sea un cercanías o un regional. La única salvedad es que el título únicamente es válido en el tramo de la línea metropolitana, entre Casetas y Miraflores.

El hecho de utilizar los regionales como cercanías ha permitido aumentar de cuatro a ocho

da media hora en el mejor de los casos», indicaron las citadas fuentes ferroviarias.

No obstante, la mejoría de la línea de Zaragoza no ha corregido de forma sustancial el nivel de ocupación de los trenes. Si la media rondaba hasta ahora el 12%, en el último trimestre se ha incrementado a un 16%, que sigue siendo un dato muy bajo si tiene en cuenta la utilización de este mismo servicio en otras grandes ciudades con importantes entornos metropolitanos, como son los casos de Madrid, Barcelona o Sevilla. De hecho, es imposible ver lleno un tren de cercanías de Zaragoza, que tienen capacidad para transportar a más de 300 personas.

JORGE ALONSO

TABLÓN MUNICIPAL

SERVICIO DE LICENCIAS DE ACTIVIDAD

Venicia Fast Food, S.L., ha solicitado LICENCIA URBANÍSTICA Y DE ACTIVIDAD SUJETA A LA LEY 11/2005 REGULADORA DE LOS ESPECTÁCULOS PÚBLICOS para bar-restaurantes, con empleo directo en Murano, Ista De Av. 9, I.C. 1784 C.P. Venecia (Expte 17/38/2012). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 11/2005, de 28 de diciembre, reguladora de los espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos de Aragón, se abre simultáneamente información vecinal y pública por término de UN MES, durante el cual todos los que se consideren afectados por dicha intervención pueden formular por escrito las alegaciones que estimen convenientes, mediante instancia que será presentada en el Registro General de Gerencia de Urbanismo (Servicio de Licencias de Actividad).

I.C. de Zaragoza, a 4 de julio de 2012.

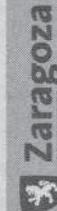
EL CONSEJERO DELEGADO DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA
Fdo.: Carlos Pérez Andón

Diputación Provincial Zaragoza, ha solicitado LICENCIA URBANÍSTICA Y DE ACTIVIDAD SUJETA A LA LEY 11/2005 REGULADORA DE LOS ESPECTÁCULOS PÚBLICOS para cobertura en plaza toros, con emplazamiento en Gómez Salvo, Vicente (Expte 690662/2012) García Pueyo, N° PIAR, ha solicitado LICENCIA URBANÍSTICA Y DE ACTIVIDAD SUJETA AL EMPLEAZAMIENTO EN CALANDA, Ps De 23 (Expte 677668/2012). De conformidad con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 11/2005, de 28 de diciembre, reguladora de los espectáculos públicos, actividades recreativas y establecimientos públicos de Aragón, se abre simultáneamente información vecinal y pública por término de UN MES, durante el cual todos los que se consideren afectados por dicha intervención pueden formular por escrito las alegaciones que estimen convenientes, mediante instancia que será presentada en el Registro General de Gerencia de Urbanismo (Servicio de Licencias de Actividad).

I.C. de Zaragoza, a 3 de julio de 2012.

EL CONSEJERO DELEGADO DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, EQUIPAMIENTOS Y VIVIENDA
Fdo.: Carlos Pérez Andón

El texto íntegro de todos los anuncios de este Tablón está disponible en la web www.zaragoza.es/ablonmunicipal



con su billete, lo que les ahorrará dinero y tiempo.

EVOLUCIÓN

Durante cuatro años, la línea de cercanías solo contaba con un tren cada hora y los intervalos únicamente se reducían a 30 minutos en dos franjas horarias, de 7.00 a 9.40 y de 18.14 a 19.44. Desde la apertura de la estación de Goya, las frecuencias llegan a reducirse a cinco minutos y las esperas siempre están por debajo de los 30 minutos, salvo a la hora de comer y por la noche.

plantea sin tapujos recortar los existentes.

La compañía Renfe ya se negó a ampliar la línea de cercanías por el corredor del Ebro pese a las insistentes peticiones de los municipios. Para ello, recordó que la línea de cercanías arrastra un déficit anual de explotación superior a los dos millones de euros y que alargar el tramo hasta Alagón implicaría un coste adicional de 400.000 euros al año.

La DGA centra su reivindicación en la creación de un ramal hasta la plataforma logística, para lo que pretende encargar el anteproyecto de un apeadero frente a la zona comercial.

J.A.

Cadrete reclama la ampliación de la línea para cubrir el entorno metropolitano

El Ayuntamiento aprueba por unanimidad una propuesta de CHA en la que también se insta a la DGA a firmar el convenio para extender las cercanías

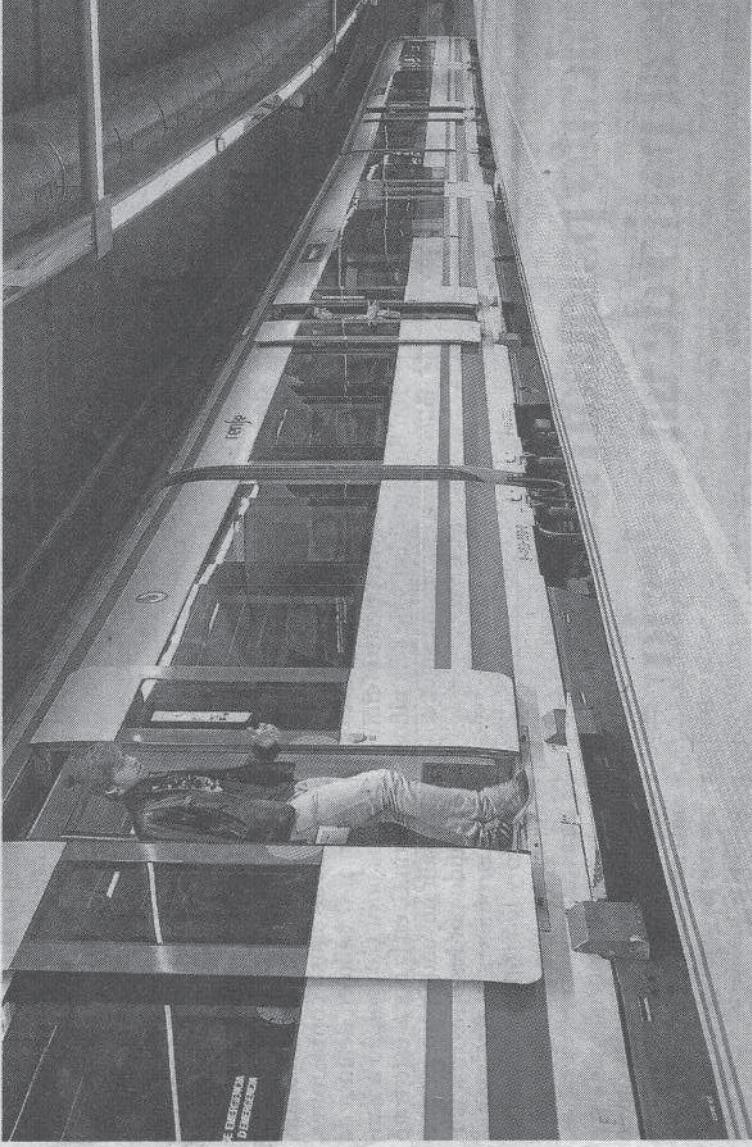
ZARAGOZA. El Ayuntamiento de Cadrete se ha sumado a otros municipios del entorno metropolitano de Zaragoza en la reclamación de prolongar la línea de cercanías. El pleno aprobó por unanimidad una propuesta de Chunta en la que se exige la mejora del servicio y se pide al Gobierno de Aragón que se sume al protocolo firmado entre el Ayuntamiento de Zarago-

za y el Ministerio de Fomento para participar en la expansión de las cercanías. La concejala nacionalista María Ángeles Mercader señaló que las cercanías permiten una movilidad sostenible y segura, «por lo que es importante que se dé un impulso definitivo en Aragón». Recordó que el Ministerio de Fomento no ha cumplido con las actuaciones comprometidas, lo que le llevó a defender un frente común institucional para reclamar la mejora de este tipo de servicios ferroviarios. Sus peticiones chocan de frente con la política emprendida por el Gobierno del PP, que no solo no quiere ni oír hablar de extender servicios deficitarios sino que

La estación de Goya permite a los trenes regionales ganar un 6,8% de viajeros pese a la crisis

Más de 910.000 personas han utilizado este año las líneas de Media Distancia, que desde abril tienen parada en el centro de la ciudad

Solo el corredor de Madrid sufre una leve caída de pasajeros, que los ferrovialistas achacan a la competencia de la renovada autopista



Todos los trenes de cercanías y los regionales paran en el estación de Goya. O. DUCH

CERCANÍAS

La línea Casetas-Miraflores mantiene su positiva evolución desde que se abrió la estación de Goya el pasado mes de abril, lo que ha permitido multiplicar el número de usuarios. En lo que va de año han utilizado los cercanías 185.257 personas, 50.530 más que en el mismo periodo de 2011.

CALATAYUD

La lanzadera de alta velocidad que une Zaragoza y Calatayud, englobada en los servicios de Media Distancia, también logra mantener su pasaje, con pequeño repunte del 1,57%. De los 41.890 pasajeros que se subieron a los trenes Avant entre enero y julio de 2011, se pasó a 42.547 en el mismo periodo de 2012.

ZARAGOZA. La apertura de la estación de Goya ha supuesto todo un revulsivo para la explotación de los trenes regionales de Aragón, que en plena crisis han logrado aumentar su número de viajeros. De enero a julio utilizaron los servicios de Media Distancia 910.329 viajeros, un 6,8% más de los que lo hicieron en el mismo periodo del año pasado. Todos los corredores han ganado usuarios, salvo el de Madrid, que ha sufrido un pequeño retroceso (un 3,3%) como consecuencia de la competencia de la carretera tras la renovación de la A-2.

La línea con mayor tráfico, con diferencia, es la que une Zaragoza y Barcelona por la vía de Caspe, que ha captado 42.930 nuevos usuarios en siete meses y ha pasado de tener 286.777 viajeros a 329.707. Fuentes ferrovialistas achacaron directamente la ganancia a la apertura de la terminal de Goya, dado que los vecinos de las localidades del entorno de la línea pueden bajarse en el centro de Zaragoza. «Su hospital de referencia es el hospital Miguel Servet, por lo que es muy cómodo bajarse en la nueva estación y acudir andando o en tranvía a sus consultas médicas en unos pocos minutos», señalaron fuentes ferrovialistas.

El mayor crecimiento se ha registrado en el corredor de Lérida, uno de los que más han sufrido en los últimos años el recorte de los servicios convencionales como consecuencia de la irrupción de la alta velocidad. Ahora dependen de los trenes de Media Distancia, ya que la zona oriental de Aragón se quedó desasistida. Casi 50.000 personas se subieron al tren en la línea Zaragoza-Monzón-Lérida, lo que significa un 18,88% más que en 2011.

Pese a las cuatro horas que se alarga el trayecto Zaragoza-Camfranc como consecuencia de la penosa conservación de la infraestructura, los viejos trenes 'la

llevan' a los 90.315 clientes gracias al tramo oscense. Sin embargo, los datos de las relaciones Zaragoza-Teruel y Teruel-Valencia han sufrido un retroceso del 6,30% y del

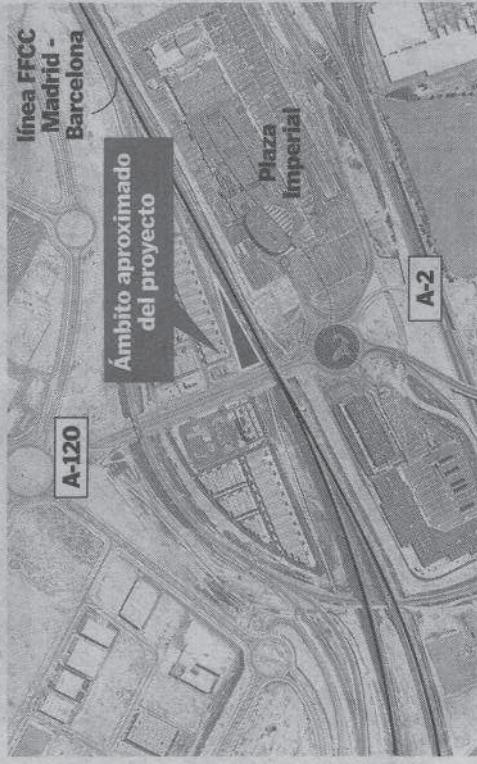
EXTENSIÓN DEL SERVICIO

LA DEMANDA CRECE UN TERCIO CON EL LEVANTE

La DGA impulsa el apeadero de cercanías de Plaza

8/09/2012

Ubicación



HERALDO

El Ejecutivo adjudica el anteproyecto de la futura estación, que deberá señalar la ubicación y posibles alternativas. Deberá estar listo a finales de año

ZARAGOZA. El Gobierno de Aragón ha iniciado ya los trámites para impulsar el futuro apeadero de cercanías en la plataforma logística de Zaragoza, Plaza. Este proyecto es uno de los compromisos del consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la DGA, Rafael Fernández de Alarcón, que llegó incluso a condicionar el protocolo de cercanías que se firmó en noviembre a que Fomento pagara esta ampliación de la línea de la capital aragonesa.

El Ejecutivo autonómico adjudicó el pasado 20 de agosto el anteproyecto a la consultora Idom, por 33.376,64 euros, por ser la oferta «más ventajosa económicamente». La empresa dispone ahora de tres meses para elaborar el documento, que deberá analizar la ubicación de la futura estación y el proyecto, así como la viabilidad del trazado ferroviario. El apeadero debería situarse en

que dar solución a los servicios afectados, a la conexión con los servicios básicos y a la compatibilidad urbanística con el proyecto supramunicipal de Plaza.

En el estudio económico, la consultora valorará los costes de la obra civil, de la reposición de los servicios afectados y las posibles expropiaciones. También tendrá que hacer una estimación de las operaciones de transporte ferroviario y urbano asociadas a cada una de las alternativas. Además de presentar diferentes opciones, deberá desarrollar también la que considere más conveniente con suficiente grado de detalle para que se pueda convocar directamente un contrato de proyecto y de ejecución de obras (superficie, distribución, infraestructura...).

Aunque la escasez económica complica la realidad de este proyecto, este documento servirá de base para establecer la colaboración con el Ministerio de Fomento y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para desarrollar el proyecto constructivo y la ejecución de las obras. De momento, ya se ha designado a un codirector de ADIF para trabajar conjuntamente en el proyecto.

N. ASÍN

En el estudio funcional se incluirá el mejor trazado ferroviario habrá que habilitar un ramal desde la actual línea Miraflores-Casetas, el diseño de la propia estación (marquesinas, edificio, aparcamientos y comunicación interna), la accesibilidad y conexión con el sistema viario de Plaza, así como el enlace con la red de transporte público interno de la plataforma logística. Además, también tendrá

el tramo de las vías de la ronda Sur, a su paso por el centro comercial Plaza Imperial, entre el paso elevado sobre la A-120 y la zona de cruce de la calle de Turiaso y la ronda de la Feria de Muestras. No obstante, será Idom la que tendrá que elaborar un estudio de alternativas de ubicación y soluciones técnicas para la estación. Deberá presentar tanto un análisis funcional como económico.

33.376

La Consejería de Obras Públicas adjudicó el pasado verano la redacción del anteproyecto de una estación de cercanías en Plaza a la consultora de ingeniería Idom por 33.376 euros y un plazo de seis meses.

ALTERNATIVAS

El encargo incluye el análisis de varias alternativas de ubicación para el apeadero ferroviario, tanto en el entorno del área comercial del polígono como en el extremo norte, junto a las sedes empresariales que colindan con el parque habilitado junto al Canal Imperial de Aragón.

El estudio incluye una estimación de las operaciones de transporte ferroviario y urbano asociadas a cada una de las alternativas.

El apeadero de cercanías de Plaza cuesta 5,5 millones y carece de financiación

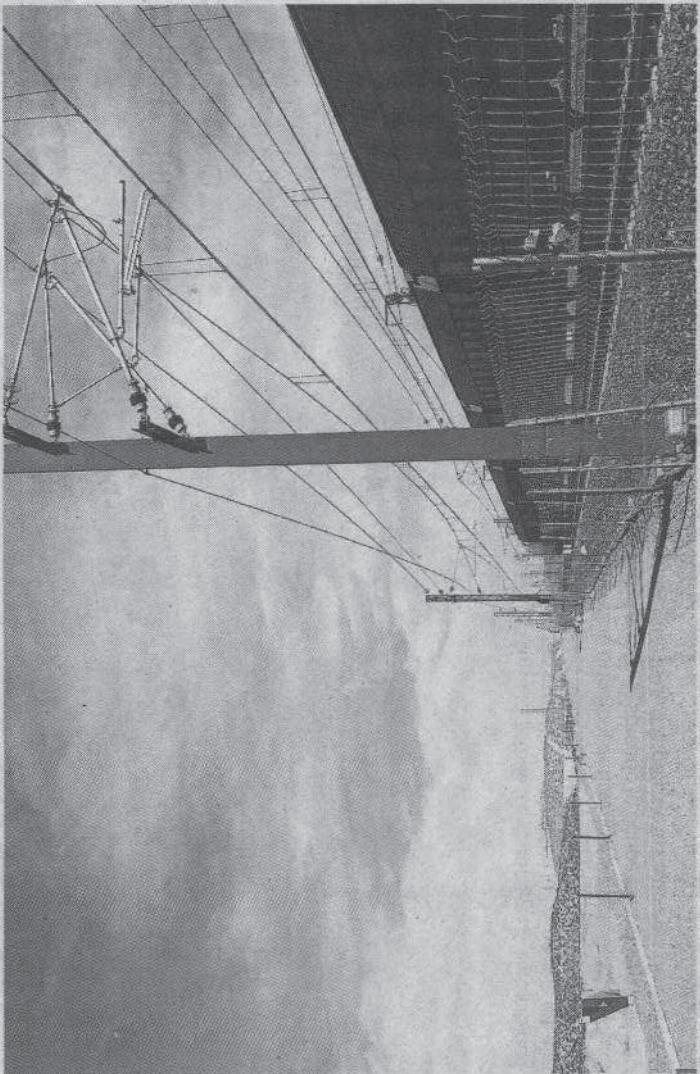
El plazo mínimo para tener un proyecto se alargará dos años y Fomento descarta asumir las obras

La DGA pretende ahora que la financia la plataforma pese a su deuda millonaria

ZARAGOZA. Llevar las cercanías hasta la Plataforma Logística de Zaragoza (Plaza) se ha convertido en una auténtica quimera pese a los reiterados anuncios del Gobierno de Aragón. El presidente Iglesias anunció su inmediata construcción en 2008, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Zaragoza pactaron en un protocolo en 2011 estudiar su viabilidad y ahora el consejero de Obras Públicas, Rafael Fernández de Alarcón, está empeñado en impulsar el proyecto pese a tener un coste estimado en 5,5 millones de euros, contar con las reticencias oficiales del gestor ferroviario (ADIF) y carecer de la financiación necesaria.

El departamento de Obras Públicas dispondrá a lo largo de este mes del anteproyecto del apeadero, que determinará una serie de alternativas de ubicación con sus soluciones técnicas para la hipotética construcción de un ramal desde la Ronda Sur hasta el polí-

LA SEGUNDA PARADA DEL AVE



Explanada habilitada junto a la Ronda Sur para el apeadero del AVE. H.A.

UNA FALLIDA ESTACIÓN EN EL ENTORNO DE LA FERIA

mano volvió a insistir en la idea, aunque en este caso con la petición expresa a las grandes empresas instaladas en dicho polígono de que se involucren en su financiación, aun que sea de forma «simbólica».

El problema es que Plaza atrae una más que delicada situación económica y financiera, fruto del parón en las ventas de las parcelas y del fuerte endeudamiento necesario para urbanizar este macropolígono. La posibilidad de endeudarse está más que complicada, especialmente cuan-

do se trata de una idea.

Rafael Fernández de Alarcón dijo nada más asumir la Consejería de Obras Públicas que este proyecto tampoco era prioritario. Y así ha sido, porque no se ha vuelto a saber nada del proyecto ferroviario, valorado en algo más de 64 millones de euros. Eso sí, hace dos veranos tuvo el visto bueno de Medio Ambiente. J.A.

Las obras se paralizaron en 2011 cuando se completó la primera fase, que incluía la modificación de las vías de la Ronda Sur para hacer sitio al futuro edificio y la construcción de los pasos inferiores. Eso sí, se dijo entonces que no era una inversión baldía porque serviría en un futuro para una ampliación de las cercanías, ya que hasta dicha estación debían desplazarse los

viajeros de alta velocidad.

El problema es que Plaza atrae una más que delicada situación económica y financiera, fruto del parón en las ventas de las parcelas y del fuerte endeudamiento necesario para urbanizar este macropolígono. La posibilidad de endeudarse está más que complicada, especialmente cuan-

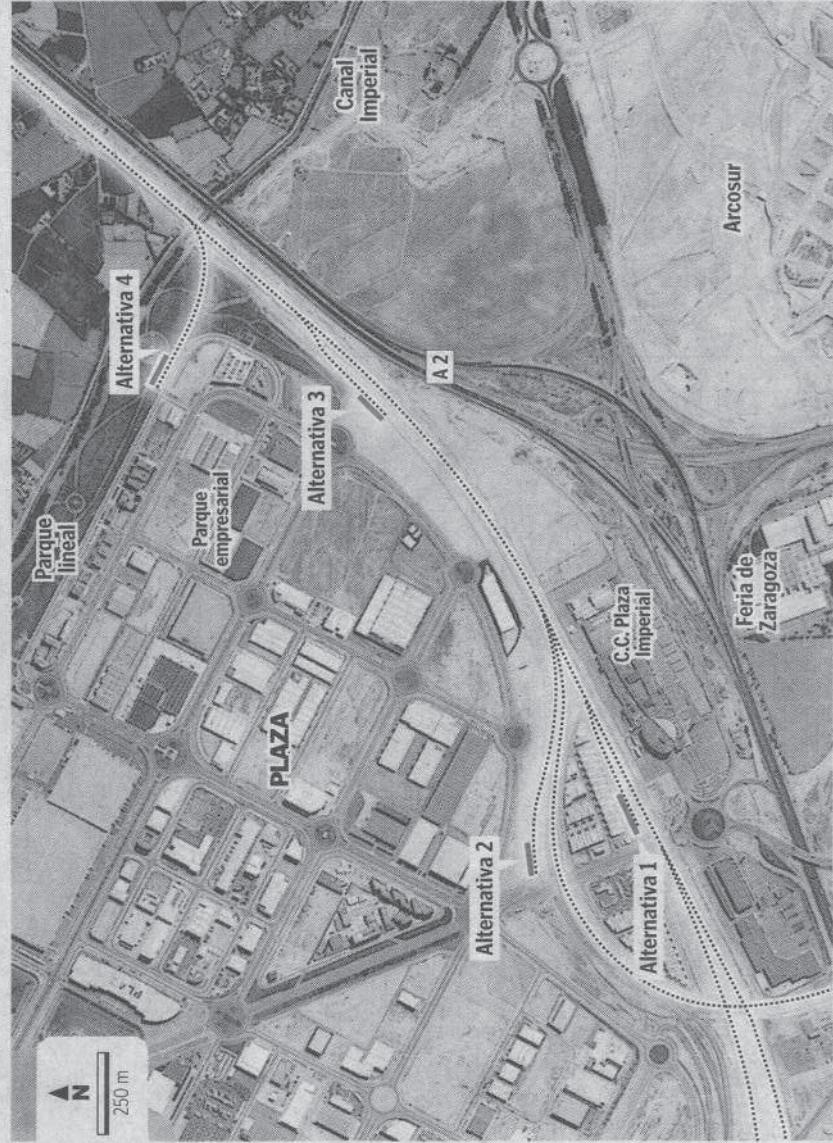
do se trata de una idea.

Rafael Fernández de Alarcón dijo nada más asumir la Consejería de Obras Públicas que este proyecto tampoco era prioritario. Y así ha sido, porque no se ha vuelto a saber nada del proyecto ferroviario, valorado en algo más de 64 millones de euros. Eso sí, hace dos veranos tuvo el visto bueno de Medio Ambiente. J.A.

La estación de Plaza triplicaría el uso de los cercanías al captar casi 3.000 viajeros al día

El anteproyecto plantea construirla junto a Plaza Imperial por demanda, costes y facilidad de accesos

Las ubicaciones analizadas



Requiere lanzaderas de bus para trasladar a los trabajadores hasta las empresas

ZARAGOZA. La estación ferroviaria de Plaza triplicaría el número de usuarios de la línea de cercanías de Zaragoza y sumar más de 887.000 viajeros al año. Así lo indica el anteproyecto redactado por la consultora de ingeniería Idom, que recomienda ubicar la parada junto al centro comercial por tener la mayor demanda potencial, los costes más ajustados y los mejores accesos de los cuatro emplazamientos analizados. Frente a los mil viajeros de media diaria que registra actualmente la línea Caseta-Miraflores, la

CRECIMIENTO

44%

La línea de cercanías que une Casetas y Miraflores ha incrementado un 44% el número de viajeros en el último año gracias a la apertura de la estación de Goya en abril. La nueva parada no solo le dio centralidad y, por tanto, más capacidad de captar clientela, sino que vino acompañada de un incremento del 12% de los servicios. Los regionales que antes pasaban de largo por el túnel de Goya empezaron a parar, utilizando como cercanías en el tramo urbano.

LOS NÚMEROS

La mitad de los 352.000 viajeros contabilizados en 2012 utilizaron el bonotren. La frecuencia en hora punta se ha reducido a 20 minutos.

de Plaza podría captar casi 3.000 en los días laborables con tan solo recorrer los ocho kilómetros que separan la estación de Delicias de la plataforma logística. Y lo justifica en el hecho de que unas 10.800 personas trabajen en el macropolígono logístico y que el centro comercial genere 16.000 visitas mensuales.

El estudio de demanda incluido en el anteproyecto establece tres horizontes para la explotación -2015, 2020 y 2030- y, en el peor de los casos, prevé 38.000 desplazamientos diarios, de los que el ferrocarril podría llegar a captar aproximadamente el 8%. En caso de llenarse todas las parcelas de Plaza, este número se dispararía hasta superar los 63.000 viajes al día.

Para cumplir las necesidades de las empresas, el estudio de demanda plantea que los trenes circulen con una frecuencia de 30 minutos en las horas punta y se aumente a 60 minutos en el resto de la jornada. Y se defiende construir junto a Plaza Imperial porque genera casi el 40% de los desplazamientos de todo el polígono pese a suponer únicamente el 3,5% de su superficie.

Una inversión de 6 millones
Su construcción en el empalazamiento recomendando, junto al aparcamiento norte del centro comercial, requiere una inversión cercana a los 6 millones de euros. Supondría un ahorro de más de un millón respecto a la opción más cara de las otras tres estudiadas. Para ajustar al máximo los costes, se apuesta por una intervención sencilla, con un andén de 160 metros de longitud y un pequeño edificio, cuyo coste de ejecución se estima en 900.000 euros (a este precio se debe sumar los gastos generales, el beneficio industrial y el IVA).

La consultora de ingeniería advierte de que no solo será necesario financiar la estación, sino asumir los costes de explotación de dos lanzaderas circulares de bus para acercar a los trabajadores hasta sus empresas. «El sistema deberá comprenderse de dos líneas circulares, de tal forma que el tiempo de recorrido para alcanzar el destino más alejado dentro de Plaza no exceda los 20 minutos y la vuelta completa, es decir, los 44 kilómetros, en aproximadamente 40 minutos», señala el estudio de demanda.

Idem estima que harán falta

CONSORCIO DE TRANSPORTES

LA LÍNEA DE BUS AL AEROPUERTO, PENDIENTE DEL TREN

La asamblea del Consorcio de Transportes de Zaragoza debatirá hoy el encargo de un

plan de movilidad para Plaza, ya que la concesión de la línea de bus al aeropuerto expiró el pasado verano y se debe concretar qué se hace con ella en función del modelo de transporte que se elija para la plataforma. La DGA quiere que la pieza básica sea los cercanías juntos a las lanzaderas de bus por el interior del polígono, aunque el resto de socios tendrán que fijar su posición. Y

no solo eso, sino que se deberán establecer las fases para su desarrollo y concretar su financiación. Solo su elaboración se alargará hasta enero de 2014, según el cronograma propuesto.

El acuerdo actual establece la financiación a partes iguales de la línea de bus que une Zaragoza, Plaza y el aeropuerto entre el Ayuntamiento, la DGA y la entidad de conservación de la plataforma. La contratista, Agreda Automóvil, sigue prestando el servicio

tras acordarse una prórroga hasta que se aclare su futuro, que no parece muy halagüeño. En el último año ha perdido más de un 22% de sus viajeros, que se achaca a una caída de las visitas al centro comercial motivada por el descenso del consumo.

La asamblea del consorcio también debe dar su visto bueno a la revisión del plan intermodal de transporte, aprobar sus presupuestos para el presente ejercicio y el plan operativo para 2013-2015. J.A.

potenciales usuarios del cercanías, ya que previamente habría que llegar hasta la terminal de salida, la estación de Delicias. Por tanto, la consultora de ingeniería incide en que se deberá solventar también la integración tarifaria, de modo que se pudiera viajar con un solo billete hasta el destino final, ya sea el centro comercial, cualquier empresa de Plaza, la Feria o el aeropuerto.

Un primer paso se dará a lo largo del año cuando el Consorcio de Transportes de Zaragoza y Renfe hagan efectivo de una vez el acuerdo que permita los transbordos gratuitos entre los trenes, el tranvía, los buses de Tuzsa y de los barrios rurales. Esta integración tarifaria requerirá la adaptación de los equipos de la compañía ferroviaria y asumir un coste,

que el Consorcio ya lo tiene presupuestado para este año y que lo cifra en 35.000 euros.

El acuerdo, que se empezó a negociar hace dos años, se cerró el pasado 19 de diciembre con la firma de un convenio de confidencialidad entre las partes que aún debe superar el visto bueno de los ministerios de Fomento y de Hacienda. También hay que concretar «el diseño de la solución de integración tarifaria», para lo que están colaborando las partes desde enero.

La financiación, sin resolver

El mayor problema para acompañar el apedero de Cercanías en Plaza reside en que el Gobierno de Aragón lidera en solitario su implantación, ya que ni las empresas de la plataforma logística ni el equipo de gobierno municipal de Zaragoza están dispuestas hasta el momento a cofinanciar su construcción. El consejero de Obras Públicas y Transportes, Rafael Fernández de Alarcón, planteó incluso que su coste lo asumiera la sociedad pública Plaza pese a su elevado endeudamiento y sus problemas de pago.

Además, habrá que esperar un mínimo de dos años para disponer de un proyecto de construcción redactado sobre la base del anteproyecto que la DGA se niega a hacer público pese a disponer del documento desde finales del año pasado. De hecho, se carece de un horizonte para que se haga realidad una infraestructura cuyas obras fueron comprometidas por el expresidente Iglesias para el año 2008.

JORGE ALONSO

Obras contra reloj para unir el Caixaforum y la estación de Cercanías para la inauguración

6/02/2014

La entidad financiera urbaniza una parcela de más de 5.000 m², que incluye la calle de Anselmo Clavé hasta la antigua terminal del Portillo y un paso peatonal con Escorial y Fabro

ZARAGOZA. Las obras de urbanización del entorno del Caixaforum «van a toda velocidad» para que lleguen a tiempo para la inauguración del centro. Las actuaciones, que comenzaron el pasado noviembre con la previsión de que duraran cinco meses, permitirán que el Caixaforum esté conectado peatonalmente con la estación de Cercanías del Portillo (en la calle de Escorial y Fabro). A su vez, incluye la urbanización y ajardinamiento del entorno más cercano del Caixaforum y la construcción de acera hasta la antigua terminal de ferrocarriles del Portillo, anexa al centro y también en la calle de Anselmo Clavé.

En total, la entidad financiera, a través de la empresa Dragados, se está encargando de urbanizar una parcela de 5.117 metros cuadrados. La inversión de esta obra ronda los 600.000 euros, un dinero que adelanta La Caixa a través de un acuerdo firmado con el Ayuntamiento por la adquisición por parte de la entidad del solar donde se levanta el propio centro.

Por zonas, la conexión con Escorial y Fabro se hará a través de

la fotografía). En la actualidad, para ir directamente de una calle a otra, solo existe una conexión improvisada a través de los anexos de la antigua estación del Portillo. También hay un paso peatonal que une la plaza de la terminal de Cercanías con la avenida de Escorial y de Balaguer.

Encima de los muros recién construidos se colocarán vallas vegetales de malla galvanizada, que servirán de soporte para trepadoras con diversa floración. Es este precisamente el modelo de vallado que se ha escogido para envolver prácticamente todo el recinto (no la entrada del Caixaforum, su plaza y su jardín, que estarán abiertos). Estas cercas se construyen porque, a ambos lados de la conexión peatonal con la estación de Cercanías, quedarán parcelas abandonadas a la espera de que el Ayuntamiento determine su uso o active el programa para construir el futuro parque urbano previsto.

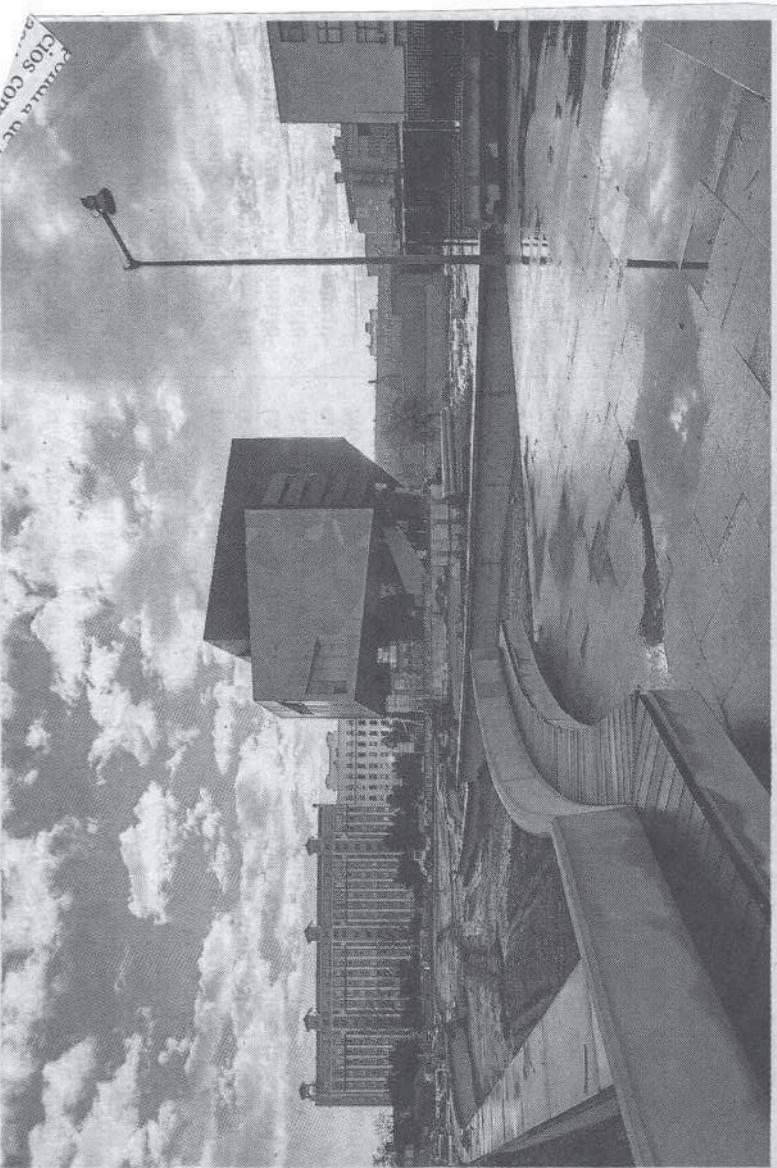
Árboles para tapar parcelas vacías

De hecho, el proyecto que se está ejecutando da un papel esencial a la jardinería con el objetivo de ocultar el estado de abandono de los alrededores. Se operará por la instalación de un arbolado rústico, que será distinto según la zona de la parcela que se está urbanizando. Por ejemplo, en la parte más cercana al Caixaforum, se plantarán árboles de hoja persistente y porte mediano, que estarán acompañados por parterres

que duraran cinco meses, permitirán que el Caixaforum esté conectado peatonalmente con la estación de Cercanías del Portillo (en la calle de Escorial y Fabro). A su vez, incluye la urbanización y ajardinamiento del entorno más cercano del Caixaforum y la construcción de acera hasta la antigua terminal de ferrocarriles del Portillo, anexa al centro y también en la calle de Anselmo Clavé.

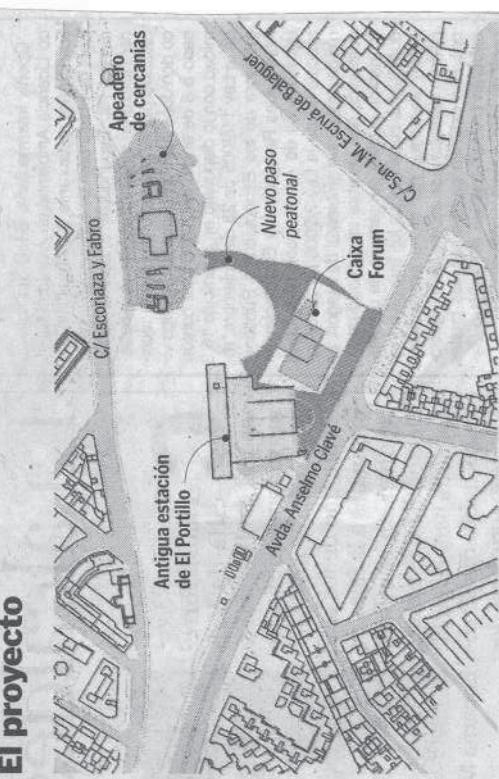
En total, la entidad financiera, a través de la empresa Dragados, se está encargando de urbanizar una parcela de 5.117 metros cuadrados. La inversión de esta obra ronda los 600.000 euros, un dinero que adelanta La Caixa a través de un acuerdo firmado con el Ayuntamiento por la adquisición por parte de la entidad del solar donde se levanta el propio centro.

Por zonas, la conexión con Escorial y Fabro se hará a través de



Los muros del pasillo peatonal que conectarán el Caixaforum con Escorial y Fabro están terminados. G. MESTRE

El proyecto



Heraldo
dicha terminal desde Anselmo Clavé (a la altura de la calle del General Mayandia). Ese parque desaparecerá como tal y, por esa zona, entrarán por ejemplo los

En la parte norte -la de la estación de Cercanías-, los árboles serán de hoja caduca y gran porte. Lo que se busca es que den sombra a lo largo de toda la conexión peatonal con la terminal y delimiten los solares vacíos. Además, fuera del ámbito de actuación de estas obras, se plantea la posibilidad de instalar puntualmente árboles persistentes para favorecer que la vegetación que se ponga en la zona no se vea afectada por el cierzo.

Por otro lado, la parcela estará alumbrada con farolas de entre cinco y siete metros, agrupadas entre sí y con proyectores bidireccionales.

En cuanto a la parte de la calle de Anselmo Clavé, la entidad se ocupará de unir el Caixaforum con la antigua estación del Portillo. El inicio de estas obras obligó a cortar, hace ya unas semanas, una parte del carril bici

ANEXO 4

Noticias varias de edición digital:

- 1) Heraldo de Aragón del 15 de Enero del 2015 sobre los datos del padrón municipal.
- 2) El Periódico de Aragón del 31 de Marzo del 2014.
“Fomento reconoce a Yuste que trabaja en el plan de ampliación pactado en el 2011”.
- 3) Heraldo de Aragón, 29 de Enero 2015, la red de cercanías perdió 60.000 usuarios el año 2014

Aragón Zaragoza provincia Zaragoza

Padrón municipal**Zaragoza recupera población y supera de nuevo los 700.000 habitantes**

P. Figols. Zaragoza | Actualizada 15/01/2015 a las 11:35

La ciudad ganó el año pasado más de 3.000 habitantes, pese al descenso de extranjeros.

Etiquetas

- Zaragoza



Vista general de Zaragoza, P. F.

Zaragoza vuelve a superar la barrera de los 700.000 habitantes y bate su récord de población, según los últimos datos del **padrón municipal** a fecha de 1 de enero de 2015 y publicados esta semana en la web municipal. La capital aragonesa ganó el año pasado más de 3.000 habitantes y llega a los 702.123 vecinos.

Zaragoza vuelve a ganar población y se sitúa al nivel de 2012 (701.887 habitantes según los datos del padrón de ese año). A lo largo de 2012 y 2013, la población de la capital aragonesa bajó a 698.000 habitantes, según las estadísticas municipales, que no coinciden con las del Instituto Nacional de Estadística (INE).

El INE hizo públicos a finales de diciembre los datos de la población aragonesa a fecha de 1 de enero de 2014, que reflejan que **Zaragoza tiene 666.058 habitantes**. Desde el Ayuntamiento explican que los datos del padrón municipal están más actualizados (son del 31 de diciembre de 2014) y que varían un poco porque los criterios de empadronamiento son distintos. El Ayuntamiento cuenta las altas en el padrón de forma automática, mientras que las bajas las contabiliza cada tres meses, cuando le informa el INE.

Bajan los extranjeros

En Zaragoza viven 100.853 personas de origen extranjero (**el 14% del total**). Este es el segundo año en el que la ciudad ha perdido población extranjera, después de más de una década de crecimiento ininterrumpido por la llegada de inmigrantes. Pero la crisis, la reducción del número de extranjeros que llegan y la marcha de otros tienen su reflejo en el padrón.

En 2014 el número de vecinos de origen extranjero **se redujo en casi 2.000 personas**. Las nacionalidades mayoritarias son **Rumanía (33.246 personas)**, **Marruecos (7.548)**, **China (5.594)**, Ecuador (5.435) y Nicaragua (4.882).

Continúa descendiendo la presencia de ciudadanos latinos. En 2014 el número de ecuatorianos se redujo en casi un millar de personas y el de colombianos, en 693. La presencia de chinos también ha bajado (199 menos), después de años de crecimiento, y ha aumentado un poco el número de rumanos.

Crecen los barrios del sur

Los distritos más poblados siguen siendo los de Delicias (110.745 habitantes), el Rabal (78.536) y San José (67.364).

El padrón refleja el crecimiento de la ciudad en los barrios más jóvenes, sobre todo los del sur de la ciudad. **El distrito de Casablanca (que incluye Valdespartera, Rosales del Canal y Arcosur) ganó casi 2.000 habitantes** y suma en total 41.440 vecinos.

También crece la población de Torrero-La Paz (que incluye Parque Venecia) en 496 personas y la de Miralbueno, en 341. Por otro lado, pierden habitantes algunos barrios tradicionales como San José (229 menos), Las Fuentes (116) y Universidad (115).

Más niños

El aumento de la población infantil puede ser uno de los factores que explique el crecimiento general de la población de Zaragoza. En la ciudad hay 31.313 niños de 0 a 4 años, 5.453 más que el año anterior. También aumenta ligeramente el tramo de edad de entre 5 y 9 años.

31 COMENTARIOS

#31 Henry

16/01/15 05:11

#24 PEDRO, DODO no se si habrá viajado, per oel que parece un poquito paletó eres tu, como se nota que hablas sin saber, donde habrás ido tu, conoceras Madrid, Barcelona y poco mas...¿has viajado por Europa?, ¿conoces ciudades europeas?, te has retratado tu mismo al igualar Barcelona y Madrid con Paris o Londres, ¿tu has visto esas ciudades in situ?. Si, Zaragoza no es tan grande como Madrid y Barcelona (ni falta que hace, vivir en esas ciudades quema), pero es que Paris y Londres son mucho, muchísimo mas grandes, enormemente mas grandes, Barcelona o Madrid caben perfectamente en algunos de sus barrios, Zaragoza es grande, Madrid y Barcelona son muy grandes, pero Paris y Londres son gigantescas, no vayas de listo sin serlo, habla de lo que sabes, y si ponemos de ejemplo Mexico D.F., Madrid y Barcelona no llegan casi ni a barrios suyos. Y tu, #22, el de la

El Periódico de Aragón | Jueves, 22 de enero de 2015



Fomento reconoce a Yuste que trabaja en el plan de ampliación pactado en el 2011

31/03/2014

"El Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Zaragoza y su área de influencia se halla en las últimas fases de redacción, estando prevista su finalización próximamente". Así de escueta fue la respuesta dada desde el Ministerio de Fomento al diputado de CHA por La Izquierda de Aragón, Jesús Yuste, y su pregunta formulada en el Congreso. Una cuestión en la que el nacionalista preguntaba por esa ampliación que en el 2011 pactó su formación política con el PSOE, entonces en el Gobierno central y autonómico, y a la que el actual Ejecutivo nunca llegó a dar validez.

Una respuesta aún más relevante cuando fuentes del propio ministerio reconocen que el diseño que tendrá la futura red es muy similar al planteado hace menos de tres años y que se sustanció en un protocolo de colaboración que no llegaba a comprometer al Gobierno central de forma formal. Pero que no ha olvidado ni desechado, por lo que ha trascendido desde Fomento. Y que se parece más a este planteamiento que al que ha defendido la DGA, más centrada en el apeadero de Plaza, sobre el que, por otra parte, no se ha avanzado nada en toda la legislatura.

Noticias relacionadas

- 5 [La estación de Goya propicia otro récord de usuarios del Cercanías](#)

La línea de Cercanías perdió más de 60.000 viajeros el año pasado

P. Figols. Zaragoza | Actualizada 29/01/2015 a las 08:25 | [17 Comentarios](#)

La línea tuvo 303.100 pasajeros. Las estaciones más utilizadas son las de Utebo y Goya.

La línea de Cercanías de Zaragoza ha perdido atractivo para los viajeros. **En 2014, la línea que une Casetas y Miraflores perdió 63.900 pasajeros** respecto al año anterior. En 2014, los trenes de Cercanías tuvieron 303.100 usuarios, un 17% menos que en 2013.

Renfe achaca este descenso a la situación económica general y a la "consolidación de la oferta". "En los dos años anteriores creció el número de viajeros por la apertura de la estación de Goya. En 2014, no ha habido novedades y se ha consolidado el número de viajeros", afirman fuentes de la compañía.

La estación de Goya se inauguró en abril de 2012. Esta estación forma parte de la red de Cercanías y también paran en ella trenes de media distancia. En 2012, la línea de Cercanías tuvo 343.000 usuarios. En 2013, el número de viajeros creció a 367.000. Y el año pasado descendió significativamente.

Las estaciones de Utebo y Goya, las más utilizadas

Las estaciones de Cercanías con mayor número de viajeros son las de Utebo (198.000 personas subieron o bajaron en esa parada) y Goya (169.000). Tras ellas se sitúan las de Casetas (58.000), El Portillo (55.000) y Miraflores (38.000).

Un año más, la estación de Utebo es mucho más utilizada que la de Casetas, puesto que la segunda se encuentra alejada del casco urbano y no responde a las necesidades de los vecinos. La de Miraflores, que también está alejada de las viviendas y en una zona sin acondicionar, sigue siendo la última.

Preferencia por el bono de 10

En cuanto a los títulos de transporte utilizados, el 58,71% de los viajeros eligieron el Bono 10, seguido del billete sencillo (35,18%). El 5% de los viajeros eligieron el abono mensual ilimitado, el 1,9% la tarjeta Interbús y el 1% el mensual. **El billete sencillo cuesta 1,80 euros y el bono de 10 (válido para un mes), 9,65 euros.**

La tarjeta ciudadana, muy utilizada en los autobuses urbanos y el tranvía, no se puede usar en los trenes de cercanías. La única tarjeta que sirve para varios medios de transporte (buses urbanos e interurbanos, tranvía y Cercanías) es la tarjeta Interbús. Su uso en el Cercanías comenzó a mediados de 2014 y Renfe confía en que crezca el próximo año