



RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA FABZ 2018 SOBRE LA MOVILIDAD DE LA CIUDAD.

Demandamos al Gobierno de la Ciudad la redacción definitiva del proyecto de la línea 2 del tranvía, así como el máximo impulso para su puesta en marcha

Desde el movimiento vecinal siempre hemos defendido un modelo de ciudad con unos barrios saludables, por tanto con menos ruido y contaminación atmosférica; cómodos, con menos tráfico y con un mejor y más accesible transporte público; próximos, con los suficientes servicios y equipamientos que reduzcan la movilidad forzada; habitables, con espacios públicos de convivencia, con calles y plazas no dominadas por coches, con peatonalizaciones y zonas mixtas de convivencia entre peatón, bicis y vehículos; ecoactivos, involucrados y respetuosos con los problemas ambientales globales; carentes de barreras y seguros, con menor siniestralidad en las calles; prósperos, en el que la movilidad no sea un inconveniente para la actividad económica; y participativos, con amplio debate ciudadano tras un proceso de información y consulta en las decisiones importantes.

Además, siempre hemos priorizado entre los diferentes tipos de movilidad, favoreciendo siempre los menos contaminantes, los más amables con el barrio y sus vecinas y vecinos, el transporte público sobre el privado.

Por otro lado, un reciente estudio realizado a petición de los grupos municipales del Ayuntamiento de Zaragoza y cuyo objetivo fue comparar los diferentes modos de transporte público urbano (Bus Bi-Articulado -BTR- Híbrido, Bus Bi-Articulado -BTR Eléctrico, Trole Bus Bi-Articulado y Tranvía de composición simple de 5/7 módulos), a través de un análisis multicriterio cuantitativo (donde se valoraron accesibilidad, integración urbanística, confortabilidad, y grado de éxito en otras ciudades españolas y europeas) y cualitativo (donde se valoraron capacidad, accidentabilidad, emisiones contaminantes en fase de construcción y de explotación, eficiencia energética local -del material rodante- y los costes de construcción e inversión, electrificación, costes sistema priorización semafórica, sistemas de comunicación en paradas, costes material móvil, velocidad comercial, capacidad mantenimiento de frecuencias, posibilidad de adecuación a demanda futura, flexibilidad y robustez del sistema), concluyó que el Tranvía era el más adecuado de todos ellos.

Por todo lo anterior, y en coherencia con la resolución ya aprobada por la FABZ en la Asamblea de 2017 en la que literalmente mostrábamos el apoyo del asociacionismo vecinal al el tranvía como medio de alta capacidad, y la existencia de una verdadera línea Este-Oeste que vertebre la ciudad y genere sinergias en favor de una movilidad sostenible y del transporte público, adoptamos la siguiente

RESOLUCION:

Instar al Gobierno de la Ciudad para que continúe impulsando el proceso que haga realidad la línea de tranvía Este-Oeste, y por tanto, que dicho proceso concluya con la redacción del proyecto definitivo en 2019 y la consiguiente puesta en marcha de la fase de ejecución de obras