

2. En 1994 la cuota del transporte público era del 30%; un 25% del coche y un 42% del peatón. Circunstancias ciertamente favorables, pero que la encuesta de 199 acabarán de fijar. La impresión actual es de crecimiento moderado de la movilidad y fundamentalmente del coche.
3. Todo ello, y el moderado crecimiento de las cifras de usuarios del transporte, parecen indicar que la cuota del transporte público está alcanzando, un cierto límite o incluso yendo en regresión respecto a la cuota del coche; lo que no es globalmente algo deseable "per se" y acentúa la necesidad de completar los viarios de circunvalación, los residuales de Planes anteriores y los que el nuevo Plan propone para evitar:
- Congestionamientos localizados algunas y generalizados otros por agotamiento de la capacidad.
  - Puntos de tráfico que no pueden ser absorbidos por la red viaria.
  - Situaciones límite en cuanto una obra céntrica o un evento colapsa una vía básica.
4. Además de ello es preciso seguir explotando los recursos de la ingeniería de tráfico, tanto de ordenación como de regulación, señalización y control telemático fundamentalmente en todas aquellas áreas centrales donde el "esponjamiento" de las nuevas redes viarias no se haga notar.
5. Los esfuerzos sobre el transporte público deben de redoblar como único medio de mantener el desarrollo sostenible que se desea en la ciudad; incluso iniciando el estudio de otros medios de mayor capacidad, velocidad y calidad (metros ligeros).
6. El estacionamiento y su insuficiencia sigue siendo un problema de difícil solución. En tanto no se pueda resolver (como otras ciudades intentan) la cesión en propiedad de subsuelo público, los parking de concesión seguirán con una baja ocupación. El estacionamiento regulado en superficie debe estimularse.
7. La accesibilidad al centro parece asignatura superada con la aprobación del PICH. No sólo por razones de tráfico sino de recuperación urbana son positivas las actuaciones previstas. A día de hoy al centro urbano acude 1 de cada 3 viajes; lo que da idea de que la polarización del centro se mantiene desproporcionadamente. El que ello se refleje en la actividad comercial, lúdica, etc. posiblemente sea más discutible. A pesar de ello el centro atrae 120.000 coches/día, de los que 48.000 coches/día sólo atraviesan el centro y deben de ser susceptibles de desvío; que no efectuarán voluntariamente a pesar de que se construyan circunvalaciones, si no se utiliza la dualidad recuperación-obstáculo en forma de bulevares, aceras anchas, etc. en lugares como el Pº Independencia o el Pº de Pamplona.
8. La calidad de vida y el medio ambiente son ya conceptos irrenunciables, y el mantenimiento de la movilidad motorizada no puede ser obstáculo para mejorar desplazamientos peatonales y en bicicleta, por más que existan sectores radicalmente contrarios a ello.

La seguridad vial debe de ser el criterio con que deben abordarse ciertas actuaciones viarias. Entre las alternativas: seguridad-accesibilidad-fluidez, demasiado tiempo se ha sacrificado la primera por una exigencia social a la postre equivocada.

9. El Plan de Tráfico recomienda generosidad en la reserva de franjas de servicios en las áreas exteriores para que los viarios puedan ser mixtos (tres carriles, bici, metro ligero, y en su caso BUS-VAO), y crear intercambiados de transporte en las proximidades del Tercer Cinturón.

## 5. DATOS PRINCIPALES DE TRÁFICO DE ZARAGOZA.

PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE RESIDENTES	1994	%
Motocicletas y motocarros	28.954	11'97
Turismos y furgonetas	189.184	78'23
Tractores y remolques	3.989	1'65
Autobuses y camiones	19.697	8'15
<b>TOTAL</b>	<b>241.824</b>	

Índice de motorización: 321,3 coches/1.000 habitantes.

Tabla III.1.: Parque automovilístico de Residentes, 1994.

INTENSIDADES DE TRÁFICO MÁS NOTABLES	(Vehículos/día)		
	1988	1994	1997
Plaza de Paraíso	116.520	107.500	106.300
Portillo	91.060	94.260	101.120
Sagasta / J.P. Bonet / Cº Torres	78.230	87.130	82.890
Puerta del Carmen	72.980	75.100	76.910
Fdo. el Católico / Goya / Gran Vía	85.630	90.420	89.580
Echegaray Caballero / Pte. Santiago	65.440	68.890	62.150
Fdo. Católico / Corona Aragón / S.J. Cruz	74.260	77.450	74.400
Goya / Sagasta / Tenor Fleta	67.320	68.530	66.370
Avda. Madrid / Avda. Navarra	62.660	63.250	67.480
Plaza España	73.020	50.770	47.920
Plaza Europa	74.250	92.580	95.660
Valle Broto / G. Avellaneda / M. Zambrano	-	73.000	87.930
Valle Broto / Av. Pirineos	-	-	84.420
Valle Broto / S. Juan de la Peña	-	-	58.750
Marqués de la Cadena / Av. Cataluña	-	-	80.050

En la hora punta circula el 10% aproximadamente del total diario

Tabla III.2.: Intensidades de tráfico.

DATOS DE 1994	
LONGITUD DE CALLES (excepto barrios rurales):	370 Km. aprox.
LONGITUD DE CARRILES BUS:	8,8 Km.
VELOCIDADES MEDIAS DE CIRCULACIÓN:	
Coches	23,1. Km./h.
Autobús de transporte colectivo urbano	13,32 Km./h.

Tabla III.3.: Datos de la red viaria, 1994.

DATOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO	1994
24 líneas de autobús.	
412 Km. de red.	
252 autobuses.	
15'5 millones de Km. recorridos anualmente.	
101 millones de viajeros por año.	
Hay 65 líneas de autobuses interurbanos con origen o final en Zaragoza,	
Existen 1.700 licencias de taxis concedidas.	

Tabla III.4.: Transporte colectivo, 1994.

ESTACIONAMIENTOS	1994	
TIPO DE ESTACIONAMIENTO	NÚMERO	PLAZAS DE VEHÍCULOS
Públicos de explotación privada	85	5.910
Públicos de concesión municipal	6	2.078
De Rotación en vía pública regulados por parquímetro		3.023
De Residentes en vía pública regulados por parquímetro		2.249
<b>TOTAL</b>		<b>13.260</b>

Tabla III.5.: Estacionamiento, 1994.

ACCIDENTES DE TRÁFICO	1994
Total de accidentes	3.274
Víctimas de colisiones	807
Víctimas de atropellos	338
Muertos	21

**PUNTOS NEGROS (por cruces):**

Pza. Paraíso	54
Puerta del Carmen	44
Avda. de Madrid/Hispanidad	37
Sagasta / Cno. Torres / J.P. Bonet	35
Fernando el Católico / S.J. Cruz / Corona de Aragón	34

**PUNTOS NEGROS (por calles):**

Vía Hispanidad	153
Avda. Madrid	128
Cº de Las Torres	92
Echegaray	88
Pº Mº Agustín	87

Tabla III.6.: Puntos negros y accidentes de tráfico, 1994.

ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN	1994
<b>VERTICAL</b>	
20.000	Señales de tráfico.
820	Señales orientativas (modelo AIMPE).
452	Zonas de carga y descarga señalizadas.
47	Paradas de taxis con 285 plazas en total.
6.000	Badenes señalizados.
Anualmente se instalan o se reponen:	más de 2.500 Señales de tráfico unos 400 m de Barandillas.
Anualmente, por obras y otras afecciones se instalan aproximadamente:	
	8.000 Señales portátiles.
	14.000 Vallas móviles.
	900 Conos.
	200 Carteles informativos.

<b>HORIZONTAL</b>	
416 Km	de líneas de señalización horizontal.
824	Flechas de dirección.
790	Símbolos de STOP, CEDA EL PASO, etc.
83.280 m²	de pasos de cebra, que suponen más de 1.700 pasos de peatones, incluidos los semaforizados.

<b>SEMÁFOROS</b>	
434	Cruces semaforizados.
718	Báculos.
2.101	Columnas semaforicas.
4	Centrales de zona.
20	Estaciones de aforos.
28	Cámaras de TV de control de tráfico.

Tabla III.7.: Elementos de señalización, 1994.