

APROXIMACIÓN MODELO DE LA CIUDAD:

El cambio de rumbo hacia una nueva cultura de la movilidad exige la consecución de una serie de objetivos interrelacionados entre los que destacan los siguientes:

- **Reducir la dependencia respecto al automóvil.** De manera que se invierta el crecimiento del peso del automóvil en el reparto modal y otros indicadores como el de pasajeros-km o número de kilómetros recorridos diariamente en automóvil.

- **Incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.** En equilibrio con el objetivo anterior, se trata de generar oportunidades para que los ciudadanos puedan caminar, pedalear o utilizar el transporte colectivo en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.

- **Reducir los impactos de los desplazamientos motorizados.**

En ese escenario de nuevos papeles en la movilidad urbana hace falta también que los vehículos motorizados reduzcan las fricciones ambientales y sociales que generan.

Deben seguir reduciendo sus consumos y emisiones locales y globales y deben también acoplarse mejor a la imprescindible convivencia con los demás usuarios de las calles en condiciones de seguridad aceptables.

- **Evitar la expansión de los espacios dependientes del automóvil.**

Para no hipotecar las posibilidades futuras de los medios de transporte alternativos es necesario frenar ya la expansión del urbanismo dependiente del automóvil, es decir, de los polígonos y urbanizaciones que no pueden ser servidos mediante transporte colectivo y redes no motorizadas.

- **Reconstruir la proximidad como valor urbano.**

La otra cara de la misma moneda es la reducción de las necesidades de los vehículos motorizados a través de la revalorización de la proximidad como eje de cualquier política urbana, es decir, de la garantía de que existen condiciones adecuadas para realizar la vida cotidiana sin desplazamientos de larga distancia.

- **Recuperar la convivencia en todo el espacio público.**

La nueva cultura de la movilidad es paralela a la revisión del espacio público deteriorado por la antigua cultura de la movilidad. De lugar de paso y espacio del transporte las calles han de pasar a ser también lugar de encuentro y espacio de convivencia multiforme, ya que éste debe ser el espacio en el que podamos ejercer los derechos como ciudadanos (encuentro, intercambio, cuidado, estancia, cultura, expresión..).

- **Aumentar la autonomía de los grupos sociales sin acceso al automóvil.**

Todo ello conllevará necesariamente un cambio en la autonomía de niños, jóvenes, mujeres, personas con discapacidad, personas de baja renta, personas mayores y personas que simplemente no desean depender del automóvil o de los vehículos motorizados.

En definitiva, **la nueva cultura de la movilidad que se propone combina objetivos de transformación física y objetivos de transformación social y económica del territorio urbano, en sintonía con la definición amplia de sostenibilidad.**

En ese escenario la movilidad juega un factor crucial pero de la mano con otras disciplinas.

El modelo actual, la malla básica existente no está diseñada para moverse de manera cómoda por la ciudad, ya que sigue teniendo prioridad la circulación de vehículos sobre la del resto de desplazamientos y eso ha originado una pérdida de la calidad de vida de los ciudadanos puesto que la seguridad vial, el medioambiente y la tranquilidad en el espacio público se han visto notablemente afectados. Al mismo tiempo, la convivencia entre los distintos modos de transporte público se ha vuelto cada vez más compleja y difícil de integrar y gestionar.

A pesar de que las acciones emprendidas como la puesta en funcionamiento de la línea 1 y las peatonalizaciones realizadas han reducido considerablemente los aforos de los viales de la zona centro, hay que ir más allá y avanzar con una apuesta decidida en el conjunto de la ciudad, en línea con las oportunidades establecidas en el diagnóstico:

- 1.- Establecimiento de una jerarquización de viario y redefinición de la malla básica. Teniendo en cuenta que, aunque la circulación de vehículos pueda resultar algo insostenible, ésta juega un papel fundamental para el desarrollo de actividades –transporte de mercancías y personas- y garantiza cierta comodidad del desplazamiento.
- 2.- Establecer en los tejidos existentes claramente las acciones macro y micro bajo el paraguas de un urbanismo integrador en relación con otras disciplinas.
- 3.- En los nuevos desarrollos, evitar la dispersión, garantizar la accesibilidad al transporte público y diseñarlos con espacios públicos de calidad para el peatón.

Como punto de partida, establecemos una **PROPUESTA DE JERARQUIZACIÓN** con la que se plantea estructurar la funcionalidad de cada uno de sus elementos dentro de la red viaria.

Se diferencia la red metropolitana y la red urbana, teniendo como conexión de ambas la vía circular Z-40.

La **RED METROPOLITANA** está formada por las vías autopistas, autonómica, nacional, red básica, comarcal, local y provincial. Las principales vías de penetración son: N-330; E-7, A-123; A-129; A-1; N-II; A-68; N-232; N-125; AP-68.

Respecto a la red metropolitana el ámbito de decisión se escapa de la esfera local, si bien hay que destacar tres aspectos que se deben abordar en relación con la conectividad de las juntas vecinales, centros comerciales y polígonos industriales que se sitúan en el exterior de la Z-40;

- 1.-poner fin a los crecimientos dispersos, (teniendo en cuenta que los residentes en el conjunto de las juntas vecinales son casi el mismo número de habitantes que sólo la junta centro).
- 2.-mejorar la accesibilidad al transporte público y

3.-reducir el uso del vehículo privado mediante, entre otras medidas, la creación de aparcamientos en puntos intermodales.

En las directrices metropolitanas se establece la propuesta de redactar el Plan Director de Infraestructuras de transporte público del área metropolitana de Zaragoza con el establecimiento de las medidas necesarias en infraestructuras y transporte público a desarrollar.

La **RED URBANA** se concibe un sistema formado en un primer rango por vías estructurantes y vías distribuidoras.

Las **VÍAS ESTRUCTURANTES** comprenden los **CINTURONES DE CIRCUNVALACIÓN** a la ciudad (Z40, Z30 y "Z20") y las **VÍAS DE PENETRACIÓN**, que permiten el acceso a estos cinturones desde itinerarios nacionales (P) o metropolitanos (PM). En estas vías estructurantes se pretende dirigir el tráfico de paso y reparto a nivel de ciudad. Son las vías de mayor sección transversal y por tanto de mayor capacidad e intensidad de tráfico. Muchas de ellas vienen referidas como malla básica en el actual PGOU, esta malla básica se aprovecha, actualiza y completa en aquellas conexiones todavía pendientes de ejecución y ya contempladas en el ámbito del planeamiento.

Las **VÍAS DISTRIBUIDORAS** son calles que pretenden dar servicio al barrio o a una fracción del mismo. Son viales alimentados por el tráfico derivado de la actividad diaria dentro de estas zonas: viales de salida-entrada y reparto dentro del barrio, distribución urbana de mercancías, líneas de transporte colectivo. No siendo su objetivo el de servir de vías de paso. Estas vías son aquellas de mayor capacidad dentro de cada distrito o aquellas estratégicamente situadas dentro del mismo (próximas a centros de gravedad de zonas de servicios, de manzanas residenciales, de superficies comerciales,...). A ellas se redirigirá el tránsito de las vías pacificadas. Podrán establecerse distintos grados de jerarquización.

La malla resultante, formada por las vías estructurantes y distribuidoras define unas áreas sin tráfico de paso, con viales interiores de estar, que dada la complejidad del tejido de la ciudad se considera que su transformación debe estudiarse pormenorizadamente ya que existen distintas alternativas de pacificación, con sus ventajas e inconvenientes que hay que sopesar detenidamente. Por tanto, a partir de este esqueleto inicial de la red se planteará una definición de **VÍAS PACIFICADAS** en las que el peatón tiene la prioridad, el tráfico (necesario) calmado y en circunstancias, la circulación del coche exclusiva de residente o vehículo de servicios. Estas vías que se deberán compatibilizar serán del carácter de **PEATONALES y COMPARTIDAS** sin olvidarnos de dar solución al problema del aparcamiento. Se considera conveniente reconsiderar los espacios excluyentes (solo para el peatón como las vías peatonales, bici, coche o tranvía etc.), profundizando en el diseño de vías-espacios compartidos como las denominadas **VÍAS RESIDENCIALES** de Valdespartera.

En dichas áreas, el establecimiento de **zonas de prioridad residencial** y de **zonas 30** son las apuestas decididas del futuro modelo de ciudad.

Las zonas 30 como zonas conectadas entre vías distribuidoras en las que interiormente la velocidad máxima es de 30km/h y la calzada y la acera están situadas a distinto nivel, por tanto con la incorporación de elementos que inviten a la reducción de la velocidad es otra medida a implementar.

Las zonas de prioridad residencial como áreas residenciales en las que el peatón todavía dispone de más espacio y los vehículos circulan a menos velocidad. Abundantes ejemplos existen ya en la ciudad.

Para una primera aproximación al diseño de esas zonas se ha propuesto la definición de **ÁREAS RESIDENCIALES DE IDENTIDAD HOMOGÉNEA** atendiendo a los diferentes tejidos y usos urbanos de la ciudad. Se han detectado diversas áreas que por escala, densidad, problemas sociales, polos de actividad, etc..., son susceptibles de tener un análisis pormenorizado de actuación en diversos campos.

En primer lugar estaría el **ÁREA TURÍSTICO-CULTURAL** (casco histórico), con el establecimiento de estrategias acordes con el Plan integral del Casco Histórico.

El **ÁREA COMERCIAL**, (Independencia, Sitios, 1er Ensanche) ya que es el gran Centro Comercial Abierto de la ciudad, cuyo alcance supera el municipal, acorde con el Plan de Equipamiento Comercial.

En las dos áreas anteriores con especial atención no sólo a los residentes sino al transporte de mercancías.

Las **ÁREAS DOTACIONALES**, (Campus Universitarios, Universidad, Centro, María Agustín y Alfajería) en el Plan de Equipamientos y en sintonía con políticas autonómicas.

Las **ÁREAS DE REGENERACIÓN** (San José, Las Fuentes, Torrero, Valdefierro y Delicias) que presentan el declive del tejido urbano, en los Planes de Barrio en desarrollo.

En las **ÁREAS DE MEJORA RESIDENCIAL** es posible actuar con la implementación de medidas sectoriales de movilidad, bien porque sus tejidos ya presentan cierto avance en ese sentido, bien porque las medidas se consideran no tan urgentes como en las áreas de regeneración.

En estas tres áreas con nuevas y diversas medidas para la gestión del aparcamiento existente (ya que se considera que tanto el casco histórico como la zona centro están mejor dotadas de aparcamientos).

En el resto, en las **ÁREAS EN DESARROLLO**, se deberán implementar medidas en el diseño urbano durante su ejecución en sintonía con las estrategias generales, aunque impliquen modificaciones legislativas.

Todas ellas teniendo en cuenta para la definición de los itinerarios peatonales el Plan Director de la Infraestructura Verde de Zaragoza, especialmente en las áreas con presencia de río o canal y próximas a las zonas verdes.

Es decir, la definición concreta de las áreas debe implementarse en ocasiones con dobles o triples estrategias y las medidas hay que concretarlas no sólo desde la movilidad sino en sintonía con otras disciplinas hacia un urbanismo integrador. Tras un avance del modelo en esta línea, con una vinculación entre accesibilidad y usos, se deberá apostar por una aplicación gradual y flexible,



REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD
URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO
DE ZARAGOZA



acompañada de la mejora en el transporte público y la potenciación de los modos no motorizados de movilidad.