

## E03 Propuesta urbanística y paisajística 03: Un eje urbano y verde norte sur de la ciudad

La última propuesta urbana estructurante plantea la oportunidad de configurar un triple eje de movilidad norte sur de la ciudad, configurado por la unión de tres ejes de movilidad, dos urbanos a ambos lados del río Huerva, y uno verde (el eje de la "Calle Verde"), que recorren la ciudad de norte a sur.

Junto al trazado natural y meandriforme del río Huerva y sus zonas verdes en la ciudad, existen en la trama urbana actual dos ejes urbanos paralelos al trazado del río, uno en cada margen. Esta morfología urbana está estrechamente vinculada con el río Huerva y el crecimiento urbano histórico de la ciudad hacia el sur.

En la margen izquierda, Gran Vía supuso la operación clave para permitir el crecimiento de la ciudad hacia el sur, generando un nuevo eje urbano. Este eje urbano fue trazado con dirección paralela al río, siendo convergente en diversos puntos con el río. Definen este eje urbano de la margen derecha la calle Asalto, Paseo La Mina, Paseo Constitución, Gran Vía, Fernando el Católico, Isabel La Católica, y Vía Ibérica. (Obsérvese como el Parque Grande, creado en la misma época que el eje urbano de la margen izquierda incorpora el río Huerva como límite y elemento fluvial principal junto con el Canal.)

En la margen derecha, existe otro eje paralelo al río, pero de carecer más rodado. Lo configura el Camino de Las Torres, la calle Gascón de Gotor, Arzobispo Casimiro Morcillo y la Avenida de los Bearneses dentro del Parque Grande y su prolongación hasta la entrada trasera del equipamiento educativo de Marianistas. Luego tiene una discontinuidad hasta el Canal Imperial. Luego lo configura el Camino de la Junquera, y su futura prolongación hasta las nuevas zonas residenciales de Cuarte de Huerva.

Estos dos ejes urbanos, uno en cada margen del río Huerva y el nuevo eje de movilidad peatonal y ciclista planteado en la propuesta E01 de la "Calle Verde", tiene el potencial de configurar un eje unitario de movilidad norte-sur de la ciudad.

Hoy estos ejes funcionan de forma independiente, sin complementar sus usos y funciones en la ciudad. Esto implica que todos tienen los mismos usos, sin posibilidad de variar su sección actual.

La propuesta consiste en configurar un único eje norte sur de la ciudad configurado por dos ejes urbanos laterales y un eje verde central, que funcione como uno solo, dándole a cada uno un carácter diferente de movilidad en la ciudad, complementándose según su velocidad y uso.

La organización por usos diferentes para cada eje, exige la creación de unos espacios urbanos determinados donde se produzca el intercambio entre los diferentes modos de movilidad urbana y sus usuarios. Lugares donde se concentran y organizan todas las paradas de los diferentes transportes públicos, aparcamientos para vehículos privados, y conexiones peatonales y de carril bici. Estos lugares se ubican en los puntos de unión del eje verde río Huerva con los ejes urbanos.

La configuración de estos espacios de intercambio permite plantear una organización del espacio urbano en base a plazas estratégicas de movilidad, que generan un mapa mental claro de movilidad al ciudadano y a los

visitantes, que se desplaza de norte a sur de la ciudad. Estos puntos urbanos suponen la estrategia principal de funcionamiento de este triple eje urbano que hemos denominado: "Plazas de Intercambio de Movilidad" o PIM, su abreviatura. Se tratan de espacios urbanos-plaza definidos por un único pavimento de uso compartido para todos los usuarios del espacio público (peatones, bicis, y vehículos), donde se concentran las paradas de todos los sistemas de transporte urbanos de esa zona urbana (tranvía, bus, taxi, cercanías, bus interurbano, bici, etc), con un aparcamiento subterráneo o en superficie para vehículos privados (para dejar el vehículo privados y potenciar el intercambio al transporte público), aparcamiento de bicicletas privadas y zonas peatonales de encuentro social, y conexión con la red de paseos peatonales y ciclistas de la "Calle Verde" y de la ciudad. A la vez estos espacios urbanos, al ser espacios de gran atracción ciudadana cumplen una función de difusión e información de la actividad cultural y social de la ciudad, a través de paneles informativos.

Esta estrategia de organización urbana, organiza la movilidad urbana, aumenta su rendimiento, disminuye tiempos de desplazamiento, y libera el resto del espacio urbano de paradas salteadas, permitiendo una diversidad de espacios urbanos.

Para la correcta definición de esta tercera propuesta se desarrollan los siguientes puntos:

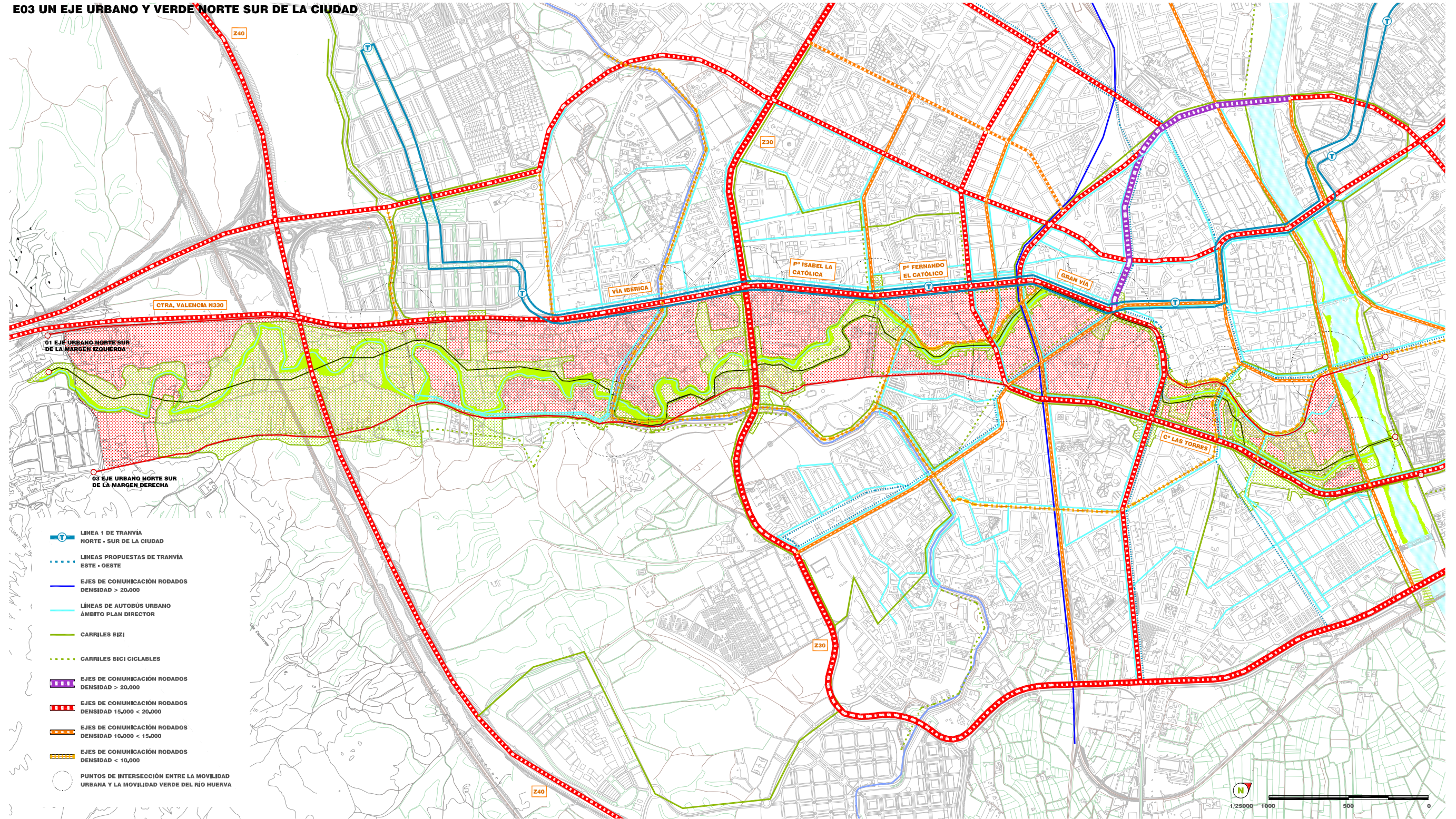
### **E03.1 Un triple eje norte-sur de movilidad urbana la ciudad**

Donde se define cada uno de estos ejes que configuran el eje unitario norte sur

### **E03.2 Las Plazas de Intercambio de Movilidad, PIMs**

Donde se definen cada una de las Plazas de Intercambio de Movilidad de norte a sur de la ciudad junto al río Huerva.

**E03 UN EJE URBANO Y VERDE NORTE SUR DE LA CIUDAD**



## E03.1

### Un triple eje norte-sur de movilidad urbana la ciudad

Se propone la configuración urbana de un eje norte sur de movilidad urbana formado por la unión de dos ejes urbanos y uno verde con trazados paralelos al río Huerva que recorren de norte a sur la ciudad. Tres ejes convergentes en puntos diferentes. El eje central de la "Calle Verde", paralelo al trazado del río Huerva, esta contenido entre estos dos ejes urbanos, tocando puntualmente su trazado en uno y otro a lo largo del término municipal. Tres ejes que deben funcionar como uno, complementándose en usos y funciones.

Cada uno tiene una función específica diferente que asume en relación al resto de los ejes. Tres formas diferentes de desplazarse de norte a sur de la ciudad.

Este gran eje urbano esta configurado por los siguientes subejos de movilidad:

#### 01 EJE URBANO NORTE SUR DE LA MARGEN IZQUIERDA

Lo constituyen la calle Alonso V, Asalto, Paseo La Mina, Constitución, Gran Vía, Fernando el Católico, Isabel La Católica, y Vía Ibérica. Se trata de un eje urbano que se caracteriza por tener la mayoría de sus paseos un bulevar central peatonal y ciclista. Si no lo tienen, tienen amplias aceras en los laterales. Se trata de un eje urbano que combina en su sección tipo los nuevos sistemas de movilidad urbana (línea 1 de tranvía), con un carril único de vehículos para cada sentido y un bulevar central verde de uso peatonal y ciclista.

**Uso:** este eje urbano combina el uso de los transportes públicos modernos y consolidados, un uso mínimo para vehículos privados y ejes de movilidad peatonal y bici.

**Velocidad:** máx. 50 Km/h

**Función:** permite la movilidad norte sur en transporte público, privado, peatonal y ciclista por espacios urbanos de gran centralidad, e importante vegetación de arbolado. La existencia de bulevares centrales les permite tener zonas verdes lineales y arbolado de gran porte en zonas urbanas. Pasa junto a las plazas más importantes, zonas de oficinas, comercios, y ocio e innumerables equipamientos de gran importancia, (Hospital Miguel Servet, Campo de Fútbol de la Romadera, Auditorio, Cámara de Comercio, cines, Corte Inglés, IberCaja, Paraninfo, etc.) de norte a sur de la ciudad. Se trata de un eje con mucha actividad urbana, ruido, movimiento y oferta urbana residencial, laboral, comercial, cultural y de ocio.

**Sección tipo:** Los Paseos de Gran Vía, Fernando el Católico e Isabel la Católica y Vía Ibérica, con la introducción de la nueva línea de tranvía 01 de la ciudad, se han pavimentado de nuevo, reduciendo carriles de coches a uno para cada sentido, introduciendo carril bici, y mejorando las pavimentaciones de los bulevares centrales y sus zonas verdes. El Paseo de la Constitución no se ha remodelado, pero tiene la misma sección. Su futura intervención deberán mantener los criterios aplicados en Gran Vía.

Los paseos y calles de Paseo La Mina, Calle Asalto y Alonso V, no tienen esta sección de bulevar central, pero se propone modificar su sección actual por una sección asimétrica, ampliando las aceras de orientación sur, con doble línea de arbolado, introducción de carril bici y reducción de un carril rodado para cada sentido, manteniendo el criterio general de todo este eje norte sur y en base a lo expuesto anteriormente como AVZ 03, Anillo Verde Urbano del Casco Histórico, por las murallas medievales y del siglo XVIII.

#### 02 EJE VERDE PEATONAL Y CICLISTA DE LA "CALLE VERDE"

Lo constituye el eje central de la "Calle Verde", un eje de movilidad peatonal y ciclista de 7 metros de ancho que recorre la ciudad de norte a sur por las zonas verdes del río Huerva. Su trazado converge con los ejes urbanos de la margen izquierda y derecha en varias ocasiones. Tiene la función de organizar la movilidad "verde" norte sur de la ciudad, garantizando el desplazamiento de forma peatonal y bici por zonas verdes, sin ruido y tráfico rodado

En los puntos de conexión con los dos ejes urbanos se ubican las Plazas de Intercambio de Movilidad, puntos donde los ciudadanos pueden intercambiar con los otros ejes de movilidad los sistemas de transporte que utilizan en su movilidad norte sur.

**Uso:** peatones y bicicletas, y transportes alternativos sobre ruedas (patines, skate, etc).

**Velocidad:** máx. 10 Km./h.

**Función:** permitir una movilidad de norte a sur de la ciudad exclusiva para peatones y ciclistas por espacios verdes, naturales, con una gran calidad ambiental, sin ruidos urbanos, y sin peligros con el tráfico. Es una forma de movilidad más calmada, alejada del estrés urbano producido por el tráfico y la oferta urbana. Da acceso a los mismos puntos que los urbanos. También tiene la función de conectar los ejes urbanos 01 y 03 entre si, dado que su trazado va conectando con uno y con el otro en sucesivas ocasiones.

**Sección tipo:** lo configura el eje central de la "Calle Verde", con un andador peatonal de 4,5 metros de ancho y un carril bici de 2,5 metros. Tiene arbolado en ambos lados y su trazado va por las zonas verdes del río Huerva. En algunos puntos urbanos, como Gran Vía y Constitución, el trazado se superpone con el eje urbano 01, adaptándose el eje central de la "Calle Verde" al ancho del bulevar central. La señalización tipo de la "Calle Verde" permite dar continuidad y orientación a los ciudadanos en estos puntos donde el ancho y los materiales de la sección tipo son diferentes a los propuestos. Ver documentación gráfica en el punto E01.1

#### 03 EJE URBANO NORTE SUR DE LA MARGEN DERECHA

Lo constituye el Camino de Las Torres, la calle Gascón de Gotor, Arzobispo Casimiro Morcillo y la Avenida de los Bearnese dentro del Parque Grande, su prolongación hasta la entrada trasera del equipamiento educativo de Marianistas. Luego tiene una discontinuidad hasta el Canal Imperial, reapareciendo por Camino de la Junquera, y su futura prolongación hasta las nuevas zonas residenciales de Cuarte de Huerva.

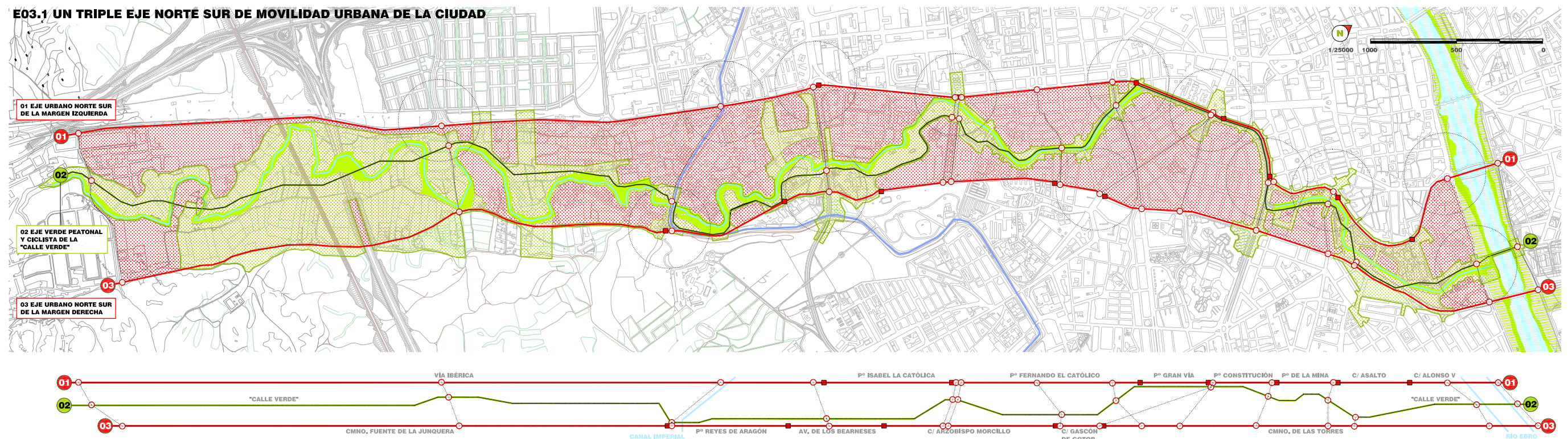
Este eje tiene tramos muy diversos, no garantizando la continuidad de norte a sur de los vehículos al atravesar el Parque Grande. Se debe potenciar la continuidad peatonal y ciclista, con aceras mas anchas y carriles bici continuos.

**Uso:** en las vías de Camino de las Torres y Camino de la Fuente de la Junquera, transporte publico y privado a velocidad máx. 50 Km./h, y peatonal y bicicleta. En las calles Gascón de Gotor, Arzobispo Casimiro Morcillo permitir el uso de vehículos con trafico pacificado con velocidad máxima 30 Km./h compartido con peatones y bicicletas, dado que estas calles son el acceso al Parque Grande desde la ciudad y la Avenida de los Bearnese para uso exclusivo de peatones y bicicletas, velocidad máx. 10 Km./h.

**Velocidad:** 50 y 10, según cada tramo.

**Función:** para los peatones y ciclistas debe suponer una vía urbana con aceras y carril bici continuo que de

### E03.1 UN TRIPLE EJE NORTE SUR DE MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD



UN TRIPLE EJE NORTE SUR DE MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD

acceso al Parque Grande y el equipamiento educativo de Marianistas. Para los vehículos, Camino las Torres pasa junto a importantes zonas residenciales, y supone una vía de movilidad urbana importante, principalmente de comunicación con la margen izquierda de la ciudad respecto del Ebro.

Se trata de una eje urbano de uso diverso y no continuo para vehículos, pero si debe serlo para peatones y ciclistas.

**Sección tipo:** tiene una sección variable en función de la presencia de vehículos rodados.

Camino de la Torres: debe mantener su carácter de vía rodada principal, con dos carriles para cada sentido. Se debe suprimir los aparcamientos lineales en superficie, organizados en aparcamientos subterráneos en las PIM, y ampliar las aceras peatonales, y los carriles bici, dando calidad urbana al peatón y la bicicleta. Aprovechas las zonas verdes de la acera de Miraflores para crear un andador peatonal de calidad. En las zonas más urbanas, garantizar aceras amplias y continuas de norte a sur.

Gascón de Gotor, Arzobispo Casimiro Morcillo: estas dos calles continuas que comienzan en el final de camino de la Torres en su cruce con Paseo Sagasta (otro eje peatonal y ciclista principal), la sección debe ser totalmente diferente. Suprimir el aparcamiento en superficie, ampliar aceras, introducir arbolado, y carril bici, continuos desde su comienzo hasta conectar con el paseo de los Bearnese en el Parque Grande (modificar la entrada actual al Parque Grande, continuando los andadores y carriles bici hasta dentro). Mantener un carril de vehículos, a misma cota que las aceras y el carril bici, con pavimento prefabricado (no asfalto, es una calle verde) y velocidad de uso máximo 30 Km.

Avenida de Los Bearnese: este paseo central del Parque Grande es continua a las anteriores. Se debe mantener el carácter actual de gran plataforma compartida. Se debe resolver su continuidad hasta el acceso trasero al equipamiento educativo de los Marianistas, incorporando las zonas verdes de los Viveros Municipales como una parte más del parque (el paso transversal de la ronda Hispanidad, Z-30, divide y rompe la continuidad del parque). En su punto final conecta con el eje verde 02 de la "Calle Verde".

Camino de la Junquera: esta vía rodada da acceso a las urbanizaciones privadas y a los equipamientos educativos y de ocio de Zaragoza, y su continuación llega hasta las nuevas zonas residenciales de Cuarte. A la vez es usado por muchos ciudadanos a pie y en bicicleta para acceder a las zonas verdes, de Pinares de Venecia y zonas esteparias. Su sección debe tener un carril de vehículos para cada sentido, un carril bici y la ampliación de sus aceras, con arbolado. La acera que da al Liceo Europa y las zonas naturales debe tener un carácter más de andador peatonal "verde", con el carril bici adjunto a este lado de la calzada, diluyendo el carácter de acera urbana tipo. Se debe estudiar una sección asimétrica que cree una acera más ancha en el lado natural, con arbolado y carril bici, y una acera mínima para el lado de los muros de las urbanizaciones, de forma que la mayor absorba todo el flujo peatonal y ciclista. Conectar bien con las entradas a las zonas residenciales y equipamientos.

Los puntos de unión y conexión entre el eje verde (02) y los ejes urbanos (01 y 03), son los lugares donde se ubican los espacios urbanos de organización de los sistemas de movilidad y el intercambio, denominados "Plazas de Intercambio de Movilidad"

## E03.2

### Las Plazas de Intercambio de Movilidad, las PIMs

Estos tres ejes de movilidad norte sur de la ciudad intercambian los diferentes sistemas de movilidad de cada uno de ellos a través de las "Plazas de Intercambio de Movilidad"

Estos espacios urbanos junto al río Huerva organizan las paradas de todos los sistemas de transporte urbano de los dos ejes que conectan, potenciando el intercambio entre ellos y los usos asociados a cada uno.

Para la correcta definición de las Plazas de Intercambio de Movilidad, se define a continuación los criterios generales que todas ellas deben cumplir y una descripción detallada de cada una de ellas.

#### 01 CRITERIOS PARA LA CONFIGURACIÓN DE LAS PLAZAS DE INTERCAMBIO DE MOVILIDAD

Todas las Plazas de Intercambio de Movilidad deben cumplir las siguientes medidas, con la finalidad de tener una homogeneidad que garantice su función principal y sea identificada por los ciudadanos.

Por ello debe cumplir:

**Configuración de una plataforma única:** el espacio urbano que define a una PIM, debe configurar un espacio urbano en una única plataforma de encuentro y uso para todos los sistemas de movilidad, con una superficie continua a una misma cota y con un mismo pavimento. Esto permite potenciar el carácter de espacio de intercambio, intensifica la no prioridad de ningún sistema de movilidad sobre el otro, y permite crear un área urbana acotada e identificable por los ciudadanos. Este espacio organizara correctamente la distribución de los espacios urbanos para cada sistema, y sus paradas, facilitando su intercambio y fluidez.

- **Un único pavimento:** el pavimento será resistente a todos los sistemas de movilidad, especialmente a los mas pesados, buses, y tendrá un carácter humanizado. Todas las PIM tendrán el mismo pavimento de forma que sean identificables por los ciudadanos. Se propone la sección constructiva configurada por una base una zahorra natural compactada de 40 cm., un solera de hormigón de 25 cm., un mortero de agarre de 3 cm., una capa de lechada de mortero y el pavimento de acabado superficial de adoquín prefabricado de hormigón de alta resistencia con 20% de material reciclado y cara superficial fotocatalitica descontaminante, de 8 cm. de espesor, y 30 x 20 cm. en planta, de arista viva sin bisel, colocado a mata juntas, de color gris (veteado acero), de la marca PVT Ecogranic o similar. Se creará una banda perimetral de granito de 60 cm. de anchura y 5 cm de espesor, por el limite del área de la PIM, similar a la banda de mobiliario del eje central de la "Calle Verde" donde se podrá ubicar mobiliario urbano de señalización, iluminación, bancos, etc. Su finalidad es identificar el límite urbano de su entrada y salida. A partir de este material, los viales rodados y aceras recuperaran su cota urbana (diferencia) con planos inclinados de adaptación. Esta banda tiene una función de señalización del área de la PIM.

- **Velocidad max.:** todos los sistemas de movilidad no podrán superar la velocidad de 30 Km./h dentro del área de la PIM. Se trata de un espacio urbano de coexistencia entre peatones, bicis y vehículos privados y públicos, y la velocidad debe respetar todos los tipos de movilidad.

- **Concentración de todas las paradas de transporte público:** en este espacio urbano se deben

concentrar todas las paradas de transporte público del entorno del eje urbano sobre la que se ubica. Principalmente son de tranvía, bus, taxi, y bici publica. En puntos concretos, de tren de Cercanías, y autobuses interurbanos. Su concentración tiene la función de potenciar el intercambio entre los diferentes sistemas de transporte público, y privados. Cada PIM tiene paradas diferentes en función de ubicación en la ciudad. La configuración de muchas de ellas esta determinada por la presencia de paradas importantes como la nueva estación de Cercanías de Avenida Goya, las nuevas paradas de la línea 1 del tranvía, o la futura estación de autobuses interurbanos del sur prevista en la Plaza Emperador Carlos V.

Por tanto se debe estudiar la concentración y organización de todas las paradas, de forma que funcione correctamente, sin colapsos de tráfico, y facilitando la movilidad peatonal para el intercambio entre los diferentes sistemas. Se trata en el fondo de crear varias estaciones intermodales urbanas de movilidad de norte a sur de la ciudad. Esta organización se debería extender al resto de la ciudad.

**Aparcamientos para vehículos privados:** El gran potencial de estas PIM esta en permitir intercambiar de un sistema de transporte privado a publico, de forma cómoda y rápida, para ciudadanos y visitantes, que permita reducir tiempos de desplazamiento a los ciudadanos que de normal se desplazan de forma privada. El vehiculo privado permite llegar mas rápido a un lugar pero tiene el inconveniente de la saturación de la red en horas punta y la escasez de aparcamiento en superficie. El ciudadano debe reconocer la facilidad de aparcar en estas PIMs y acceder a puntos urbanos de la ciudad con transporte público. Para incentivar este intercambio, los aparcamientos deben tener un coste reducido si se usa el transporte público. Esto reducirá de manera importante la intensidad de tráfico en la ciudad, aligerando la red, se deducirá la contaminación ambiental y ruidosa, y reducirá el estrés urbano de los ciudadanos. Lo mejor para un desplazamiento es tener claro un mapa urbano de cómo acceder. Cuando el ciudadano lo crea a través de estas PIMs, gana en tranquilidad y rapidez, además de potenciar el paseo peatonal.

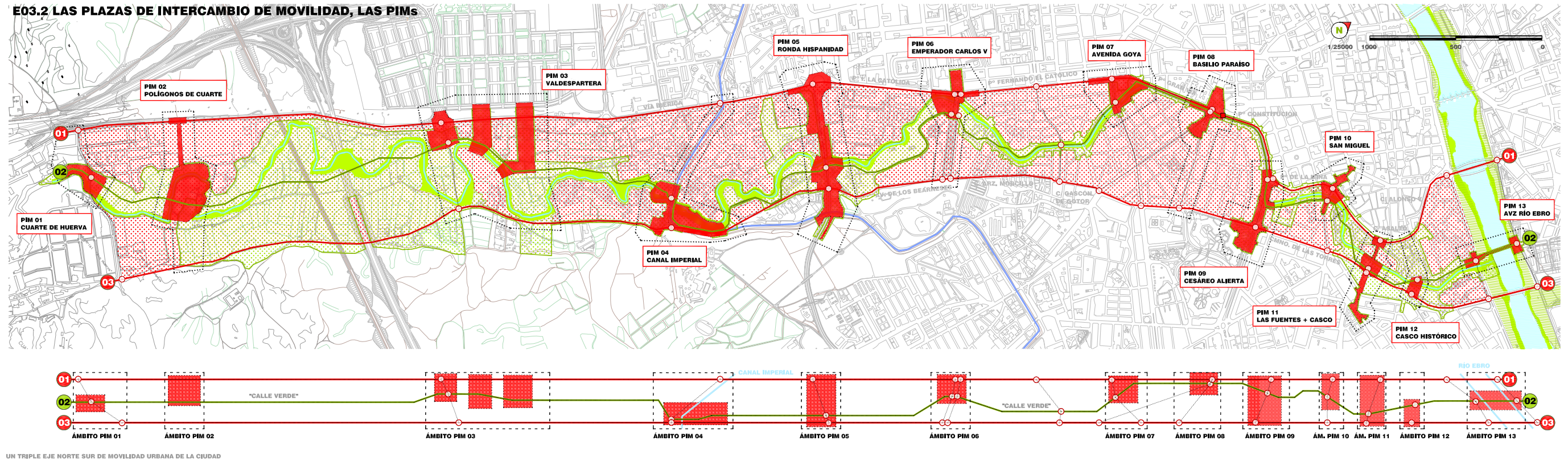
Por ello se implantará un aparcamiento subterráneo en cada PIM o se utilizará uno existente, siempre que este a una distancia inferior a 200 metros, con acceso peatonal directo al espacio pavimentado de la PIM. La capacidad del aparcamiento deberá ser el necesario para responder a la futura demanda de usuarios, teniendo una capacidad minima de 500 plazas. En cada caso se debe estudiar su ubicación correcta principalmente bajo la misma PIM o en zonas deportivas de equipamientos educativos (patio del Instituto Goya para la PIM 07), así como la forma de subvención (venta de plazas privadas que financien la ejecución de todo el aparcamiento).

Se habilitaran también aparcamientos para bicicletas privadas, vigiladas, para evitar su deterioro y robo. Las estaciones de cercanías en Europa se caracterizan por tener importantes aparcamientos de bicicletas. Los ciudadanos se desplazan desde su residencia hasta la estación, la aparcan y se desplazan al punto de trabajo. Puede que hagan lo mismo desde la estación hasta el lugar de trabajo.

- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos:** Estos espacios urbanos deben de concentrar puntos de recarga para vehículos eléctricos privados, de forma que se potencie la transformación del uso actual de vehículos tradicionales de combustibles fósiles a vehículos eléctricos. Esto reducirá de forma importante las emisiones de CO2 en la ciudad, así como la contaminación de ruido, dos aspectos fundamentales para mejorar la calidad urbana.

Tras el éxito de las bicis publicas, están apareciendo propuestas para repetir este modelo con motos eléctricas

### E03.2 LAS PLAZAS DE INTERCAMBIO DE MOVILIDAD, LAS PIMs



UN TRIPLE EJE NORTE SUR DE MOVILIDAD URBANA DE LA CIUDAD

y vehículos eléctricos. Estas propuestas innovadoras tienden a potenciar el uso de transportes públicos en la ciudad, desplazando el transporte privado solo para grandes distancias. Se debe estudiar su ubicación y futuras instalaciones necesarias.

- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Dentro de los elementos de mobiliario urbano de la PIM se propone ubicar un espacio dedicado al mantenimiento de bicicletas privadas, un lugar aire a presión donde poder hinchar las ruedas, o disponer de herramientas básicas de mantenimiento y reparación de forma pública. Se deberán ubicar junto a los carriles bici de la "Calle Verde" y serán señalizados correctamente.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Estos espacios urbanos van a ser espacios de gran atracción y concentración ciudadana. Por ello es muy importante poder aportar información útil y funcional a los ciudadanos. Se propone la instalación de un gran panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un soporte de difusión y conocimiento para los ciudadanos, de las múltiples actividades a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores. Un soporte digital donde informarte de los eventos que ese día se van a producir en la ciudad y que de normal no tienen forma directa de llegar a los ciudadanos. Este panel de gran tamaño muestra la información para ser visto a gran distancia (20-30 metros) y a corta distancia con unos paneles interactivos de acceso a información detallada, también se puede comprar entradas para eventos culturales, de ocio y sociales y punto de información y orientación para turistas. Se pueden subvencionar y gestionar asociándolos a algún banco o caja (CAI, o IberCaja), que financie el panel, gestione la información y tenga además cajeros de su red.

Estos paneles, actualizados a tiempo real de forma centralizada, muestran la misma información en todas las PIMs en las que se encuentran y sirven para incentivar y activar la participación ciudadana en los eventos y actividades culturales y sociales que se producen en la ciudad.

Se debe estudiar su correcta ubicación en la PIM, aprovechando una fachada ciega de algún edificio que da su fachada a la plaza o de forma independiente, teniendo en cuenta el soleamiento para su correcta visualización. Deberá poder ser visto desde todos los puntos de la plaza y se creará un espacio de encuentro social junto a él, con mobiliario urbano cómodo y joven, en sombra.

## 02 DESCRIPCIÓN DE LAS PLAZAS DE INTERCAMBIO DE MOVILIDAD DEL RÍO HUERVA

Se describe a continuación todas las Plazas de Intercambio de Movilidad propuestas para el eje norte sur de la ciudad, siempre en las mediaciones del río Huerva en el término municipal de Zaragoza.

Se presenta a continuación una orientación sobre la posición, el ámbito necesario, la función y los elementos que la constituyen, con el fin de establecer las condiciones mínimas de partida que en el desarrollo detallado posterior por tramos, donde debe ser estudiado en profundidad su organización y distribución en coordinación con el departamento de movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza

[PIM 01: CAURTE DE HUERVA]

**Ubicación:** ubicado en el límite del término municipal de Zaragoza, junto a Cuarte de Huerva en el cruce del río Huerva y el eje central de la "Calle Verde" con la Avenida del Rosario.

**Ámbito:** lo configura las zonas verdes del entorno de la Avenida del Rosario y cruce con la "Calle Verde", con una superficie de 24.014,61 m<sup>2</sup>.

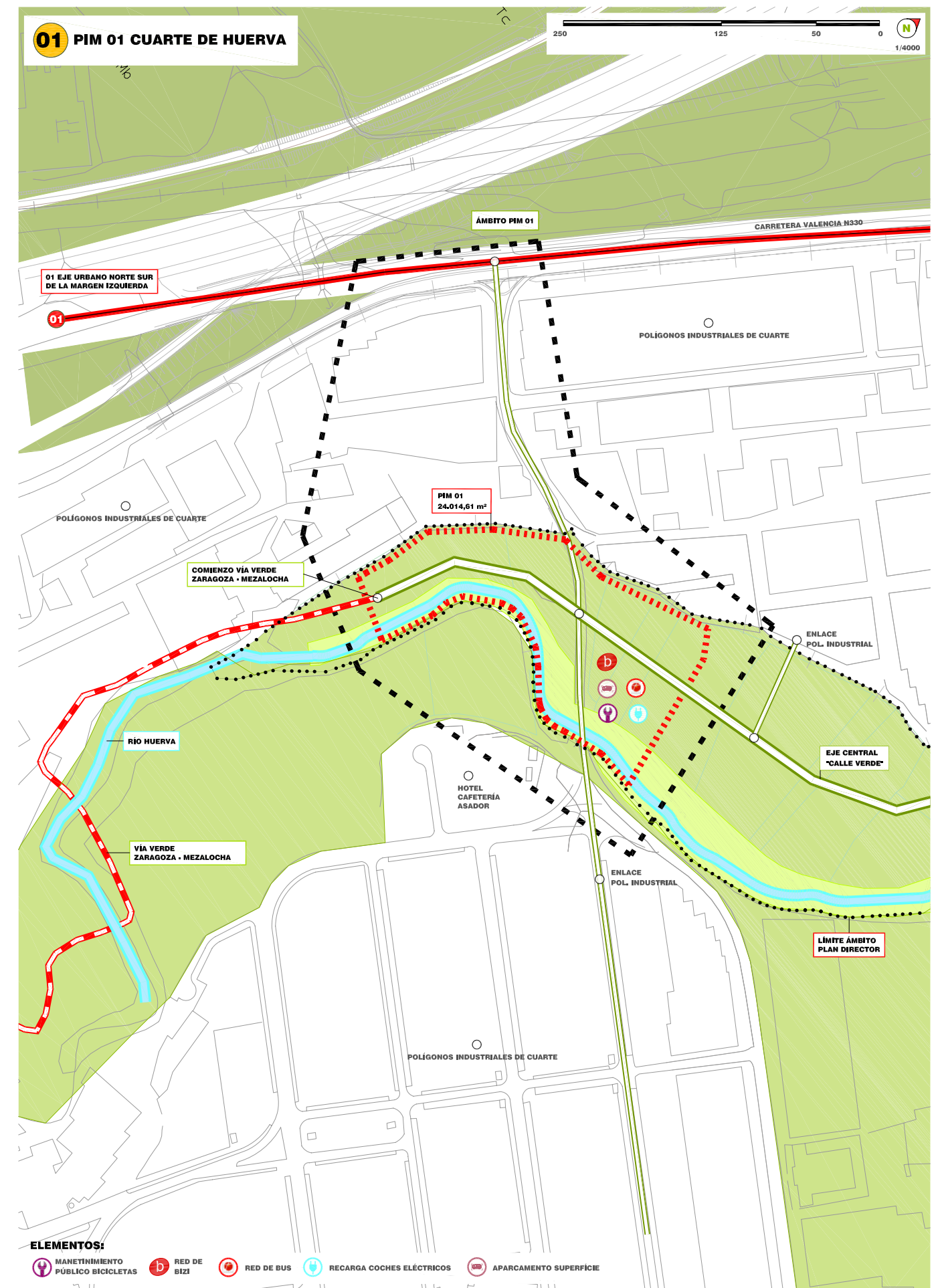
**Función:** comunicar el Eje Urbano 02 de la "Calle Verde" con la zona industrial de Cuarte y el Eje Urbano 01, y organizar el comienzo de la Vía Verde Zaragoza Mezalocha.

**Elementos:** esta Plaza de Intercambio de Movilidad debe tener los siguientes elementos:

- **Aparcamiento en superficie** para vehículos privados principalmente usuarios de la Vía Verde que quieran comenzar la ruta desde este punto.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Autobuses interurbanos y urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. Espacio de cambio de sistemas de movilidad. La organización de estas paradas mejorara la comunicación actual de los polígonos industriales de Cuarte de Huerva con sus trabajadores residentes en Zaragoza.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos públicos.**
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta.

Actualmente existe un hotel y cafetería con zona verde que ofrece servicio de restauración a esta área.

Dado la ubicación periférica de esta plaza, no es necesario ubicar un Panel de Información.



[PIM 02: POLIGONOS DE CUARTE]

**Ubicación:** en el meandro del río, del término municipal de Cuarte de Huerva, entre las zonas industriales y residenciales de Cuarte, y ubicado dentro del Ecosistema Natural del Sur.

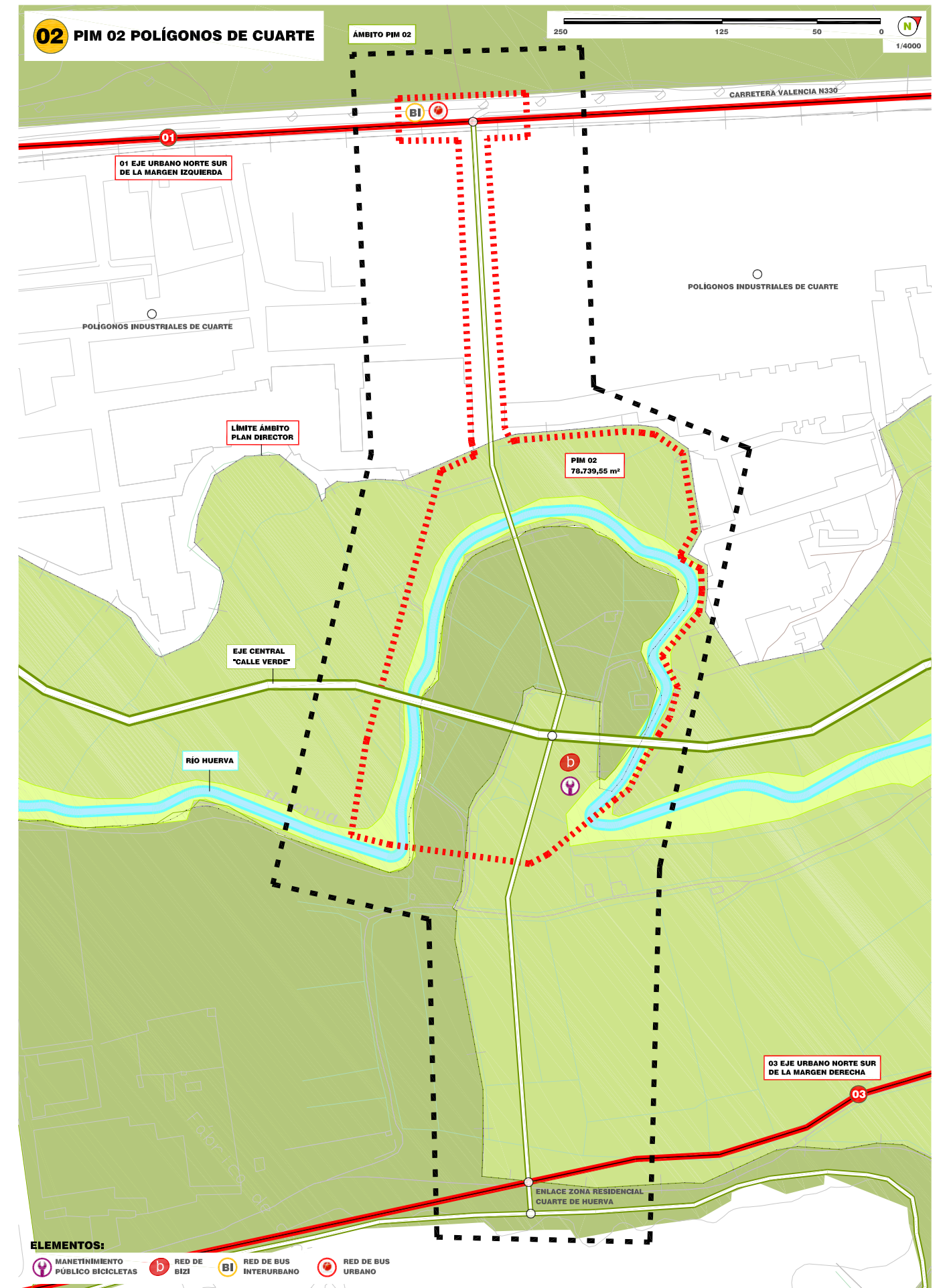
**Ámbito:** lo configura las zonas verdes del río Huerva, con una superficie de 78.739,55 m<sup>2</sup>.

**Función:** comunicar el Eje Urbano 01 en la Carretera Valencia, N-330, los polígonos industriales de la margen izquierda con el Eje Urbano 02 de la "Calle Verde", y este con las zona residencial de Cuarte de Huerva en la margen derecha. Esta PIM ocupa zona del término municipal de Cuarte y sirve como área de descanso y restauración de los trabajadores de los polígonos.

**Elementos:** esta Plaza de Intercambio de Movilidad debe tener los siguientes elementos:

Se trata de un área sin acceso de coches, y transporte público, exclusivo para peatones y ciclistas.

- **Parada de Bizi:** únicamente poner una estación de Bizi Zaragoza.
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta.





[PIM 03: VALDESPARTERA]

**Ubicación:** en el tramo de encuentro entre Valdespartera y el río Huerva.

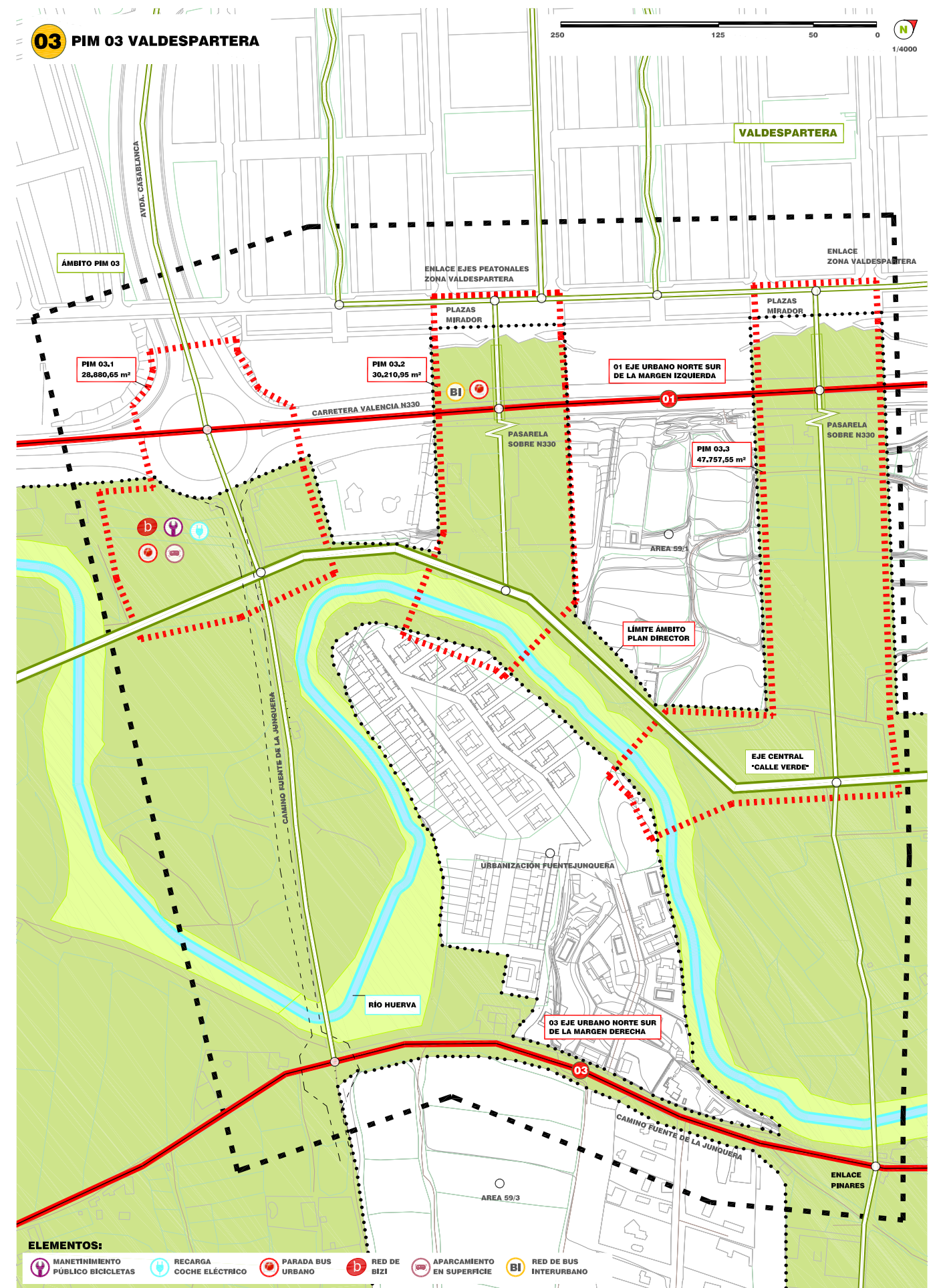
**Ámbito:** lo configura las zonas verdes del río Huerva que conectan con los miradores de Valdespartera, atraviesan el área de ordenación 59/1 y llegan hasta el eje central de la "Calle Verde". SE configuran dos áreas separadas pero que configuran la misma PIM, por tratarse de los dos puntos donde se ubican las pasarelas peatonales y ciclistas. El ámbito total tiene una superficie de 106.849,10 m<sup>2</sup>.

**Función:** Tiene la función principal de conectar peatonalmente Valdespartera con el Eje Urbano 02 de la "Calle Verde". Además el tranvía, que configura el motor de la movilidad del Eje Urbano 01, tiene sus paradas en la calle La Quimera del Oro en Valdespartera, cuya continuación peatonal llega hasta los miradores de Valdespartera sobre la Carretera de Valencia, N-330, y el valle del Huerva, desde donde se propone la salida de las pasarelas que conectan con el andador principal de la "Calle Verde". Esta PIM tiene amplias zonas verdes que deben equiparse con usos de juegos infantiles, y cafeterías que den cobertura a este espacio, como zona de encuentro social y acceso al río Huerva.

**Elementos:** esta Plaza de Intercambio de Movilidad debe tener los siguientes elementos:

- **Aparcamiento en superficie** para vehículos privados con acceso desde la Carretera de Valencia, que como se ha indicado se debe transformar en una vía urbana. Desde este aparcamiento se dará acceso a las zonas verdes del río Huerva, la futura zona residencial del área 59/1 y a las pasarelas con cruzan esta vía, conectándose con los miradores superiores y las zonas residenciales de Valdespartera.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** En la futura vía urbana de la Carretera Valencia se debe acondicionar paradas de Autobuses interurbanos y urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. Que darán acceso a toda esta zona (Valdespartera, 59/1, zonas verdes de la "Calle Verde"), y convertirán esta carretera en calle urbana.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos públicos.**
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** En las zonas junto a la "Calle Verde", ubicar áreas con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta.

Actualmente dado la escasa actividad de esta zona no es necesario implantar un tablón de información de actividades. En el futuro, cuando este construido y urbanizado el área 59/1, estas plazas si tendrán un sentido funcional de movilidad, y tendrá sentido implantar este espacio de información.



[PIM 04 CANAL IMPERIAL]

**Ubicación:** en el área de encuentro entre el río Huerva y el Canal Imperial en Casablanca, junto al Ojo del Canal y la Almenara de Nuestra Señora del Pilar.

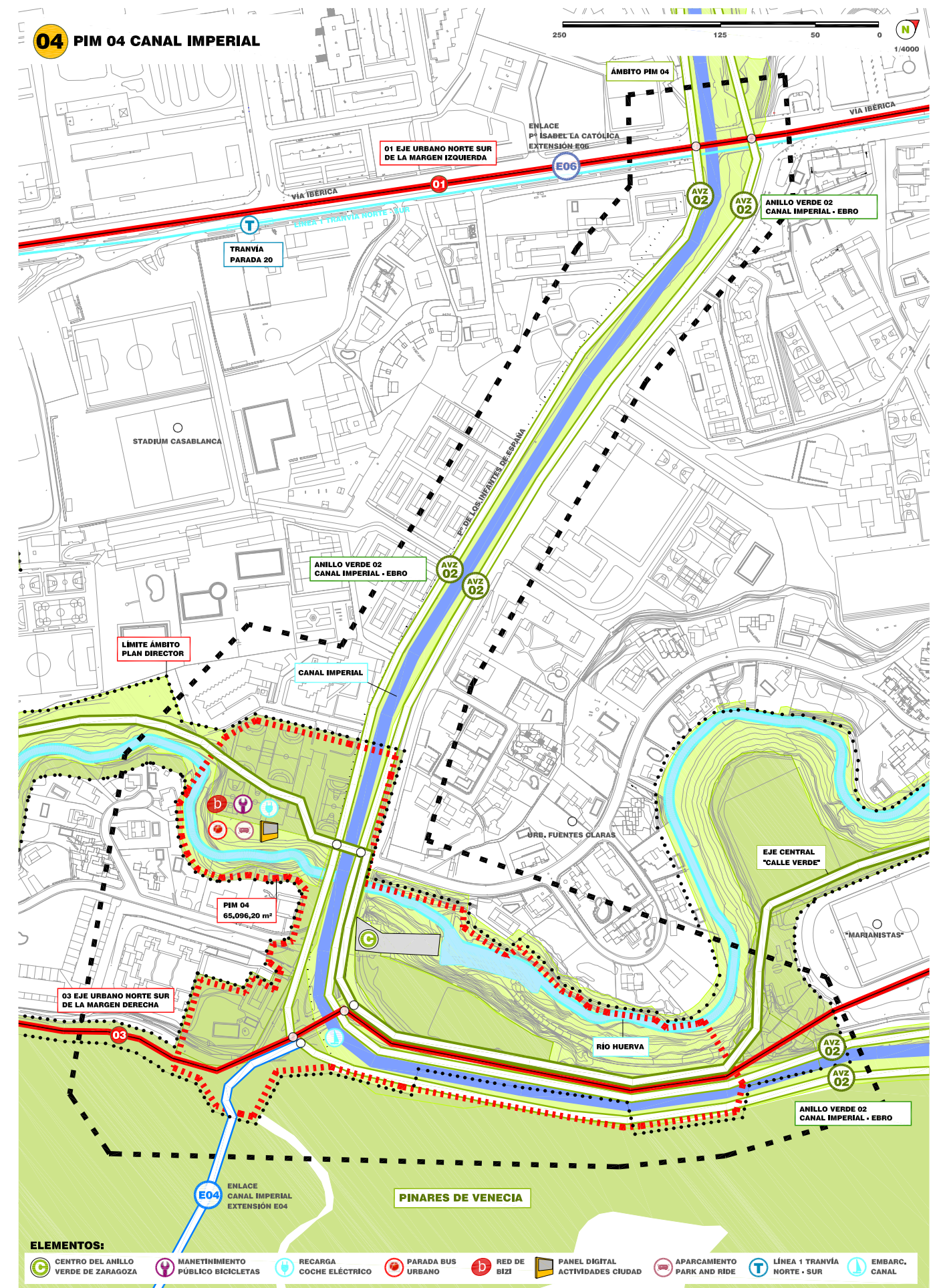
**Ámbito:** Los espacios verdes del Canal Imperial en sus dos márgenes en el entorno del río Huerva y el entorno del comienzo del Camino de la Junquera y Pinares de Venecia. El ámbito tiene una superficie de 65.096,20 m2.

**Función:** Comunicar el Eje Urbano 02 de la "Calle Verde" (Diagonal) con la movilidad del AVZ 03 del Canal Imperial, y con el Eje Urbano 01 en Vía Ibérica a través de las avenidas Paseo de los Infantes de España y el Paseo de los Reyes de Aragón del Canal, donde existe en el mismo cruce del Canal con Vía Ibérica una parada de la línea 1 del tranvía. Este es un área de intercambio de movilidad muy vinculada con la movilidad sostenible y el Anillo Verde.

Se trata de un lugar estratégico de la movilidad sostenible, del Canal, Anillo Verde, Diagonal, y río Huerva.

**Elementos:** Esta plaza de Intercambio de Movilidad contiene una serie de elementos diferentes al resto, vinculadas con el Anillo Verde y con la movilidad del Canal:

- **Centro del Anillo Verde:** Edificio de gestión y dinamización de la movilidad sostenible. Lugar de información y punto de comienzo de rutas guiadas al Anillo Verde, Corredor del río Huerva, los pinares de Venecia, etc. Gestión de carreras populares y potenciación del uso de sistemas "verdes" de movilidad por la ciudad. Espacio de explicación de la Calle Verde y los tiempos que se tarde en ir de un punto a otro andando y en bicicleta. Modificar las distancias mentales entre puntos de la ciudad (Valdesparetra, Marianistas, Centro histórico.)
- **Aparcamiento en superficie** para 200 vehículos privados. Aparcamiento para usuarios que vayan a hacer rutas senderistas y ciclistas por los Pinares de Venecia.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Autobuses urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. Espacio de intercambio de sistemas de movilidad.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.**
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta.
- **Embarcadero en el Canal.** Movilidad fluvial por el Canal Imperial. Ubicarlo en la margen derecha del Canal, en la curva, junto al puente de vehículos (hay una zona verde libre ideal para este equipamiento). Desde este punto se ve toda la traza lineal del Canal aguas abajo, con lo Pinares a la derecha.
- **Construir dos pasarelas tipo del Canal Imperial**, una en cada extremo del ámbito de la PIM, que comuniquen ambas márgenes peatonalmente. Una de ellas servirá para el paso del eje central de la Calle Verde sobre el Canal. La otra en el punto de separación de las dos vías de movilidad (Anillo Verde del Canal y Calle Verde).
- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa.** Se trata de un panel digital informativo de los eventos que van a acontecer ese mismo día y los siguientes en la ciudad, de forma que los ciudadanos conocen y se incorporan a actos que en la actualidad pasan desapercibidos.



[PIM 05 RONDA HISPANIDAD]

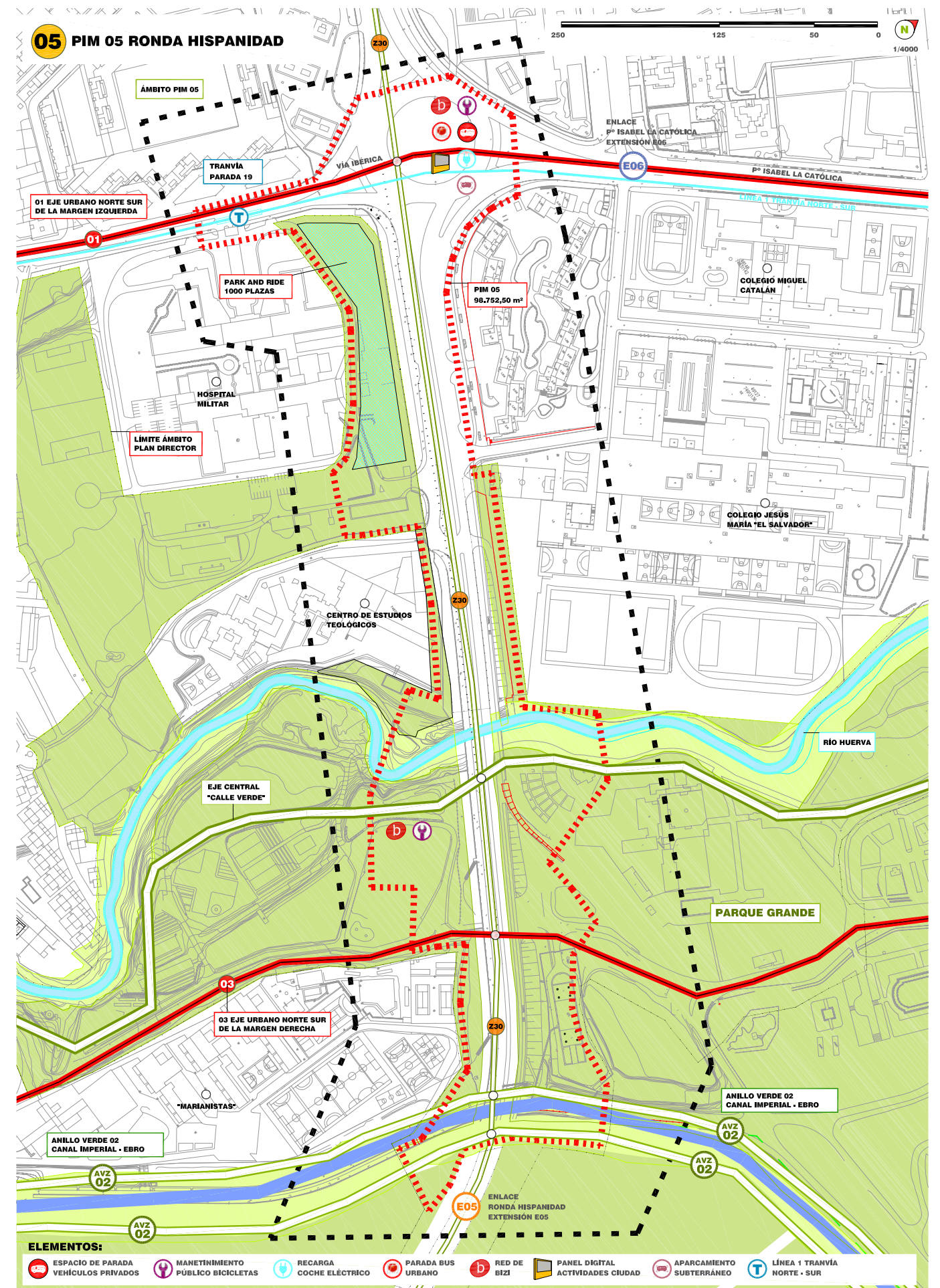
**Ubicación:** el entorno de la Ronda Hispanidad

**Ámbito:** las zonas urbanas y verdes entorno a la Ronda Hispanidad o Z-30, desde el cruce con Vía Ibérica, hasta el cruce con el Canal Imperial, pasando por el río Huerva y la "Calle Verde".

**Función:** servir de área de intercambio de movilidad entre el Eje Urbano 01 en Vía Ibérica, y los sistemas de transporte urbano que contiene, con el Eje Urbano 02 de la "Calle Verde" y el Canal Imperial (AVZ 03).

**Elementos:**

- **Gran aparcamiento de cabecera, Park and Ride.** Gran aparcamiento de cabecera del Sur de 1000 plazas. Para ciudadanos y visitantes que circulen por la Z-30 o entren a la ciudad por el Sur. Gran aparcamiento de absorción de vehículos privados. Ubicarlo junto a la parada del tranvía línea 1 y concentrar las paradas de buses, taxis y Bizi en la salida del mismo. Gran facilidad para el intercambio.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Autobuses urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. Espacio de cambio de sistemas de movilidad.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.**
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta.
- **Embarcadero en el Canal.** En las inmediaciones del puente de la Z-30, habilitar un mini embarcadero que potencie el uso fluvial del Canal, con el planteado en el Ojo del Canal, y los planteados en el Plan especial del Canal. Movilidad fluvial por el Canal Imperial.
- **Construir una pasarela tipo del Canal Imperial,** que comuniquen ambas márgenes peatonalmente. Conectarla con la Calle Verde y la Ronda Hispanidad en ambos lados del Canal. Si fuese muy cara, o pareciese excesiva, se podría habilitar accesos al puente de la Z-30 y que los peatones lo utilizaran como paso.
- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa.** Ubicarlos en el puente de la Z-30, en el paso del eje peatonal continuación del Paseo de los Bearnese. Cuando se habilite esta zona será un lugar muy transitado. La protección solar bajo el puente puede ser un buen lugar para ubicarlo, junto a la revitalización planteada.



[PIM 06 EMPERADOR CARLOS V]

**Ubicación:** en el entorno de la Plaza Emperador Carlos V.

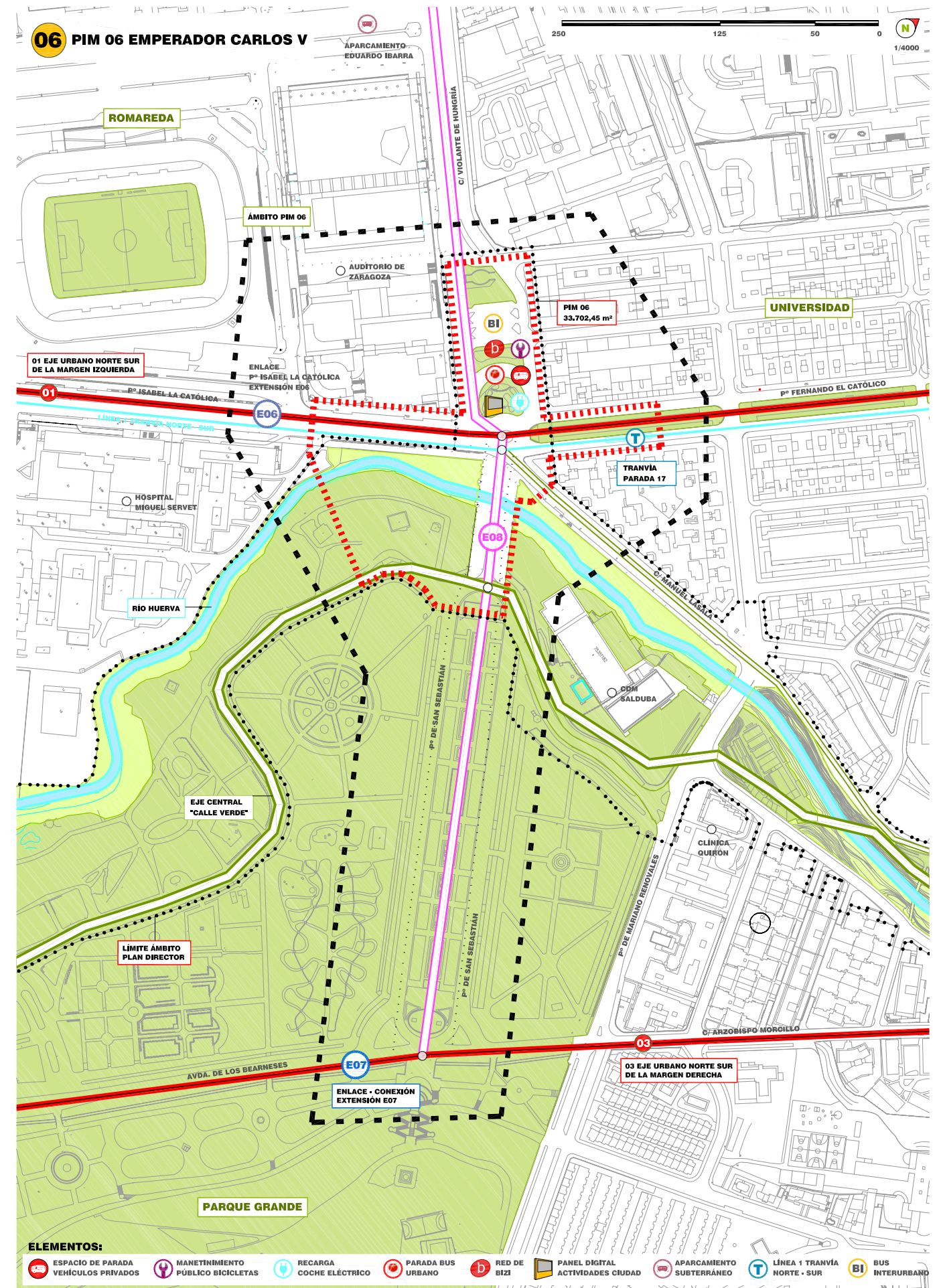
**Ámbito:** La Plaza de Intercambio de Movilidad se define por la unión, en una plataforma única a misma cota, de la Plaza Emperador Carlos V, el final del Paseo Fernando el Católico, el comienzo de Isabel La Católica, y el Puente Trece de Septiembre.

**Función:** Conexión del Eje Urbano 01 con el Eje Verde 02 (Calle Verde), en un espacio unitario de intercambio de movilidad donde el peatón, el ciclista, los vehículos privados y los transportes públicos circulan sobre la misma plataforma.

El aparcamiento para los vehículos privados es el recientemente construido de la Plaza Eduardo Ibarra.

**Elementos:**

- **Estación de Autobuses Interurbanos del Sur.** En la zona de la Plaza Emperador Carlos V. Integrarla dentro de la Plaza de Intercambio de Movilidad Emperador Carlos V.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Autobuses urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. Espacio de cambio de sistemas de movilidad.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Ubicarlo en algún local que de su fachada a la PIM06.
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Junto al carril bici del Puente Trece de Septiembre, cerca de los carriles bici del eje urbano y del eje verde.
- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un soporte de difusión y conocimiento de los ciudadanos de las múltiples actividades a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores ¿Qué puedo hacer en mi rato libre?.. miras el panel y te informas de los evento que hoy se van a producir en la ciudad y que hoy en día no tienen forma directa de llegar a los ciudadanos. Este panel de gran tamaño muestra la información para ser visto a gran distancia (10-20 metros) y a corta distancia con unos paneles interactivos de acceso a información detallada, compra de entradas para eventos culturales y sociales o punto de información y orientación para turistas. Estos paneles, actualizados a tiempo real de forma centralizada, muestran la misma información en las diferentes PIMs en las que se encuentran y sirven para incentivar y activar la participación ciudadana en los eventos culturales y sociales que se producen en la ciudad.



[PIM 07 AVENIDA GOYA]

**Ubicación:** En el entono del río Huerva entre Avenida Goya y Gran Vía.

**Ámbito:** La Plaza de Intercambio de Movilidad de Avenida Goya se define por los entornos urbanos de la nueva Estación de Cercanías, el final de los paseos de Gran Vía y comienzo de Fernando El Católico, la concentración de las paradas de los diferentes sistemas de trasportes públicos del entorno (tranvía, bus urbano, taxi, bizi, etc.) y los espacios verdes del río Huerva entre el puente Avd. Goya y Gran Vía. Un espacio unitario de intercambio de movilidad donde el peatón, el ciclista, los vehículos privados y los trasportes públicos circulan sobre la misma plataforma a misma cota.

**Función:** Conexión entre el Eje Urbano 01 con el Eje Verde 02 de la "Calle Verde". La cercanía e intercambio entre la estación de cercanías y el tranvía, le confiere a este punto urbano, la potencialidad de ser un espacio de acceso y puerta a la ciudad desde la orla este u oeste de la periferia de la ciudad. La presencia del río Huerva y su Calle Verde, permite conectar el eje de movilidad urbana, con el eje de movilidad verde del río Huerva. El aparcamiento para vehículos privados se propone bajo las zonas deportivas del patio del Instituto Goya, junto a la estación de Cercanías.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma para todo el ámbito de la Plaza de Intercambio de Movilidad con un único pavimento compartido para peatones, bicicletas y vehículos. Un espacio de convivencia, con tráfico pacificado (Velocidad 30), identificable por los ciudadanos. Las zonas verdes del río Huerva entre Avenida Goya y Gran Vía se integran como zona verde de la PIM.

- **Estación de Cercanías Avenida Goya.** Servirá de nuevo acceso a la ciudad por los ciudadanos que residen en la periferia del valle del Ebro. Dada su céntrica ubicación, junto al paseo Gran Vía (acceso peatonal al centro) y la parada de la línea 1 del tranvía norte-sur, esta estación será más utilizada que la estación de Delicias para acceder a la ciudad. Por ello este punto se convertirá en un nuevo nodo urbano de comunicación y acceso a la ciudad.

- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Autobuses urbanos, taxi, Bizi Zaragoza. La concentración organizada de todas las paradas dentro de esta Plaza de Intercambio de Movilidad permitirá crear un mapa mental claro de movilidad al ciudadano, y le permitirá organizar su movilidad en base a estas plazas de intercambio, ganando tiempo y tranquilidad (sabe que en este punto están todos los sistemas de transporte). La organización actual de las paradas en la ciudad, de forma lineal en diferentes calles, exige que el ciudadano conozca donde esta cada número de parada de autobús, de taxi o bizi. Para un visitante es una disposición desordenada que produce la pérdida de tiempo y necesidad de mapas. La concentración de las paradas de los sistemas de transporte urbano (bus, taxi, bizi) en plazas concretas de la ciudad, organiza la circulación (evita paradas puntales del tráfico en las calles, en cada parada de autobús, por ejemplo), libera el espacio urbano restante de paradas disgregadas y facilita la movilidad a los ciudadanos.

- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Ubicarlo en algún local que de su fachada a la PIM06.

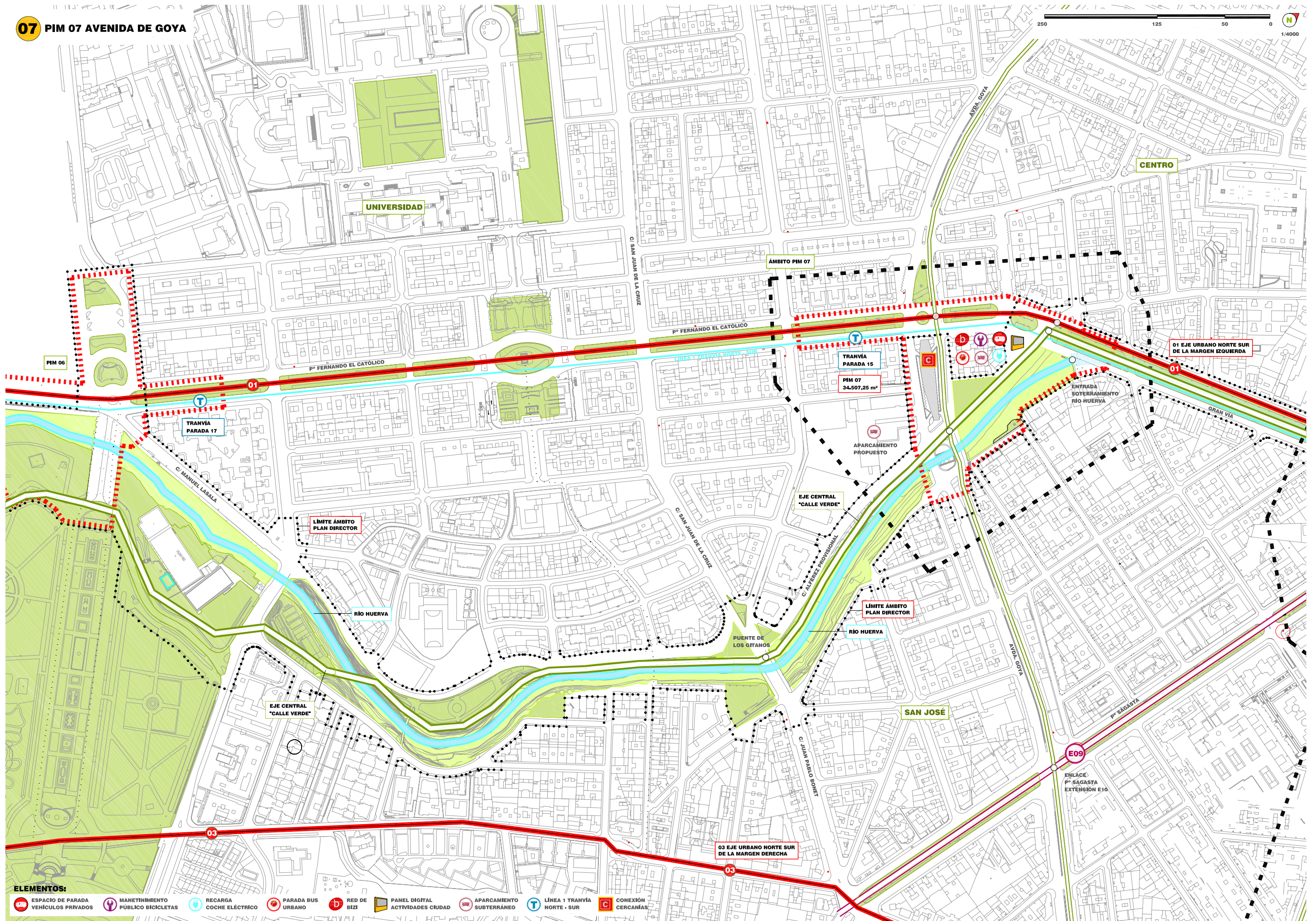
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Junto al carril bici del Puente Trece de Septiembre, cerca de

los carriles bici del eje urbano y del eje verde.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un soporte de difusión y conocimiento para los ciudadanos, de las múltiples actividades a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores ¿Qué puedo hacer en mi rato libre?.. observas el panel y te informas de los eventos que hoy se van a producir en la ciudad y que no tienen forma directa de llegar a los ciudadanos. Este panel de gran tamaño muestra la información para ser visto a gran distancia (20-30 metros) y a corta distancia con unos paneles interactivos de acceso a información detallada, compra de entradas para eventos culturales y sociales o punto de información y orientación para turistas. Estos paneles, actualizados a tiempo real de forma centralizada, muestran la misma información en las diferentes PIMs en las que se encuentran y sirven para incentivar y activar la participación ciudadana en los eventos y actividades culturales y sociales que se producen en la ciudad. La ubicación de este panel puede ser junto a la estación de Cercanías, en la fachada del Instituto Goya o en la Plaza Verde inferior del río Huerva. Hay que buscar el lugar ideal para ser visto por todos los ciudadanos.

- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** La clave para que esta plaza funcione como espacio de intercambio de movilidad, es que el ciudadano que circula con vehículo privado en la ciudad vea facilitado este intercambio con aparcamientos subterráneos ubicados junto a las paradas de trasportes públicos. El conductor prefiere aparcar en estos aparcamientos estratégicos junto a los sistemas públicos de transporte y evitar dar vueltas buscando un aparcamiento en superficie. Gana tiempo y claridad mental a la hora de organizar su movilidad en la ciudad. El aparcamiento nunca deberá estar a más de 80 metros de la PIM. De esta forma se disminuirá de forma importante la presencia de tráfico residual en el centro (tráfico que busca aparcamiento). Se propone realizar un aparcamiento subterráneo bajo el patio del Instituto Goya bajo sus zonas deportivas (tras su construcción la cubierta, cota suelo, vuelve a ser zonas deportivas mejoradas), y cuya salida peatonal podría estar perfectamente junto a la nueva estación de Cercanías. La escasez de aparcamientos en viviendas de la zona, haría muy rentable la operación, construyendo parte para parcelas privadas y otra gran parte para parcelas públicas. Se estima que la capacidad necesaria debería ser para 800 plazas.

**07 PIM 07 AVENIDA DE GOYA**



**ELEMENTOS:**

- ESPACIO DE PARADA VEHÍCULOS PRIVADOS
- MANTENIMIENTO PÚBLICO BICICLETAS
- RECARGA COCHE ELÉCTRICO
- PARADA BUS URBANO
- RED DE BIZI
- PANEL DIGITAL ACTIVIDADES CIUDAD
- APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO
- LÍNEA 1 TRAMVÍA NORTE - SUR
- CONEXIÓN CERCANÍAS

[PIM 08 BASILIO PARAISO]

**Ubicación:** Plaza Basilio Paraíso

**Ámbito:** La Plaza de Intercambio de Movilidad de Basilio Paraíso se define por los entornos urbanos de la actual Plaza Basilio Paraíso, las plazas de "los cañones" (Glorieta Sasera), entorno del edificio IberCaja y plaza junto a Capitanía, hasta el comienzo de los paseos de Sagasta, Damas y Pamplona, Gran Vía y Constitución.

**Función:** Tiene la función de ser una de las puertas de entrada al Casco Histórico de la ciudad (AVZ 03). La condición urbanística de organizador y distribuidor de la movilidad peatonal, ciclista y rodada de los paseos y ejes principales del centro de la ciudad que tienen su comienzo desde esta plaza le confiere una gran importancia como espacio urbano. El paso de la línea 1 del tranvía y futuras líneas del tranvía, le confieren la potencialidad de espacio intercambiador de los diferentes sistemas de movilidad urbana de la ciudad. Esta realidad urbana y su superposición del Eje Urbano 01 y el Eje Verde 02 de movilidad verde norte sur (Calle Verde y Diagonal del Anillo Verde) dan funcionalidad y potencialidad como un espacio urbano de Intercambio de Movilidad Sostenible.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma para todo el ámbito de la Plaza de Intercambio de Movilidad con un único pavimento compartido para peatones, bicicletas y vehículos. Un espacio de convivencia, con tráfico pacificado (Velocidad máx. 30), identificable por los ciudadanos.

- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Tranvía, ☐utobús urbano, taxi, Bizi Zaragoza. La concentración organizada de todas las paradas dentro de esta Plaza de Intercambio de Movilidad permitirá crear un mapa mental claro de movilidad al ciudadano, que le permita organizar su movilidad en base a estas plazas de intercambio, ganando tiempo y tranquilidad (sabe que en este punto están todos los sistemas de transporte). La organización actual de las paradas en la ciudad, de forma desorganizada y lineal en diferentes calles, exige que el ciudadano conozca donde esta cada numero de parada de autobús, de taxi o bizi. Para un visitante es una disposición desordenada que produce la perdida de tiempo y necesidad de mapas. La concentración de las paradas de los sistemas de transporte urbano (tranvía, bus, taxi, bizi) en plazas concretas de la ciudad, organiza la circulación (evita paradas puntales del tráfico en las calles, en cada paradas de autobús, por ejemplo), libera el espacio urbano restante de paradas disgregadas y facilita la movilidad a los ciudadanos. Se cree conveniente organizarlas en el perímetro de la plaza, en las aceras junto a las edificaciones y liberar una plaza central peatonal que organice la movilidad y continuidad con los diferentes paseos, y bulevares.

- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** No existe ningún espacio que permita bajarse de un coche privado en esta plaza. La centralidad de este espacio exige un espacio definido para tal. Muchos autobuses recogen a ciudadanos en frente del Paraninfo, para realizar actividades deportivas a la montaña, o servir de transporte puntal para la movilidad a espacios de festejos, principalmente para la celebración de Becas, etc. El espacio enfrente al Paraninfo cumple esta función actualmente de forma ilegal. Estudiar y definir un espacio determinado para este embarco y desembarco privado en la plaza, sin que suponga un problema para el tráfico y los peatones.

- **Punto de bajada a espacio soterrado inferior.** Núcleo de comunicación vertical, con escaleras y ascensor y caja de cristal que baje también la luz. Espacio de organización de rutas por el espacio soterrado,

y espacio museístico del vínculo y relación entre la ciudad, el urbanismo y los ríos de la ciudad. Un espacio de gran atracción para ciudadanos y turistas.

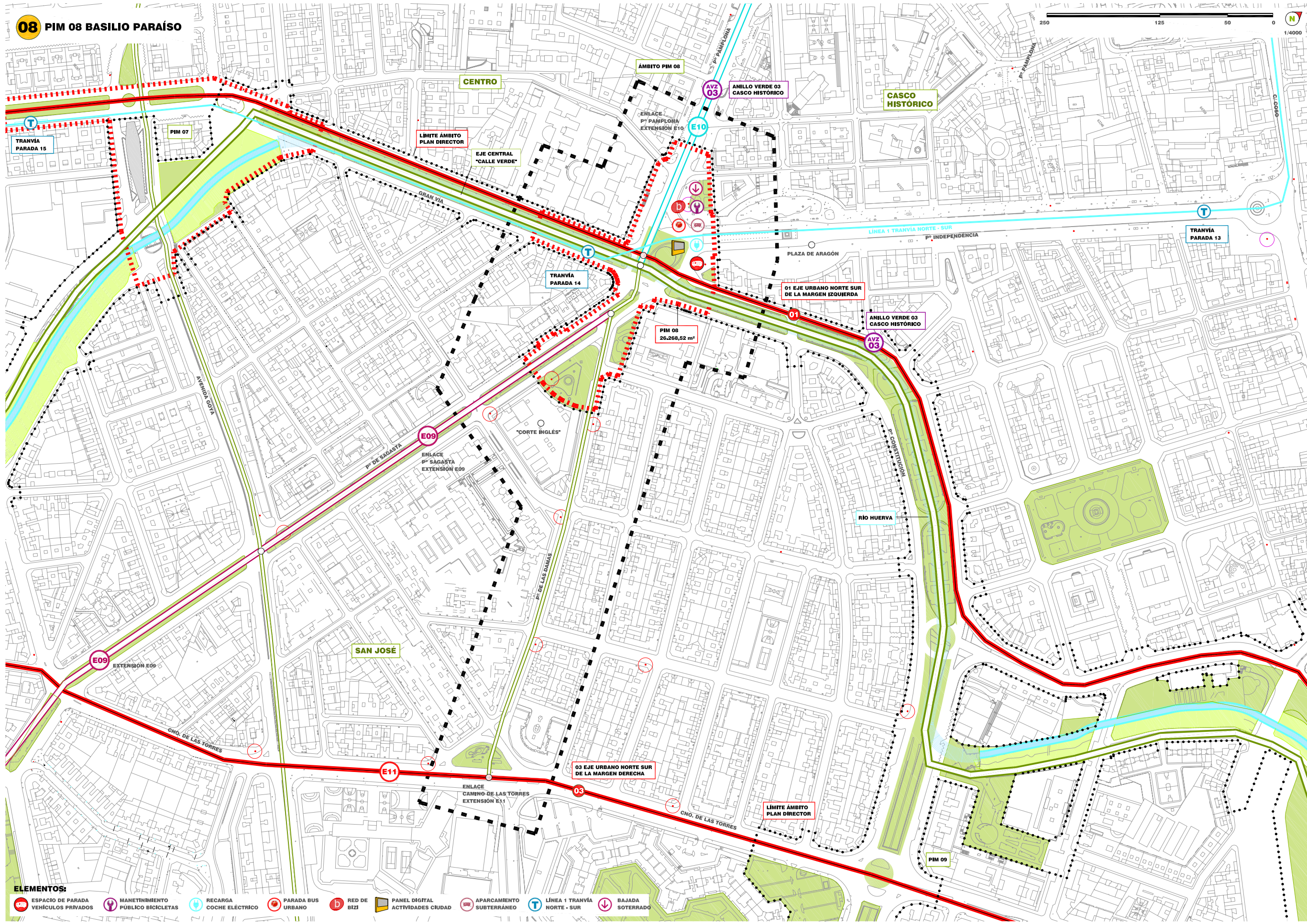
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Ubicarlo en algún local adjunto a la plaza. En Madrid se ha presentado una propuesta para convertir las cabinas de teléfono de Telefónica en espacio de recarga para vehículos, dado que su uso se ha reducido y cuentan con conexión a la red eléctrica.

- **Punto de mantenimiento publico para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un soporte de difusión y conocimiento para los ciudadanos, de las múltiples actividades a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores ¿Qué puedo hacer esta tarde?.. Observas el panel y te informas de los eventos que hoy se van a producir en la ciudad y que no tienen forma directa de llegar a los ciudadanos. Este panel de gran tamaño muestra la información para ser visto a gran distancia (20-30 metros) y a corta distancia a cota del ciudadano con unos paneles interactivos de acceso a información detallada, compra de entradas para eventos culturales y sociales o punto de información y orientación para turistas. Estos paneles, que se ubican en las Plazas de Intercambio de Movilidad, actualizados a tiempo real de forma centralizada, muestran la misma información en las diferentes PIMs en las que se encuentran y sirven para incentivar y activar la participación ciudadana en los eventos y actividades culturales y sociales que se producen en la ciudad. La ubicación de este panel puede ser en la plaza central peatonal propuesta. Hay que buscar el lugar ideal para ser visto por todos los ciudadanos.

- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** La clave para que esta plaza funcione como espacio de intercambio de movilidad, es que el ciudadano que circula con vehículo privado en la ciudad vea facilitado este intercambio con aparcamientos subterráneos ubicados junto a las paradas de transportes públicos. El conductor prefiere aparcar en estos aparcamientos estratégicos junto a los sistemas públicos de transporte y evitar dar vueltas buscando un aparcamiento en superficie. Gana tiempo y claridad mental a la hora de organizar su movilidad. El aparcamiento nunca deberá estar a más de 200 metros de la PIM. El aparcamiento que se propone para esta plaza es el aparcamiento existente bajo el equipamiento comercial del Corte Ingles con acceso desde paseo Las Damas. Se propone pactar una reducción del precio de la hora de aparcamiento privado al presentar el comprobante del uso de transporte público, de forma que se incentive el intercambio. De esta forma se disminuirá de forma importante la presencia de tráfico residual en el centro (tráfico que busca aparcamiento)

**08 PIM 08 BASILIO PARAÍSO**



**ELEMENTOS:**

- ESPACIO DE PARADA VEHICULOS PRIVADOS
- MANENTIMIENTO PUBLICO BICICLETAS
- RECARGA COCHE ELECTRICO
- PARADA BUS URBANO
- RED DE BIZI
- PANEL DIGITAL ACTIVIDADES CIUDAD
- APARCAMIENTO SUBTERRANEO
- LINEA 1 TRANVIA NORTE - SUR
- BAJADA SOTERRADO



[PIM 09 CESAREO ALIERTA]

**Ubicación:** entorno del río Huerva soterrado de Cesáreo Alierta

**Ámbito:** La constituye el área urbana definido por el tramo de Cesáreo Alierta hasta su cruce con Camino Las Torres, la plaza de salida del soterramiento del río Huerva, el paso inferior rodado bajo Camino las Torres, y la plaza-aparcamiento arbolada del cruce.

**Función:** Se trata de un gran espacio urbano, que comunica los tres ejes urbanos, el Eje Urbano 01 con trazado por Constitución y Paseo La Mina, el Eje Verde 02 de la "Calle Verde", y el Eje Urbano 03 de Camino Las Torres. Su función es servir de organizador e intercambiador de la movilidad de estos tres ejes, y puerta de entrada al Casco Histórico (AVZ 03). A la vez se debe ampliar los anchos de acera frente al equipamiento educativo de Corazonistas, donde en la actualidad se ve colapsada en las horas de entrada y salida del colegio, dificultando el tránsito de los ciudadanos.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma para todo el ámbito de la Plaza de Intercambio de Movilidad con un único pavimento compartido para peatones, bicicletas y vehículos. Un espacio de convivencia, con tráfico pacificado (Velocidad máx. 30), identificable por los ciudadanos. Debe integrar las zonas verdes de este espacio urbano.

- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Futuras paradas de tranvía, autobús urbano, taxi, Bizi Zaragoza.

- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** En frente al equipamiento educativo de Corazonistas se utiliza como espacio de parada de autobuses concertados, para las excursiones del propio colegio. Unos metros mas arriba, es parada de autobuses de otros colegios que recogen a sus alumnos, o autobuses de empleados de empresa. Concentrar un espacio único para la parada de estos autobuses, con acceso cómodo desde las aceras. Lo mismo ocurre con los vehículos privados de padres que llevar y recogen a sus hijos del colegio. Habilitar un espacio para ello de forma que no dificulte la movilidad de tráfico normal.

- **Punto de apertura del soterramiento y bajada al espacio soterrado inferior.** Esta plaza debe dar continuidad al espacio superior de la ciudad con las zonas inferiores del río Huerva, modificando la plaza actual, creando una ladera de bajada al río y una plaza verde a cota de avenida de 500 años, reduciendo el hueco de salida del soterramiento actual al mínimo hidráulico, una operación igual a la realizada en el comienzo del soterramiento en Gran Vía. Implantar un núcleo de comunicación vertical, con escaleras y ascensor y caja de cristal que baje también la luz. Espacio de organización de rutas por el espacio soterrado, y espacio museístico del vínculo y relación entre la ciudad, el urbanismo y los ríos de la ciudad. Un espacio de gran atracción para ciudadanos y turistas.

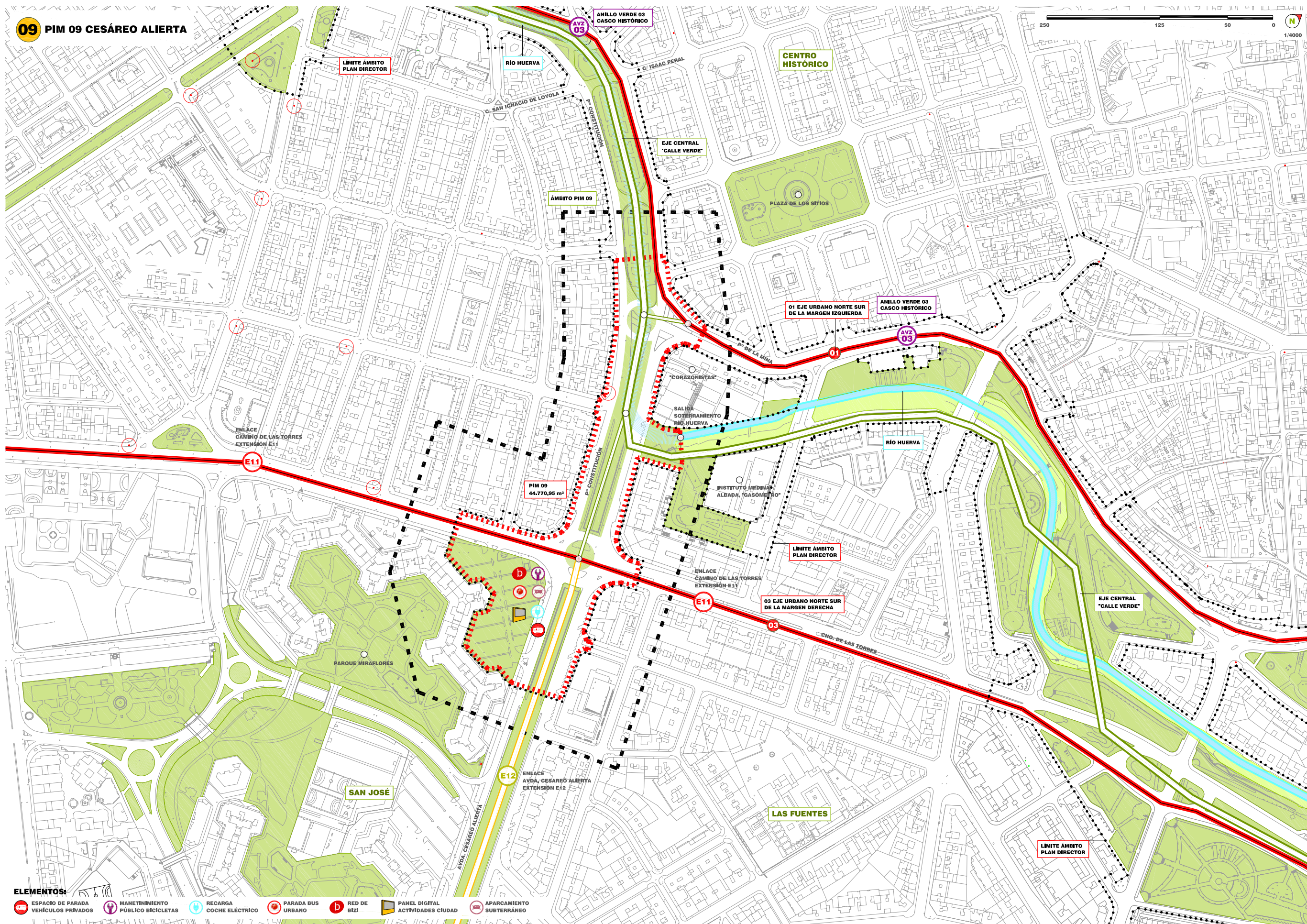
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Ubicarlo en algún local adjunto a la plaza. En Madrid se ha presentado una propuesta para convertir las cabinas de teléfono de Telefónica en espacio de recarga para vehículos, dado que su uso se ha reducido y cuentan con conexión a la red eléctrica.

- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un soporte de difusión y conocimiento para los ciudadanos, de las múltiples actividades a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores ¿Qué puedo hacer esta tarde?.. Observas el panel y te informas de los eventos que hoy se van a producir en la ciudad y que no tienen forma directa de llegar a los ciudadanos. Este panel de gran tamaño muestra la información para ser visto a gran distancia (20-30 metros) y a corta distancia a cota del ciudadano con unos paneles interactivos de acceso a información detallada, compra de entradas para eventos culturales y sociales o punto de información y orientación para turistas. Estos paneles, que se ubican en las Plazas de Intercambio de Movilidad, actualizados a tiempo real de forma centralizada, muestran la misma información en las diferentes PIMs en las que se encuentran y sirven para incentivar y activar la participación ciudadana en los eventos y actividades culturales y sociales que se producen en la ciudad. La ubicación de este panel puede ser en la plaza central peatonal propuesta. Hay que buscar el lugar ideal para ser visto por todos los ciudadanos.

- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** Se propone crear un aparcamiento subterráneo de gran capacidad bajo el Paseo La Mina, con una de las entradas desde el comienzo de Paseo Cesáreo Alierta y Constitución. Este gran aparcamiento de **1000** plazas, ocupa todo el Paseo La Mina y tiene acceso también desde la Plaza San Miguel. Sustituye al planteado en la plaza entre los edificios del Espacio Goya, de menor capacidad. Este gran aparcamiento permitirá suprimir el aparcamiento en superficie del entorno de la Plaza de Los Sitios, y limitar el acceso de vehículos privados no residentes al Casco Histórico, permitiendo peatonalizar muchas calles actualmente de uso urbano. Este aparcamiento, como todos los propuestos en el límite de las murallas de la ciudad medieval, y del siglo XVIII, tienen una función de puertas de entrada al Casco Histórico, limitando la entrada de coches privados no residentes, que permita una modificación de las calles (supresión de aparcamientos en superficie, y peatonalización con usos compartido para acceso de residentes). Estas medidas contempladas también en las propuestas de "La cultura transforma el casco" presentada para la candidatura de la Zaragoza Ciudad de la Cultura 2016, permitirán una transformación del Casco Histórico, con una mejora de su calidad urbanística y una dinamización de su usos respecto a la ciudad.

**09 PIM 09 CESÁREO ALIERTA**



- ELEMENTOS:**
- ESPACIO DE PARADA VEHÍCULOS PRIVADOS
  - MANEJAMIENTO PÚBLICO BICICLETAS
  - RECARGA COCHE ELÉCTRICO
  - PARADA BUS URBANO
  - RED DE BIZI
  - PANEL DIGITAL ACTIVIDADES CIUDAD
  - APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO

[PIM 10 SAN MIGUEL]

**Ubicación:** en el entorno de la Plaza San Miguel y el río Huerva.

**Ámbito:** Esta configura por el área urbana de la Plaza San Miguel hasta la calle Coso, final del Paseo La Mina y comienzo de la Calle Asalto, el comienzo de Miguel Servet, el puente sobre el río Huerva, y las zonas verdes de ambos lados del puente en la margen izquierda del río, la parte de los terrenos del Centro de Mayores Lain Entrelgo, y resto de zonas verdes públicas.

**Función:** Conexión del Eje Urbano 01 (AVZ 03) con trazado por Constitución, Paseo La Mina y Calle Asalto, con el Eje Verde 02 de la "Calle Verde" (por la peatonalización de la calle Coimbra y Salvador Madariaga), y de forma menos directa con el Eje Urbano 03 de Camino Las Torres (cruce de Miguel Servet con Camino las Torres). Su función es servir de organizador e intercambiador de la movilidad de estos tres ejes, y puerta de entrada al Casco Histórico por la Plaza San Miguel (AVZ 03). Como en otros puntos de la ciudad, esta plaza es vestigio histórico de una de las puertas de entrada a la ciudad (Puerta Duque de la Victoria) por las murallas medievales y del siglo XVIII. Hoy la propuesta de Plaza de Intercambio de Movilidad trata de organizar la movilidad urbana en base a la organización histórica, desde la visión urbanística contemporánea. Por ello será "puerta" de entrada al Casco, punto donde aparcar el vehículo privado, y entrar de forma peatonal o con transporte público interno (minibus) o bicicleta. Solo podrán acceder con vehículo privado los residentes. A la vez creará un nuevo espacio urbano de prioridad del peatón, que organice la movilidad norte sur, cree espacios de estar y descanso junto al río Huerva, y espacio de encuentro social.

La propuesta del AVZ 03, de crear un anillo verde urbano, propone disminuir los carriles actuales de coches en Paseo La Mina y calle Asalto a uno para cada sentido. Esto permite ampliar las aceras junto a las murallas, permitiendo crear un espacio amplio peatonal y consolidar y potenciar las actuales terrazas de cafeterías. Hoy tienen gran éxito debido a su orientación sur. Ampliar este espacio peatonal con doble arbolado y carril bici.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma con un único pavimento de coexistencia entre vehículos y peatones que comunique el nivel superior de la ciudad con el inferior del río. Un espacio de convivencia, con tráfico pacificado (Velocidad máx. 30), identificable por los ciudadanos.

- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Concentrar en este espacio todas las paradas de transporte urbano de forma ordenada que permita liberar las zonas urbanas de la Plaza San Miguel. Ubicar las paradas actuales de bus urbano fuera de la Plaza San Miguel (en Paseo La Mina y calle Asalto), de forma que pase a ser un espacio del ciudadano que vertebré la comunicación este oeste de la calle San Miguel con las calles Reconquista y Antonio Agustín (barrio de San Miguel) y permita configurar un nuevo espacio urbano peatonal junto a la iglesia de San Miguel, como espacio de entrada al Casco Histórico. Reestudiar el trazado de las líneas de bus urbana que entran dentro del Casco Histórico (reconfiguración de la red de autobuses que actualmente atraviesan el casco por el interior, organizándolo exclusivamente por calle coso). Ubicar en Paseo La mina y Calle Asalto las paradas de autobús urbano y taxi. Ubicar las paradas de Bizi Zaragoza dentro de la plaza San Miguel.

- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** Como se ha expuesto en la PIM 09, se propone crear un aparcamiento subterráneo de gran capacidad bajo todo el Paseo La Mina, con una entradas desde los extremos de este paseo, una junto al paseo Cesáreo Alierta y otra desde la Plaza San Miguel. Este gran

aparcamiento servirá para evitar la entrada de vehículos privados al casco, la peatonalización de sus calles, supresión de aparcamiento en superficie y potenciar el intercambio de transporte privado a público.

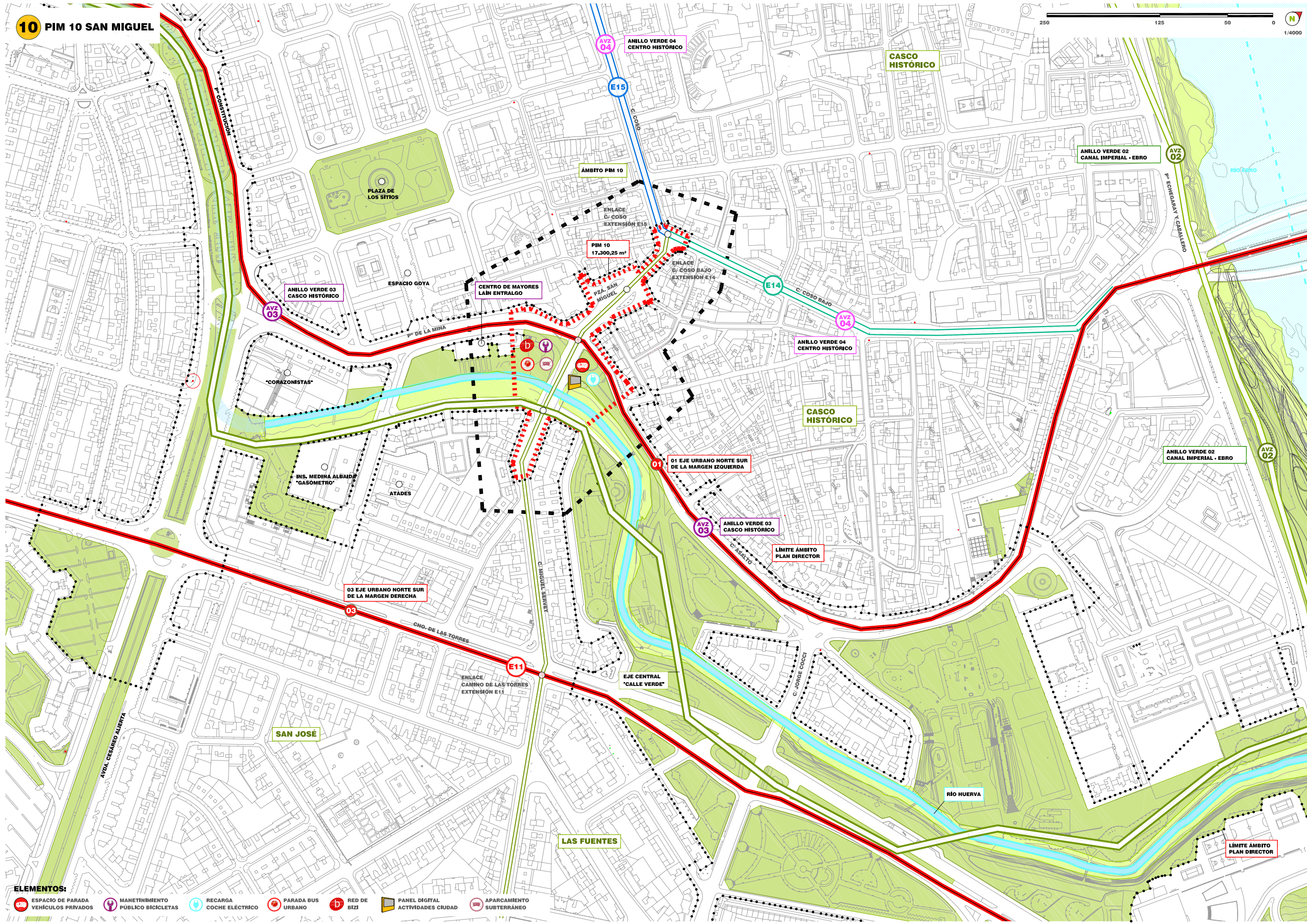
- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** Habilitar un espacio para el desembarco de ciudadanos desde vehículos privados y espacio para la recogida de autobuses concertados, en la calle Asalto.

- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Las actuales naves de Garaje Aragón, un edificio de gran atractivo estético, es un espacio ideal para acondicionarlo como espacio de alquiler de vehículos eléctricos públicos. Junto a este espacio, ubicar espacios de recarga para vehículos eléctricos.

- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un espacio de soporte de información, difusión y conocimiento para los ciudadanos de las múltiples actividades que ocurren en la ciudad y a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores. Un espacio ideal en la Plaza San Miguel es ubicarlo en la fachada-medianil donde actualmente esta el mural de la antigua puerta del Duque de la Victoria frente a la Iglesia de San Miguel. Plantear una solución que integre este mural.

**10 PIM 10 SAN MIGUEL**



[PIM 11 LAS FUENTES + CASCO]

**Ubicación:** en el entorno de la calle Jorge Coci

**Ámbito:** Esta plaza tiene un ámbito muy alargado pero fundamental para conectar los tres ejes norte sur de la ciudad. Lo configura el entorno urbano de la calle Jorge Coci desde Calle Salto hasta la Plaza de las Canteras, puerta de entrada al barrio de Las Fuentes. Un espacio estratégico de conexión y entradas.

**Función:** Conexión del Eje Urbano 01 (AVZ 03) con trazado por Constitución, Paseo La Mina y Calle Asalto, con el Eje Verde 02 de la "Calle Verde" que vertebra y unifica todas las zonas verdes fragmentadas, y con el Eje Urbano 03 de Camino Las Torres (cruce de Jorge Coci con Camino las Torres) como punto de entrada al Casco Histórico y al barrio de Las Fuentes. La plaza de Las Canteras es la puerta de entrada al barrio de las Fuentes, desde donde comienza Compromiso de Caspe. Por ello esta PIM esta constituida por tres pequeñas plazas consecutivas. Organizar los sistemas de movilidad de cada eje de forma ordenada. El río pasa por un espacio de gran desnivel debido al urbanismo de la ciudad (calle Aznar Molina y Camino Las Torres) que han modificado la sección del valle por su cercano paso junto al río. Por ello se debe ampliar las zonas verdes en este espacio de urbano de encuentro entre la ciudad y el río, creando espacios amplios de laderas verdes de bajada, y plazas verdes inferiores junto al río. Para ello hay que modificar el trazado actual de Camino Las Torres, desplazando su trazado hacia el este, liberando espacio junto al puente y permitiendo modificar la sección actual con el río. Camino Las Torres divide también las zonas verdes de este área urbana hasta la desembocadura, creando zonas verdes fragmentadas. Esta PIM debe permitir la unión y conexión de todas ellas. La agrupación integral de todas estas zonas verdes en un gran parque y la integración del río Huerva en esta parte de la ciudad exige la modificación del trazado actual de Camino Las Torres. Se debe estudiar en profundidad la solución correcta.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma con un único pavimento de coexistencia entre vehículos y peatones que comunique los tres ejes urbanos (01 + 02 + 03) y el nivel superior de la ciudad con el inferior del río. Un espacio de convivencia, con tráfico pacificado (Velocidad máx. 30), identificable por los ciudadanos.

- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Ubicar las paradas de transporte público en torno a las tres mini plazas del cruce de Jorge Coci con los tres ejes norte sur. Ubicar las paradas de autobús fuera del tramo de Jorge Coci junto a las edificaciones, de forma que permita modificar sus aceras, mejorando la calidad de esta calle. Ubicarlo en los tramos lineales junto a las zonas verdes, en el cruce con Camino Las Torres.

- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** Construir un aparcamiento subterráneo bajo Jorge Coci desde la Calle Asalto hasta el cruce con el río Huerva. Este aparcamiento con una capacidad mínima de 500 plazas permitirá suprimir los aparcamientos en superficie de las calles Aznar Molina, Doctor Mariano Alvira Lasierra y calle Aaiun, además de dar respuesta a la demanda residencial de estos bloques de aparcamiento privado. Además tiene la función de "puerta" de entrada al Casco Histórico, y potencia el intercambio del transporte privado con el transporte público.

- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** Habilitar un espacio para el desembarco de ciudadanos desde vehículos privados y espacio para la parada de autobuses concertados, en

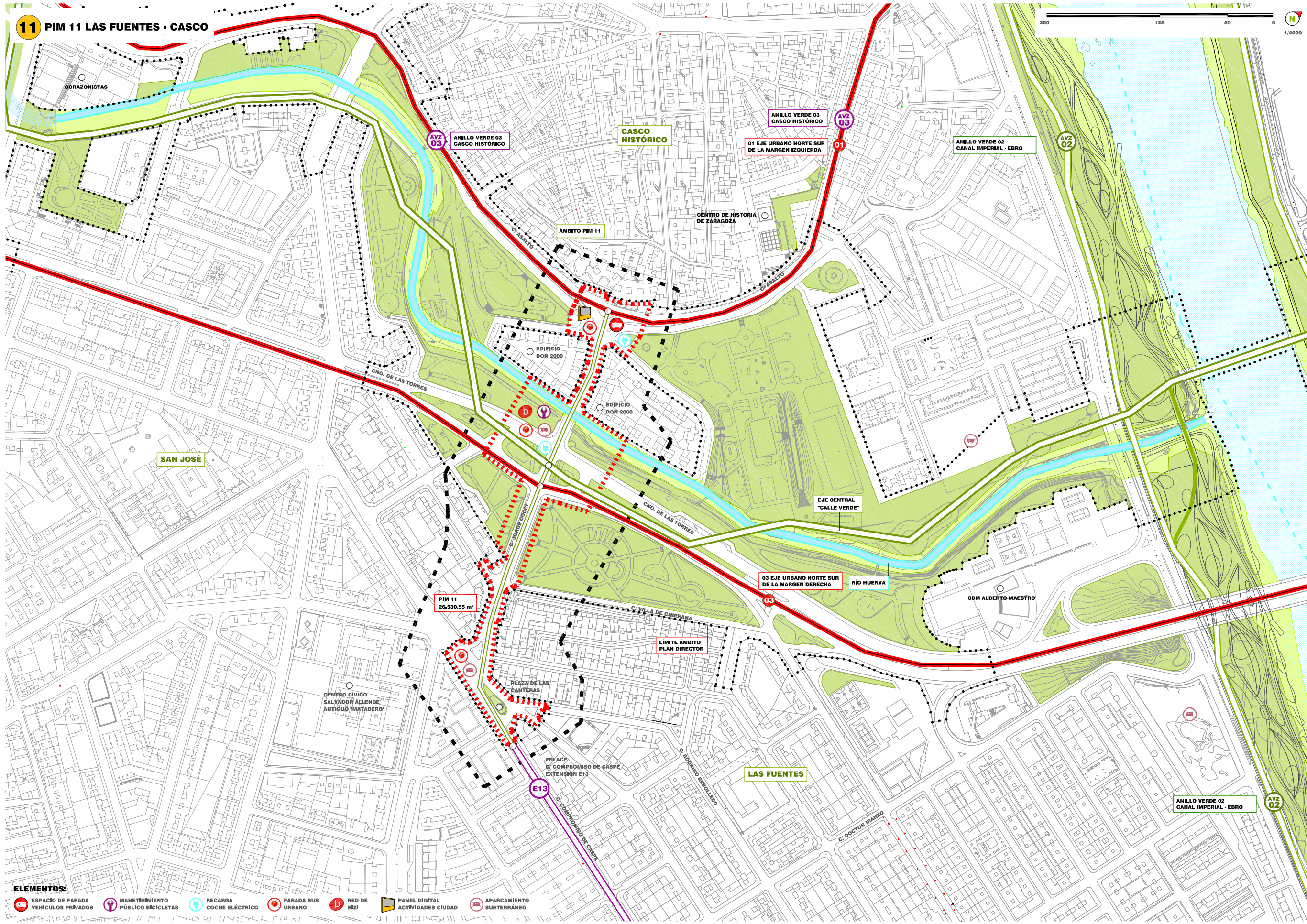
las entradas a las zonas verdes en Jorge Coci.

- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Estudiar la ubicación correcta para este uso, vinculado con las zonas verdes.

- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.

- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un espacio de soporte de información, difusión y conocimiento para los ciudadanos de las múltiples actividades que ocurren en la ciudad y a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores. Ubicarlo en las medianas de la Calle Asalto con Jorge Coci, quizás junto a los restos de las murallas medievales y del siglo XVIII, en alguna medianera de edificio, en un lugar visible desde varios puntos, que permita también crear un espacio urbano de encuentro social, con mobiliario urbano informal y pavimento blando que invite al relax.

**11 PIM 11 LAS FUENTES - CASCO**



[PIM 12 CASCO HISTORICO]

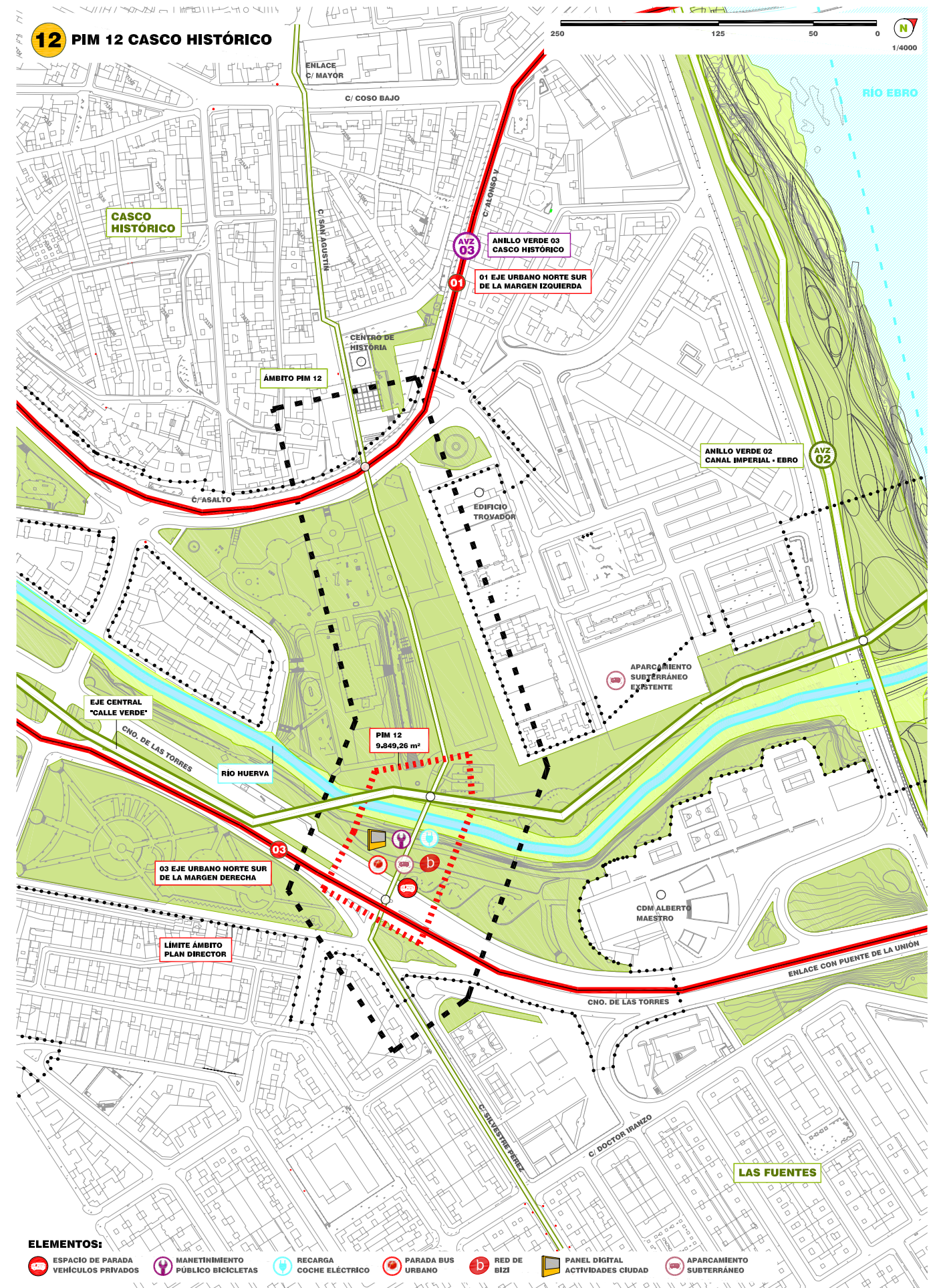
**Ubicación:** en el entorno del actual Parque Bruil.

**Ámbito:** Zona verde de cruce entre la continuación de calles San Agustín con el eje central de la "Calle Verde" y su cruce sobre el río Huerva en conexión con la calle Silvestre Pérez y Pedro Cubero, como segundo eje vertebrador de la movilidad peatonal y ciclista del barrio de las Fuentes con la ciudad.

**Función:** Conexión del Eje Verde 02 de la "Calle Verde" con el Eje Urbano 03 de Camino Las Torres y con el Eje Urbano 01 a través del eje central del actual Parque Bruil (trasversal al río Huerva en la margen izquierda) que comunica con el Centro de Historia y a través de él con la calle San Agustín y calle Mayor. El Centro de Historia debe permitir esta continuación del espacio público, comunicando el Casco Histórico con el río Huerva, la "Calle Verde" y sus zonas verdes. Como se ha solicitado reiteradas veces el Casco Histórico necesita mejorar su movilidad transversal de este a oeste. Este espacio urbano tiene la función de conectar la ciudad de este a oeste, conectando el barrio de Las Fuentes (calle Silvestre Pérez y Pedro Cubero) con las zonas verdes del río Huerva y "Calle Verde" y con el Casco Histórico (calle San Agustín y Mayor) hoy interrumpido por el Camino Las Torres y el río Huerva.

#### Elementos:

- **Una única plataforma.** Se trata de un espacio de carácter verde, donde los cruces con Camino Las Torres no deben interrumpir la movilidad de tráfico rodado. Si se debe acondicionar un espacio de concentración de paradas de autobuses urbanos en este espacio. Salvo que se plantee una modificación integral del camino Las Torres, con su soterramiento, por ejemplo, la solución será habilitar un paso de cebra en este punto que comunique ambos lados, así como ejes de movilidad peatonal y ciclista que conecten de forma directa y continua con las calles de las zonas residenciales (Las Fuentes y Casco)
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Ubicar las paradas de transporte público en el tramo de C. Las Torres, habilitando un espacio para que no interrumpa la movilidad de esta vía.
- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** En las inmediaciones se está construyendo un aparcamiento subterráneo, bajo la guardería Parque Bruil.
- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** Habilitar un espacio en Camino Las Torres para el desembarco de ciudadanos desde vehículos privados y espacio para la parada de autobuses concertados, que permita la entrada a las zonas verdes del río Huerva en este punto.
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Estudiar la ubicación correcta para este uso, vinculado con las zonas verdes.
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.
- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un espacio de soporte de información, difusión y conocimiento para los ciudadanos de las múltiples actividades que ocurren en la ciudad y a las que pueden asistir ese mismo día y en los días posteriores. Estudiar su ubicación ideal, cercana a Camino Las Torres, y dentro de las zonas verdes de la "Calle Verde".



[PIM 13 AVZ RIO EBRO]

**Ubicación:** en el entorno de la desembocadura del río Huerva en el río Ebro.

**Ámbito:** las zonas verdes de las riberas del Ebro junto a la desembocadura del río Huerva.

**Función:** Conexión del Eje Verde 02 de la "Calle Verde" con el AVZ 02 del río Ebro en ambos márgenes, con una nueva pasarela peatonal sobre el río Ebro. Se trata del punto de comienzo de la "Calle Verde", de la Vía Verde Zaragoza Mezalocha, y punto de conexión con el resto de las redes de movilidad peatonal y ciclista vinculadas con el río Ebro (GR99, Camino de Santiago, Vía Verde Zaragoza La Alfranca, futura Vía Verde Zaragoza-Biescas por el río Gallego, etc.). Por ello se modifica y adapta la actual intervención en las riberas del Ebro para adaptarla a esta nueva propuesta urbanística y paisajística del río Huerva, con la incorporación de una pasarela peatonal sobre el río Ebro y el comienzo del eje peatonal y ciclista norte sur de la "Calle Verde", la "Diagonal" de los Anillos Verde y la Vía Verde Zaragoza -Mezalocha. Con su señalización correspondiente.

**Elementos:**

- **Una única plataforma.** Configurar una única plataforma con un único pavimento de coexistencia entre vehículos y peatones que comunique la "Calle Verde" con el paseo Echegaray y las riberas del Ebro.
- **Concentración de paradas de los sistemas de transporte urbanos:** Ubicar las paradas de transporte público en torno al tramo del Paseo Echegaray Caballero de este área.
- **Aparcamiento subterráneo para vehículos privados.** Existe en las inmediaciones dos aparcamientos subterráneos importantes. El aparcamiento subterráneo bajo el equipamiento de la guardería a escasos 100 metros y el recientemente inaugurado aparcamiento subterráneo en el entorno de la calle Doctor Iranzo con Paseo Echegaray Caballero junto al puente de la Unión (Camino Las Torres).
- **Espacio de parada para vehículos privados, y autobuses concertados.** Habilitar un espacio para el desembarco de ciudadanos desde vehículos privados y espacio para la parada de autobuses concertados, en las inmediaciones entre el Paseo Echegaray Caballero y el eje central de la "Calle Verde".
- **Punto de recarga de coche eléctricos privados y punto de alquiler de vehículos eléctricos públicos.** Estudiar la ubicación correcta para este uso, vinculado con las zonas verdes.
- **Punto de mantenimiento público para bicicletas.** Área con aire a presión para hinchar las ruedas, y herramientas básicas para arreglar la bicicleta. Ubicarlo junto al carril bici del eje central de la Calle Verde.
- **Panel digital de anunciación a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Tablón de anuncios Zaragoza-Activa:** Panel digital de difusión a tiempo real de las actividades de interés general que se desarrollan en la ciudad. Un espacio de soporte de información, difusión y conocimiento para los ciudadanos de las múltiples actividades que ocurren en la ciudad.

Este panel tiene la función de informar de la Vía Verde Zaragoza Mezalocha, el eje verde 02 de la Calle Verde y la red de Anillos Verdes de la Ciudad, así como del resto de las redes peatonales con los municipios periféricos de la ciudad. Este es un punto estratégico de la movilidad urbana de la ciudad, y este espacio de información debe reflejarlo e informar a la ciudadanía, de forma clara y sugerente.

Al tratarse de un lugar estratégico, debe ser visible por los usuarios de AVZ 02 del río Ebro y desde el río Huerva. A la vez, junto a este panel de información se debe acondicionar un espacio de encuentro social, con mobiliario informal y pavimento blando que invite al encuentro social, el descanso y el relax.

