

- Normas Subsidiarias y Complementarias de ámbito provincial de Zaragoza
Aprobación definitiva: 12.04.1991
- Ordenanza para Identificación y Rotulación de Vías y Fincas Urbanas
Aprobación definitiva: 25.08.1989
- Ordenanzas de Zaragoza para la Construcción, Instalación y Uso de Estacionamientos y Garajes
- Ordenanzas Generales de Edificación
Aprobación definitiva: 19.11.1973

3. ANÁLISIS URBANO

El urbanismo está intrínsecamente relacionado con la movilidad ya que la estructura de la ciudad determina el modo de transporte que sus habitantes deciden utilizar para desplazarse.

Por tanto, el planeamiento urbanístico tiene una gran responsabilidad en la gestación de la demanda urbana de movilidad y condiciona de forma importante las posibles respuestas a la misma, en la medida en que define los modelos territoriales y urbanos, la densidad, la distribución espacial de los usos, etc., principales condicionantes de la demanda de movilidad; localiza y diseña los espacios públicos y la red viaria, favoreciendo explícita o implícitamente a unos o a otros medios de transporte; regula la cantidad y disposición de las plazas de aparcamiento, etc. De ahí que, en la perspectiva de promover medios de transporte alternativos al vehículo privado, sea cada día más urgente introducir en la práctica de la planificación urbanística la reflexión sobre las consecuencias que las decisiones urbanísticas tienen en el ámbito de la movilidad y, por tanto, en el uso del automóvil y sus impactos asociados.

El Plan de Movilidad careció de su integración posterior en el Plan General de Ordenación urbana. El sistema viario es intrínseco con el diseño del planeamiento y siempre ha formado parte de la cultura del planeamiento, pero su tratamiento fue más bien sectorial. En consecuencia actualmente en la revisión del PMUS se realiza un análisis urbano en el que se ha considerado conveniente iniciar mostrando la evolución urbana de la ciudad, posteriormente analizar la ciudad desde los aspectos que se han considerado más importantes y no transversales con la movilidad, cómo medio ambiente y género y concluir con un resumen por junta municipal y vecinal que nos relaciona los datos más relevantes socioeconómicos, de usos del suelo y edificación, dotaciones y movilidad.

3.1. EVOLUCIÓN URBANA DE ZARAGOZA

La evolución urbana de Zaragoza nos permite diagnosticar en líneas generales la herencia recibida y la razón, trascendencia y modelos de actuaciones previas señalando los grandes períodos que han influido en la definición de las pasadas políticas urbanas que han configurado la ciudad actual y así poder establecer cierta prognosis sobre su configuración que afectaría a la movilidad.

Políticas urbanísticas que afectan a la dotación de más espacio para la circulación motorizada y aparcamiento en superficie, a costa de restar espacio al peatón. Supresión del tranvía como medio de transporte colectivo, etc.

Posterior corrección parcial de algunas de esas políticas, con la dotación de más espacio al peatón, la inclusión de vías ciclables, etc.

Para ello se han considerado cuatro etapas:

- 1960-1980: Metropolización.
- 1980-2001: Compactación y reforma interior.
- 2001-2007: Periodo alcista.
- 2008-2017: Recesión.

3.2. 1950-1980. METROPOLIZACIÓN

Durante estas tres décadas, Zaragoza experimentó un incremento de más de 300.000 habitantes consecuencia del éxodo rural y una alta natalidad (de 244.015 habitantes en 1950 a 571.877 habitantes en 1981).

La crisis del núcleo histórico central propició el crecimiento de sus densidades hacia las orlas exteriores. En estos años se produjo, tras la saturación del centro histórico, un paulatino vaciado del mismo en detrimento de los entonces barrios periféricos como San José, Las Fuentes, Oliver, Valdefierro, Delicias, Torrero, etc.

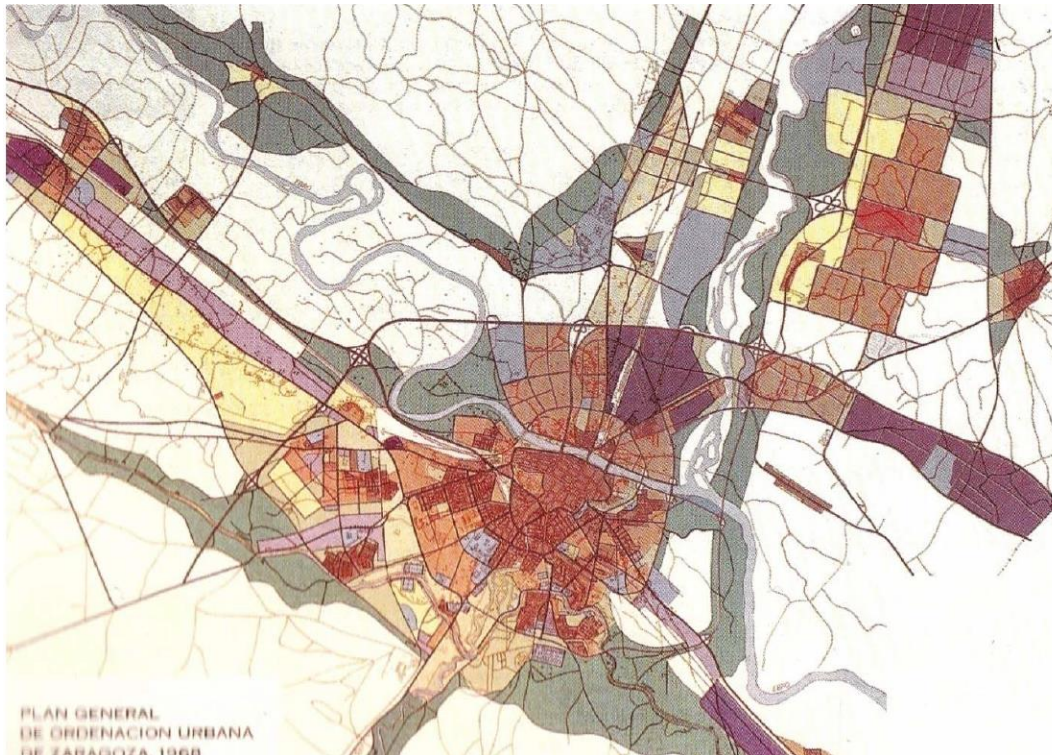
Gráfico 3.1 Plan General de Ordenación Urbana (Yarza, 1959).



La imagen de la ciudad que los urbanistas habían perseguido tanto en el Anteproyecto de Plan 1943 como en el Plan General de 1959, era la de la ciudad radioconcéntrica y cerrada. Pero estos planes tenían pretensiones agrícolas que chocaron con las nuevas directrices industriales y económicas nacionales que se impusieron y que dieron lugar a la construcción de la Base aérea en 1954, la declaración de la ciudad como Polo de Desarrollo Industrial en enero de 1964, la aprobación de la ley de “viviendas de renta limitada” en 1954, y la aprobación del primer Plan Nacional de la Vivienda en 1955. Por ello, el Plan de 1943 no alcanzó la trascendencia deseada y fue escasamente aplicado tanto por parte del Estado como del Ayuntamiento, continuando en muchos casos la indisciplina urbanística que había llevado a la redacción de diferentes planeamientos al margen.

Conviene señalar que esta ocupación, que dio respuesta a un urgente incremento demográfico, presentó graves problemas por la falta de una planificación de la ciudad. En este contexto de ciudad anárquica y desbordada, nació la iniciativa de un nuevo Plan General con mayor ambición y unos objetivos totalmente renovados; que reflejase la realidad y fuese capaz de asumir el crecimiento que las nuevas iniciativas estatales estaban propiciando. En el Plan de 1968 el desarrollo concéntrico quedó supeditado por una nueva estructura capaz de asumir todos estos “apéndices tentaculares” (siguiendo las avenidas de salida hacia las carreteras de Valencia, Castellón, Barcelona, Huesca y Castellón) y dar cabida al fuerte crecimiento demográfico que se esperaba, pero que no se produjo. Los estrangulamientos que suponían los cursos fluviales y las trincheras del ferrocarril, o posteriormente las autopistas de entrada a la ciudad generaron crecimientos que rompieron con el esquema ideal. El parque industrial zaragozano, tradicionalmente implantado dentro del núcleo urbano, fue progresivamente ampliado en paralelo a las carreteras de salida de la ciudad.

Gráfico 3.2. Plan General de Ordenación Urbana (Emilio Larradera, 1968).



Se planteaba una nueva estructura ampliando un anillo más (creciendo hasta 86 polígonos) dando cabida a crecimientos a lo largo de las vías de penetración. Conservaba el carácter de ciudad cerrada

y concéntrica limitando el crecimiento a 600.000 habitantes. El crecimiento se ampliaba con un núcleo secundario situado en el eje de la carretera de Huesca, en torno a Villamayor de Gállego.

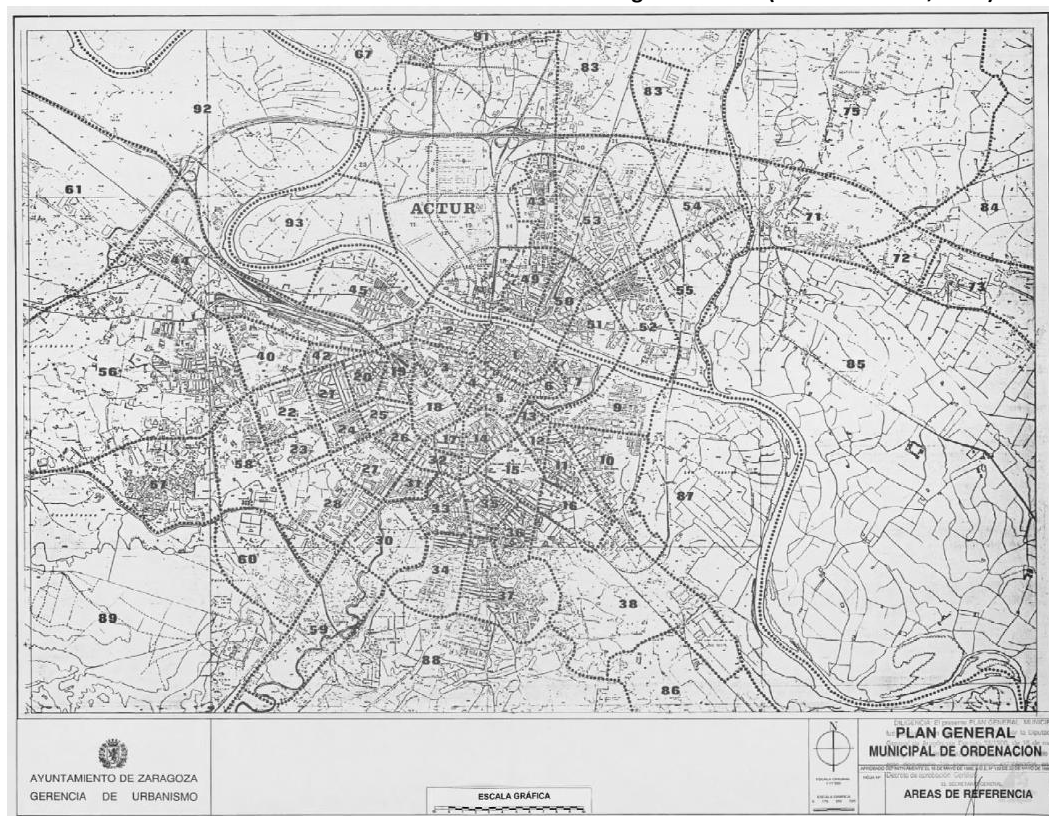
Ante la situación de crecimiento caótico que sufrió la ciudad, proponía dos líneas de actuación diferenciadas: la reforma urbana y la renovación. Sobre la reforma urbana se asumía el Plan de Reforma interior de 1939, sobre la renovación urbana, proponía un tipo de planeamiento parcial en el que coexistía reforma y nuevos asentamientos.

En el plan de 1968, los nuevos barrios proyectados partían del planteamiento de la **unidad vecinal**, como elemento autónomo a combinarse para la generación de un barrio. El Plan establecía un viario general que dividía en sectores a los que se les asociaba una función general (residencial, industrial o servicios), siendo uno de ellos por cada unidad general el centro a nivel de barrio. Este centro, que estaba llamado a ser el corazón de cada unidad, debía albergar los servicios internos de cada zona: usos comerciales, espirituales, administrativos. Los años posteriores a la aprobación del Plan General fueron muy prolíficos.

3.3. 1980-2001. COMPACTACIÓN Y REFORMA INTERIOR

El clima en el que se emprendió el Plan General de 1986 fue el de las primeras elecciones municipales de la democracia. Con intenciones renovadas se planteó un instrumento que sirviera como elemento de control de la ciudad. El plan abandonó el enfoque desarrollista dando preferencia a crecimientos moderados en los bordes y priorizando la necesidad de completar la ciudad existente, articular sus fragmentos y equipararla, utilizando y rellenando los huecos que se produjeron en etapas anteriores. Los proyectos de reforma interior tuvieron un peso muy importante.

Gráfico 3.3. Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza de 1986 (Manuel Ramón, 1986).



El Plan General estimó las previsiones demográficas hasta alcanzar un máximo de 784.000 habitantes a finales de siglo, cifra superior a la realmente conseguida. En total, el Plan General creó las bases para edificar 57.078 nuevas viviendas a través de extensiones de la trama urbana (38.099 casi sin extender los límites de la mancha urbana), por reforma interior o por asimilación del planeamiento anterior, de tal manera que el parque de viviendas superara las 280.000 viviendas (a los cinco años de aprobación del Plan, en el censo de 1991, había un total de 241.408). A partir de la estabilidad demográfica de los años ochenta y noventa (en valores absolutos, la población aumentó casi 100.000 habitantes en la década de los 70, sobre 20.000 en los 80 y alrededor de 7.000 en el primer quinquenio de los 90) en relación con las mejoras económicas (la implantación de la factoría de General Motors en 1982) y los cambios en la organización de los hogares, se propició un crecimiento en la demanda de las unidades residenciales sin que progresase de manera importante la población. La Memoria del P.G.O.U. actual resalta este hecho: el parque residencial creció desde 1981 hasta 2001 en 80.203 unidades (39,43%), en tanto que el número de habitantes lo hizo en 36.325 (6,35%), de tal forma que en 2001 se alcanzó la ratio de 1 vivienda por cada 2,31 habitantes (excluidas las viviendas secundarias y ruinosas). Si se considera además el suelo no delimitado y el sujeto a convenio, se alcanzaría un índice de 1,50–1,75 habitantes por vivienda, valores alejados de cualquier previsión razonable a medio plazo.

Pero gracias al Plan General de Zaragoza de 1986 se procedió a la construcción de varias infraestructuras básicas para la apertura de vías en el interior del tejido (Vía Universitarias, Duquesa Villahermosa, Echegaray-Puente del Huerva, San José, Avenida Puente del Pilar, Cesáreo Alierta, Tenor Fleta), el cierre del segundo cinturón (Camino de las Torres, Puente de Las Fuentes, Marqués de la Cadena, Puente de La Almozara), el desdoblamiento de las carreteras nacionales de salida de la ciudad (N-330, N-232) o de infraestructuras hidráulicas como las depuradoras. Igualmente se establecieron los sistemas de consecución de suelos para la construcción de dotaciones locales y generales como equipamientos deportivos (Príncipe Felipe, Actur, Delicias, Alberto Maestro), cívicos o culturales (Auditorio, Biblioteca de Aragón, Salvador Allende, Actur), parques (Aljafería, La Granja, Torre Ramona, Oliver, etc.), además de la transformación de los usos militares en operaciones de viviendas, dotaciones y espacios libres a través de la llamada “Operación Cuarteles”.

El desarrollo urbanístico de este periodo se completa con la ordenación de los suelos destinados a acoger nuevas tipologías urbanas como centros comerciales (Augusta, Grancasa, Auditorama), nuevos suelos productivos (Ciudad del Transporte) y grandes equipamientos (Feria de Muestras, Campus Río Ebro, ampliación de Mercazaragoza), fomentando así una mínima alternativa polinuclear frente a la gran centralidad histórica. Asimismo, la propia escala de intervención propició el rediseño de espacios públicos, calles y plazas, aplicándose a Zaragoza el modelo de las llamadas “plazas duras” en el tejido de la ciudad histórica (Ariño, Sinués, San Bruno, San Felipe, Asso) junto a la recuperación de palacios renacentistas como equipamientos municipales (Lonja, Montemuzo, Fortea, Argillo, Morlanes) o provinciales (Sástago). Asimismo, la intervención sobre la Plaza de las Catedrales (El Pilar, La Seo) fue una de las operaciones de diseño urbano emblemáticas de esta época. La intervención en el Casco Histórico vino acompañada en 1989 por la de la Ordenanza para el fomento de la edificación y la rehabilitación. Sin embargo, estas medidas resultaron insuficientes y en 1997 (y posteriormente una segunda edición en 2005) se aprobó el Plan Integral del Casco Histórico para frenar la degradación del mismo e impulsar su recuperación.

Por otro lado, el contexto de recesión y de elevado endeudamiento de la hacienda municipal a mitad de los años noventa provocó el retraso de los suelos urbanizables durante toda esa década, que asumiría el siguiente plan.

En relación con la movilidad, el P.G.O.U. de 1986 y su correspondiente Plan de Tráfico de 1989 ofrecieron un cambio cualitativamente importante para abordar los problemas de la década de los 80:

- Planteó decidida y masivamente la **construcción de numerosas y muy necesarias infraestructuras viarias**, si bien algunas de ellas, recogidas en el Convenio del MOPU de 1989, no llegaron a efectuarse sino parcialmente.
- En segundo lugar, y merced a las fuertes inversiones y a la política municipal de subvenciones, se produjo un espectacular **desarrollo del uso del transporte** debido a la fuerte potenciación de líneas, frecuencias, tarifas, etc.; lográndose en 1994 que la cuota del transporte público fuera del 30% de los viajes diarios, frente al 25% de los automóviles (y un 42% peatonal, que fue el tributo a una tarifa muy popular; años antes la cuota peatonal era del 58%).
- Igualmente se alcanzó una situación muy razonable en cuanto al transporte periférico, debido también a la subvención.
- Se aceptó, y esto era igualmente novedoso, que debía restringirse moderadamente el acceso al centro para lograr su recuperación estética y ambiental, priorizando el autobús y limitando la duración del estacionamiento. Por ello, se crearon grandes áreas peatonales, se implantaron parquímetros y se redujo un 32% el tráfico del centro.
- Se comenzaron a crear **estacionamientos subterráneos de concesión municipal** para paliar el grave problema de estacionamiento de residentes (apenas un 30% de los vehículos de residentes poseen garaje y ocupan una red viaria escasa), si bien también de forma muy moderada.
- Se desarrollaron criterios de ordenación del tráfico, implantando unidireccionalidades, incrementando la capacidad y la eliminación de puntos conflictivos.
- Se creó el Centro de Control de Tráfico para la gestión cibernética del mismo, si bien igualmente de forma insuficiente y fragmentaria.

Gráfico 3.4. Mapa de aforos 1988



Como puede apreciarse en la figura anterior en el mapa de aforos de 1988 ni siquiera tiene en cuenta el Margen norte de la ciudad. Las vías más cargadas son Paseo independencia, Paseo Sagasta, Paseo María Agustín, Avenida Navarra y Gran vía, Isabel la Católica y Fernando el Católico.

En cambio, en sólo 9 años, en el mapa de aforos de 1997 ya se notan los efectos del P.G.O.U. de 1986; qué sí tiene en cuenta el Margen Norte; apertura de nuevos viales de conexión entre sectores urbanos, los puentes de La Almozara y de Las Fuentes son los que más tráfico soportan; se ha descongestionado el centro y principalmente se utiliza el segundo cinturón como circunvalación viaria.

En particular, las intensidades de tráfico más notables se daban en los siguientes viales: Plaza de Paraíso, Portillo, Sagasta/J.P. Bonet/Camino de las Torres, Puerta del Carmen, Fernando El Católico/Goya/Gran Vía, Echegaray y Caballero/Pte. Santiago, Fernando El Católico/Corona de Aragón/J.S. Cruz, Goya/Sagasta/Tenor Fleta, Avda. Madrid/Avda. Navarra, Plaza España, Plaza Europa, Valle Broto/G. Avellaneda/M. Zambrano, Valle de Boto/Av. Pirineos, Valle de Broto/S. Juan de la Peña, Marqués de la Cadena/Av. Cataluña.

La longitud de la red viaria (excepto barrios rurales) era de 370 km. aproximadamente.

Gráfico 3.5. Mapa de aforos 1997.



Aparecerían de nuevo más políticas aparte del Plan General que decidirían el curso de la ciudad con más o menos acierto e intensidad y que sí que serían recogidos en el planeamiento posterior como el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, el Proyecto de Directrices Parciales para el Área Metropolitana de Zaragoza de 1995 y el PLAN ESTRATÉGICO en 1998.

El Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI), aprobado por el Gobierno de España el 4 de marzo de 1994, consideró como proyectos principales la modernización del Corredor Mediterráneo (Valencia-Tarragona-Barcelona) y del corredor Madrid-Valencia para permitir velocidades de 200/220 km/h, así como la modernización de la red ferroviaria convencional y la construcción de la Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. La estrategia propuesta por el PDI para la concertación en el área de Zaragoza se podía resumir en los siguientes aspectos:

1. Mejora de la inserción del área de Zaragoza en los corredores de transporte que confluyen en la ciudad (valle del Ebro, eje centro-noroeste y eje Mediterráneo-Pirineos) potenciando su función en las cadenas de transporte, estructurando adecuadamente las infraestructuras urbanas e interurbanas, y minimizando el impacto medioambiental de los flujos de tráfico sobre el medio urbano.
2. Potenciación del papel del transporte colectivo con una mejora de la calidad del servicio, apoyada en un mejor conocimiento de la demanda de movilidad en el área. Se evaluará la oportunidad de implantar nuevos modos de transporte colectivo de capacidad intermedia.
3. Evaluación de políticas globales de actuación en materia de tráfico, aparcamiento y transporte colectivo, con el objetivo de frenar los crecientes problemas de congestión del viario urbano y de mejorar la calidad medioambiental.
4. Estudio y análisis del impacto en el área de las distintas alternativas de trazado de la infraestructura del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona. Actuaciones de renovación o desarrollo urbanístico apoyadas en la reutilización de las instalaciones ferroviarias obsoletas.

Las actuaciones concretas propuestas por el PDI en el área de Zaragoza entre 1993 y el 2007 eran las siguientes:

- Red viaria: cierre del segundo y tercer cinturón de ronda; autovía llamada “Ronda sur” y cuarto cinturón. Mejora de accesos y conexiones, variantes de acceso, y ampliación de sección de la autopista A-2 Alfajarín-Zaragoza.
- Red arterial ferroviaria: inserción en ella de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Barcelona.
- Terminales de transporte: estación de autobuses, centro de mercancías.
- Modos alternativos de transporte colectivo: estudios de viabilidad de líneas de tranvía o metro ligero.

El Proyecto de Directrices Parciales para el Área Metropolitana de Zaragoza de 1995, que posteriormente fueron recogidas la ley 7/1998 de 16 de julio, de directrices generales de ordenación territorial para Aragón (BOA 29 de julio de 1998).

Como acciones concretas relacionadas con la ciudad de Zaragoza y con su entorno, se proponen:

- Corredores de alta capacidad que unan Levante con Burdeos y Toulouse a través de las tres capitales aragonesas.
- El AVE, comunicación interregional e internacional, complementado con sistemas de transporte regional que sirvan de colectores y distribuidores a todo el territorio.
- Creación de un centro logístico internacional en Zaragoza.
- Establecimiento de servicios ferroviarios de cercanías en el entorno de la capital.
- Estación intermodal de la Avenida de Navarra.
- Infraestructuras y redes de telecomunicación y acceso a la información

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

El **PLAN ESTRATÉGICO** de EBRÓPOLIS en 1998, con el objetivo primordial de diseñar las estrategias de futuro para la capital de Aragón y su entorno con el horizonte del año 2010, mediante la cooperación de los sectores público y privado. Tres eran sus líneas estratégicas:

- a) Ciudad logística, metrópolis regional, integrada e integradora.
- b) Calidad, innovación y sostenibilidad.
- c) Ciudad creativa en el arte, el humanismo y la comunicación.

Las líneas maestras perfiladas en la planificación estratégica de Zaragoza contienen intervenciones encaminadas a conformar y presentar la ciudad como un espacio óptimo para el desenvolvimiento de determinadas actividades económicas a escala global.

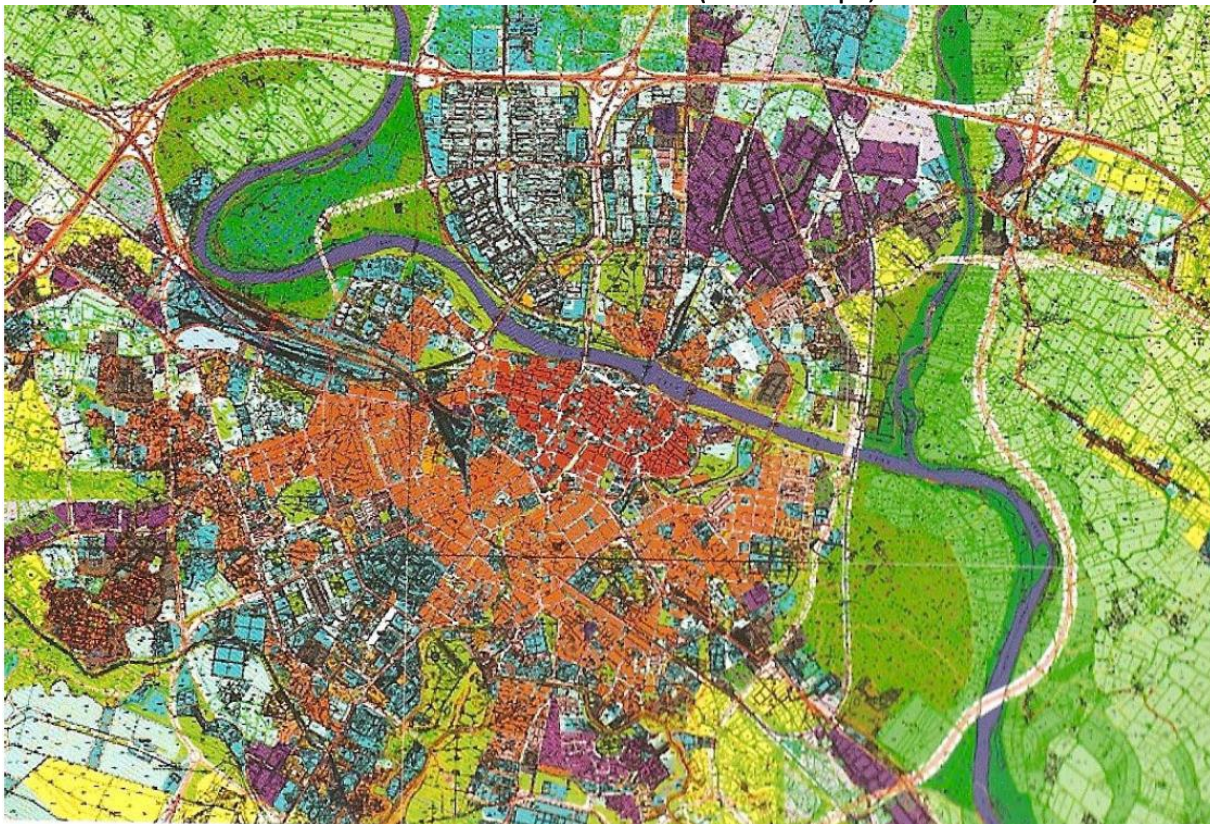
Desde abril de 1997 la ciudad cuenta con un plan integral del centro histórico, PICH extendido integrado por un conjunto de propuestas operativas entre las que se incluyen las relativas a varios conceptos relacionados con el paisaje, tales como escena urbana, espacios libres, renovación de infraestructuras y viario, conservación del patrimonio, o edificación y vivienda.

3.4. 2001-2007. PERIODO ALCISTA

El comienzo del siglo XXI coincidió con la redacción de una revisión del Plan General al amparo de la nueva Ley 5/1999, de 25 de marzo, Urbanística, aplicable en la Comunidad Autónoma de Aragón, cuyo Texto Refundido del Plan se aprobó en el 2002. A partir de entonces hasta ahora se ha producido un marco legal denso y complejo, fruto de una fragmentación de competencias que ha producido múltiples instrumentos y el Plan General se posiciona como el punto de encuentro de los diferentes instrumentos de planificación que actúan sobre el territorio de la ciudad, promoviendo la búsqueda de consenso y de complementariedad de las diversas actuaciones al respecto.

En los primeros años del siglo XXI, Zaragoza vuelve a experimentar un renovado repunte demográfico y un crecimiento muy importante del número de viviendas; a pesar de que también se propició un gran crecimiento de los municipios del entorno metropolitano frente al de la ciudad de Zaragoza.

Gráfico 3.6. Plano de clasificación del Plan General de 2001 (Carmelo Bosque, Manuel Pérez Corzán).



El plan se concebía así mismo, como instrumento que debía integrar una ciudad heterogénea y distintas escalas de intervención, que definía un modelo territorial y unos elementos fundamentales de la estructura general y orgánica del territorio que estaban llamados a permanecer en el tiempo, pero que estaba abierto y resulta modificable en aspectos no sustanciales. Entendía la ciudad como una realidad en cambio permanente, donde las intervenciones deben adecuarse a los procesos de cambio en los que inciden.

Así ha quedado demostrado puesto que desde el año 2003 hasta diciembre de 2007, se produjeron numerosas modificaciones, correcciones de errores, acuerdos de recursos de alzada y dos proyectos supramunicipales (la Plataforma Logística PLAZA y el Parque Tecnológico del Reciclado), que hicieron oportuno una actualización de la documentación del Plan General con el objeto de ofrecer una clarificación de los acuerdos adoptados anteriormente y facilitar una adecuada información urbanística. Por todo ello, se consideró conveniente la tramitación y actualización del Texto Refundido. El 20 de junio de 2008 el Consejo acordó mostrar su conformidad y su aprobación, publicándose el 30 de junio del mismo año.

Se trató de un Plan con ambiciones territoriales centrado en detectar oportunidades estratégicas que impulsasen la transformación de la ciudad. Se enmarcaba en discursos de territorialización y dispersión (descentralización contenida a través de un modelo sostenible y de equilibrio con el medio natural). El Plan, que asume las iniciativas anteriores, apostó por un relativo policentrismo y hace posible el cierre de los cinturones de ronda y la expansión residencial y comercial de la ciudad en los

suelos situados entre el tercer y el cuarto cinturón y calificando como suelos no urbanizables el resto del territorio exterior a la Z-40 excepto los suelos industriales.

El Plan General dividía los elementos del modelo territorial entre los sistemas generales (comunicaciones, equipamientos y espacios libres) y los suelos de desarrollo y transformación urbana (desarrollo de la trama existente y modelo de transformación).

Desde la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana en 2001 hasta la Gran Recesión la ciudad experimentó un importante cambio de escala. Desde mitad de los años noventa y hasta el año 2008, coincidieron en la ciudad un crecimiento urbano extensivo asociado a la dinámica de la burbuja inmobiliaria que sumado a la gestión de la Expo 2008 supuso la entrada de importantes plusvalías municipales y la ejecución de proyectos estratégicos.

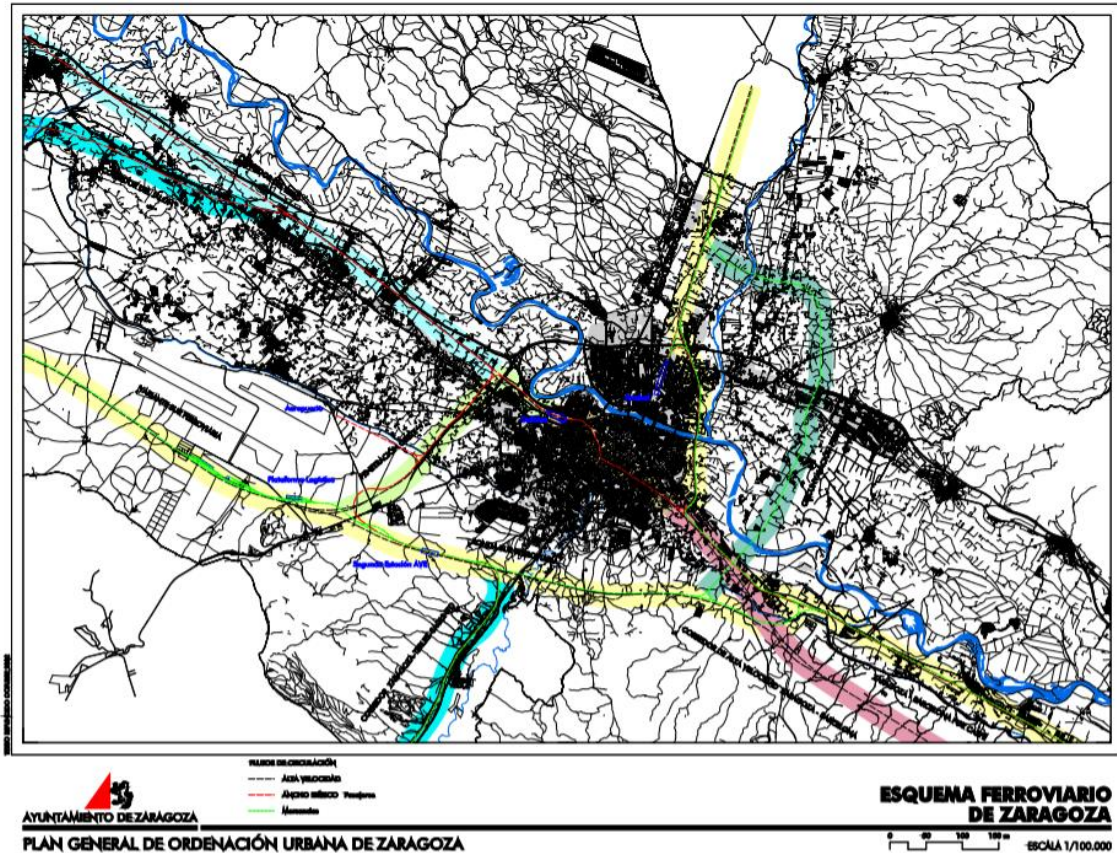
Se produce una intensa actividad urbanística, como queda reflejada analizando las acciones de transformación previstas en el Plan:

a) Operaciones de infraestructura: en este apartado se sitúan las grandes infraestructuras de transporte: accesos ferroviarios, cinturones arteriales, etc.; y, en otro orden, la infraestructura básica hidráulica: abastecimiento al área de Zaragoza, grandes colectores, etc.

Se incluyen las reservas de suelo para la línea de alta velocidad, la ronda sur, la dorsal sur, los nuevos ramales de conexión, queda así definido un potente eje ferroviario que atraviesa todo el término municipal al sur de Zaragoza y en la dirección del valle del Ebro, donde se integran las líneas Madrid-Zaragoza-Barcelona y Zaragoza-Navarra y La Rioja. Sobre este corredor también se apoya la plataforma logística, de forma que, con la dorsal sur, la ronda sur y otros ramales de conexión con las líneas actuales, se evita que las mercancías atraviesen las zonas urbanas.

Introduce además reservas de suelo para estaciones secundarias en varios puntos de los accesos ferroviarios de ancho convencional que permitan su utilización por líneas regionales y de cercanías. Entre ellas, se mantienen reservas de espacios en la Feria de Muestras, el aeropuerto, Miralbueno, Portillo, Avenida de Goya, Tenor Fleta, Miraflores, Las Fuentes y Avenida de Cataluña, con potencial intercambio a transporte urbano. Se plantea la utilización del espacio ferroviario. Prevé un corredor de comunicación entre el aeropuerto y sus zonas de actividad, y la estación intermodal como soporte de nuevas actividades y estructuración del desarrollo urbano a lo largo de la línea. Recoge la existencia de un estudio preliminar de viabilidad de un metro ligero entre la estación intermodal, el aeropuerto y otras áreas, que contempla varias hipótesis de recorridos y de utilización de distintas unidades.

Gráfico 3.7. Plano de Esquemas ferroviarios. Plan General de Ordenación Urbana TR 2008.



b) Operaciones urbanas estratégicas: son operaciones básicas de impulso para el futuro de la ciudad. En este apartado se incluyen la plataforma logística y las operaciones del Portillo, la avenida de Navarra, la ribera urbana del Ebro, y la revitalización del centro histórico.

La plataforma logística se aprobó en el 2002, la estación del Portillo fue sustituida por la estación de Delicias con la reforma urbana de Avenida de Navarra, si bien no se ha consolidado su edificación, las riberas se desarrollaron con el Plan de Riberas dentro del conjunto de operaciones urbanísticas con relación a la Expo 2008 y se ha renovado el Plan Integral del Casco histórico.

c) Operaciones estructurantes: actuaciones sectoriales o integradas de varios sectores con incidencia decisiva en la estructura de la ciudad o de sus distritos por sus efectos en el entorno. Referida principalmente a la periferia inmediata o bordes del núcleo central de la ciudad, los factores de oportunidad que en el plan se propone utilizar son:

a) Los bordes de la Ronda de la Hispanidad, como elemento de estructuración de la periferia inmediata y de articulación con las áreas de nuevo crecimiento.

Pendientes la ejecución de todos los bordes, principalmente los de la zona este.

b) Nueva ordenación de suelos industriales y áreas vacantes susceptibles de renovación: la transformación de suelos de actual calificación industrial se orienta en dos sentidos, la compatibilidad del uso industrial con otros usos y la transformación a residencial.

Si bien se han tramitado, quedan pendientes como Averly, Schindler.

Destacar que al modelo se impusieron como proyectos supramunicipales la Plataforma Logística de Zaragoza y el Parque Tecnológico de Reciclado, si bien la plataforma logística estaba contemplada.

d) Operaciones de recualificación y regeneración: actuaciones urbanísticas y sectoriales coordinadas que aportan calidad urbana a un ámbito, mejoran sus condiciones de espacio, urbanización o equipamiento, sustituyen tejidos obsoletos, rellenan espacios vacíos, etc.

Distritos centrales (1 y 2):

Por su carácter central, estos distritos participan de operaciones estratégicas como las incluidas en el plan integral del casco histórico, la operación del Portillo y su entorno, las actuaciones en la ribera del Ebro o el plan especial de equipamientos de carácter cultural.

Otras actuaciones de recualificación son:

- j. Un proyecto para completar el parque lineal del Huerva.
Proyecto de Acondicionamiento del río Huerva en Ámbito U18: Fuente de la Junquera.
Proyecto de Acondicionamiento del río Huerva en Ámbito U19: Parque Primo de Rivera.
La desembocadura del Huerva está pendiente y anunciada para su ejecución en 2015.
- k. Remodelación del Paseo de Echegaray y Caballero. Anteproyecto y consecuente programación de una calzada deprimida bajo una plataforma peatonal que lleve la plaza del Pilar hasta el río.
Ejecutado en 2007.
- l. Anteproyectos para la plataforma de tranvía (línea 33).
Puesta en servicio la línea 1 del tranvía en 2013.

Distritos de Delicias (3) y La Almozara (7):

Las acciones impulsoras son también en este caso las de carácter estructural, correspondientes a la implantación de la nueva estación de Delicias y la operación del Portillo. Como otras acciones de recualificación se plantean:

- a. Convenio en terrenos restantes del antiguo hospital psiquiátrico (actual Centro de Rehabilitación Psicosocial Nuestra Señora del Pilar).
Ejecutados importantes equipamientos, aparcamiento y viviendas, quedando paralizada la promoción de oficinas. AC 21-22-24
- b. Parques entre Ronda del Rabal y La Almozara.
Proyecto de riberas del Plan de Acompañamiento de la Expo 2008.
- c. Actuaciones en la ribera de La Almozara según las propuestas del plan director de la Ribera del Ebro para este tramo: prolongación de la Avenida de Puerta de Sancho hasta el Ebro, pasarela peatonal, etc.
Proyecto de riberas del Plan de Acompañamiento de la Expo 2008.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- d. Mejoras de urbanización de la Avenida de Madrid como eje comercial; anteproyecto de coordinación para implantación de plataforma de tranvía (adecuación de secciones, servicios en subsuelo, etc).

No ejecutado.

- e. Remodelación de la Avenida de Navarra como avenida urbana, conforme a la reorganización de tráfico del distrito derivada de las acciones concurrentes.

No ejecutado.

- f. Remodelación de la Avenida de la Hispanidad.

Ejecutado.

Distrito 8 (Oliver-Valdefierro):

1. Operación estructurante del corredor ferroviario: la desaparición del actual trazado de la línea férrea de Caminreal da pie a una operación de nuevos accesos y reestructuración de la malla viaria de los barrios de Oliver y Valdefierro, con la nueva vía y la dorsal entre la carretera del aeropuerto y Valdefierro como ejes en el sentido norte-sur.

- a. Nueva glorieta de acceso a Oliver y Valdefierro. Remodelación de la carretera de Madrid como avenida urbana.

Ejecutada.

- b. Vía este-oeste entre la Vía de la Hispanidad y el cuartel de San Lamberto.

Ejecutada Avenida Manuel Rodríguez Ayuso.

- c. Accesos desde la prolongación de Avenida Alcalde Gómez Laguna al corredor.

Ejecutados.

- d. Ordenación longitudinal de corredor verde, ciclistas y transporte colectivo.

Ejecutado.

2. Operaciones de reforma interior en el tejido: corredor del ferrocarril, bordes del parque y del núcleo primitivo del barrio; otras acciones previstas en el plan Integral del barrio de Oliver.

3. Otras acciones de recualificación en Valdefierro:

- a. a) Transformación del camping en parque con equipamiento.

Transformado a equipamiento municipal

- b. b) Paseo de ribera del Canal (Calle del Centauro hasta Avenida Alcalde Gómez Laguna).

Proyectos de acondicionamiento ámbitos 22, 23, 25, 26, 27 y 29.

- c. Planes especiales de reforma interior y de remodelación de accesos desde la carretera de Madrid y en los bordes del Canal y otros bordes del núcleo originario del barrio.

- d. Conexiones transversales con la Ciudad Pignatelli y salida a la Avenida de la Hispanidad.

Ejecutado. Rotonda NII, Anillo verde, Calle Jarque, Calle del Monasterio de Ntra. Sra. de los Ángeles.

Distritos correspondientes al trazado de la Ronda de la hispanidad:

En los distritos de Ensanche (4), Torrero-La Paz (9), San José (5), Las Fuentes (6), y parte del 10 (barrio de La Jota) la principal acción motriz es la construcción de la ronda de la Hispanidad, acción estructurante de carácter sectorial que se busca integrar con un conjunto de acciones de recalificación para impulsar la transformación urbanística de su entorno. Las operaciones según los distritos son:

En septiembre de 2002 finalizaron las obras de construcción de la Ronda de la Hispanidad.

Distrito 4 (Universidad):

1. Operación estructurante de la vía parque y corredor verde del canal. Esta operación concierne también al distrito 8 (Oliver- Valdefierro).

- a. Plan especial del parque lineal del Canal entre Casablanca y la carretera de Madrid.
- b. Proyecto de la vía parque y sus conexiones laterales.

Ejecutado.

2. Como actuaciones de recalificación:

- a. Nuevo acceso al parque de Primo de Rivera desde Isabel la Católica, y ampliación del parque integrando la nueva avenida.
- b. Tratamiento de riberas del Huerva en las calles de Manuel Lasala y Soria; nueva plaza-puente sobre el río. Ejecutado.
- c. Tratamiento de riberas de Canal con reducción de tráfico rodado en la margen izquierda. Ejecutado.
- d. Actuaciones en las esclusas de Casablanca; parque y área de equipamiento cultural.
Mejoras
- e. Gestión de suelos de la franja verde del Canal como sistemas generales. En tramitación
- f. Calle de acceso al Canal desde el Seminario. Pendiente urbanización.

Distritos 9 (Torrero-La Paz) y 5 (San José):

- a. Plan especial de ordenación de los pinares.

Se enlazó el Parque Grande con los pinares. Proyecto de Gestión de usos y ordenación paisajística del Monte de Torrero-Pinares de Venecia.

- b. Plaza en la glorieta frente al Cementerio.

Ejecutada.

- c. Transformación del último tramo de la avenida de América.

Remodelación de Fray Julián Garcés y de la Avenida de América como ejes urbanos del barrio.

- d. Convenio para la cárcel de Torrero.

2001 aprobación.

- e. Obras de margen del Canal hasta Mariano Renovales.

Ejecutadas

- f. Actuaciones en el Canal en el linde de los distritos 5 y 9:

- Proyectos del corredor verde y vía de margen izquierda del Canal entre el puente de América y la ronda de la Hispanidad.
- Proyectos de parques del cabezo Cortado y entorno del acueducto de la Ronda Hispanidad.

Remodelación del Canal Imperial de Aragón

Como actuaciones específicas del distrito 5:

1. Operación de ordenación del borde oriental de San José. Se plantea como operación estructurante complementaria de la ejecución de la Ronda de la Hispanidad para ordenar el borde este de la ciudad, articulando los barrios de San José y Las Fuentes. Está integrada por actuaciones multisectoriales como:

- a. Cubrimiento de las líneas férreas de Tenor Fleeta hasta 500 metros después de pasada la ronda, dimensión que a corto plazo se considera un mínimo exigible, aunque a plazo más largo serían deseables soluciones que posibilitaran el cubrimiento hasta el cuarto cinturón, previsiblemente mediante un tratamiento en media ladera.

Pendiente.

- b. Accesos desde Tenor Fleeta al barrio de San José y al corredor del Canal.

- c. Reservas para el intercambiador de Miraflores, de transporte urbano y ferrocarril.

En servicio la estación de cercanías.

- d. Planes especiales de reforma interior para la reordenación del final de Miguel Servet (nuevo equipamiento y viviendas en patrimonio municipal de suelo). En desarrollo.

- e. Urbanización del entorno del pabellón Príncipe Felipe. En ejecución, parcial.

- f. Desarrollo de la ordenación del sector 16.

- g. Según el ritmo de progreso de la zona, desarrollo de planeamiento parcial de usos productivos junto al ferial.

- h. Remodelación de los ejes urbanos de relación con el centro (avenidas de San José y Miguel Servet). La operación de reordenación del final de Miguel Servet se realizará en coordinación con el distrito 6. Ejecutado parcialmente.

Distrito 6 (Las Fuentes):

1. Operación de recualificación de la fachada oriental del barrio de Las Fuentes.
 - a. Ejecución de los accesos desde la Ronda de la Hispanidad al barrio y a la ribera. Ejecutada.
 - b. Parque lineal de borde entre Torre Ramona y la Ribera.
 - c. Plan especial de remate de la fachada del barrio.
 - d. Remodelación del eje correspondiente a la Calle del Compromiso de Caspe. Ejecutado.

Distrito 10 (Margen izquierda: Actur-Rey Fernando y El Rabal):

1. Operación estructurante de cierre del ACTUR por el norte y accesos a nuevas áreas de servicios. Consiste en la ejecución del vial norte del ACTUR y las infraestructuras precisas para la futura puesta en servicio de nuevos suelos de la Universidad, junto con espacios libres y suelos de uso deportivo entre la carretera de Huesca y la ribera. La operación es complementaria del arco formado por el ACTUR, la estación intermodal y el ensanche para integrar en la estructura de la ciudad el futuro polo regional de servicios vinculado a la Universidad. Su ejecución podría desarrollarse por la Diputación General de Aragón. Ejecutado.
2. Operaciones de recualificación: se plantean tres focos de actuación al norte, este y oeste del distrito.
 - Al este del distrito: ribera del Ebro, fachada este de La Jota y renovación de la avenida de Cataluña:
 - a. Planes especiales de reforma interior para la renovación de las áreas de ribera. Ejecutado.
 - b. Parque lineal de borde del segundo cinturón y resto del parque de Oriente. Ejecutado.
 - c. Plan especial de desarrollo de la nueva fachada y parque lineal de borde del cinturón.
 - d. Plan especial de protección de las riberas del Gállego. Ejecutado.
 - e. Vía de conexión entre el tercer y cuarto cinturón (Avenida de la Jota-enlace de Santa Isabel). Pendiente.

La actuación en la Avenida de Cataluña se apoya en esta acción sectorial necesaria para derivar el tráfico que actualmente soporta dicha avenida y permitir su transformación en una avenida netamente urbana.

- a. Remodelación de la avenida de Cataluña.
Pendiente
- b. Planes especiales de reforma interior y plan parcial de renovación de suelos en la avenida.
- c. Ejecución de paseos laterales en la ronda de la Hispanidad entre las avenidas de La Jota y de Cataluña.
- d. Renovación de suelos de borde del Gállego en Santa Isabel:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Al oeste del distrito, tratamiento de los espacios libres de la margen norte entre el puente de la Almozara y el meandro de Ranillas.
- Al norte del distrito, se completa la promoción de viviendas en patrimonio público de suelo y la renovación de los bordes de la avenida de la Academia General Militar como conexión del corredor del Gállego con la ciudad.

e) Operaciones sectoriales de transporte, infraestructura secundaria, equipamiento, etc.: Acciones del plan de transporte.

Plan de infraestructuras hidráulicas.

Plan de renovación de infraestructuras.

Plan de supresión o traslado de líneas eléctricas aéreas.

Planes sectoriales de equipamiento cultural de enseñanza y deportivo.

En estos años se han sucedido planes sectoriales con diferente acierto y vinculación al PGOU, como el PMUS, el PLAN LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL 2009, el PICH (RENOVACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS), el PLAN DIRECTOR DE EQUIPAMIENTOS 2013, el PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE LA UZ 2018, el PLAN DIRECTOR DE EQUIPAMIENTOS, etc., así como mucha producción legislativa que ha contribuido a la deslegitimación de los planes.

f) Operaciones de protección y desarrollo el medio natural:

Planes especiales del tramo natural del Ebro y del Gállego.

Inventarios de edificación dispersa, edificios singulares, asentamientos tradicionales, en la huerta, etc.

Análisis e inventarios de redes de riego, caminos rurales y actividades en suelo no urbanizable; cartografía y catastro de parcelas edificadas.

Ordenanzas específicas de edificación y uso de núcleos; planes especiales de servicios, y regulación de actividades compatibles.

Normas para evaluación de impactos de actividades en suelo no urbanizable.

g) Procesos de desarrollo urbano:

El conjunto de actuaciones, no programadas por la administración, de desarrollo de nuevos suelos urbanizables o de reforma interior, según un orden de prioridades para desarrollos de suelos urbanos no consolidados (F, G) y urbanizables (delimitado y no delimitado) previsto arrojó una estimación de 70.534 viviendas nuevas que sumadas a las planteadas en los suelos con planeamiento anterior recogido por el plan completan la capacidad total de viviendas establecidas, esto es, 89.034. Preveía una capacidad de 39.830 viviendas a medio plazo, establecida por el desarrollo del planeamiento recogido, el suelo urbano no consolidado y el suelo urbanizable delimitado. En todo caso, ese conjunto de viviendas permitiría una capacidad residencial total cercana al millón de

habitantes, partiendo de que el censo de 2001 cuantificó en 283.649 las viviendas totales de Zaragoza.

No obstante, antes de 2008 se inició la tramitación de 25.799 viviendas en suelo urbano no consolidado de las 29.808 previstas, 4.155 viviendas en urbanizable delimitado de las 4.235 previstas y 47.990 viviendas en suelo urbanizable no delimitado. Por tanto, la ejecución del plan sobrepasó las estimaciones iniciales y hubo una gran actividad urbanística, si bien no llegaron a edificarse. En las “áreas de desarrollo” del PGOU 2008 se habían construido algo más de 6.500 viviendas de las 35.251 previstas, es decir, el 18,5% del total.

Como se observa en la tabla siguiente, las licencias para la construcción de nuevas viviendas crecieron a buen ritmo desde 2000 hasta 2007, para desplomarse en los años siguientes.

Visado de dirección de obra terminada

AÑO	EDIFICIOS NUEVA PLANTA			VIVIENDAS		
	TOTAL	RESIDENCIAL	NO RESIDENCIAL	NUEVA PLANTA	REHABILITACIÓN	DEMOLICIÓN
2000	876	802	74	5.488	172	476
2001	841	742	99	5.059	153	453
2002	888	843	45	6.169	156	444
2003	667	562	105	4.606	204	563
2004	931	663	268	4.787	66	480
2005	811	388	423	4.609	153	492
2006	1359	899	460	8.642	186	500
2007	1816	616	1.200	5.915	126	388
2008	931	441	490	3.636	148	319
2009	392	275	117	3.491	76	56
2010	203	140	63	1.889	20	56
2011	327	269	58	1.906	110	71
2012	184	140	44	915	51	138
2013	171	134	37	1.538	14	45
2014	127	74	53	699	40	85
2015	134	93	41	1.007	21	69
Total	10.658	7081	3.577	60.356	1.696	4.635

Fuente: IAEST

La mayor parte de la superficie construida para uso residencial se localiza en el espacio comprendido entre los cinturones Z-30 y Z-40, donde han nacido nuevos barrios, como Valdespartera de iniciativa pública (2003, 9.687 viviendas), Parque Venecia (2005, 4.103 viviendas), Arcosur (2004, 21.148 viviendas previstas; en 2015 se ha construido alrededor del 10%), Rosales del Canal (2.330 viviendas previstas), o se han consolidado otros preexistentes como Montecanal (1998). Estos emplazamientos, adyacentes a la ciudad consolidada, por lo tanto compactos, no dispersos, rompieron la continuidad espacial de la ciudad.

Algunos barrios tradicionales, como Miralbueno, Oliver, Valdefierro y Santa Isabel, también se emplazan en esta franja; su posición periférica y sus limitadas conexiones con las redes principales de calles y carreteras alimentaban la percepción de barrios aislados, situación que ha variado con la

ocupación por nuevas viviendas de espacios vacíos o antes industriales y por la mejora de su accesibilidad conferida por las vías de circunvalación.

Los barrios de la ciudad se vinculan con generaciones de población. Se ha producido un desplazamiento y concentración de los jóvenes en las nuevas zonas urbanas de la periferia (Valdespartera, Miralbueno, Parque Venecia, Arcosur), con un modelo de vida y relación más centrados en las grandes superficies comerciales que en el espacio público, agravando los problemas para el desarrollo y evolución de los barrios más tradicionales en los que se concentra la población envejecida y en algunos casos, con menos recursos.

h) Procesos de sustitución tipológica de edificios en suelos consolidados. El Ayuntamiento de Zaragoza, el Ministerio de la Vivienda y el Gobierno de Aragón firmaron el acuerdo para la creación y puesta en marcha en Zaragoza de dos Áreas de Rehabilitación Integrada (plan de vivienda 2005-2008).

Estas actuaciones suponen rehabilitaciones integrales en barrios y centros degradados o con edificios afectados por problemas estructurales, con núcleos de concentración de infravivienda y chabolismo, así como obras de mejora de la habitabilidad, seguridad, accesibilidad y eficiencia energética.

En concreto, las zonas que podían acogerse a las ayudas de esta convocatoria corresponden a los ámbitos de los Conjuntos Urbanos de Interés y al Centro Histórico de Zaragoza, declarados Áreas de Rehabilitación Integral y ubicados en los siguientes barrios de la ciudad:

- José Antonio Girón y Vizconde Escoriaza, en Las Fuentes.
- Grupo Picarral, en Las Fuentes.
- Alférez Rojas, en Delicias.
- Puente Virrey Rosellón, en San José.
- El Rabal, en el barrio del Arrabal.
- Centro Histórico de Zaragoza: ámbitos de San Agustín-Alcober, Armas-Casta Álvarez y Zamoray-Pignatelli.

Además, Zaragoza Vivienda participa activamente en programas Locales, Autonómicos, Nacionales y/o Europeos que favorecieron la rehabilitación de edificios y viviendas, entre ellas la sustitución integral, en cumplimiento de los criterios establecidos en la ORDENANZA MUNICIPAL DE FOMENTO A LA REHABILITACIÓN. En 1989 se aprobó el primer texto de dicha ordenanza con la estructura actual y tras varias modificaciones, especialmente la aprobada en 2001, donde se amplió el ámbito de aplicación a todos los edificios de más de 40 años del término municipal y no sólo del Casco Histórico.

También, a través de la propia Ordenanza Municipal de Fomento a la Rehabilitación Urbana, se favorecieron otros criterios de singular interés a la hora de fomentar determinadas actuaciones:

- Programa Europeo Interreg.
- Programa Europeo Concerto-Renaissance.
- Convenio colectivo de Rehabilitación Integral (ARI o ARCH).
- Fomento a la Supresión de Barreras Arquitectónicas.
- Fomento a la Implantación de Energías Renovables.
- Fomento a la Conservación de Edificios Catalogados.

Dentro del Proyecto Revitasud, Zaragoza Vivienda llevó a cabo el encargo de los "Estudios y Propuestas Técnicas para la Rehabilitación de 21 Conjuntos Urbanos de Interés" de la ciudad, sobre los que se centra el proyecto. Este ambicioso plan de actuación afecta a 616 edificios, con 8.843 viviendas en total, ubicados en los barrios de Las Fuentes, San Agustín – Tenerías, Torrero, La Paz, San José, Arrabal – Picarral, Avda. Cataluña – La Jota, Delicias, Oliver y Casetas. Con este proyecto se pretendía impulsar y favorecer que estas viviendas volvieran a una situación equivalente en cuanto a las condiciones de confort, adecuación funcional, niveles de aislamiento, instalaciones, acabados, etc., a las viviendas de nueva planta de protección oficial que se hacen.

Además, El Ayuntamiento de Zaragoza, el Ministerio de la Vivienda y el Gobierno de Aragón firmaron el acuerdo para la creación y puesta en marcha en Zaragoza de dos Áreas de Rehabilitación Integrada (plan de vivienda 2005-2008).

Por todo lo anterior, se concluye que el período se caracteriza por una gran actividad del sector de la construcción, especialmente desde finales de la década de 1990 hasta 2007, desarrollada en grandes proyectos de urbanización (infraestructuras, suelo industrial y para actividades terciarias) y en la construcción de viviendas. El Plan General ha sido abordado casi 100%, si bien quedan pendientes ciertas actuaciones estructurantes muy importantes para la ciudad.

3.5. 2008-2017. FASE DE ESTANCAMIENTO

A partir del 2008 la expansión se frenó radicalmente, como en los inicios de los años 90, paralizando la ejecución de muchos proyectos urbanísticos ya aprobados, caducando la tramitación de otros; si bien a partir del 2015 se recuperó la construcción de viviendas de obra nueva a ritmos de los años 60 del siglo anterior.

Actualmente estamos en un momento de deslegitimación del urbanismo, en consecuencia, de los instrumentos de planeamiento, por razones económicas, epistemológicas, disciplinares, burocráticas, de límites demográficos y de procedimientos, así como por la falta de conexión con los aspectos sectoriales, si bien debería ser el planeamiento más integrador, siendo capaz de adecuarse a nuevas situaciones para resolver problemas de una manera más ágil.

El marco jurídico tanto estatal (Ley del Suelo), como autonómico (Leyes urbanísticas-decretos) y los referentes han variado sustancialmente desde la aprobación del Plan General del 2001 y han aparecido planes sectoriales nuevos o adaptaciones que siempre guardan cierta vinculación con el Planeamiento y no siempre

A pesar de la ralentización del sector de la construcción, el Plan General sigue en continua adecuación ya que desde el TR del 2008 se han tramitado más de 100 modificaciones de planeamiento.

La capacidad actual del plan general se resume en el cuadro siguiente, teniendo en cuenta que se han referido las actuaciones que cuentan con planeamiento y gestión aprobadas definitivamente, ya que se observan expedientes que han caducado o que se paralizan por la falta de capacidad financiera.



REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

ÁREAS DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO RESIDENCIAL CON REPARCELACIÓN Y URBANIZACIÓN

Zona F: Áreas de nueva ordenación de ámbitos vacantes pendientes de planeamiento

F-43-1	28/07/2005	116	EL RABAL	EDIFICADO
F-43-2	03/11/2005	32	EL RABAL	NO URBANIZADO
F-48-1	20/04/2007	112	ACTUR	EDIFICADO
F-51-3	29/05/2009	900	EL RABAL	NO URBANIZADO
F-53-3	08/10/2004	270	EL RABAL	EDIFICADO
F-54-1	19/09/2008	500	EL RABAL	NO URBANIZADO
F-54-2	29/09/2002	352	EL RABAL	NO URBANIZADO
F-55-3	04/12/2009	161	EL RABAL	NO URBANIZADO
F-56-14	13/11/2008	142	OLIVER-VALDEFIERRO	NO URBANIZADO
F-57-8	30/10/2008	652	OLIVER-VALDEFIERRO	URBANIZADO
F-57-10	23/07/2009	323	OLIVER-VALDEFIERRO	URBANIZADO
F-65-1	29/11/2002	174	GARRAPINILLOS	EDIFICADO
F-69-3	28/07/2006	109	SAN JUAN DE MOZARRIFAR	EDIFICADO
F-71-6	19/09/2008	211	SANTA ISABEL	NO URBANIZADO
F-71-7	12/06/2009	312	MOVERA	NO URBANIZADO
F-75-4	06/10/2008	43	MONTAÑANA	EDIFICADO
F-83-3	24/07/2008	33	ACTUR	URBANIZADO
F-89-1	10/01/2011	177	CASABLANCA	NO URBANIZADO

Zona AC: Áreas de convenio urbanístico con instituciones públicas

AC-21-22-24	19/01/2007	235	DELICIAS	EDIFICADO
AC-28	10/02/2006	525	UNIVERSIDAD	EN CONSTRUCCIÓN
AC-34	29/09/2006	160	TORRERO	EDIFICADO
AC-56	28/03/2006	946	MIRALBUENO	EN CONSTRUCCIÓN

Zona G: Áreas de nueva ordenación de ámbitos vacantes pendientes de gestión

G-10-02	17/03/1900	77	LAS FUENTES	EDIFICADO
G-10-04	14/01/1901	380	LAS FUENTES	NO URBANIZADO
G-10-05	24/02/1901	421	LAS FUENTES	EDIFICADO
G-11-01	13/07/1900	195	SAN JOSÉ	NO URBANIZADO
G-11-06 UE1	11/02/2010	364	SAN JOSÉ	EDIFICADO
G-11-06 UE2	04/12/2009	782	SAN JOSÉ	NO URBANIZADO
G-13-01	07/05/2007	68	CASCO HISTÓRICO	NO URBANIZADO
G-28-01	20/12/2007	177	UNIVERSIDAD	EDIFICADO
G-38-03	04/12/2009	118	SAN JOSÉ	NO URBANIZADO
G-43-03	28/09/2005	32	EL RABAL	EDIFICADO
G-43-04	08/04/2005	190	EL RABAL	NO URBANIZADO
G-44-01	28/07/2006	300	DELICIAS	EDIFICADO
G-44-02		3.396	ALMOZARA/DELICIAS	URBANIZADO
G-19-01		220	DELICIAS	URBANIZADO
G-50-01	19/10/2007	92	EL RABAL	NO URBANIZADO
G-51-01	19/09/2008	64	EL RABAL	NO URBANIZADO
G-53-02	18/06/2004	73	EL RABAL	EDIFICADO
G-55-01	17/05/2007	153	EL RABAL	URBANIZADO
G-56-04	24/02/2006	194	MIRALBUENO	URBANIZADO
G-56-05	21/07/2006	68	OLIVER-VALDEFIERRO	EN CONSTRUCCIÓN
G-57-06	29/02/2008	420	OLIVER-VALDEFIERRO	NO URBANIZADO
G-58-01	21/09/2007	48	CASABLANCA	NO URBANIZADO
G-63-01	18/06/2004	73	CASETAS	EN CONSTRUCCIÓN
G-64-02	12/06/2009	246	MOZALBARBA	NO URBANIZADO
G-64-03	16/03/2009	176	MOZALBARBA	NO URBANIZADO
G-71-02	18/06/2004	21	SANTA ISABEL	EDIFICADO
G-71-04	06/11/2009	134	SANTA ISABEL	NO URBANIZADO
G-82-03	14/09/2011	68	PEÑAFLORES	NO URBANIZADO
G-91-01	11/04/2008	45	JV JUSLIBOL	NO URBANIZADO

15.080

2.652	EDIFICADO
1.612	EN CONSTRUCCIÓN
5.003	URBANIZADO
5.813	NO URBANIZADO

SECTORES SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL CON REPARCELACIÓN Y URBANIZACIÓN APROBADA

55/1	09/12/2008	1.480	EL RABAL	NO URBANIZADO
57/01	12/07/2012	988	VALDEFIERRO	NO URBANIZADO
56/5-3	10/05/2013	1.427	MIRALBUENO	NO URBANIZADO
MZ/2	03/11/2005	212	MOZALBARBA	URBANIZADO
88/1	24/07/2008	4.103	TORRERO	EN CONSTRUCCIÓN
89/3	24/07/2008	21.148	CASABLANCA	EN CONSTRUCCIÓN
89/4	28/02/2003	9.687	CASABLANCA	EDIFICADO

9.687	EDIFICADO
25.251	EN CONSTRUCCIÓN
212	URBANIZADO
3.895	NO URBANIZADO

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Los visados de obra nueva pasaron de 7.045 viviendas en 2007 a 555 viviendas en 2014, si bien desde entonces presentan cifras de alrededor de 1.000 viviendas/año.

AÑO	Nº LIC. 1º OCUP. CONDEDIDAS	VIVIENDAS	EDIF. BLOQUE
2014	32	1253	19
2015	26	467	11
2016	44	1184	20
01/07/2017	34	522	9

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza. Elaboración propia.

Por tanto, quedan pendientes casi 40.000 viviendas (casi el 85% corresponde a Arcosur) para consolidar la trama urbana existente, que teniendo en cuenta el mercado actual, se concluye que hay suelo disponible para muchos años.

Durante estos años no se ha abordado con decisión cambios respecto a la capacidad del suelo urbano clasificado y su desarrollo, sino que el mercado inmobiliario sigue arbitrado por la iniciativa privada y entidades financieras. El suelo es un acumulador de deudas, ahora puede ser hasta un problema asumir las obligaciones de urbanización contraídas. Por tanto, es difícil predecir cómo va a desarrollarse la ciudad sino se programa, poniendo orden mediante el establecimiento de fases en la actuación o en el conjunto, fraccionándolas en función de un ritmo de ejecución asumible.

En materia de regeneración, tras una valoración positiva de las acciones acometidas que conllevó una mejora del centro histórico del PICH, se re renovó en el año 2013 hasta el 2020.

En la línea de las nuevas políticas urbanas, se acometieron los siguientes documentos Plan de Renovación y Revitalización del Barrio de Picarral (2009), Plan integral del Barrio Oliver 2015-2020 (2014) PIBO, Plan integral de urbanismo sostenible en San José (2015) y estudios socio urbanísticos para la revitalización de los barrios de Las Delicias y Las Fuentes (Proyectos REVITASUD-INTERREG), promovidos por las asociaciones vecinales, pero con relativa incidencia en las políticas locales. Zaragoza Urbana se ha mantenido con una actividad constante, más focalizada al alquiler y a ayudas sociales. Mención merece la actuación de regeneración “Esto no es un solar” en su respuesta participada al tratamiento de solares sin uso en el centro de la ciudad.

3.6. LA CIUDAD DE ZARAGOZA HOY

3.6.1. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

Poblacionalmente la ciudad de Zaragoza se sitúa en quinto lugar por detrás de Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla, mientras que, en superficie, con 967 km², es la de mayor tamaño, lo que en consecuencia genera una tasa de densidad de población de 722,78 habitantes/km², muy por debajo de 5.335 o 4.981 habitantes/km² de Madrid y Sevilla respectivamente.

Cabe indicar, a efectos referenciales que la población municipal de Zaragoza, según padrón del 2016, representa el 69,55% del total de población de la provincia de Zaragoza y el 50,52% del total de población de Aragón. En relación con los 21 municipios de la comarca representa el 89,35% de la población.

La siguiente tabla muestra la evolución poblacional municipal en los últimos años a partir de los datos del padrón, del Instituto Aragonés de Estadística.

Población de Zaragoza entre 1996 y 2016

Año	1996	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% Var. 2016-15	% Var. 2016-13	
Población	601.674	604.631	647.373	675.121	674.725	679.624	682.004	666.058	664.953	661.108	-0,6%	-1,0%	
	Crecimiento poblacional						Decrecimiento poblacional						

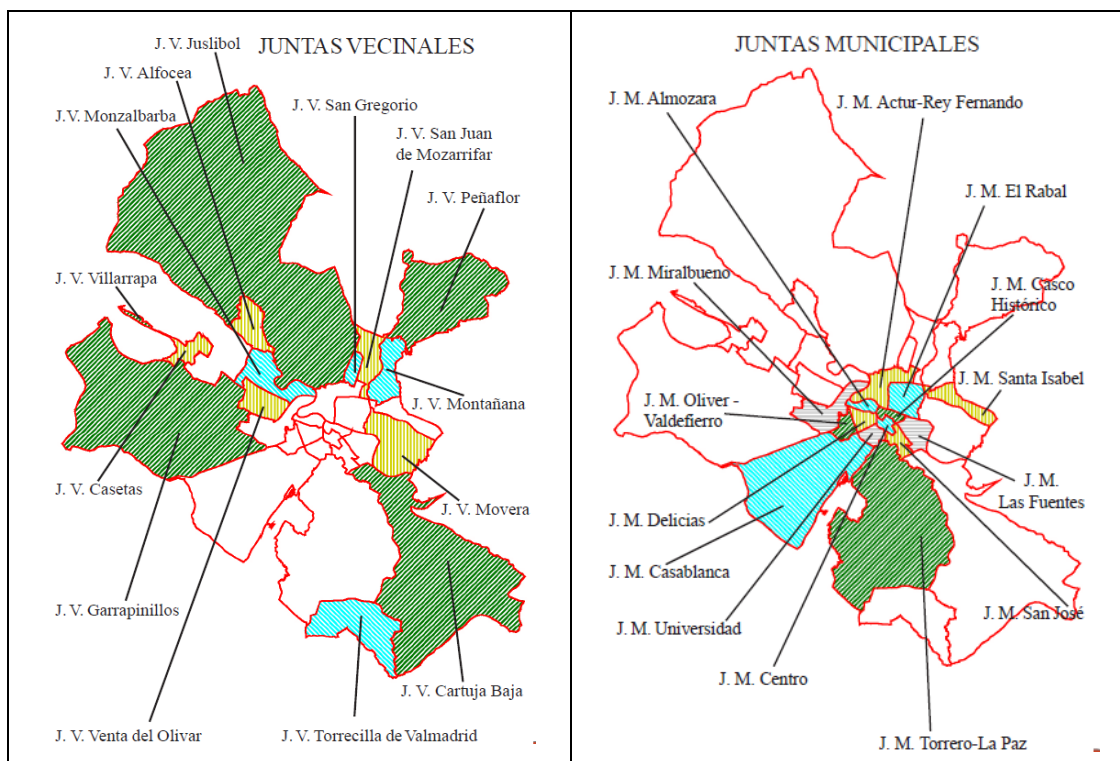
Fuente: IAEST.

Desde 1996 hasta 2013 se produjo un paulatino crecimiento, alcanzando en ese año los casi 700.000 habitantes (682.004 habitantes). Del año 2013 al 2014 se perdieron unos 16.000 habitantes (un 2,3%), y desde ese año la población municipal no ha variado mucho, situación que no se espera que varíe en el período de vigencia del actual PMUS. Las proyecciones existentes del INE estiman que hasta el 2029 siga descendiendo la población, principalmente en los barrios tradicionales que además han sufrido una pérdida poblacional que se ha dirigido a los nuevos barrios.

El PMUS analizó los datos aportados del Instituto Nacional de Estadística 2001 y del 2004 los datos generales de población aportados por el Ayuntamiento de Zaragoza, si bien ahora existe una configuración administrativa distinta; 14 Juntas de distrito con 670.806 habitantes y 14 Juntas Municipales con 31.620 habitantes según datos municipales de Padrón actualizados y georreferenciados.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Los datos generales de la ciudad de Zaragoza aportados por el Padrón municipal 2016 son:

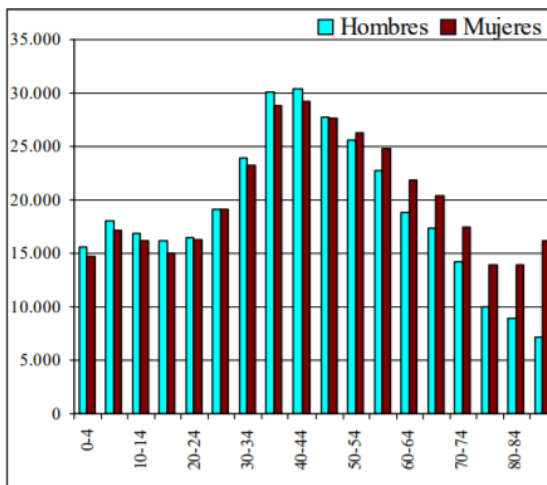


Superficie:	967.065.449 m ²
Densidad Población (hab/km ²):	726,35
Edad Media Hombres:	42 años, 6 meses, 16 días.
Edad Media Mujeres:	45 años, 9 meses, 27 días.
Población Española:	85,75

Tasa de Dependencia:	51,38 %
Tasa de Envejecimiento:	141,85 %
Tasa de Sobreenvejecimiento:	16,73 %
Índice de Juventud:	70,50 %
Índice de Maternidad:	18,96 %
Índice de Tendencia:	85,70 %
Tasa de Reemplazo:	80,26 %
Índice de Infancia:	14,03 %

POBLACIÓN POR EDAD Y SEXO

EDAD	HOMBRES		MUJERES		TOTAL Nº
	Nº	%	Nº	%	
0-4	15.568	4,58	14.675	4,05	30.243
5-9	18.145	5,34	17.146	4,73	35.291
10-14	16.924	4,98	16.123	4,45	33.047
15-19	16.143	4,75	15.051	4,15	31.194
20-24	16.450	4,84	16.291	4,49	32.741
25-29	19.096	5,62	19.162	5,28	38.258
30-34	23.937	7,04	23.228	6,41	47.165
35-39	30.172	8,88	28.837	7,95	59.009
40-44	30.459	8,96	29.297	8,08	59.756
45-49	27.822	8,19	27.667	7,63	55.489
50-54	25.577	7,53	26.351	7,27	51.928
55-59	22.848	6,72	24.924	6,87	47.772
60-64	18.828	5,54	21.864	6,03	40.692
65-69	17.290	5,09	20.493	5,65	37.783
70-74	14.304	4,21	17.457	4,81	31.761
75-79	10.042	2,96	13.912	3,84	23.954
80-84	8.948	2,63	13.996	3,86	22.944
>84	7.239	2,13	16.160	4,46	23.399
TOTAL	339.792	100	362.634	100	702.426



Fuente. Ayuntamiento de Zaragoza.

Los parámetros presentan una realidad diversa a lo largo de los diferentes distritos que la componen:

		km ²	HABITANTES	HAB/Km ²
JUNTAS MUNICIPALES	Actur - Rey Fernando	9,67	59.295	6.131,00
	Casablanca	66,19	43.242	653,27
	Casco Histórico	1,98	46.821	23.594,74
	Centro	1,80	53.269	29.452,79
	Delicias	3,28	109.901	33.459,42
	El Rabal	8,38	78.548	9.377,86
	La Almozara	3,77	24.545	6.515,16
	Las Fuentes	6,31	42.610	6.747,65
	Miralbueno	8,22	12.176	1.480,45
	Oliver-Valdefierro	4,33	31.559	7.272,53
	San José	3,68	66.715	12.125,08
	Santa Isabel	7,97	13.412	1.682,71
	Torrero-La Paz	111,88	38.598	345,01
	Universidad	3,01	50.115	16.593,52
JUNTAS VECINALES	Alfocea	11,31	193	17,06
	Casetas	6,34	7.480	1.178,82
	Garrapinillos	141,23	5.393	38,18
	Juslibol-El Zorongo	299,56	2.590	8,65
	La Cartuja	123,98	2.099	16,93
	Montañana	13,60	3.298	242,35
	Mozalbarba	13,46	1.960	145,57
	Movera	22,75	2.810	123,49
	Peñaflor	50,93	1.421	27,90
	San Gregorio	1,93	608	314,25
	San Juan de Mozarrifar	10,88	2.584	237,37
	Torrecilla de Valmadrid	20,16	27	16,93
	Venta del Olivar	9,20	969	104,92
	Villarrapa	1,16	188	163,24
ZARAGOZA	976,06	702.426	726,35	

Fuente. Ebrópolis. Elaboración propia.

El total de población de las Juntas Municipales representa el 4,50% de la ciudad, si bien su superficie alcanza el 75,13% del conjunto del término municipal.

Los distritos con más población con Delicias, El Rabal, San José, Actur-Rey Fernando y Centro.

Los distritos con más densidad de población son Delicias, Casco Histórico, Centro, San José y Universidad.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

		EDAD MEDIA (años)	HOMBRES	MUJERES	POB. EXTRANJERA
JUNTAS MUNICIPALES	Actur - Rey Fernando	41,1	49,27%	50,73%	5,61%
	Casablanca	35,8	50,30%	49,70%	5,66%
	Casco Histórico	45,2	48,45%	51,55%	23,68%
	Centro	49,1	44,90%	55,10%	10,15%
	Delicias	46,9	47,83%	52,17%	22,83%
	El Rabal	42	49,21%	50,79%	10,79%
	La Almozara	45,7	48,29%	51,71%	12,03%
	Las Fuentes	46,7	48,93%	51,07%	17,70%
	Miralbueno	36,9	49,74%	50,26%	5,32%
	Oliver-Valdefierro	40,5	49,89%	50,11%	10,15%
	San José	47,1	47,22%	52,78%	17,84%
	Santa Isabel	38,3	49,66%	50,34%	5,40%
	Torrero-La Paz	43,6	49,08%	50,92%	14,56%
	Universidad	47,2	46,22%	53,78%	10,15%
JUNTAS VECINALES	Alfocea	41,6	55,96%	44,04%	11,92%
	Casetas	42,9	52,37%	47,63%	11,90%
	Garrapinillos	42,2	51,64%	48,36%	9,83%
	Juslibol-El Zorongo	43,1	54,86%	45,14%	5,14%
	La Cartuja	47,2	50,26%	49,74%	6,53%
	Montañana	44,4	50,85%	49,15%	7,10%
	Mozalbarba	43,8	50,77%	49,23%	8,52%
	Movera	43,9	50,64%	49,36%	12,56%
	Peñaflor	40,9	50,39%	49,61%	28,99%
	San Gregorio	42,9	49,34%	50,66%	5,76%
	San Juan de Mozarrifar	40,6	50,43%	49,57%	6,66%
	Torrecilla de Valmadrid	55,6	51,85%	48,15%	0,00%
	Venta del Olivar	49,6	44,69%	55,31%	13,11%
	Villarrapa	40,4	48,94%	51,06%	16,49%
ZARAGOZA	44,2	48,37%	51,63%	14,25%	

Fuente: Ebrópolis. Elaboración propia.

Respecto a la feminidad, tres distritos, Centro, San José y Universidad presentan junto con Venta del Olivar valores muy por encima de la media.

La población extranjera representa el 14,25% de los residentes en la ciudad. Con una presencia más elevada, se encuentran el distrito del Casco Histórico (23,68%) y el de Delicias (22,83%). Con una presencia mucho más moderada, se sitúan los distritos de Las Fuentes, San José y Torrero.

A este respecto, es de destacar que no existe una correlación entre presencia de personas extranjeras y rejuvenecimiento de la población, ya que los distritos con menos índice de juventud son los que poseen una mayor tasa de población extranjera. Todo parece indicar que en Zaragoza el rejuvenecimiento de determinados distritos tiene más que ver con estrategias de asentamiento de los nuevos hogares de jóvenes, que tienden a residir en los barrios periféricos de la ciudad.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

		TASA DE DEPENDENCIA	TASA DE REEMPLAZO	INDICE DE JUVENTUD	INDICE DE ENVEJECIMIENTO
	Actur - Rey Fernando	41,1	75,7	128,6	77,8
	Casablanca	41,4	109,3	244,3	40,9
	Casco Histórico	50,3	86,2	61,5	162,7
	Centro	64,5	66,8	37,7	265,6
	Delicias	53,8	80,9	45,6	219,3
	El Rabal	51,4	77,0	104,5	95,7
	La Almozara	41,1	77,4	53,8	186,0
	Las Fuentes	56,4	84,7	47,5	210,6
	Miralbueno	49,9	83,7	247,8	40,4
	Oliver-Valdefierro	48,8	87,9	124,4	80,4
	San José	55,7	77,4	45,7	218,8
	Santa Isabel	48,7	76,0	204,0	49,0
	Torrero-La Paz	51,1	93,3	71,8	139,3
	Universidad	58,8	72,3	48,1	207,9
JUNTAS VECINALES	Alfocea	59,5	64,0	118,2	84,6
	Casetas	41,5	86,2	79,7	125,5
	Garrapillos	46,5	92,9	88,6	112,8
	Juslibol-El Zorongo	64,5	66,8	37,7	156,1
	La Cartuja	40,3	66,4	76,8	130,2
	Montañana	55,5	78,9	72,3	138,3
	Mozalbarba	52,2	96,6	72,8	137,5
	Movera	47,1	72,4	80,0	125,0
	Peñaflor	62,2	55,6	140,1	71,4
	San Gregorio	48,7	94,7	95,1	105,2
	San Juan de Mozarrifar	40,8	84,8	136,3	73,4
	Torreclilla de Valmadrid	68,8	20,0	22,2	450,0
	Venta del Olivar	79,1	37,2	41,7	239,7
	Villarrapa	45,7	64,7	136,0	73,5
ZARAGOZA	51,4	80,3	70,5	141,9	

Fuente. Ebrópolis. Elaboración propia.

Respecto a la juventud, dos distritos de creación reciente, Miralbueno y Casablanca, arrojan valores muy superiores a la media, mientras el distrito Centro es que el posee un índice más bajo.

Ello tiene su reflejo, aunque no de forma directa, en los índices de envejecimiento. Así, Centro y Las Fuentes presentan valores significativamente superiores a la media, mientras otros como Miralbueno, Casablanca o Santa Isabel muestran valores muy por debajo de esta.

3.6.2. ACTIVIDAD SOCIO-ECONÓMICA

En relación con los datos del 2001 del PMUS es preciso destacar que en la primera década del siglo XXI en términos económicos se pueden distinguir dos periodos claramente diferenciados. El primero, que va desde el comienzo de la década hasta el año 2007, supone la continuación de la expansión económica iniciada a mediados de la década anterior, y el segundo, que se inicia en 2008, es el comienzo de una profunda crisis económica internacional. Ambos presentan una dimensión fuera de lo común en la historia reciente, de tal manera que las cifras de final de la década revelan un retorno a la situación de partida.

En Aragón, según revela informe decenal del Consejo Económico y Social de Aragón (CESA), la producción creció durante la primera década a un ritmo similar al español, pero con algo más de volatilidad posiblemente asociada a factores tales como su especialización industrial o a acontecimientos singulares en Zaragoza como la construcción del AVE o la celebración en Zaragoza de la Expo en el año 2008. Sin embargo, este paralelismo oculta divergencias en términos sectoriales. El sector industrial y el agrícola perdieron importancia dentro del agregado regional, mientras que creció ligeramente la del sector servicios. El peso de la construcción si bien aumentó significativamente hasta el año 2006 comenzó a caer con la llegada de la crisis de manera que se compensó casi el 50% de las ganancias anteriores. Por otro lado, el notable crecimiento de la construcción en Aragón, por encima del experimentado en España, hace que, en los años 2009 y 2010, Aragón se posicionó como una región especializada en este sector, a pesar del descenso experimentado tras la crisis.

En relación con la evolución del mercado de trabajo tras una serie de años en los que se situaba cerca del pleno empleo, la crisis ha supuesto en Zaragoza la triste recuperación de tasas de paro similares a las de principios de la década anterior. Este desempleo ha sido más intenso en los varones puesto que en ellos se han concentrado en mayor medida los despidos y ha afectado claramente al fenómeno migratorio que ha reducido su intensidad debido a la salida de trabajadores inmigrantes en paro.

De los informes anuales del CESA se desprende que se produjo cierta recuperación de la actividad económica iniciada a finales de 2013, hasta manifestar que en 2015 Aragón ha consolidado el cambio de ciclo económico y lo ha hecho apoyándose en su demanda interna y en el esfuerzo exportador sin precedentes de su tejido empresarial y manteniéndose su crecimiento en 2016.

El tono positivo de la actividad se ha confirmado, además, en el dinamismo del mercado laboral, que en 2016 ha incorporado cerca de trece mil nuevos puestos de trabajo. Estos, a su vez, han impulsado la tasa de empleo y reducido la tasa de paro, ubicando a Aragón en una posición ventajosa en el mapa de las comunidades autónomas. Ahora bien, para alcanzar los niveles de empleo pre-crisis, todavía queda un largo camino que recorrer. En efecto, la trayectoria sostenida por la economía aragonesa en los últimos tres años ha sido muy positiva y en esta línea, según se desprende de la Contabilidad Regional de España (CRE) y de la Encuesta de Población Activa (EPA), la comunidad autónoma ha recuperado el 72% del PIB (el 97% la media española) y cerca de la mitad de los puestos perdidos durante la recesión económica (el 40% a nivel estatal); y esto último significa que, a nivel de empleo, todavía le queda por recuperar la otra mitad. Esta realidad es la que impone prudencia a la hora de valorar los buenos resultados productivos y laborales de los últimos años.

En cuanto al nivel económico en Zaragoza, según lo indicado en la Estrategia EDUSI de Zaragoza, y a partir de los datos del Instituto Aragonés de Estadística, la renta per cápita de Zaragoza bajó de 2008 a 2010, desde 18.978€ hasta 17.935€; subiendo levemente en 2011 hasta la cifra de 17.443€ y

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

disminuyendo ligeramente hasta 17.443€ en 2014. En el periodo completo la renta per cápita de Zaragoza oscila entre 1.500€ y 1.900€, por encima de la de Aragón.

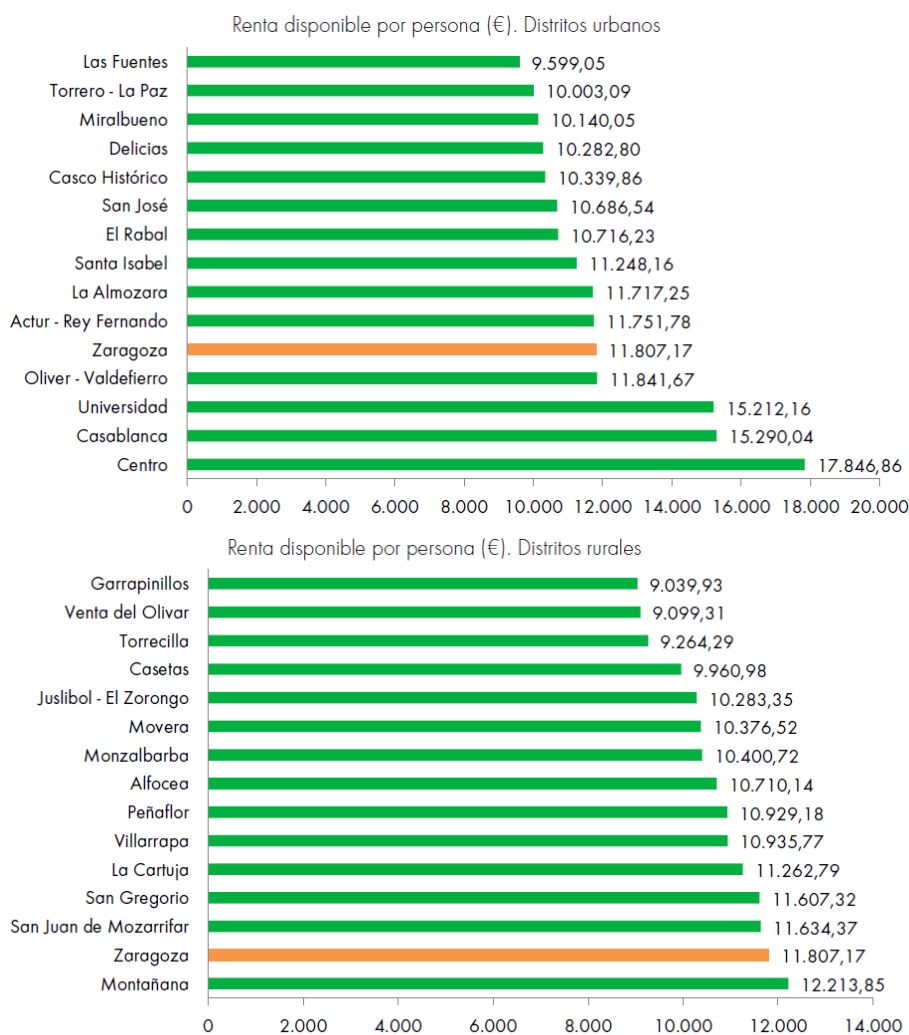
Según el reciente informe presentado por Ebrópolis con datos de Padrón 2015, (que corresponde con la renta de 2014) establece que, tras unos años de descenso de la renta media de los hogares, en el año 2014 se produce un ligerísimo incremento de la misma, cambiando por lo tanto la tendencia por primera vez en cuatro años.

Ilustración 3.1. Renta de los hogares entre 2011 y 2014 (en euros).

	2011	2012	2013	2014
Zaragoza ciudad	32.808	31.161	30.525	30.659

Fuente: Ebrópolis.

En relación con las Juntas Municipales y Juntas Vecinales, la renta disponible por persona es la siguiente:



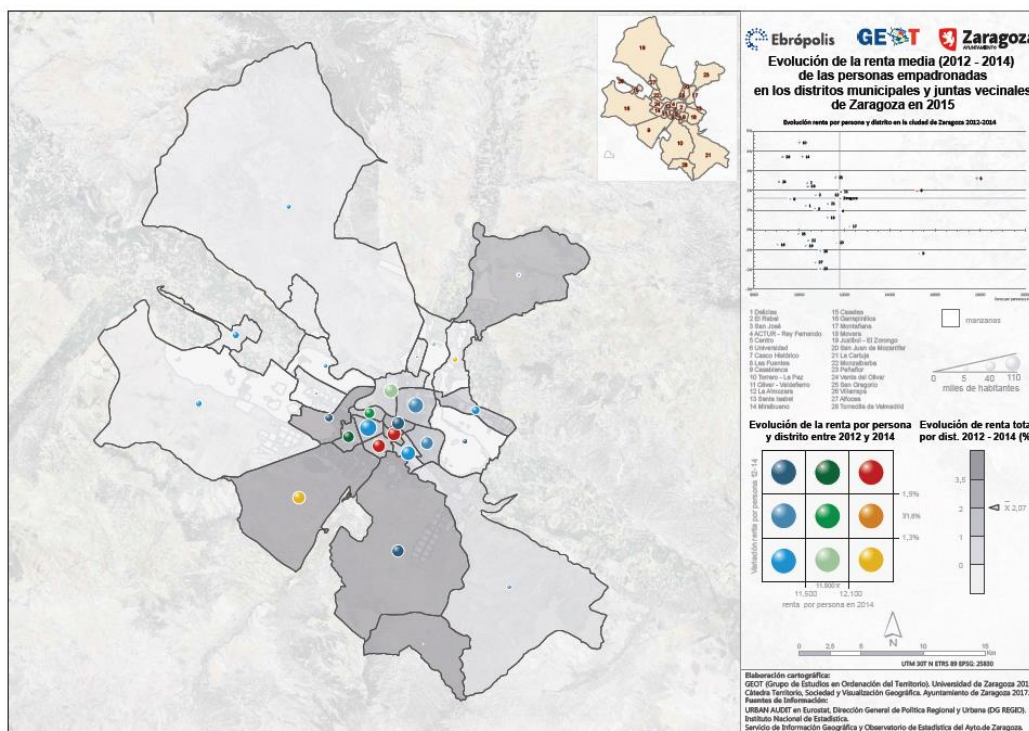
Fuente: Ebrópolis.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

La ciudad de Zaragoza mejora por primera vez en cuatro años su nivel de renta por hogar. Cada hogar zaragozano dispone, así, de 30.659€ de renta media (con datos de 2014), lejos aún de los 32.808€ disponibles en 2012.

Al analizar la renta por persona y distrito administrativo se observa que sólo cinco distritos superan la media de la ciudad (11.807,17€ en 2014). Las Juntas Municipales de Centro y Casablanca alcanzan las rentas más altas, mientras que las Juntas Vecinales de Venta del Olivar y Garrapinillos son las de menor renta. Interesa destacar que ocho Juntas Vecinales (barrios rurales) pierden renta y también lo hace un único distrito urbano: el de la población más joven de toda la ciudad y el segundo con la renta más alta, Casablanca.

La evolución de los datos económicos que se dispone del Instituto Nacional de Estadística arroja los siguientes datos:



Fuente: Ebrópolis.

ZARAGOZA INE	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Tasa de desempleo (Porcentaje)	17,23	20,43	22,48	19,86	18,38	15,48
Proporción de ocupados entre 20-64 años sobre la población activa (Porcentaje)	82,95	79,8	77,85	80,18	81,88	84,65
Tasa de actividad (Porcentaje)	58,46	58,78	57,76	59,22	59,1	58,68
Proporción de empleo en servicios (NACE Rev.2 G-U) (Porcentaje)	82,85	82,84	82,09	82,36	81,53	80,05
Proporción de empleo en industria (NACE Rev.2 B-E) (Porcentaje)	10,89	11,18	10,39			

Fuente: INE.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

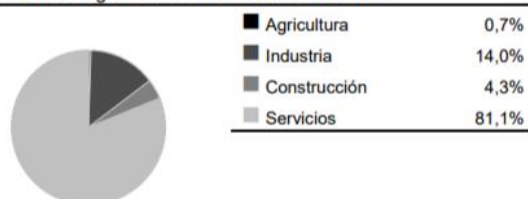
En relación con los datos aportados por el PMUS y los ofrecidos por el Instituto Aragonés de Estadística, la distribución de la población de 16 y más años por relación con la actividad arroja claramente que han aumentado considerablemente la población inactiva, así como el porcentaje de parados.

	2016	2001
Total	100,0%	100,0%
Activos	63,2%	70,4%
Ocupado	48,6%	62,1%
Parado	14,6%	8,3%
Inactivos	36,8%	29,6%
Persona con invalidez laboral permanente	1,3%	
Jubilado, prejubilado, pensionista o rentista	23,6%	
Estudiante	5,1%	
Otra situación	6,8%	

Fuente: INE.

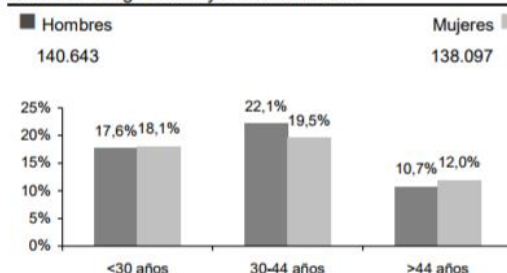
La siguiente imagen muestra la distribución de contratos según sector de actividad, y según sexo y edad, en el año 2016, a partir de los datos de los datos explotados por el Instituto Aragonés de Estadística, obtenidos del Instituto Aragonés de Empleo, destacando el volumen en sector servicios y de una población comprendida entre los 30 y 44 años.

Contratos según sector de actividad. Año 2016



Fuente: Instituto Aragonés de Empleo. Explotación:
Instituto Aragonés de Estadística

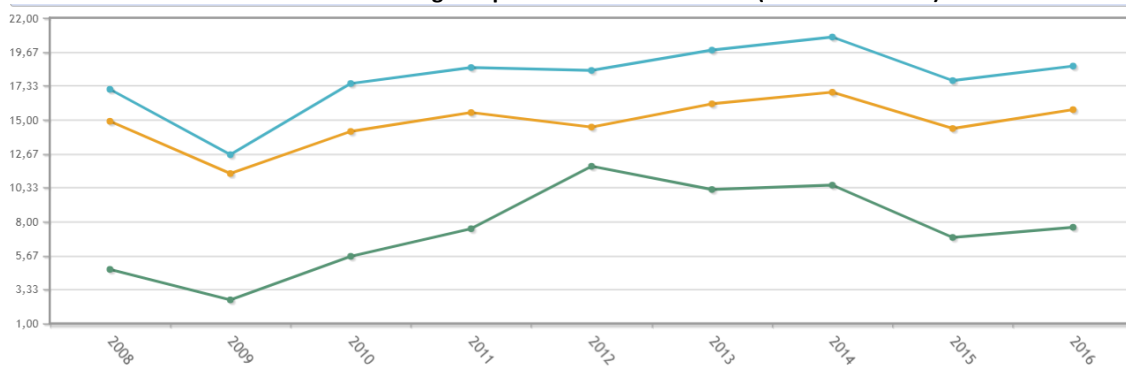
Contratos según sexo y edad. Año 2016



Fuente: EDUSI Zaragoza. Instituto Aragonés de Empleo. Datos explotados por el Instituto Aragonés de Estadística, IAEST.

Según la Encuesta de Condiciones de Vida (ECV) 2013, casi la mitad los hogares aragoneses (49,9%) reconoce que tienen dificultades para llegar a final de mes. Esto representa algo más del 51% de la población de Aragón. En estos últimos cuatro años se ha duplicado el número de hogares que muestran dificultades específicas en su capacidad para atender necesidades básicas. Una de cada cinco personas se encuentra en situación de riesgo de pobreza o exclusión social, según los datos ofrecidos en el Informe Situación Social en Aragón 2012.

Gráfico 3.8. Tasa de riesgo de pobreza o exclusión social (indicador AROPE).



Fuente: informe Situación Social en Aragón, 2012.

Añadir además según el *Plan Director Municipal de Servicios Sociales* que: “Se identifican además tendencias a las que ha de atender la estrategia de servicios sociales como son: el aumento de hogares unipersonales, la mayor diversidad familiar, el aumento de la demanda de servicios sociales de proximidad y la armonización de las políticas de las diferentes escalas administrativas”. Adicionalmente el Plan señala “la falta de relación entre barrios antiguos y suburbios de extrarradio, y la aparición de líneas de división en el tejido urbano y social, señalando como reto el reordenar la intervención en barrios desde la convivencia normalizada y la socialización”.

3.6.3. VIVIENDA/HOGARES

Como primera aproximación a la realidad de las viviendas en Zaragoza, el censo del 2011 arroja los siguientes datos:

Viviendas según tipo	Viviendas
Total	326.932
Principales	277.588
Convencionales	277.411
Alojamientos	177
No principales	49.344
Secundarias	14.208
Vacías	35.136

Distribución de las viviendas principales según régimen de tenencia		
Régimen		% Viviendas
Total		100,0%
En propiedad		
Compra, pagada		45,0%
Compra, hipoteca		30,5%
Herencia o donación		3,4%
En alquiler		15,5%
Cedida gratis/bajo precio		2,1%
Otra forma		3,4%

Distribución de las viviendas convencionales según superficie útil	
Superficie (m ²)	% Viviendas
Total	100,0%
Hasta 45 m ²	3,2%
De 46 a 60 m ²	18,2%
De 61 a 75 m ²	28,2%
De 76 a 90 m ²	30,4%
De 91 a 105 m ²	8,9%
De 106 a 120 m ²	4,8%
De 121 a 150 m ²	3,3%
Más de 150 m ²	2,9%

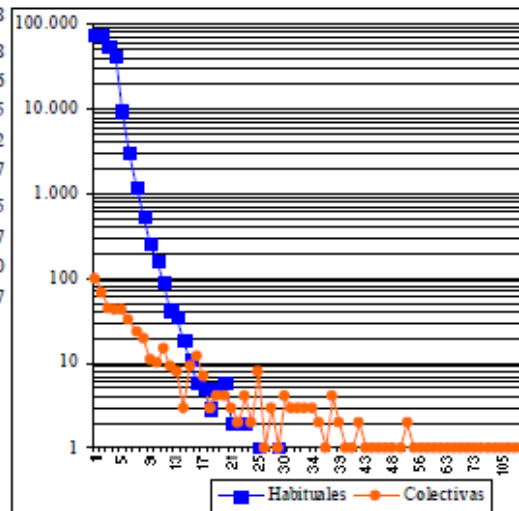
Fuente: IAEST

En cuanto a la tipología de las viviendas, la habitual es la plurifamiliar (91,8% de los hogares) si bien en los distritos periféricos es alto el porcentaje de residencias unifamiliares (16,2% en las Fuentes, 17,1 % en Torrero-La Paz, 34,8% en los Barrios Rurales Sur y 65,7% en los Barrios Rurales Norte). Es destacable que un 85% de los hogares disfrutan de la vivienda en propiedad, si bien esta proporción varía por distritos, en muchas ocasiones en el mismo sentido que el tamaño familiar medio; en todo caso, las menores proporciones se registran en la cuña configurada por los distritos de Casco Histórico, Centro, Universidad y Torrero-La Paz.

En relación con las viviendas ocupadas censadas, hogares, recogidas en los datos del Padrón Municipal 2016, se arrojan los siguientes datos:

VIVIENDAS OCUPADAS CENSADAS

	Total	Habituales	Colectivas
Totales	269.504	268.956	548
Con 1 residente	77.386	77.288	98
Con 2 residentes	77.732	77.666	66
Con 3 residentes	56.328	56.283	45
Con 4 residentes	42.513	42.471	42
Más de 4 residentes	15.545	15.248	297
Con menores de 17 años	68.803	68.748	55
Con mayores de 64 años	95.337	95.030	307
Sólo mayores de 64 años	59.933	59.813	120
Sólo mayores de 84 años	10.426	10.409	17



VIVIENDAS MÁS FRECUENTES

- * 41.066 viviendas presentan 1 ocupante de entre 35 y 64 años.
- * 25.619 viviendas presentan 1 ocupante de entre 65 y 84 años.
- * 21.942 viviendas presentan 2 ocupantes de entre 65 y 84 años.
- * 19.708 viviendas presentan 2 ocupantes de entre 35 y 64 años.
- * 16.265 viviendas presentan 4 ocupantes, 2 menores de 17 años y 2 de entre 35 y 64 años.

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

En relación con la distribución por distritos, los mayores tamaños medios se alcanzan en los distritos periféricos de los Barrios Rurales, en los que se alcanza el umbral de 3 personas por hogar, seguidos por Miralbuena y Santa Isabel, mientras que en los más centrales se tiende a tamaños familiares más reducidos, situándose muy por debajo de la media Centro, Casco Histórico y Torrero.

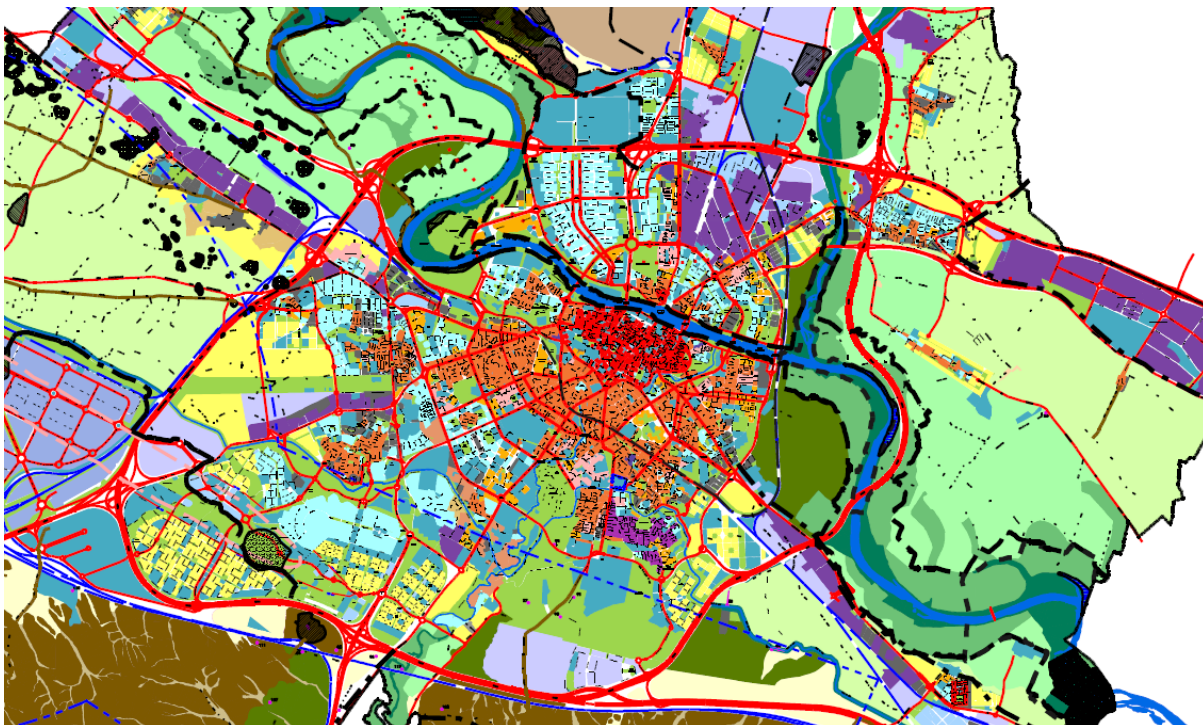
REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

		2013			2016		
		Nº HOGARES	Nº UNIPERSONALES	TAMAÑO MEDIO	Nº HOGARES	Nº UNIPERSONALES	TAMAÑO MEDIO
JUNTAS MUNICIPALES	Actur - Rey Fernando	21.437	4.218	2,8	21.829	4.461	2,7
	Casablanca	15.218	5.246	2,3	17.749	5.751	2,4
	Casco Histórico	20.508	8.375	2,2	21.178	8.892	2,2
	Centro	23.156	8.012	2,3	23.460	8.485	2,3
	Delicias	45.678	13.971	2,4	46.459	15.006	2,4
	El Rabal	30.507	7.563	2,6	30.851	7.935	2,5
	La Almozara	9.800	2.447	2,6	9.889	2.609	2,5
	Las Fuentes	18.052	5.435	2,4	18.253	5.741	2,3
	Miralbueno	3.934	776	2,8	4.227	826	2,9
	Oliver-Valdefierro	11.664	2.824	2,7	12.058	3.050	2,6
	San José	28.509	9.021	2,4	28.832	9.618	2,3
	Santa Isabel	4.600	779	2,8	4.722	835	2,9
	Torrero-La Paz	15.659	4.857	2,4	16.565	5.489	2,3
	Universidad	20.891	6.678	2,4	21.151	7.118	2,4
JUNTAS VECINALES	Alfocea	73	27	2,6	71	29	2,7
	Casetas	2.863	752	2,6	2.952	860	2,5
	Garrapinillos	1.753	403	2,9	1.783	418	3,0
	Juslibol-El Zorongo	846	187	2,7	873	203	3,0
	La cartuja	786	147	2,8	781	151	2,7
	Montañana	1.272	319	2,6	1.273	317	2,6
	Mozalbarba	734	194	2,6	758	214	2,6
	Movera	963	203	2,9	961	214	2,9
	Peñaflor	457	138	2,4	469	156	2,9
	San Gregorio	224	46	2,7	232	50	2,7
	San Juan de Mozarrifar	924	199	2,7	957	202	2,7
	Torrecilla de Valmadrid	9	3	2,6	11	3	2,4
	Venta del Olivar	312	58	2,9	315	66	3,1
	Villarrapa	73	24	2,4	78	23	2,5

Fuente: Ebrópolis. Elaboración propia.

Hay que destacar que la ciudad carece de un estudio actualizado referenciado que aborde parámetros necesarios para acometer acciones de regeneración, exclusión social, número de viviendas existentes, vacías, estado de conservación, edad del inmueble, dotaciones, etc.

Por otro lado, en relación con el Plan General de Ordenación Urbana califica el suelo urbano residencial en las siguientes zonas:



Fuente: Calificación urbanística. Plan General de Ordenación Urbana

A. Grupo integrado por áreas del suelo urbano distribuidas por todo el término municipal en las que no concurren características tipológicas o morfológicas singulares, que el plan ordena directamente mediante normas tendentes a reproducir, en sus aspectos generales, las estructuras urbanas y los tipos de edificación existentes. Según el tipo de edificación predominante, el grupo A se divide en las siguientes zonas: Según el tipo de edificación predominante, el suelo urbano en el que no concurren características tipológicas o morfológicas singulares se divide en las siguientes zonas:

A1. Edificación entre medianeras agrupada en manzanas cerradas de distintos tipos, correspondientes a los grados que se detallan a continuación:

- Grado 1: manzanas en tramas de ensanche con ordenación gráfica del fondo edificable.
- Grado 2: manzanas en tramas de ensanche en que el patio de manzana se forma por agregación de espacios libres de las parcelas, ordenados por normas abstractas de ocupación y fondo.
- Grado 3: manzanas en barrios periféricos derivadas de parcelaciones regulares, con regulación análoga al grado 2 pero menor intensidad.
- Grado 4: núcleos históricos de barrios rurales, ocupados preferentemente con vivienda familiar, en coexistencia con la colectiva; responden también a la técnica de regulación empleada en el grado 2.

A2. Edificación en ordenación abierta semi-intensiva con bloques de vivienda colectiva.

A3. Edificación en ordenación abierta extensiva con viviendas unifamiliares o colectivas en coexistencia.

A4. Edificación en ordenación abierta extensiva con viviendas unifamiliares exclusivamente.

A6. Edificación destinada a usos productivos.

B. Conjuntos urbanos caracterizados: Ciudad histórica.

C. Conjuntos urbanos caracterizados contemporáneos.

D. Zona de edificación residencial en agrupaciones de densidad media, correspondiente a la antigua zona intensiva suburbana en el área de referencia 37.

En relación con la configuración del viario es necesario aportar que el Plan General de Zaragoza establece una la longitud de las manzanas construidas y la consiguiente distancia entre recorridos transversales máximo de 113 m.

3.6.4. USOS DEL SUELO

El modelo territorial propuesto, trama concentrada, estructura radioconcéntrica, apuesta por un relativo policentrismo y una descentralización contenida a través de un modelo territorial sostenible y de equilibrio con el medio natural haciendo posible la expansión residencial y comercial de la ciudad en los suelos situados entre el tercer y el cuarto cinturón, y calificando como suelos no urbanizables el resto del territorio exterior a la Z-40, excepto los asentamientos industriales y logísticos existentes y propuestos en las vías radiales y excepto los barrios rurales y sus extensiones.

CLASES DE SUELO							
	urbano consolidado (%)	total (%)	urbano no cons. (%)	urbaniz. delimitado (%)	urbanizable no delimitado (%)	no urbanizable (%)	sistemas generales y otros (%)
Zaragoza	3,3	1,1	1,0	0,1	2,8	89,2	3,7
Zaragoza (au)	2,4	1,6	0,7	0,9	6,3	87,9	1,7

fuente: Planeamiento urbanístico municipal; elaboración propia.

Fuente: Sistema de Ordenación Urbana. SIOSE.

Como importante punto de partida, el Plan General incluye en el suelo no urbanizable aquellos terrenos comprendidos en el término municipal que requieren una activa preservación de los procesos de crecimiento del suelo urbanizado, bien por aplicación de medidas de protección tendentes a evitar la transformación degradante del medio natural y rústico, bien mediante medidas positivas de regeneración y mejora de sus condiciones ambientales, de modo que pueda cumplir la función de expansión y pulmón de la ciudad. En virtud de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos o como reserva de recursos naturales y antrópicos, o bien en los casos en que concurren determinados elementos de riesgo que así lo justifiquen, se califica como especial todo el suelo no urbanizable del término municipal que no está vinculado, en acto o en potencia, a usos que hacen improcedente la protección, que corresponde con casi la totalidad del suelo no urbanizable.

Consecuentemente, el suelo no urbanizable especial se divide en las categorías siguientes, según las diferentes razones que motivan su preservación:

1º. Protección del ecosistema natural:

1.A) Categorías sustantivas: a) Sotos, galachos y riberas fluviales, b) Protección de cauces y canales de crecida, c) Masas arbóreas y terrenos forestales naturales, d) Montes y suelos de repoblación

forestal, e) Protección de vaguadas y barrancos, f) Protección del suelo estepario, y g) Otros espacios naturales de interés.

1.B) Categorías adjetivas: h) Lugares de importancia comunitaria (LIC) y zonas de especial protección para las aves (ZEPA).

2º. Protección del ecosistema productivo agrario: Categorías sustantivas: i) Protección de la huerta honda, j) Protección de la agricultura en el regadío alto tradicional, k) Protección la agricultura en el seco tradicional, e l) Vales.

3º. Protección del patrimonio cultural en el medio rural (categoría sustantiva).

4º. Terrenos de transición del tramo urbano del Ebro (categoría sustantiva).

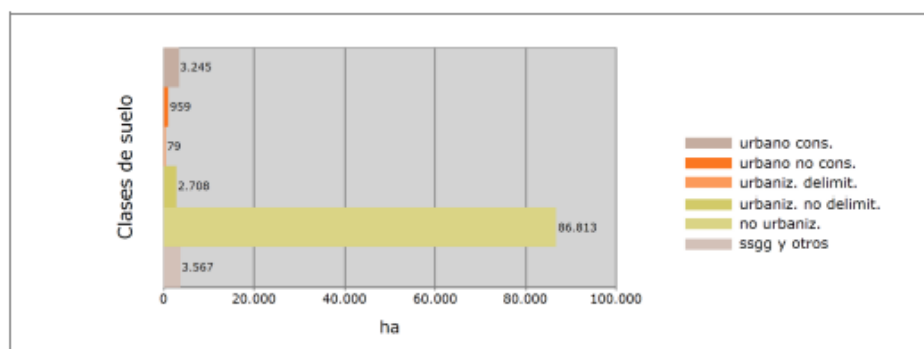
5º. Terrenos sujetos a protecciones sectoriales y complementarias. Categorías sustantivas: m) Protección del sistema de comunicaciones e infraestructuras, n) Áreas de la Defensa (instalaciones propias de la Defensa). Categorías adjetivas: o) Protección de áreas de la Defensa (zonas próximas de seguridad), p) Protección del paisaje: Protección pasiva del paisaje, Protección activa del paisaje, y Restitución del paisaje, q) Protección de riesgos naturales singulares: Dolinas (grado muy alto), Riesgo de hundimientos por disolución del estrato yesífero, Zonas inundables por encharcamiento, Escarpes inestables, Conos aluviales, Márgenes fluviales con riesgos de erosión.

Sobre esta base, se establece una asignación de usos admitidos y prohibidos a cada categoría que responde a sus peculiaridades naturales o agrarias, extendida desde las limitaciones muy restrictivas de los cauces fluviales, los suelos con riesgos naturales o la huerta honda, hasta las regulaciones del ecosistema productivo agrario de regadío o de seco, donde se permiten todos o casi todos los usos que le legislación permite en el suelo no urbanizable.

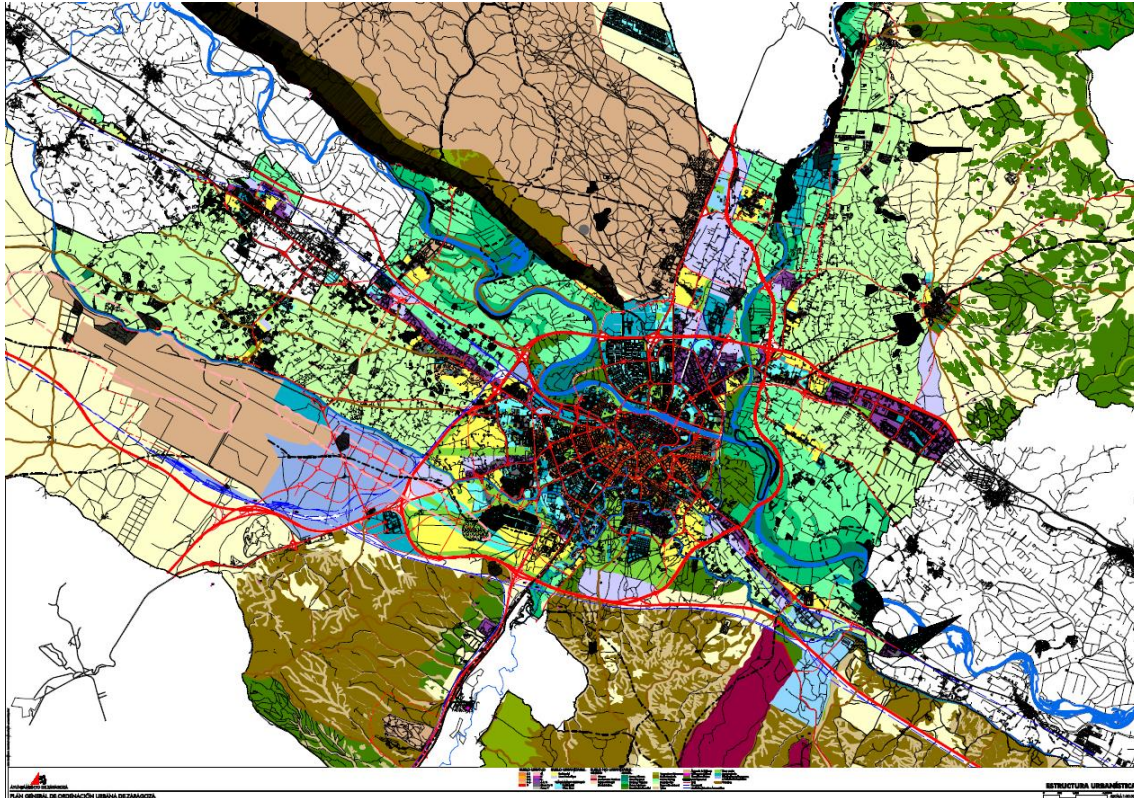
Finalmente, el suelo no urbanizable genérico afecta zonas vinculadas con carácter estable y en extensiones apreciables a actividades, implantadas o previstas, que excluyen la dedicación agraria, de modo que no procede la protección del ecosistema productivo, y que no están sujetos a otras categorías de protección debido a la normativa específica que las regula o de los valores naturales del suelo. Los usos admitidos en esta zona del suelo no urbanizable serán los vinculados a la actividad concreta que motiva su calificación. Se distinguen suelos no urbanizables genéricos de vertido y tratamiento de residuos (gestión y valorización de residuos, industria relacionada con el reciclado de materiales de desecho y vertederos), núcleos rurales tradicionales en el suelo no urbanizable, núcleos tradicionales de cuevas y actividades logísticas ligadas al transporte.

Municipio de Zaragoza

Clases de suelo en los municipios estudiados



Fuente: Sistema de Ordenación Urbana. SIOSE.



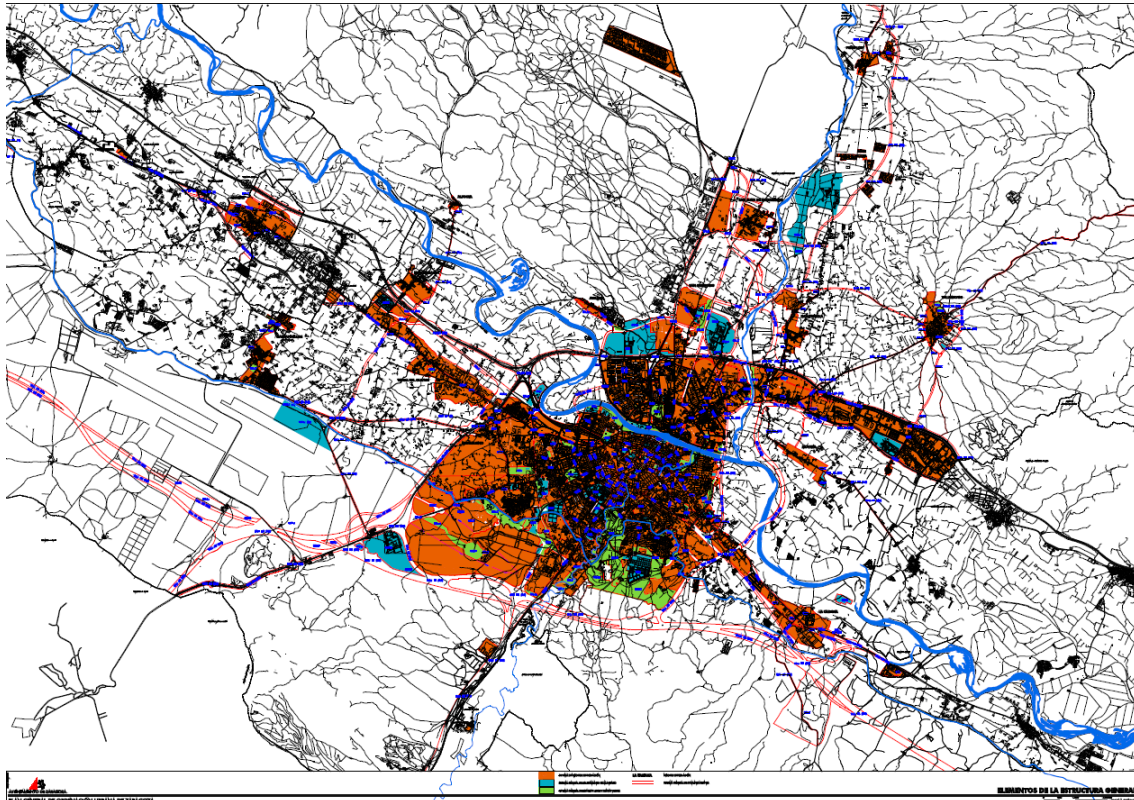
Fuente: Calificación urbanística. Plan General de Ordenación Urbana.

En relación con el modelo de desarrollo propuesto, según la Memoria del PGOU se propone un modelo territorial que supone "una combinación de modelos simples basada en el actual modelo concentrado como punto de partida" que debían tender a:

- a) Completarlo mediante la ejecución de los cinturones de ronda, ligados a nuevos desarrollos, residenciales y productivos, a operaciones de recalificación de los bordes de la ciudad actual y a nuevos elementos de centralidad situados en la periferia, así como las áreas especializadas de actividad incluidas en los objetivos del plan.
- b) Orientarlo hacia una forma descentralizada, mediante las nuevas áreas productivas, las centralidades secundarias a que se ha hecho referencia, con apoyo en los barrios rurales, y mediante la conexión de subcentros y barrios con infraestructuras y transporte.
- c) Conseguir la mayor integración con la naturaleza, utilizando el suelo conforme a sus aptitudes e incorporando de forma efectiva a la ciudad, con funciones propias, la huerta y los espacios fluviales.
- d) Equilibrar las tendencias centrífugas y la atracción de los desarrollos periféricos con un fuerte impulso cualitativo de la ciudad tradicional y con el mantenimiento de funciones metropolitanas directivas, culturales, comerciales y representativas en el centro tradicional, ampliamente accesible desde toda el área de influencia por un sistema intermodal de transporte.

El plan general divide los elementos del modelo territorial entre los sistemas generales (en sentido amplio) y los suelos de desarrollo y transformación urbana. Dentro del primer grupo, el nuevo plan general de Zaragoza incluye los sistemas generales de comunicaciones (estación intermodal, líneas de alta velocidad, tercer y cuarto cinturón, etc.), las áreas para actividades singulares (como el

Campus Tecnológico del Actur, la plataforma logística junto al Aeropuerto, el parque de reciclado), los sistemas generales de equipamiento o centralidades metropolitanas (el Centro Histórico administrativo y comercial, la Universidad, los Centros Sanitarios o los nuevos centros comerciales en la periferia) y la red de espacios libres tanto de carácter urbano (riberas, anillo verde) como de carácter periurbano y metropolitano.



Fuente: Sistema de Ordenación Urbana. SIOSE.

En el segundo grupo del modelo territorial se distingue entre el modelo de desarrollo de la trama urbana y el modelo de transformación de la ya existente. El desarrollo residencial del plan general se articula por medio de diferentes ámbitos: extensión en bordes del conglomerado, estructuración y extensión de los barrios rurales, colmatación de los vacíos en los corredores y desarrollo por grandes orlas en los suelos urbanizables entre el tercer y cuarto cinturón. En el desarrollo de los suelos industriales se apuesta por mejorar y ampliar las condiciones de los polígonos industriales de los años sesenta y setenta, y por crear áreas de actividad específica o singular.

En relación con la trama concentrada, la realidad es que por los desarrollos ejecutados (desarrollo de suelo urbanizable no delimitado y áreas de convenio previo al suelo urbano no consolidado o urbanizable delimitado) actualmente presenta un modelo compacto hasta la z-30, que se rompe entre la ronda y la z-40, sobre todo en el sureste. Los desarrollos están adyacentes, pero rompen la continuidad residencial.

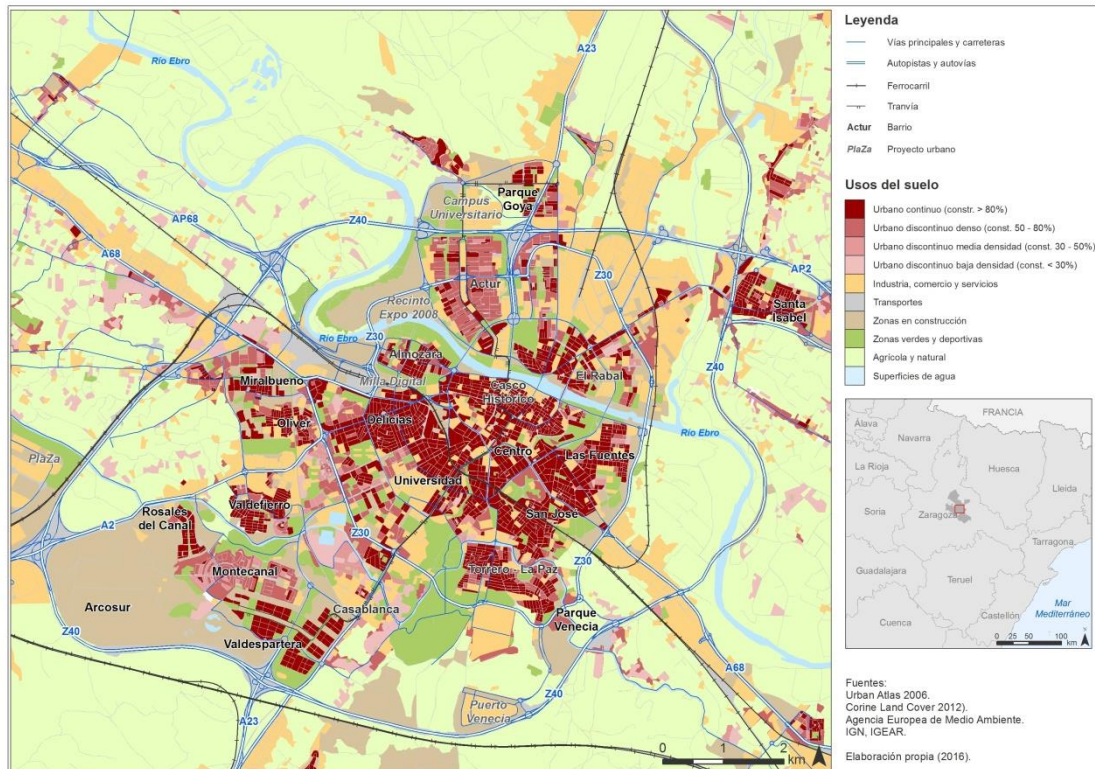
La ocupación del suelo en Zaragoza según SIOSE, Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España integrado dentro del Plan Nacional de Observación del Territorio (PNOT) siguiendo los principios INSPIRE, actualizado en 2014 y el mapa según CORINE Land Cover (CLC) de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) es:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

OCUPACIÓN SIOSE				
Coberturas simples artificiales	ha	%	Categorización urbana (20 clases)	
Edificación	4.141,4	29,5	Urbano mixto - Casco	353,0
<i>edificio entre medianeras</i>	631,6	15,3	Urbano mixto - Ensanche	2.482,5
<i>vivienda unifamiliar - adosada</i>	90,6	2,2	Urbano mixto - Discontinuo	829,0
<i>vivienda unifamiliar - aislada</i>	518,8	12,5	Otras construcciones	19,7
<i>edificio aislado</i>	1.085,7	26,2	Artificial no edificado	360,9
<i>nave</i>	1.814,8	43,8	Asentamiento agrícola residencial	402,5
<i>otras</i>	0,0	0,0	Huerta familiar	391,9
Zona verde artificial y arbolado urbano	1.069,7	7,6	Dotacional	1.268,5
Lámina de agua artificial	325,1	2,3	Parques y zonas verdes urbanas	215,7
Vial, aparcamiento, zona peatonal sin vegetación	3.091,7	23,3	Terciario	237,0
Suelo no edificado	3.561,4	24,3	Industrial	3.791,3
Otras construcciones	1.247,7	8,2	Infraestructuras de transporte	3.115,4
Zonas de extracción o vertido	607,8	6,3	Infraestructuras de energía, agua y otras	221,3
Total	14.044,7	100,0	Explotaciones agrarias y forestales	155,5
Coberturas simples artificiales en construcción	1.957,7	14,0	Minas y canteras	634,3
% coberturas simples artificiales sobre superficie municipal	-	15,9	Cultivos	29.128,7
			Forestal y dehesas	52.741,5
			Aguas continentales	358,0
			Zonas húmedas	70,6
			Terrenos naturales sin vegetación	600,7

fuente: IGN; elaboración propia.

Fuente: Sistema de Ordenación Urbana. SIOSE.



Usos generales del suelo. Fuente: Urban Atlas 2006, Corine Land Cover 2012, Agencia Europea de Medio Ambiente, IGN, IGEAR. Elaboración propia.

3.6.5. INFRAESTRUCTURAS

El Plan General establece como objetivos concernientes a la calidad del medio y a la intervención mediante propuestas sectoriales integradas en la planificación urbanística, entre otros, el Impulsar el uso del transporte urbano y la coordinación de modos diferentes de transporte, especialmente como medio de acceso al centro, de homogeneización de la ciudad y de difusión de las funciones centrales. Resolver la accesibilidad a los distritos periféricos, entre sí y con respecto a las áreas generales de servicios de la ciudad. Mejorar mediante transporte colectivo las condiciones de accesibilidad al tejido urbano, y especialmente al centro histórico.

Como ELEMENTOS DEL MODELO TERRITORIAL, establece el SISTEMA GENERAL DE COMUNICACIONES está compuesto por:

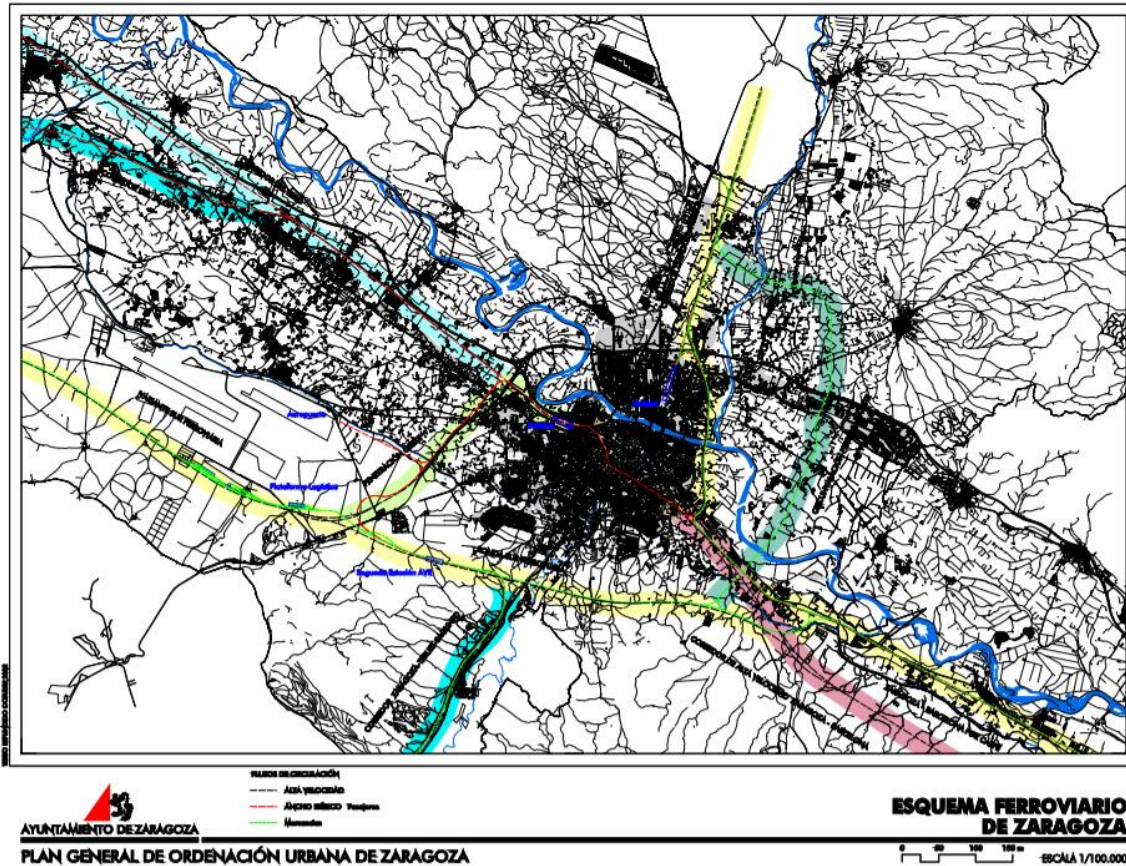
1. ACCESOS FERROVIARIOS
2. FERROCARRIL DE CERCANÍAS Y TRANSPORTE COLECTIVO GUIADO
3. CARRETERAS INTERREGIONALES Y ACCESOS A LA CIUDAD
4. VÍAS DE COMUNICACIÓN METROPOLITANAS
5. VÍAS URBANAS ARTERIALES

En las Normas se completa con el SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO (aeropuerto y base aérea) con el establecimiento de sus servidumbres, limitándose la implantación de usos residenciales en los ámbitos afectados por valores del índice NEF (Noise Exposure Forecast) iguales o superiores a 32,50.

La red ferroviaria está compuesta por los terrenos e infraestructuras, de superficie o subterráneas, destinadas al transporte por ferrocarril, incluyendo sus instalaciones complementarias. Dentro de ellas se distingue:

- a) Zona de viales, constituida por los suelos ocupados por las vías y sus instalaciones complementarias. Sólo podrá incluir instalaciones directamente vinculadas al movimiento de los vehículos, tales como señalizaciones, casetas o alojamiento de equipos.
- b) Zona ferroviaria, constituida por los talleres, muelles, almacenes, y, en general, cualquier instalación directamente relacionada con el movimiento del ferrocarril.
- c) Zona de servicio ferroviario, constituida por las construcciones e instalaciones que permiten la utilización del servicio por los ciudadanos.

Establece las distancias de las zonas de dominio público y protección de las vías férreas, el establecimiento de cerramientos en zonas urbanas, las obras que pueden realizarse y las condiciones de desarrollo de la estación intermodal.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

En relación con sus funciones en la estructura territorial y urbana, la red viaria se ordena, con carácter prioritario, para satisfacer las funciones siguientes:

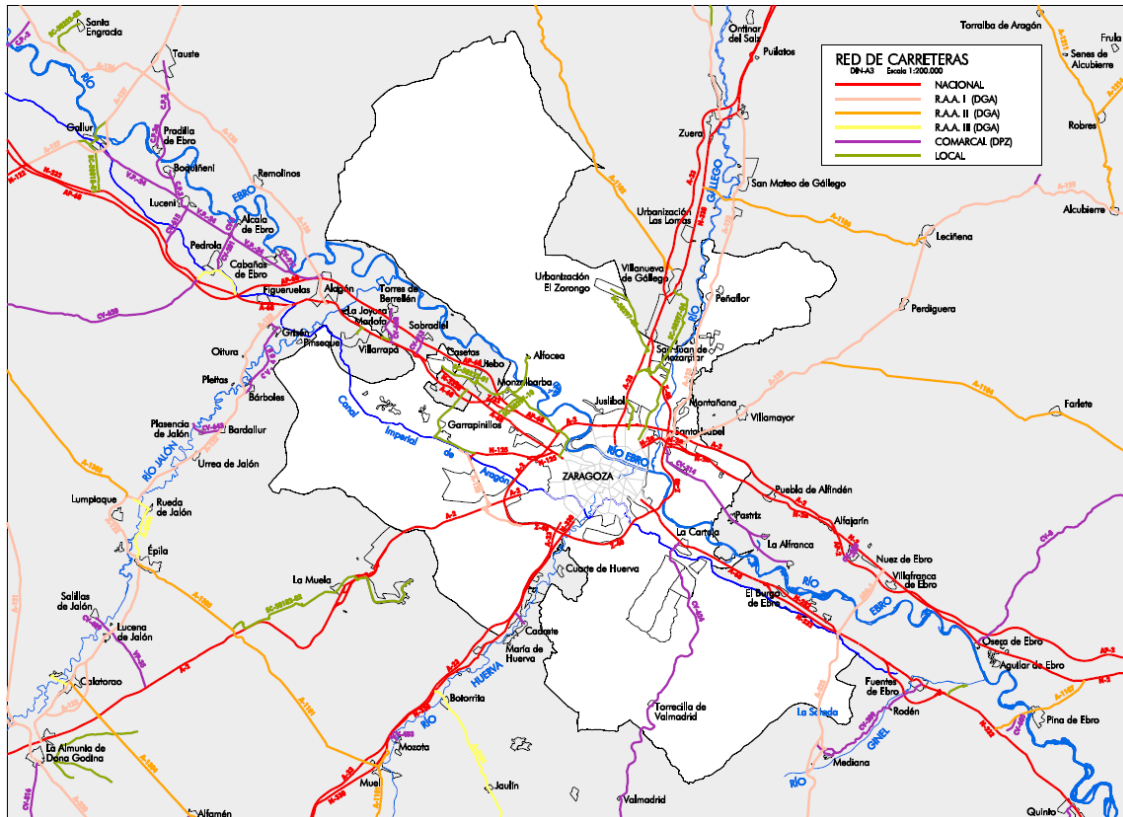
- a) Vías interregionales y de acceso a la ciudad.
- b) Vías de ámbito metropolitano.
- c) Vías urbanas arteriales y de la malla básica.
- d) Vías rurales.
- e) Vías locales

La relación de las CARRETERAS INTERREGIONALES Y ACCESOS A LA CIUDAD es:

- 3.1. CUARTO CINTURÓN
- 3.2. ACCESO NORTE
- 3.3. "BY-PASS" NORTE-SUR
- 3.4. ACCESO ESTE
- 3.5. ACCESO OESTE
- 3.6. AUTOVÍA DE VALENCIA

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- 3.7. CARRETERA DEL AEROPUERTO
- 3.8. OTROS ACCESOS ARTERIALES A LA CIUDAD
 - a. Variante de la carretera de Barcelona (N-II) en Santa Isabel
 - b. Conexión de la variante de Casetas con la A-68



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

La ORDENANZA DE TRÁFICO los distingue por su titularidad:

- A) Viarios del Estado, competencia de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón.
 - La Ronda Norte (autopista A-2).
 - La autopista A-68 desde su inicio en paseo de María Agustín.
 - La N-232 (carretera de Logroño) desde vía de la Hispanidad.
 - La N-II (carretera de Madrid) desde los Enlaces de Carreteras.
 - La Avenida de Navarra desde el cruce con avenida de Madrid.
 - La Vía de la Hispanidad.
 - La N-330 (carretera de Valencia) desde vía de la Hispanidad.
 - La autovía de los Pirineos (N-330) incluido el Puente de Santiago, desde Echegaray Caballero.
 - El Segundo Cinturón, tramo Jorge Cocci-Avenida de los Pirineos.
 - La Avenida de Cataluña (N-II) desde avenida de Alcalde Caballero.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

La N-232 (carretera de Castellón) desde la Facultad Veterinaria.

La carretera del Aeropuerto.

B) Viarios de la Diputación General de Aragón.

Avenida de Alcalde Caballero.

Avenida de la Academia General Militar.

Carretera de Villamayor (C-129).

C) Viarios de la Diputación Provincial de Zaragoza

La carretera de Movera.

Las VÍAS DE COMUNICACIÓN METROPOLITANAS consideradas son:

a) Carretera de unión entre las de Huesca y San Mateo.

b) Variante de Montañana-Peñaflor-San Mateo y conexión de San Gregorio con el acceso norte del cuarto cinturón.

c) Carreteras Villamayor-Malpica y variante de Villamayor-Santa Isabel.

d) Nuevo acceso a Malpica desde la A-2.

e) Acceso a Movera desde la variante de la carretera de Barcelona (N-II) en Santa Isabel.

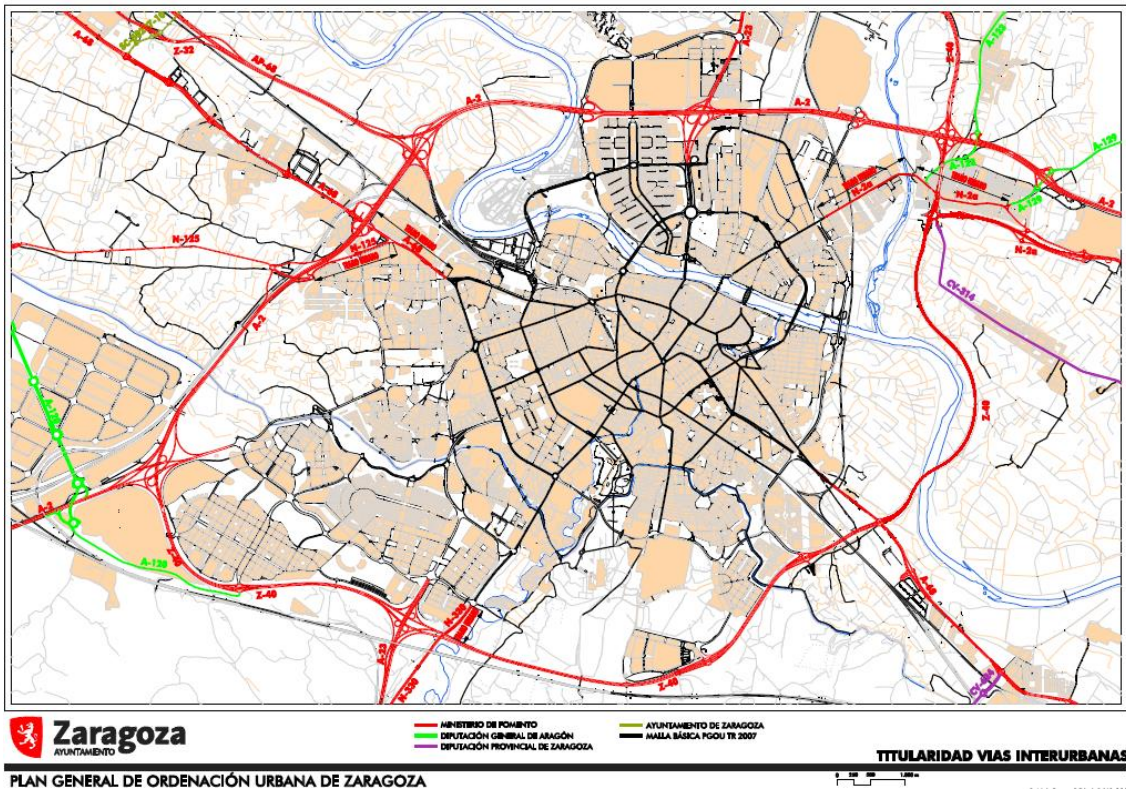
f) Actuaciones en los corredores metropolitanos concertadas con la Diputación General de Aragón.

g) Carretera de Monzalbarba al aeropuerto.

h) Acceso norte a San Juan de Mozarrifar.

i) Accesos al hospital Royo Villanova.

Las vías colectoras incluidas en las franjas de reserva de los sistemas generales con funciones locales de acceso y servicio a las áreas edificadas se consideran a todos los efectos como dotaciones locales, formando parte de los deberes de urbanización y contabilizando el suelo como superficie de base para la aplicación de edificabilidad.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

En el “Anexo 2-ANEJO 8. Infraestructuras: Ejes viarios”, establece la propuesta de viarios que se consideran de enlace de la malla básica, algunos de los cuales se han ejecutado y otros son de difícil ejecución:

- 1) Carretera Monzalbarba-Aeropuerto.
- 2) Nuevo acceso a Movera desde la variante de la N-II en Santa Isabel.
- 3) Variante de Montañana a Peñaflores y San Mateo de Gállego.
- 4) Carretera de Villamayor a Malpica.
- 5) Carretera de Montañana a Villamayor.

Viaro 1. Vía Parque del Canal Imperial (entre la avenida Gómez Laguna y la carretera de Madrid).

Viaro 3. Vial entre la carretera de Huesca y el Eje Norte-Sur (por Cogullada).

Viaro 4. Vial Norte del Actur (entre la A-2 y el camino de la Corbera Baja).

Viaro 5. Vial Sur de Juslibol (entre el Actur y el Galacho).

Viaro 6. Variante Este del camino de Cuarte (entre el Cuarto Cinturón y el Canal Imperial). Viario 7. Variante Sur de la avenida de Cataluña (entre el Tercer y el Cuarto Cinturón).



Fuente: PGOU. Ayuntamiento de Zaragoza.

Como VÍAS URBANAS ARTERIALES relaciona:

- RONDA DE LA HISPANIDAD
- CIERRE DEL TERCER CINTURÓN
- VIAL NORTE DE LA ACTUR.
- VÍA-PARQUE DEL CANAL.
- ACCESO DESDE EL CUARTO CINTURÓN Y LA AUTOVÍA DE VALENCIA.
- TRANSFORMACIÓN DE LA CARRETERA DE LOGROÑO EN VÍA URBANA.
- TRANSFORMACIÓN DE LA CARRETERA DE VALENCIA.
- DORSAL DE LA ORLA SUDOESTE DE SUELO URBANIZABLE.

La relación de calles que componen la **MALLA BÁSICA** y el sistema general de comunicaciones viarias en el suelo urbano es la que se relaciona en el documento “ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA GENERAL Y ORGÁNICA DEL TERRITORIO Y SISTEMA DE NÚCLEOS DE POBLACIÓN” aunque su definición viene establecida por la ORDENANZA GENERAL DE TRÁFICO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. “Se entiende por vías de malla básica en el término municipal de Zaragoza aquellos viarios públicos de competencia del Excmo. Ayuntamiento que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y su intensidad de tráfico es superior a los 15.000 vehículos diarios; deben, por tanto, ser preservadas en el mayor grado posible, de afecciones a su capacidad,

fluidez y seguridad de la circulación, ser objeto de limitaciones urbanísticas reguladas en las normas correspondientes, y tener una consideración especial en cuanto a medidas de vigilancia del tráfico. A efectos de aplicación de la Ordenanza General de Tráfico, las vías de malla básica tendrán la consideración de vías de atención preferente. Las vías llamadas de "circulación intensiva" en otra normativa municipal, documentos urbanísticos, etc., se entenderán son denominaciones aproximadas o referenciales a la Malla Básica.

La relación anterior podrá ser ampliada o reducida según la evolución del tráfico en la ciudad, por resolución de Alcaldía, a propuesta del Servicio Municipal de Tráfico y Transportes.

Las limitaciones en las vías de malla básica son de dos tipos:

- a) Limitaciones urbanísticas: Son las recogidas en las normas urbanísticas del Plan General en cuanto a usos y accesos. Constituyen las "limitaciones de clase III" de las normas y se refieren a usos industriales y comerciales en tales vías, dependiendo la superficie construida. Igualmente existen las limitaciones de accesos rodados a superficies de estacionamiento y carga y descarga en locales situados en estas vías, con excepción de las que dispongan de calzadas colectoras.
- b) Limitaciones de circulación: son las contenidas en la Ordenanza General de Tráfico y en los anexos complementarios a efectos de circulación de vehículos pesados, operaciones de carga y descarga, cortes de tráfico, etc. Independientemente de su referencia expresa normativa, tanto la Policía Local como el Servicio de Tráfico y Transportes, restringirán al máximo posible, dentro de sus competencias, toda autorización para afecciones u ocupaciones de estas vías, remitiéndolas a horarios de circulación no intensiva, nocturnos, o de días no laborables. Igualmente, serán objeto de atención y vigilancia especiales por parte de la Policía Local, y de medidas más intensas de control de la circulación y de uso de la retirada de vehículos infractores de las prohibiciones de estacionamiento.

El PMUS anterior establecía que la articulación del viario urbano de Zaragoza, condicionada por el cruce del río Ebro, por la dificultad de continuidad del segundo cinturón y por la ausencia de los últimos tramos que permitan concluir el tercero y cuarto, está perfectamente definida en las vías arteriales que facilitan la conexión entre las diferentes zonas de la ciudad pero presenta carencias, por falta de continuidad hacia el exterior, de alguna de las vías distribuidoras que, además de acoger movimientos urbanos predominantemente, ayudan a distribuir (y coleccionar) los tráficos urbanos e interurbanos hacia (desde) la red local.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Tabla 5. Características del viario urbano principal

Viaro	Inicio	Fin	Distritos	Dimensión		
				Calzada (1)	Mediana (2)	Carriles (3)
Avenida de Navarra	Avda. de Madrid	Pilón (Miralbueno)	Delicias/Almozara / Delicias	23	1	3/3
Avenida de Madrid	Conde de Aranda	Vía Hispanidad	Delicias/ Almozara / Delicias	15	-	2/2
Avenida de los Pirineos	Puente de Santiago	A-23 / AP-2	Arrabal / ACTUR	35	5	3/3
Camino de Las Torres	Echegaray y Caballero	Sagasta	Centro, Fuentes, San José, Casco Histórico	22	-	3/3
Paseo Isabel la Católica	Emperador Carlos	Vía Hispanidad	Universidad	24	1	3/3
Paseo María Agustín	Paseo Pamplona	Puente de la Almozara	Casco Histórico	17	-	3/3
Calle del Valle de Broto	San Juan de la Peña	Puente de la Almozara	Arrabal / ACTUR	20	1	3/3
Paseo de la Gran Vía	Plaza Paraiso	Avda Francisco Goya	Centro	33	20	2/2
Vía Hispanidad	Paseo Isabel la Católica	Avenida de Navarra	Oliver-Valdeferro/Delicias/Unvidad/Casablanca	34	13	3/2
Avenida de Cataluña	Puente de Piedra	Alcalde Francisco Caballero	Arrabal	13	-	2/2
Paseo Constitución	Plaza Paraiso	Avenida Cesáreo Aluerta	Centro	34	19	2/2
Paseo Independencia	Plaza España	Juan Brull	Centro	18	-	3/3
Paseo de Echegaray y Caballero	Plaza Europa	Vía Hispanidad	Casco Histórico/Las Fuentes	15	-	2/2
Avenida Francisco Goya	Paseo Sagasta	Paseo Teruel	Centro/Universidad	21	1	3/3
Avenida Tenor Fleta	Paseo Sagasta	Calle Cadena de la Granja	Centro/San José	21	1	3/3
Paseo Sagasta	Plaza Paraiso	Plaza Diego Velázquez	Centro/Universidad	30	14	2/2
Alcalde Gómez Laguna	Calle San Juan Bosco	Vía Hispanidad	Casablanca/Universidad/Delicias	27	5	3/3
Vía Ibérica	Paseo Isabel la Católica	Carretera de Valencia	Casablanca	22	6	3/3
Avenida Cesar Augusto	Echegaray y Caballero	Paseo María Agustín	Casco Histórico/Centro	19	1	2/2
Paseo Pamplona	Plaza Paraiso	Paseo María Agustín	Centro	18	-	3/3
Z-30(Ronda Hispanidad)	Configura el cinturón III			18	4	3/3
Carretera de Valencia	Enlaza con Vía Ibérica			24	-	3/3
Autovía de Logroño	Enlaza con Avenida de Navarra y Vía Hispanidad			27	3	3/3

(1) Sin contar área de aparcamiento. Máxima anchura
(2) En los paseos será bulevar
(3) Número máximo de carriles de los que consta la vía en el sentido 1 y en el sentido 2

Fuente: PMUS Zaragoza 2007.

A continuación, se establece en la siguiente tabla la relación de las calles que establece la Ordenanza de tráfico y su relación con el Plan General y el PMUS atendiendo al Aforo del 2016:

MALLA ORDENANZA TRÁFICO	PLAN GENERAL	PMUS ANTERIOR	AFORO 2016. POR TRAMOS. SENTIDO 1.	AFORO 2016 POR TRAMOS, SENTIDO 2.	INCIDENCIAS
AGUSTIN, paseo de María.	Malla Básica	Arterial	16355, 31550, 26155	15020, 12135, 15060	
ALFEREZ PROVISIONAL.			<1000		ESTIMACION
ALFONSO I.	Malla Básica				PEATONAL
ALIERTA, Cesáreo.	Malla Básica		12655, 15170, 19300	12475, 14470, 20710	
ALLENDE, Salvador.	Malla Básica		6695, 7230	7975, 9190	
ALMOZARA, camino de la.			7840		
AÑO DEL BUSTO, Arzobispo.			<6000		ESTIMACION

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

MALLA ORDENANZA TRÁFICO	PLAN GENERAL	PMUS ANTERIOR	AFORO 2016. POR TRAMOS. SENTIDO 1.	AFORO 2016 POR TRAMOS, SENTIDO 2.	INCIDENCIAS
ALONSO V.	Malla Básica		7455		
AMERICA, avenida de.	Malla Básica		10060, 12060		
ARAGON, plaza de.	Malla Básica		4920	7115	
ARANDA, Conde de.	Malla Básica		8125, 9825		
ASALTO.	Malla Básica		4840, 7015	6745, 7810	
AUTONOMIA, avenida de.			1850	1165	
BARBASAN, Mariano.	Malla Básica		12480		
BERDUSAN, Vicente.			3675	5580	
BONET, Juan Pablo.	Malla Básica		13120	17451	
BRETON, Tomás.	Malla Básica		14085		
BROTO, Valle de.	Malla Básica	Distribuidora	21340, 18865, 16760, 15640	19230, 17120, 17270, 15010	
CABALLERO, Alcalde.	Malla Básica		9160, 10535	9670, 5425	
CADENA, Marqués de la.	Malla Básica		20600, 15065	17880, 19235	
CALANDA, paseo de.	Malla Básica		10595, 10600		
CANAL, paseo del.			<1000		ESTIMACION
CANTERAS, plaza de las.	Malla Básica		10820		
CASANOVA, Fray José.			4540	4925	
CATALUÑA, avenida de.	Malla Básica	Distribuidora	9340, 7530, 13915, 12420, 11320	8290, 8490, 11960, 11070	
CESAR AUGUSTO, avenida de.	Malla Básica	Arterial	8190, 5330	8190, 5965	
CLAVE, José Anselmo.	Malla Básica		16120	19260	
COCCI, Jorge.	Malla Básica		6290	4685	
COLON, paseo de.			8270		
COMPROMISO DE CASPE.	Malla Básica		10600, 5190	1590	
CONSTITUCION, paseo de la.	Malla Básica	Arterial	11150, 13350, 10000	12985, 11190, 13105	
CORONA DE ARAGON.	Malla Básica		16640, 14675		
CORTES DE ARAGON.	Malla Básica		10325		
CORTES, Hernán.	Malla Básica		8875	9395	
COSO.	Malla Básica		1690, 5535, 11280, 7785	4450	
CUELLAR, paseo de.	Malla Básica		9330, 12910	9305, 9430	
ECHEGARAY Y CABALLERO, paseo de.	Malla Básica	Arterial	11325, 11900, 8020, 4835	5165, 10105, 18310, 12510	

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

MALLA ORDENANZA TRÁFICO	PLAN GENERAL	PMUS ANTERIOR	AFORO 2016. POR TRAMOS. SENTIDO 1.	AFORO 2016 POR TRAMOS, SENTIDO 2.	INCIDENCIAS
ESCORIAZA Y FABRO, Manuel.			4335	1670	
ESPAÑA, plaza de.	Malla Básica		10510		
ESPARTERO.	Malla Básica		7620	5660	
FERNANDO EL CATOLICO, paseo de.	Malla Básica		6750, 4945, 6120, 12885	5345, 4980, 7110, 6950	
FLETA, avenida de Tenor.	Malla Básica	Arterial	9680, 7665, 5540, 2915	7275, 10680, 5960, 4665	
FOZ, Braulio.			<1000		ESTIMACION
FRANCIA, avenida de.			<5000		ESTIMACION
FRANCO Y LOPEZ.	Malla Básica		10605		
GARCES, Fray Julián.			10820		
GARCIA SANCHEZ, José.	Malla Básica		10420		
GARGALLO, paseo de Pablo.	Malla Básica		1095, 8530, 3245	9030	
GOMEZ DE AVELLANEDA, Gertrudis	Malla Básica		11700, 10700, 14350, 9220		
GOMEZ LAGUNA, Alcalde (hasta vía Ibérica).	Malla Básica	Arterial	24310, 23590, 12710, 5405	18605, 20615, 11845, 3715	
GOYA, Francisco.	Malla Básica	Arterial	16805, 14440, 12270	13780, 12655	
GRAN VIA.	Malla Básica	Arterial	6175, 5700	5530, 4755	
HISPANIDAD, vía de la.	Malla Básica	Distribuidora	17100, 18390, 27930, 19965, 17480	16150, 20190, 20240, 14035, 16030	
HUNGRIA, Violante de.	Malla Básica		3970, 10490	14010, 15610	
IBERICA, vía.	Malla Básica	Distribuidora	10940, 7780	13625, 11530	
INDEPENDENCIA, avenida de la.	Malla Básica	Arterial	6060	4415	
IRANZO, Salvador.			3568, 5420		
IRIARTE REINOSO, Teodoro.	Malla Básica		5925		
ISABEL LA CATOLICA, paseo de.	Malla Básica	Distribuidora	12870	14220	
JAIME I.	Malla Básica		560		
LAGO.			<1000		ESTIMACION
LAPUYADE, Pedro.			4630		
LASALA, Manuel.			16360		
MADRID, avenida de.	Malla Básica	Distribuidora	11050, 15440, 10000, 11160, 12865, 14942	14295, 18065	
MARCIAL, de			<1000		ESTIMACION
MARIA DE ARAGON.			2760		
MAYANDIA, General.			15515		
MINA, paseo de la.	Malla Básica		5600, 4850	7920, 8725	
MINGUIJON, Salvador.			5700		
MONREAL.			9440		
MUEL.			<1000		ESTIMACION

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

MALLA ORDENANZA TRÁFICO	PLAN GENERAL	PMUS ANTERIOR	AFORO 2016. POR TRAMOS. SENTIDO 1.	AFORO 2016 POR TRAMOS, SENTIDO 2.	INCIDENCIAS
NAVARRA, avenida de.	Malla Básica	Distribuidora	5690, 10300, 11670	15390, 18830, 18665	
NOBEL, Alfred.	Malla Básica		4420, 5290		
PAMPLONA, paseo de.	Malla Básica	Arterial	19210, 19330	17060, 22965	
PARAISO, Basilio.	Malla Básica		51895		
PICASSO, Pablo Ruiz.	Malla Básica		12280, 14715, 8200	13995, 11270, 8800	
PIRINEOS, avenida de los.	Malla Básica	Distribuidora	20010, 10175	19700, 6730	
PUENTE DEL PILAR, avenida de.	Malla Básica		6760	12840	
PUENTE VIRREY, avenida de.	Malla Básica		10415		
PUEYO, Monasterio de Nuestra Señora del.	Malla Básica		6070		
QUEVEDO, Francisco de.			6490		
RENOVALES, Mariano.	Malla Básica		5455	9720	
RIOJA.	Malla Básica		11880	20550	
RODRIGO REBOLLEDO (hasta Salvador Minguijón).			3870		
ROMA, plaza de.	Malla Básica		14485		
SADABA.			<1000		ESTIMACION
SAGASTA, paseo de.	Malla Básica	Arterial	12940, 8660, 10785, 9145	7330, 8090, 11420, 14565	
SAN FERNANDO, vía de.			2160		
SAN JOSE.	Malla Básica		7920, 13680, 14145, 15520, 10295	8925, 6940	
SAN JUAN BOSCO.	Malla Básica		20915	13280	
SAN JUAN DE LA CRUZ.	Malla Básica		14860		
SAN JUAN DE LA PEÑA.	Malla Básica		8090, 8160, 4325, 3730	9885, 6345, 6525, 8350, 5160	
SANZ GADEA, Joaquín.	Malla Básica		<1000		ESTIMACION
SANTANDER.	Malla Básica		8225, 7760		
SERVET, Miguel.	Malla Básica		6485, 5075, 7185, 2785	5660, 4490, 6400, 4870	
SOBRARBE.			2580	1450	
TERUEL, paseo de.	Malla Básica		11445		
TORRES, avenida de las.	Malla Básica	Arterial	13005, 10005, 11845, 18590, 17275, 15890	16705, 19705, 16905, 19800, 20615, 17645	
UNCETA.	Malla Básica		12315		
UNIVERSITAS, vía.	Malla Básica		14135, 14280, 11920	12455, 14955, 15855	

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

MALLA ORDENANZA TRÁFICO	PLAN GENERAL	PMUS ANTERIOR	AFORO 2016. POR TRAMOS. SENTIDO 1.	AFORO 2016 POR TRAMOS, SENTIDO 2.	INCIDENCIAS
URBANO, Fray Luis.			3730, 2325		
VALENCIA, avenida de.	Malla Básica		15360, 18850		
VILLAHERMOSA, Duquesa de.	Malla Básica		8460, 9700, 7630	9655, 12510, 13710	
VIVES, Luis.	Malla Básica		14665		
ZAMBRANO, María.	Malla Básica		16200, 9690, 16605, 10710		
ZARAGOZA LA VIEJA.			<6000		ESTIMACION

Como puede observarse, con un aforo de 15.000 vehículos/día sólo existen 29 calles en 2016, y no en todos sus tramos, lo que hace resulta inadecuado sólo ese concepto para la configuración de la malla básica. Además, sólo tiene en cuenta la circulación rodada, y debería poner en relación más criterios como el transporte público (teniendo en cuenta el tranvía y las líneas de autobús). Teniendo en cuenta las calles con una IMD >15.000 vehículos /día no está incluida la AVENIDA MANUEL RODRIGUEZ AYUSO- CARRETERA MADRID, >10.000 avenida de Ranillas y San Vicente de Paul, Gombao y MIGUEL HERRERO ROGRIGUEZ DE MIÑON y >5.000, Ronda de Boltaña y Adolfo Aznar, Arquitecto La Figuera, Paseo la Ribera, Avenida de la Jota, Predicadores, Madre Rafols, Doctor Val Carreres, León XIII, San Ignacio de Loyola, Uncastillo-Paseo Rosales, Avenida Policía Local, Avenida Tiziano, Avenida Puerto Venecia, Zafiro, De los Diputados, Ramiro de Aragón, Juan Carlos I, Juan Pablo II, Asín y Palacios, Jerusalén-Pedro II el Grande, Padre Arrupe, La vía, San Juan Bautista de la Salle, Avenida Casablanca, Calle Ronda Ibón de Plan y Camino del Pilón.

Tabla 5. Características del viario urbano principal

Viarlo	Inicio	Fin	Distritos	Dimensión		
				Calzada (1)	Mediana (2)	Carriles (3)
Avenida de Navarra	Avda. de Madrid	Pilón (Mirabueno)	Delicias/Almozara / Delicias	23	1	3/3
Avenida de Madrid	Conde de Aranda	Vía Hispanidad	Delicias/ Almozara / Delicias	15	-	2/2
Avenida de los Pirineos	Puente de Santiago	A-23 / AP-2	Arrabal / ACTUR	35	5	3/3
Camino de Las Torres	Echegaray y Caballero	Sagasta	Centro, Fuentes, San José, Casco Histórico	22	-	3/3
Paseo Isabel la Católica	Emperador Carlos	Vía Hispanidad	Universidad	24	1	3/3
Paseo María Agustín	Paseo Pamplona	Puente de la Almozara	Casco Histórico	17	-	3/3
Calle del Valle de Broto	San Juan de la Peña	Puente de la Almozara	Arrabal / ACTUR	20	1	3/3
Paseo de la Gran Vía	Plaza Paraiso	Avda Francisco Goya	Centro	33	20	2/2
Vía Hispanidad	Paseo Isabel la Católica	Avenida de Navarra	Oliver-Valdeferro/Delicias/Unvdad/Casablanca	34	13	3/2
Avenida de Cataluña	Puente de Piedra	Alicade Francisco Caballero	Arrabal	13	-	2/2
Paseo Constitución	Plaza Paraiso	Avenida Cesáreo Allera	Centro	34	19	2/2
Paseo Independencia	Plaza España	Juan Brull	Centro	18	-	3/3
Paseo de Echegaray y Caballero	Plaza Europa	Vía Hispanidad	Casco Histórico/Las Fuentes	15	-	2/2
Avenida Francisco Goya	Paseo Sagasta	Paseo Teruel	Centro/Universidad	21	1	3/3
Avenida Tenor Fieta	Paseo Sagasta	Calle Cadena de la Granja	Centro/San José	21	1	3/3
Paseo Sagasta	Plaza Paraiso	Plaza Diego Velázquez	Centro/Universidad	30	14	2/2
Alicade Gómez Laguna	Calle San Juan Bosco	Vía Hispanidad	Casablanca/Universidad/Delicias	27	5	3/3
Vía Ibérica	Paseo Isabel la Católica	Carretera de Valencia	Casablanca	22	6	3/3
Avenida Cesar Augusto	Echegaray y Caballero	Paseo María Agustín	Casco Histórico/Centro	19	1	2/2
Paseo Pamplona	Plaza Paraiso	Paseo María Agustín	Centro	18	-	3/3
Z-30(Ronda Hispanidad)	Configura el cinturón III			18	4	3/3
Carretera de Valencia	Enlaza con Vía Ibérica			24	-	3/3
Autovía de Logroño	Enlaza con Avenida de Navarra y Vía Hispanidad			27	3	3/3

(1) Sin contar área de aparcamiento. Máxima anchura

(2) En los paseos será bulvar

(3) Numero máximo de carriles de los que consta la vía en el sentido 1 y en el sentido 2

Fuente: PMUS Zaragoza 2007.

En conclusión, es necesario actualizar los criterios de la malla básica, así como el listado de calles que la conforman.

En relación con las calles peatonales el Plan General, en el artículo 2.4.9 las define como aquellas calles en las que se permite el acceso restringido de vehículos para servicio y abastecimiento de fincas o locales mediante restricción horaria, o bien mediante permisos o autorizaciones expresas, en la forma en que se regule en la correspondiente ordenanza. Quedan grafadas en los planos de calificación que no se corresponden con la realidad puesto que el establecimiento de una calle peatonal viene establecido por las restricciones de tráfico. Por tanto, el establecimiento de un viario peatonal está condicionado no por razones urbanísticas sino movilidad. Como establece el anexo 3, Normas sobre limitaciones específicas de circulación en los viarios del término municipal de Zaragoza de la ORDENANZA GENERAL DE TRÁFICO, "Las normas del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Zaragoza califican a una serie de vías urbanas como "calles peatonales" o "calles de tráfico restringido", refiriéndose a vías de uso básicamente peatonal, sin que figure una definición precisa de sus características, y una regulación de sus limitaciones, su forma de uso y explotación, su señalización, etc., salvo las referencias que existen en la Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación. En la Ordenanza municipal de tráfico se procedió a normalizar una definición de estas calles y sus características, así como la regulación y señalización de los usos viarios permitidos; y a tal fin se establece:

- A) Calle peatonal: Vía pública de uso preferentemente peatonal. Su diseño no presentará diferenciación entre calzada y aceras y los peatones podrán utilizar toda la superficie. Podrá llevar incorporado diversos tipos de mobiliario urbano (árboles, bancos, quioscos, etc.).
 - Se permite en ellas una circulación limitada de vehículos que deberá ser indicada al inicio de la calle, concediéndose siempre la prioridad a los peatones, aunque éstos no deberán estorbar inútilmente a los vehículos. La velocidad máxima de éstos será de 10 kilómetros por hora y no se podrá estacionar en ella, excepto vehículos autorizados u operaciones de carga y descarga si están autorizadas, y en el horario permitido.
 - Se señalizará mediante señales de "circulación prohibida" en el inicio de la calle según el sentido de circulación otorgado, con indicación mediante texto complementario de las excepciones autorizadas. Estas podrán ser:
 - Accesos a garajes (exclusivamente al interior de los mismos si poseen licencia de badén).
 - Accesos legalizados (a locales comerciales u otros con licencia de badén).
 - Acceso a fincas (permite el acceso de residentes y la parada frente a sus domicilios).
 - Carga y descarga (con indicación del horario permitido; normalmente, de 8.00 a 11.00 horas).
 - Vehículos autorizados (mediante permiso escrito o distintivo).
 - Las autorizaciones para circular se obtendrán mediante permiso municipal en la forma reglamentada en el anexo 2 de la Ordenanza General de Tráfico.
 - Deberá señalizarse igualmente el peso máximo autorizado de los vehículos que accedan, que será de 3,5 toneladas. Las excepciones precisarán permiso especial reglamentado igualmente en el anexo 2.
 - No será preciso señalizar la velocidad máxima permitida ni la prohibición de estacionamiento.
 - Al final de la calle peatonal, según su sentido de tráfico, se prohibirá el acceso mediante señal de "dirección prohibida", sin mayor adición.
 - Las calles peatonales deberán de disponer de badenes de acceso y salida.
- B) Calle de tráfico restringido:

Vía pública donde la autoridad municipal ha determinado una limitación cuantitativamente importante en el acceso de vehículos, permitiéndose solamente a una minoría en función de su uso, necesidad u horario.

- No existe limitación a los peatones y es, por tanto, mayoritaria la utilización peatonal. Su diseño es convencional con diferenciación de calzada y aceras, bien sean éstas elevadas o a nivel, pero delimitadas físicamente con hitos, bolas de piedra, cadenas, etc. En la calzada la prioridad es de los vehículos y en las aceras, naturalmente, de los peatones. Aunque puede existir un límite de velocidad concreto y señalizado, no existe otra limitación que la genérica en zona urbana y la que debe adoptar todo conductor para adecuarse a las condiciones de circulación. Igualmente, no existe (aunque puede existir si es preciso) una limitación de peso sino la normal establecida para zona urbana. Se permite el estacionamiento, si físicamente

es posible junto al bordillo o límite de acera, a los vehículos tolerados; en caso contrario deberá señalizarse la prohibición como en una calle convencional.

- La señalización es idéntica a la de una calle peatonal, con las mismas excepciones; salvo lo indicado respecto a peso y estacionamiento.
- C) Zona peatonal:

Es el conjunto de calles peatonales, o mezcla de calles peatonales y de tráfico restringido, enlazadas entre sí, formando un entramado o malla. En cada calle regirá el régimen de prioridad de cada tipo. Las normas de uso, restricciones, usos permitidos, horarios, etc., típicas de estas calles deberán señalizarse mediante carteles de gran tamaño en los accesos de la zona peatonal, que deberá ordenarse con sentidos de tráfico y direcciones como cualquier calle convencional. Por ello, en los accesos proyectados se instalarán los carteles antedichos y las señales de "dirección prohibida" en las salidas de la zona.

- Los carteles indicarán "zona peatonal" e incluirán la señal de "circulación prohibida" y "estacionamiento prohibido"; asimismo indicarán el régimen de excepcionalidades (que normalmente serán garajes y actividades de carga y descarga) y la limitación de PMA a 3,5 toneladas. En el apéndice de este anexo se acompaña un cartel indicativo. “

Esta clasificación no ha tenido su retorno al Plan General y además hay que tener en cuenta que, en desarrollo del Plan General, concretamente en Valdespartera, se diseñó una variante, de tipo residencial con admisión de coexistencia de tráfico y plataforma subdividida, que no se recoge en la ordenanza.

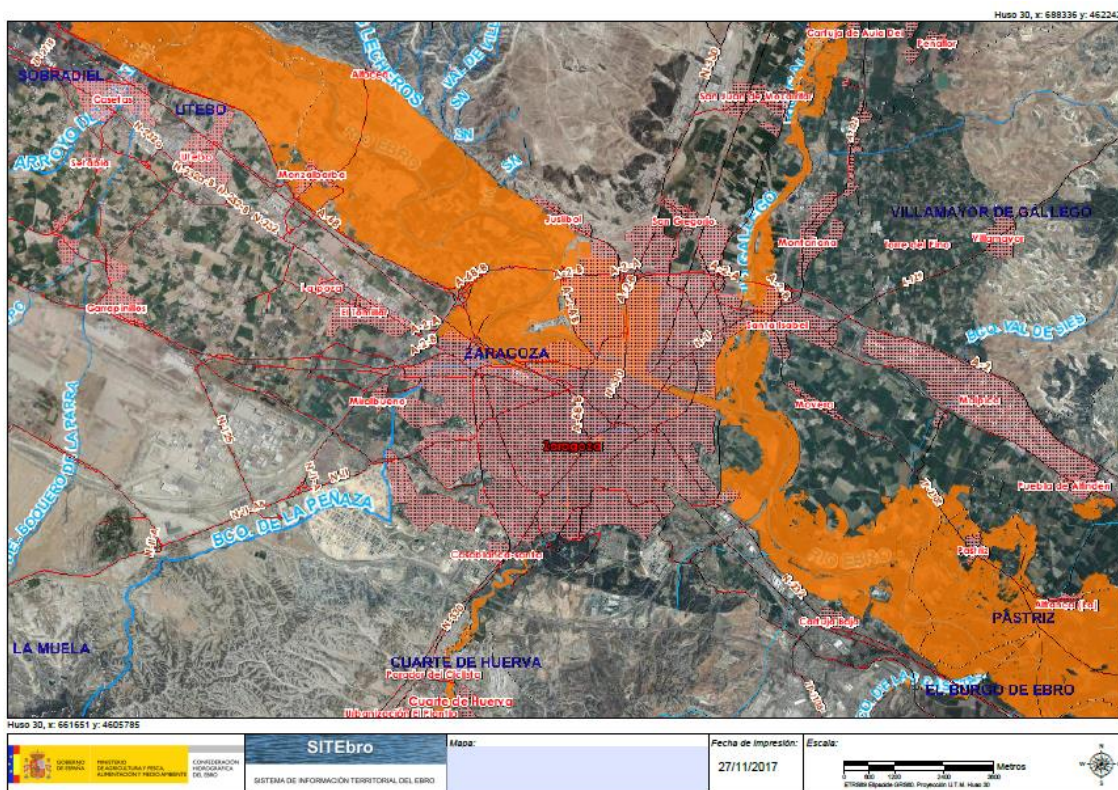
Por todo lo anterior, debería establecerse una actualizada jerarquización y definición del viario normalizada, teniendo en cuenta que la Ordenanza de Tráfico es de 1997 y el Plan General del 2001 y los cinturones e importantes viarios no se habían ejecutado y ha variado considerablemente la movilidad en la ciudad. La nueva jerarquización debería ser más unitaria y acorde con la realidad viaria teniendo en cuenta criterios urbanísticos y de movilidad, en relación con los itinerarios de las distintas redes de transporte, incluso los itinerarios peatonales, redefiniendo la malla básica y sus condicionantes y, en consecuencia, debería ser coordinada con otras administraciones.

3.6.6. BARRERAS

El fenómeno de efecto barrera se asocia a la falta de comunicación transversal que supone la inserción de determinadas infraestructuras en la trama urbana. Las barreras existentes en la ciudad de Zaragoza, físicas o perceptivas se producen por condicionantes naturales o de infraestructuras: A destacar en el espacio urbano:

- EFECTOS BARRERA NATURAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD: RÍOS.

En los últimos años el Ebro ha dejado de ser una barrera entre el Norte y Sur de la ciudad, ya que con el proyecto de márgenes se ha integrado el estudio urbanizado como parque en la ciudad. Lo mismo ocurre con espacios Río Huerva, el Canal y la desembocadura el Gállego. En todo caso, en Zaragoza es importante destacar las zonas inundables:

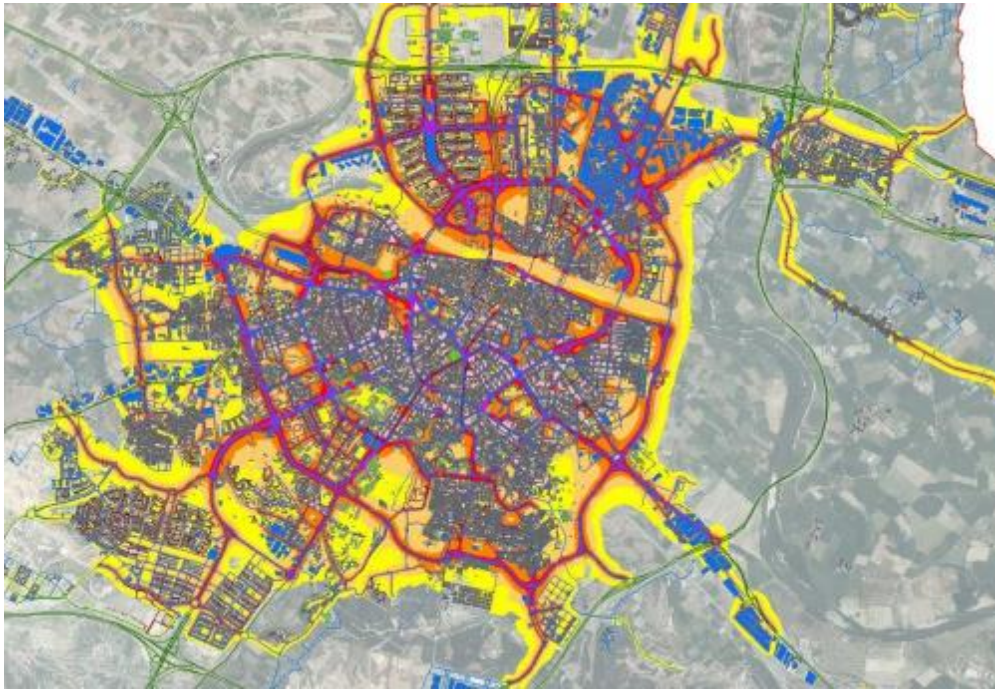


Zonas inundables. Periodo de retorno T100 años. Fuente: Confederación Hidrográfica del Ebro, 2017.

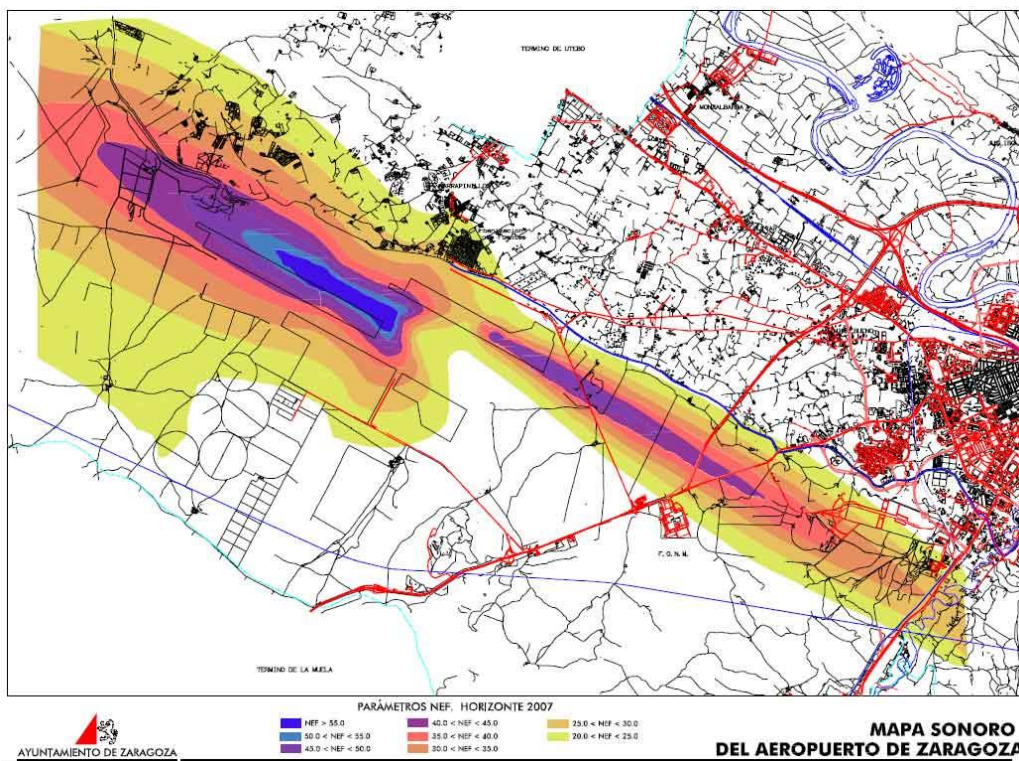
- EFECTOS DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

La actualización del Mapa Estratégico de Ruido (MER) de Zaragoza en Viales Urbanos establece que la Z-30 es el foco con mayor relevancia con focos de más de 75dB si bien con niveles superior a están la calle Marqués de la Cadena, el entorno de la Estación Intermodal y vía Universitat, por encima de 65dB.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

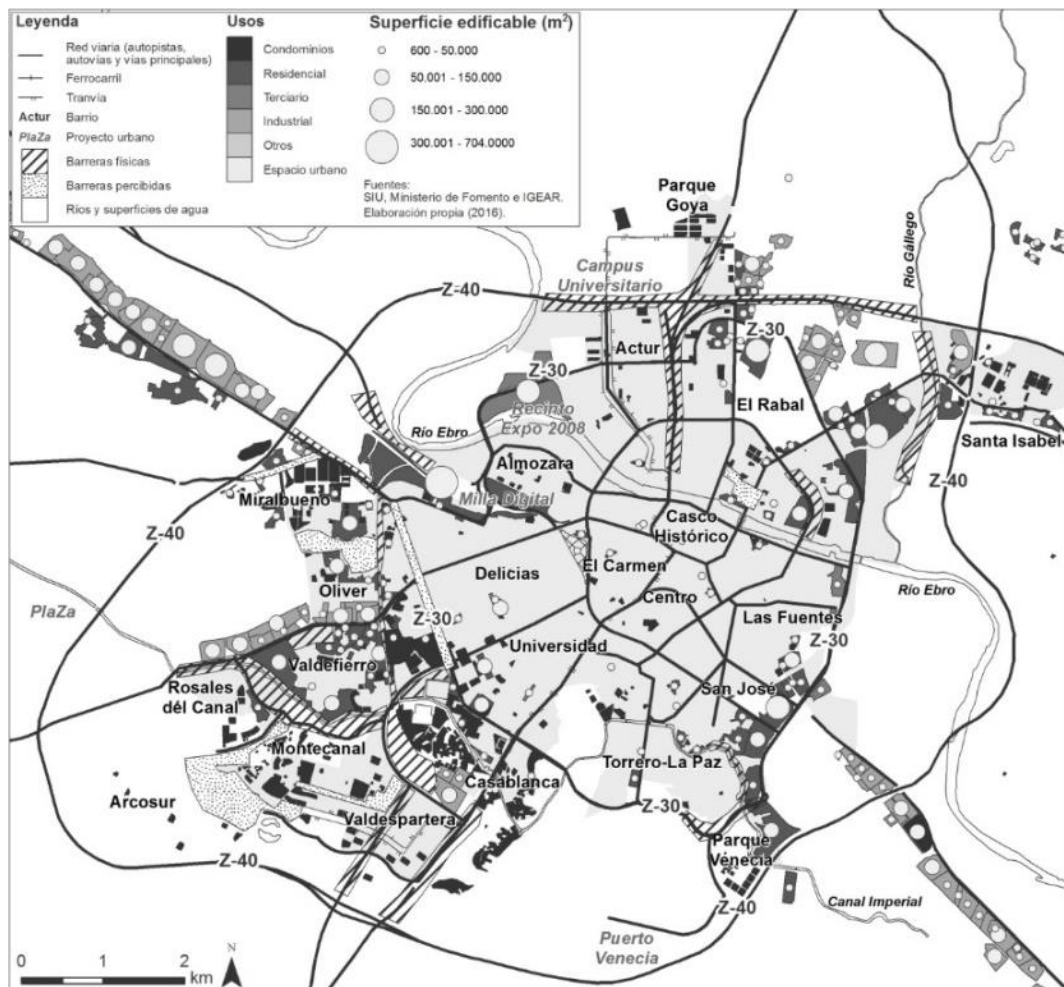
- EFECTOS DE IMPACTO VISUAL DE LOS AUTOMÓVILES

En la imagen se observan ciertas barreras físicas y percibidas que rompen la continuidad espacial bien por actuaciones no ejecutadas bien por predominar los espacios destinados al coche y no al peatón.

Los solares vacíos y las actuaciones urbanas en ejecución inacabadas se consideran barreras físicas si bien son espacios de oportunidad.

Por otro lado, se han considerado también en relación con el diseño general viario el fraccionamiento de la ciudad con avenidas demasiado anchas que actúan como verdaderas barreras urbanas o la formación de nudos complejos y tramos curvos que son más propios de autopistas.

En todo caso, las vías relacionadas anteriormente con IMD superior a 15.000 vehículos día suponen una importante barrera física para el peatón.



Fuente: Escolano Utrilla, López-Escolano y Pueyo Campos, EURE, 132, 2018.

3.6.7. DISEÑO URBANO

La revisión del Plan General de Ordenación Urbana incluye un desarrollo muy extenso de las condiciones de ornato público, tanto en sus aspectos generales (sobre todo, en el capítulo 2.5 de las normas urbanísticas) como en zonas concretas y, especialmente, en la ciudad histórica y los conjuntos urbanos caracterizados (capítulo 4.3 de las normas).

En relación con la ordenación del espacio viario, en el título VII de las normas urbanísticas del PGOU se establece para los nuevos viarios, entre otros, las dimensiones recomendadas para las aceras, los carriles, la longitud máxima recomendable en función de la pendiente, las anchuras recomendadas para carriles bici, las dimensiones de las plazas de aparcamiento en superficie.

En las obras públicas de urbanización son de aplicación las especificaciones contenidas en el Pliego de Prescripciones Técnicas (2012) así como el modelario de planos y cuadros de precios.

En las Normas Urbanísticas establece las condiciones de la edificación respecto al viario, rasantes, alineaciones, retranqueos y vincula ciertos elementos como los chaflanes, vuelos, miradores, salientes y elementos adosados en planta baja a la anchura del viario.

En relación con la dotación de estacionamiento, el Plan General establece la necesidad de disponer de dotación de estacionamiento que afecta a las edificaciones y locales resultantes de obras nuevas, así como en las actividades que se implanten en ellos. Además, el Ayuntamiento podrá exigir el cumplimiento de la dotación de estacionamiento en aquellas implantaciones de usos o actividades que, sin dar lugar a obras de nueva edificación o reforma, sean susceptibles de generar una afluencia significativa de vehículos

La dotación de estacionamiento regulada en esta sección deberá resolverse siempre en espacios privados, mediante alguna de las disposiciones siguientes: a) en el interior de la edificación, b) en el interior de la parcela, c) en el suelo o subsuelo de espacios libres privados de uso común, y d) en edificios destinados exclusivamente a este uso, como dotación para los usuarios en un área.

Puede autorizarse que la dotación de estacionamiento correspondiente se encuentre en otros edificios, o en estacionamientos privados o públicos situados en un radio de 200 metros del emplazamiento del edificio al que vayan a servir de dotación.

Con carácter general, se evitarán los accesos desde las calles componentes de la malla básica de la ciudad, reflejada en la relación aneja, salvo que estas vías dispongan de calzadas colectoras separadas de la principal; y en las calles con carriles reservados al autobús, cuando sea preciso atravesarlos para efectuar el acceso. En tales casos, se efectuará el acceso por distinta calle, en el caso de que sea posible.

Para el uso de vivienda deberá disponerse el siguiente número de plazas, en función de la superficie útil de aquella: SUPERFICIE ÚTIL PLAZAS POR VIVIENDA Menos de 90 m² 1,00 De 90 a 135 m² 1,50 más de 135 m² 2,00 4. Con carácter general, los usos distintos de vivienda requerirán un mínimo de 1 plaza cada 100 metros cuadrados construidos. Se aplicarán condiciones particulares en los usos

En los casos previstos, el Ayuntamiento podrá eximir de la obligación de establecer la dotación de estacionamiento, reducir su cuantía, imponer restricciones de capacidad u horarias, y también prohibir la dotación, cuando estas medidas resulten pertinentes, a juicio de los servicios municipales competentes, por razones debidas a las condiciones de localización de los accesos a los espacios de estacionamiento desde la vía pública, a las condiciones tipológicas de los edificios, a la afección de elementos catalogados del inmueble o a otras circunstancias análogas. La exención, la reducción y la ampliación del número de plazas, o la imposición de restricciones de capacidad u horarias, se

resuelven discrecionalmente por el Ayuntamiento, motivándose por informe de los servicios municipales competentes en el que se expongan las razones y circunstancias concurrentes en que se base la solución adoptada, y se hará constar en la correspondiente licencia municipal.

Por tanto, el Plan soluciona en los nuevos desarrollos y obra nueva el problema del estacionamiento (por el establecimiento de la dotación y por las anchuras de los viarios) pero no se resuelve el grave problema de los barrios consolidados. De hecho, establece las áreas con déficit pronunciado de plazas de estacionamiento en el interior de los edificios: Ciudad Histórica, Las Fuentes, San José, Centro, Torrero y Delicias, que debe ser actualizado.

La dotación de estacionamientos seguros para bicicletas aún no está recogida en el PGOU.

Otras normas vigentes que contribuyen a la mejora del diseño urbano son:

- Criterios de diseño y ejecución de vías ciclables. Plan Director de la Bicicleta en Zaragoza.
- Ordenanza Municipal reguladora de la instalación de Terrazas de Veladores.
- Normas Técnicas Municipales para Instalaciones de Alumbrado Público.
- Ordenanza de Supresión de Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas del Municipio de Zaragoza.
- Ordenanza para Identificación y Rotulación de Vías y Fincas Urbanas.
- Ordenanza reguladora de la ocupación de vías públicas con contenedores.
- Ordenanza Municipal Reguladora de Instalaciones y Actividades Publicitarias.
- Ordenanzas de zonas verdes y normas para la redacción de proyectos de parques y jardines.
- Ordenanza de protección del arbolado urbano.

Y actualmente se encuentra en elaboración una Ordenanza de diseño, uso y protección del espacio urbano.

Atiende a las calles existentes, parques, jardines y zonas verdes y la red de viandantes peatonales. Como establece la exposición de motivos, en relación con el viario, “Principalmente tiene por finalidad garantizar un uso no menos vinculado a la circulación que a la sociabilidad, lo que significa devolver al viandante el protagonismo que ha ido perdiendo a lo largo del último siglo en favor del automóvil y otras formas mecánicas de utilización de la calle, vinculadas exclusivamente a los desplazamientos. Por su naturaleza, esta ordenanza solamente regula el tratamiento intrínseco de estos espacios, que puede favorecer el disfrute de la calle por los viandantes mediante la elección correcta del pavimento, su integración en una imagen general del espacio urbano a escala local o general, la vegetación, la ordenación de zonas de estancia o la elección de un mobiliario adecuado. Con este objeto, se establece la obligación de someter las intervenciones en la vía pública, y con mayor rigor dentro de la ciudad histórica, a criterios unitarios que garanticen la coherencia mutua de los elementos dispuestos en el ámbito de que se trate, aunque sea en momentos diferentes, y su coherencia con el entorno. El hecho frecuente de que esos elementos se hayan ido acumulando sobre el suelo en actuaciones independientes y descoordinadas promovidas desde distintos servicios municipales, explica en buena parte la sensación de desorden que producen muchas de las calles de la ciudad. Se establecen también normas que procuren la homogeneidad del tratamiento de las calles y el mobiliario urbano en los ámbitos definidos como unidades paisajísticas integradas, más o menos coincidentes con los barrios, y en aquellas unidades ambientales que se definan en función de su singularidad histórica, arquitectónica o funcional, ya se trate de espacios urbanos concretos con escala menor, o de sistemas de escala urbana que recorran más de un barrio. La ordenanza dedica

también atención al tratamiento de la vegetación en las calles, con frecuentes remisiones a la ordenanza de protección del arbolado urbano. Aun cuando son contenidos situados en el límite de una norma de este tipo, se dedica alguna atención al diseño de las áreas de estancia y circulación a pie en calles de convivencia de tráfico y de tráfico segregado, así como al trazado de las calzadas rodadas y áreas de estacionamiento, de modo que afecten lo menos desfavorablemente posible al disfrute del ambiente urbano. Las calles residenciales o de convivencia de tráfico, tal vez no lo suficientemente presentes en una ciudad como Zaragoza, permitirían una solución razonable en barrios con espacios de relación insuficientes, calles estrechas y circulación rodada escasa durante buena parte del día, pero a cuyo servicio exclusivo ha sido frecuente dedicar superficies excesivas de calzada convencional.”

3.7. PARQUES Y ZONAS VERDES

En la ciudad de Zaragoza existen 778,73ha de zonas verdes urbanas (parques y jardines) más del 67,8 ha. de parque, localizadas en su entorno periurbano. Un total de 846,53 ha., que supone un 18,34% de las superficies artificiales y una ratio de 12,1m² por habitante.



La Estrategia de Biodiversidad de Zaragoza y el Plan Director de la Infraestructura Verde, en elaboración, estructuran la riqueza natural de la ciudad entorno a tres elementos:

La matriz azul: ríos, humedales, balsas, barrancos, acequias y canales.

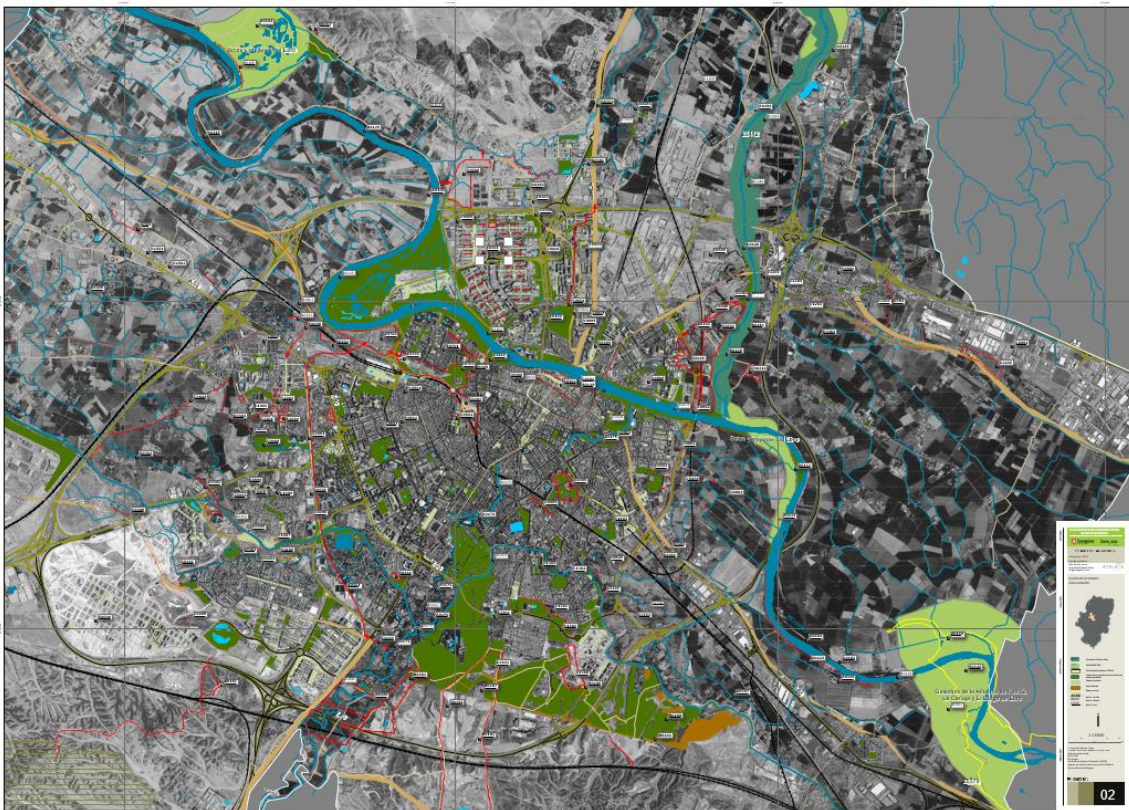
- Ríos (Ebro, Gállego, Huerva).
- Humedales del aluvial del Ebro, balsas y lagunas.
- Sistemas de regadío (Canal Imperial de Aragón, red de acequias de Urdán, Camarera, Rabal y Almozara, riegos del Huerva...).
- Red de drenaje (Barrancos, escurrederos...).

La matriz verde: LIC, ZEPA y espacios singulares:

- Montes del Ayuntamiento de Zaragoza (Monte Vedado y Realengo de Peñaflo, Monte Sarda Soltera, Montes de Torrero, Montes Vales de Cadrete, Monte Acampo Hospital, La Plana y Monte Litigio).
- Masas forestales, naturales y de repoblación.
- La Estepa, que ocupa cerca de 2/3 partes del municipio.

Y la trama verde urbana:

- Parques urbanos y de barrio rurales (Parque José Antonio Labordeta, Parque del Agua, Parque Delicias, etc.).
- Plazas y jardines.
- Alineaciones arboladas (bulevares, paseos, arbolados de calle).
- Descampados y solares vacíos.
- Espacios de transición.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

Respecto a la matriz azul, el Plan establece que La Red Natura supone el punto de partida para la protección de los valores ambientales del término municipal ya que la delimitación de tres LICs (Bajo Gállego, Sotos y mejanas del Ebro y Galachos de La Alfranca de Pastriz, La Cartuja y el Burgo de Ebro) y dos ZEPAs (Río Huerva y Las Planas y Galachos de La Alfranca de Pastriz, La Cartuja y el Burgo de Ebro) señala las zonas con mayor riqueza ambiental del término municipal por lo que en sí constituyen las Áreas Núcleo del sistema zaragozano, según la terminología de la Ecología del Paisaje.

El P.O.R.N. de los Sotos y Galachos del río Ebro (Tramo Zaragoza-Escatrón) es interpretado como la principal herramienta del Plan Director para alcanzar sus objetivos.

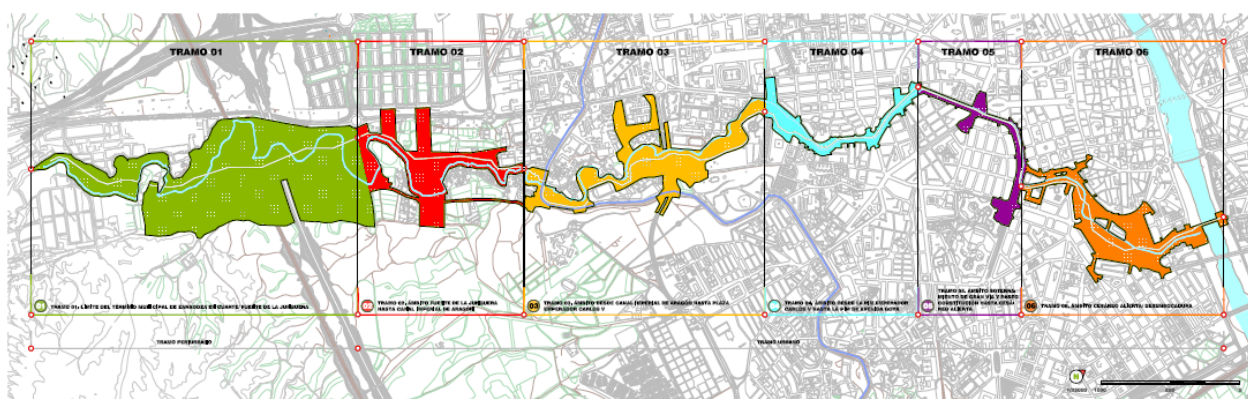
El vigente PGOU de Zaragoza resulta un aliado para alcanzar los objetivos ecológicos de la Infraestructura Verde, tanto en los suelos no urbanizables especiales como en el entorno urbano.

En el documento del Plan Director se establece que es necesario integrarse y andar de la mano del Plan de Movilidad Sostenible de Zaragoza en la medida que las conexiones y la introducción de

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

biodiversidad en la ciudad en muchos casos necesitará del apoyo en vías y calles. Es necesario estudiar qué tipos de vía, qué tipos de tráfico, qué carácter, qué diseño, qué protagonistas, etc. va a tener Zaragoza con la finalidad de implementar servicios.

En relación con el Plan Director del río Huerva en el término municipal de Zaragoza, del 2012 el Plan Director de Infraestructura verde propone revisar y transformar el desarrollo de los planteamientos en el tramo previo a la entrada del río en la ciudad, por considerar inadecuadas las estrategias ambientales y no dejar claramente definidas las acciones encaminadas a la mejora de la conectividad y las condiciones ecológicas.



Tramo Periurbano

Tramo 01, Límite del término municipal de Zaragoza en Cuarte / Fuente de la Junquera,

- U01.a Área de Intercambio de Movilidad Cuarte de Huerva,
- U01.b Ecosistema Natural del Sur

Tramo Urbano

Tramo 02, Ámbito Fuente de la Junquera / Canal Imperial de Aragón

- U02.a Área de Intercambio de Movilidad Valdespartera / Huerva,
- U02.b Entorno del área 59/1 y 59/3,

Tramo 03, Ámbito desde Canal Imperial de Aragón hasta Plaza Emperador Carlos V

- U03.a Área de Intercambio de Movilidad Canal Imperial / Huerva
- U03.b Entorno de la Urb. Fuentes Claras, Colegio Marianistas, Viveros Municipales y Hospital Militar, Una Extensión del Parque Grande,
- U03.c Área de Intercambio de Movilidad Ronda Hispanidad / Huerva, PIM 05,
- U03.d Entorno del Parque Grande,
- U03.e Plaza de Intercambio de Movilidad Emperador Carlos V

Tramo 04, Ámbito desde la PIM Carlos V hasta la PIM Avenida Goya,

- U04.a Tramo entre la PIM Carlos V y la PIM Avenida Goya,
- U04.b Plaza de Intercambio de Movilidad Avenida Goya

Tramo 05, Ámbito soterramiento de Gran Vía y Paseo Constitución hasta Cesáreo Allerta (tramo soterrado)

- U05.a Eco-Bulevar de Gran Vía
- U05.b Plaza de Intercambio de Movilidad Sostenible Basilio Paraiso
- U05.c Eco-Bulevar Paseo Constitución. El salón verde en la ciudad,
- U05.d Plaza de Intercambio de Movilidad Cesáreo Allerta

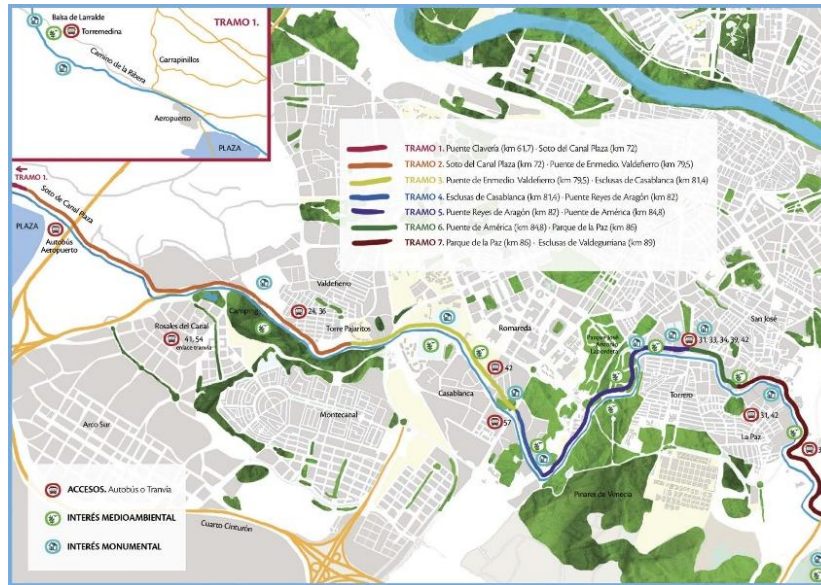
Tramo 06, Ámbito Cesáreo Allerta / Desembocadura

- U06.a Espacio Goya, "Goya en el Huerva"
- U06.b Plaza de Intercambio de Movilidad Sostenible "San Miguel"
- U06.c Parque de la Desembocadura
- U06.d Plaza de Intercambio de Movilidad c/ Mayor, Las Fuentes
- U06.e Plaza de Intercambio de Movilidad río Ebro

Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

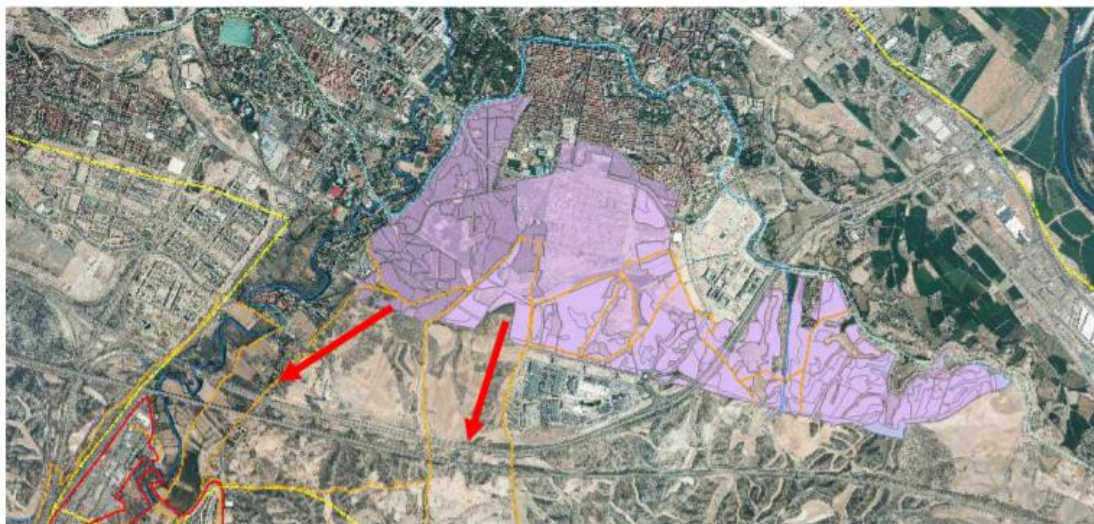
En relación con los riegos, manifiesta que el Canal Imperial de Aragón es la principal arteria estructurante en su margen derecha, el Canal Imperial es nexo de unión entre diferentes parques urbanos del perímetro sur de la ciudad: Valdefierro, Oliver, José Antonio Labordeta, Pignatelli, La Paz, La Granja y zonas arboladas del Barranco de la Muerte. En la actualidad sigue en pleno uso y conserva un gran número de elementos del patrimonio hidráulico original como son los puertos de Casablanca y Torrero, las Esclusas de Casablanca, Valdegurriana y Torrecilla, la fuente de los Incredulos, el Ojo del Canal sobre el Huerva, las almenaras, puentes y alcantarillas, etc. Las obras de remodelación se impulsaron en 2002 con la finalización de las obras de construcción de la Ronda de la Hispanidad incluyendo un nuevo acueducto y con El Plan de acompañamiento de la Expo 2008 que realizó obras de adecuación sobre varios de sus tramos (U20 a U29; UC1, UC2 y UC3) recuperando kilómetros de orillas para el uso y disfrute de los ciudadanos.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

Respecto a la matriz verde, el Plan propone, entre otros, un proyecto de conexión entre el vedado de Peñaflor y las riberas del Gállego, un proyecto de corredor entre los montes de Torrero y el río Huerva y proyecto de corredor entre los montes de Torrero y su salida hacia la estepa, mediante la repoblación de ciertas parcelas para frenar su futura urbanización, que conllevaría la pérdida de conexión natural entre los Pinares de Torrero y la estepa.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza.

El ámbito de la estepa en el municipio de Zaragoza ocupa toda la superficie forestal no arbolada y las tierras agrícolas de secano (unas 60.000 ha de terreno, casi dos terceras partes del municipio). En el ámbito destacan los miradores que se elevan sobre la estepa con una amplia panorámica del valle del Ebro. La estepa presenta una red de caminos suficiente, de titularidad pública en gran parte, así como varias vías pecuarias que recorren el espacio. El Plan Especial de la Estepa Sur complementa la protección del PGOU, que lo protege de edificación a la estepa, creando una zonificación basada en los valores y grado de conservación de cada zona.

El Inventario de Caminos de dominio público de titularidad municipal fue aprobado por el Ayuntamiento de Zaragoza en 2009, y en él quedaron identificados y protegidos 141 caminos. Como recorridos señalizados para realizar a pie en la estepa, aparecen principalmente los siguientes:

- CR-11 Camino de Valdespartera a Vales de Cadrete, que discurre en paralelo a la Autovía de Teruel.
- CR-41 o Camino Viejo de Zaragoza a Torrecilla de Valmadrid o Camino de la Estepa. Se inicia en el camino de Tiro de Bola en Torrero, desde el cementerio y pasando por Puerto Venecia.
- CR-41-2, variante del anterior que sube a la Plana desde Torrecilla de Valmadrid y baja a Zaragoza por el Barranco del Montañés.
- PR-Z-23 o Ruta de Goya, que va de Zaragoza a Fuendetodos.
- GR-99, sendero por el Galacho de Juslibol con subida a los miradores sobre el escarpe de yesos.
- Sendero de Cadrete al Barranco de las Almunias. Debido a sus condiciones duras de clima, terreno y paisaje, es capaz de soportar un uso recreativo no intensivo a pie o en bicicleta, limitado a determinadas actividades y épocas del año.

Como acciones en relación con la movilidad se destacan las conexiones con Valdespartera, Torrero, cementerio y pinares y la avenida Puerto Venecia, así como la habilitación de zonas de aparcamiento para el acceso a la estepa, como en Torrecilla de Valmadrid, estableciéndose como punto de inicio de excursiones hacia la Plana, así como al vértice Sillero. También establece que podría completarse el asfaltado de la pista que asciende desde Cadrete y acondicionar un pequeño lugar de estacionamiento en las proximidades del vértice Salinas.

El Plan propone la modificación de la "ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS" para regular el uso de la bicicleta en las zonas naturales con la inclusión de una regulación para la utilización de la bicicleta en los espacios naturales del municipio. Establece que este uso debe ser compatible con la conservación del medio ambiente, evitando procesos erosivos y molestias a la fauna, y respetando al resto de usuarios. Se regularán también las competiciones ciclistas en la naturaleza y se establecerá una supervisión obligatoria por parte de la Agencia de Medio Ambiente al establecimiento de nuevas rutas permanentes en la naturaleza promovidas por otras entidades.

Respecto a las zonas verdes urbanas ubicadas dentro del sistema urbano son las relacionadas íntimamente con el entramado de calles, plazas, edificaciones y el resto de elementos urbanos y conforman las zonas verdes de la ciudad en formas diversas como parques, jardines, plazas, alineaciones arboladas, bulevares, etc.

El Plan las clasifica atendiendo a su tamaño y situación las clasifica en:

- Grandes parques urbanos: son los que estando a una distancia de menos de 10 kilómetros del perímetro del casco urbano, tienen una superficie igual o superior a 10 hectáreas. Son 8: Parque del Agua Luis Buñuel, Parque lineal de PLAZA, Parque Grande José Antonio Labordeta, Lagos de Valdespartera, Parque Tío Jorge, Parque Oliver, Parque Cabezo Buena Vista y Parque de Montecanal. Suponen el 76% de las zonas verdes urbanas en cuanto a superficie.
- Pequeño parque urbano: son los que, siendo urbanos por su situación, tienen una superficie entre 1,5 y 10 hectáreas. Son 28, y suman el 22% de la superficie de zonas verdes de la ciudad.
- Plazas y jardines: son recintos arbolados entre alineaciones de calles con superficie comprendida entre 0,5 y 1,5 hectáreas.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Pequeñas plazas y jardines: son las que tienen menos de 0,5 hectáreas de superficie.
- Parques de los barrios rurales: los que se sitúan en los barrios rurales exteriores de Montañana, San Gregorio o Casetas.

Según su carácter y ubicación, se diferencian:

- Parques históricos: aquellos cuyo carácter histórico y elementos culturales adquieren un valor predominante. P.e. Parque Grande José Antonio Labordeta.
- Alineaciones arboladas: en calles, avenidas y bulevares, formadas por la sucesión de arbolado viario.
- Zonas verdes con influencia fluvial: relacionadas con los cursos de agua por situarse en sus riberas, en las primeras terrazas fluviales o en zonas inundables. Por ejemplo el Parque del Agua Luis Buñuel, las riberas del Ebro, etc.
- Parques semiforestales: como los pinares de Torrero y Venecia, que conforman grandes masas forestales procedentes de repoblación en el perímetro urbano.
- Zonas verdes de transición a la estepa: situadas en los límites de la ciudad, casi en contacto con el suelo no urbano. Por ejemplo, los Lagos de Valdespartera.
- Zonas verdes asociadas a las infraestructuras: como rotondas, medianas, carril encespado del tranvía, etc., que no son transitables para peatones.
- Descampados, solares vacíos y espacios a la espera: ubicados dentro de la trama urbana, con carácter temporal, ya que su estado no es el definitivo dentro de la planificación urbana.
- Resto de zonas verdes urbanas interiores: con dotaciones y configuración habitual para este tipo de parques urbanos. Por ejemplo, el Parque Delicias y el Parque Miraflores.

Ocupando una superficie total de 470ha la relación de los principales parques y espacios verdes urbanos de Zaragoza es la siguiente:

- Metropolitano del Agua (Ranillas): 122,00 ha.
- Lineal Riberas del Ebro: 82,99 ha.
- Lineal de PLAZA: 61,80 ha.
- Grande José Antonio Labordeta: 27,05 ha.
- Lagos de Valdespartera: 19,27 ha.
- Tío Jorge: 15,15 ha.
- Del Oeste (Oliver): 13,20 ha.
- Cabezo Buena Vista: 12,22 ha.
- Montecanal: 12,12 ha.
- Delicias: 9,33 ha.
- Vistabella: 8,07 ha.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Miraflores: 7,81 ha.
- Corredor Oliver-Valdefierro: 6,48 ha.
- Castillo Palomar: 5,54 ha.
- La Aljafería: 5,36 ha.
- Oriente: 4,89 ha.
- Torre Ramona: 4,79 ha.
- Caprichos de Goya: 4,62 ha.
- De la Sedetania: 4,50 ha.
- Lineal del río Huerva / Parque del Azud: 3,66 ha.
- La Granja: 3,59 ha.
- La Paz: 3,49 ha.
- Bruil: 3,34 ha.
- Sotocanal: 2,96 ha.
- Pinares de la C/ Oviedo: 2,76 ha.
- Pignatelli: 2,68 ha.
- Al-Andalus: 2,40 ha.
- San Pablo: 2,38 ha.
- Glorietas de Goya: 2,37 ha.
- Taifa Saraqusta: 2,30 ha.
- Paseo del Agua: 2,00 ha.
- Valdefierro: 1,98 ha.
- Incrédulos: 1,82 ha.
- Atenas: 1,65 ha.
- Lisboa: 1,65 ha.
- Química: 1,51 ha.
- Vadorrey: 1,49 ha.
- Avicebrón: 1,45 ha.
- Avempace: 1,40 ha.
- Jardín de la Memoria: 1,20 ha.
- Calaverde: 1,00 ha.
- Tosos – Anento – Cadrete – Botorrita: 0,90 ha.
- Del Antiguo Canódromo: 0,89 ha.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- La Jota: 0,88 ha.
- Garrapinillos: 0,65 ha.
- Teresa Serrato: 0,41ha.
- Bruno Solano: 0,40 ha.
- Alfocea: 0,30 ha.

En general las zonas verdes urbanas de la ciudad presentan en muchos casos características similares. El Plan establece que no presentan gran conexión entre ellas debido a la complejidad del entramado urbano, a la falta de espacio para el arbolado viario, etc. Algunos elementos como son las superficies de césped del tranvía únicamente aportan un valor estético o contemplativo, sin cumplir funciones conectoras. En este sentido, se han desarrollado en los últimos años proyectos dirigidos a potenciar la conexión y el funcionamiento en red de los distintos espacios verdes de la ciudad. Ejemplos de ello son el Corredor Verde Oliver-Valdefierro y el Anillo Verde Norte y Sur de Zaragoza. También, dentro del proyecto LIFE Zaragoza Natural, se ha señalado la Ruta de los Parques, que establece un recorrido urbano que transita por la mayoría de los principales parques y jardines de la ciudad, con una longitud de unos 9 km.



Fuente: Ruta de los parques. Ayuntamiento de Zaragoza.

De todos ellos, se destaca en relación con la movilidad por su valor de conectividad el Anillo Verde de Zaragoza, que incluye el Parque de Riberas. El Anillo Verde de Zaragoza es el primer recorrido continuo para peatones y ciclistas en el entorno de Zaragoza, recorriendo los tramos recuperados del Ebro y del Canal Imperial, así como las conexiones entre ellos, al oeste por el corredor Oliver-Valdefierro, y al este por la vía verde de La Cartuja. Este recorrido, de unos 30 kilómetros de longitud, sirve para que los ciudadanos puedan disfrutar del conjunto de estos nuevos espacios verdes. Se concibe no como algo cerrado en sí mismo, sino como una red capaz de articular los distintos espacios verdes de la ciudad, y con la vocación de desarrollar sub-anillos y ramificaciones.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza. El Anillo Verde de Zaragoza.

El Anillo Verde se plantea como una alternativa de movilidad urbana a la ya existente malla saturada y ruidosa de la ciudad que, a día de hoy, pertenece más al coche que al peatón y a la naturaleza. Una alternativa que es posible ya que su trazado atraviesa el interior de la zona consolidada de Zaragoza. La denominación propuesta de AVZ (Anillo Verde de Zaragoza) sugiere ese carácter análogo a las rondas viarias, aunque aquí se trata de un elemento vertebrador del sistema de espacios libres de Zaragoza. Es importante remarcar el hecho de que el Anillo Verde comparte trazado con otras redes lineales de mayor escala y longitud. Así, los 5 kilómetros del tramo urbano del Anillo Verde por el Ebro son también el trazado del GR 99 y del Camino de Santiago, mencionados anteriormente.

El Plan establece en relación con la normativa municipal existente sobre zonas verdes urbanas, a excepción del más reciente referente a la Protección del Arbolado Urbano (2013), que requiere de una actualización y adaptación a los criterios de conservación y mejora de la biodiversidad, funcionamiento ecológico y conectividad, perseguidos por la Infraestructura Verde.

Como acciones relacionadas con este plan, propone la introducción de la naturaleza en la ciudad, mediante diferentes medidas, tales como el Aumento de la superficie de zonas verdes y huertos urbanos y la adecuación de descampados y solares vacíos para la infraestructura verde mediante su adecuación al uso público y fomentando el establecimiento de la vegetación en ellos como uso transitorio. Estas actuaciones se guiarán por los criterios establecidos en el Anexo 2 del presente Plan. Además, dentro del Bloque A.10 relativo al Espacio Urbano, se concretan múltiples acciones específicas encaminadas a favorecer las conexiones entre zonas verdes y con el suelo no urbano, presentadas por cada barrio de la ciudad de Zaragoza, que no se presentan ahora puesto que están pendientes de aprobación y que se tendrán en cuenta en posteriores fases de la Revisión del Plan de Movilidad.

En resumen, a día de hoy, los zaragozanos cuentan con más de ocho millones de metros cuadrados de esparcimiento urbano repartidos por más de 120 parques y áreas ajardinadas, el doble de la superficie existente antes de la Expo. Una expansión que coloca a Zaragoza en la tercera capital verde del país si se suman también las hectáreas que ocupan los montes, espacios naturales y riberas del término municipal. Unos datos que, además, seguirán aumentando con los nuevos

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

desarrollos que se encuentran actualmente en distintas fases de construcción: Arcosur, Puerto y Parque Venecia o el barrio del AVE.

El resultado son casi doce metros cuadrados de zonas verdes urbanas por cada zaragozano, tres más que los estimados por la OMS (Organización Mundial de la Salud) por persona. Y las previsiones apuntan a una ratio de 35,2 m² una vez finalicen todos los corredores biológicos previstos en el entorno de la ciudad y el resto de parques ligados a planes urbanísticos.

En los planos siguientes aparecen en rojo las zonas de la ciudad con cero infraestructuras medioambientales a una distancia menor o igual a 300 m., que corresponden a los crecimientos dispersos a los nuevos desarrollos, si bien, casi todas las zonas de la ciudad tienen una a menos de 100 metros, a excepción de los distritos Centro, Delicias y Las Fuentes.



Fuente: Ayuntamiento de Zaragoza. Observatorio demográfico.

En relación con la normativa y documentos de interés existen actualmente:

- Ordenanza de Protección del Arbolado Urbano.
Aprobación definitiva: 31-05-2013.
- Ordenanza Municipal de Uso de Zonas Verdes

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Aprobación definitiva: 13-02-1986.

- Ordenanzas de Zonas Verdes y Normas para la Redacción de Proyectos de Parques y Jardines en el término Municipal de Zaragoza

Aprobación definitiva: 02-04-1979

- Plan Director del Parque Grande José Antonio Labordeta.

Aprobación definitiva: Noviembre 2010

3.7.1. CENTROS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Como grandes centros de actividad se han seleccionado los siguientes como los que generan el mayor número de viajes, de escala incluso territorial;

- Centro Comercial Gran casa
- Hospital Clínico Lozano Blesa
- Hospital La Maz
- Hospital Universitario Miguel Servet
- Puerto Venecia
- Universidad Campus río Ebro y San Francisco.

Si bien se han estudiado las siguientes actividades-usos:

3.7.1.1. POLÍGONOS INDUSTRIALES Y PARQUES EMPRESARIALES

Los polígonos industriales se encuentran situados a lo largo de los seis ejes de carreteras:

- Eje Barcelona, hasta Malpica.
- Eje Castellón, hasta la Cartuja con Empresarium y Valmadrid con el PTR.
- Eje Huesca, hasta Villanueva de Gállego.
- Eje Logroño, hasta Figueruelas por la General Motors.
- Eje Madrid, destacando Plaza.
- Eje Teruel, hasta los polígonos de Cuarte y María de Huerva.

Los polígonos industriales existentes son:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

	UBICACIÓN	SUPERFICIE DELIMITADA	PARCELAS TOTALES	PARCELAS OCUPADAS	DTA AEROPUERTO	DTA ESTACIÓN	DTA ZGZ	TRANSPORTE PÚBLICO
Alcalde Caballero		200000	52	51	8	5	0	si
Antiguas Navas Jesús Vicente	NII	35672	31	31	4	4	6	NO
Argualas	C/Argualas	45212	35	35	6	2	6	si
Asociación ari-Corrales	N-232	6024	7	7	12	3	0	NO
Ciudad del Transporte	N-330	605000	409	348	17	3	5	si
Cogullada		580767	186	186	10	3	1	si
El Greco		22761	18	18	6	1	0	si
El Olivar	N-232	27263	22	22	8	2	8	si
El Pilar		271092	88	88	8	5	0	si
El Portazgo	N-232	220000	110	110	5	5	2	si
Empresarium	N-232	3497784	141	127	7	2	6	NO
Europa I	N-232	37701	34	34	6	0,5	4	si
Europa II	N-232	8580	19	19	9	3	7	si
Insider-La Cartuja Baja	N-232	311267	54	54	7	7	7	NO
La Unión I	N-232	8000	18	18	22	0	4	NO
La Unión II	N-232	32658	21	21	22	4	3	NO
Las Navas		22500	58	58	12	4	7	NO
Las ventas	N-232	14376	308	308	10	2	10	si
Los Arcos	N-232	9000	14	14	13	7	8	NO
Malpica-Santa Isabel y ampliación	A-2	1560000	165	162	24	8	5	NO
Mercazaragoza	Carretera cogullada	697998	38	34	8	18	0	si
Miguel Servet	N-232	25551	26	26	10	5	3	NO
Molino del Pilar	N-II	120631	14	14	8	4	0	si
Montemolín	N-232	22000	33	33	20	5	3	si
Parque Empresarial Miraflores	A-68	54000	61	19	10	10		NO
Parque empresarial Puerta norte	A-23	215000	110	110	17	3	7	NO
Parque Tecnológico cogullada	Cogullada	34000	37	37	8	3	0	si
Parque Tecnológico de Reciclado	La Cartuja-torrecilla	8355088	145	62	10	5	6	NO
Plataforma Logística de Zaragoza	N-II	12826897	212	189	0,5	APEADERO AVE	10	si
Polígono 61	N-232	18119	16	16	6	4	4	NO

Fuente: Cámara de Comercio de Zaragoza. Elaboración propia.

Se considera suficiente cubierta la posible demanda de suelo industrial con los suelos vacantes en los polígonos ya existentes sin que sea conveniente la creación de nuevos polos de atracción.

El crecimiento de los polígonos industriales en el exterior de la circunvalación Z-40 ha aumentado el uso del vehículo privado como medio necesario de desplazamiento al de trabajo, ya que no en todos existe transporte público.

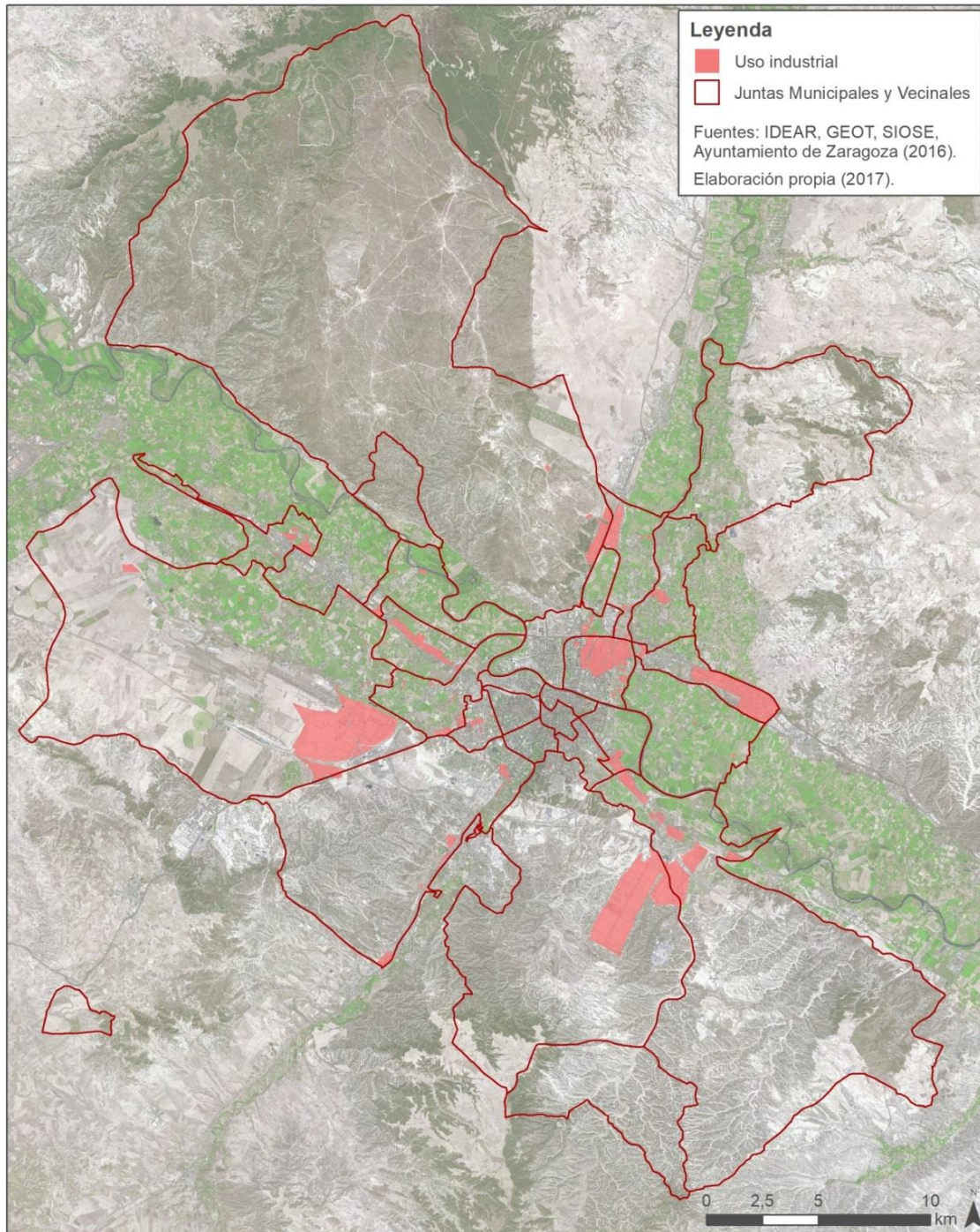
Dado el volumen de suelo industrial ocupado en la N-232 se está produciendo cierta congestión en la N-232 rotonda z-40 ya que a diferencia de las otras vías de penetración no existe acceso alternativo a la ciudad.

En relación con los parques empresariales y centros de actividad económica (equipamientos administrativos públicos y oficinas privadas), la oferta inmobiliaria cuenta con más de un millón de metros cuadrados de volumen, la mitad localizado en la Zona Centro, si bien pueden resultar edificios que no contemplan las nuevas necesidades que se demandan y precisan de cierta rehabilitación. Las áreas de negocio se sitúan en Actur-Expo y en Gómez Laguna. La disponibilidad media del mercado

se sitúa en un 22% lo que resulta un total de 234.000 metros cuadrados disponibles por lo que resulta lo suficientemente elevada como para no realizar nuevos desarrollos en los próximos años.

Resulta preocupante el estado de edificios vacíos.

Uso del suelo industrial (Zaragoza)



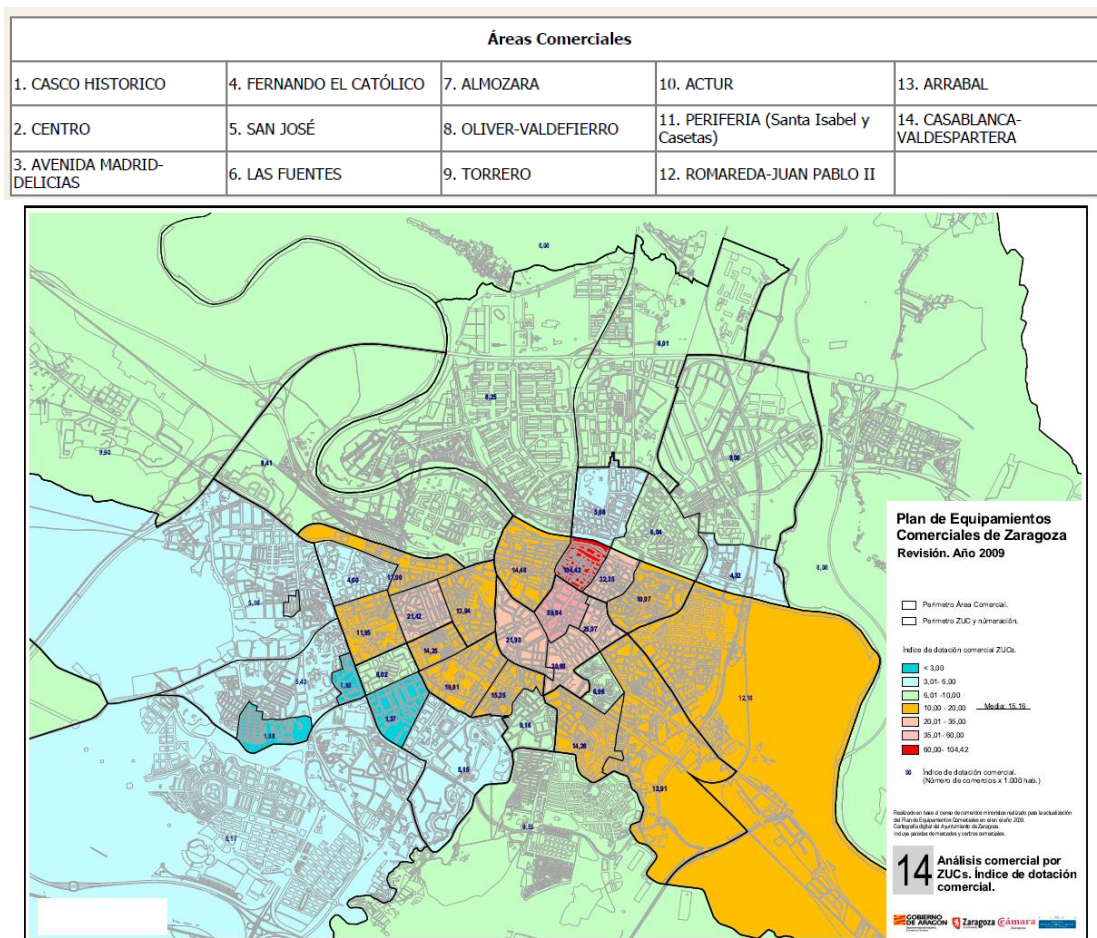
Fuente: IDEAR, GEOT, SIOSE, Ayuntamiento de Zaragoza (2016). Elaboración propia.

3.7.1.2. COMERCIO MINORISTA

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través del Área de Fomento y Deportes, el Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón, con la colaboración de la Cámara de Comercio de Zaragoza y la Federación de Empresarios de Comercio, en cumplimiento de lo dispuesto en el vigente Plan General de Equipamiento Comercial de Aragón aprobado en 2005 impulsaron la elaboración del PLAN LOCAL DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL DE ZARAGOZA (PLECZ) con objeto de adaptar el Equipamiento Comercial a las necesidades presentes y futuras de la ciudad, estableciendo acciones en pro del comercio urbano en los próximos 4 años.

A estos efectos, en 2007 se suscribió el convenio para el diseño de la revisión y actualización del Plan Local de Comercio de Zaragoza y el documento fue sometido a información pública en 2009. Como documento no ha sido relevante su incidencia en la ciudad, pero se considera que su análisis recoge la documentación suficiente, aunque no actualizada, que permite reflejar una realidad documentada del comercio en la ciudad. En 2014 se actualizó el contenido del Plan Local de comercio (2015-2018).

De entrada, conviene manifestar que los datos del 2007 están obsoletos porque la a crisis y la caída del consumo se dejaron notar de manera significativa en la ciudad de Zaragoza ya que se produjo anteriormente un aluvión de aperturas registrado en Zaragoza en los años previos y desde entonces han aumentado de manera drástica los carteles de *se alquila* en locales de la ciudad.



Fuente: PLAN DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

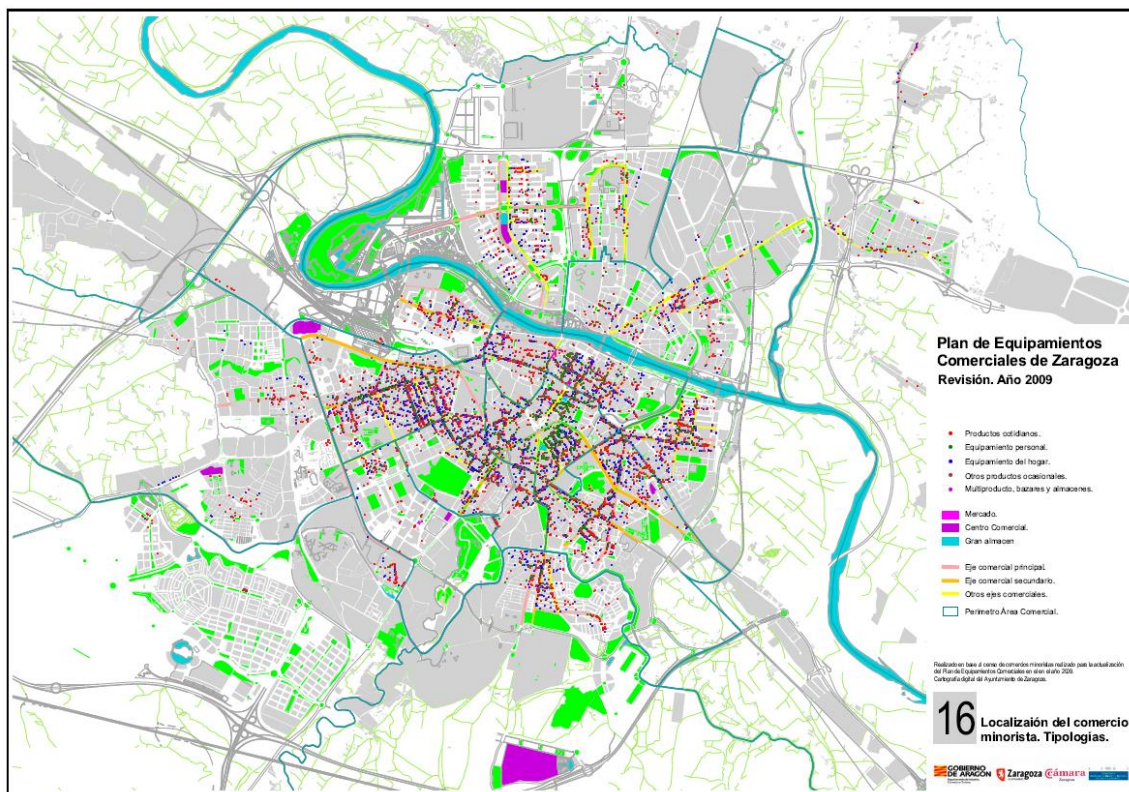
En relación con el comercio de proximidad, el documento establece que el comercio supone un equipamiento repartido a lo largo de una trama de ejes y mezclado con otros usos (residencia, oficinas, etc.), permitiendo y contribuyendo a una utilización intensa de la calle, convertida en espacio colectivo de interrelación entre actividades de distinto signo. El tránsito peatonal, tan característico del espacio público, tiene una de sus principales motivaciones y atractivos precisamente en la oferta comercial distribuida por el tejido urbano, concentrada en algunos (múltiples) ejes y sub-ejes. Analiza un conjunto de 14 Áreas Comerciales en las que divide la ciudad y a su vez en Zonas Urbanas Comerciales (ZUCs) como zonas de concentración comercial y ámbito de actuación de las asociaciones comerciales.

Se realiza un censo de los equipamientos comerciales (que no tiene en cuenta los últimos desarrollos), analiza la oferta y la demanda, un estudio de aforo de determinados ejes urbanos y establece un análisis y propuestas por cada zona comercial. En todo caso, la web del Ayuntamiento dispone que la oferta comercial en la ciudad está formada por el comercio minorista constituido por 7.091 establecimientos de los cuales 38 son mercados de proximidad. Las Asociaciones, sectores y/o zonas comerciales de la ciudad que son las que se recogen a continuación:



Fuente: FEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE COMERCIO. PLANO SECTORES COMPRAS

Como unidad más concreta y útil del análisis urbano comercial se identifican los principales ejes comerciales de la ciudad, viales representativos del tejido comercial de Zaragoza.



Fuente: PLAN DE EQUIPAMIENTO COMERCIAL. ÍNDICE DE DOTACIÓN COMERCIAL (NÚMERO DE COMERCIOS X 1.000 HABITANTES).

En relación con la movilidad el Plan de Equipamiento Comercial, tras un análisis del Plan de Movilidad Sostenible 2007, establece como problema para el comercio la **elevada presencia del tráfico rodado y los vehículos estacionados en la vía pública**. “Prácticamente la totalidad de calles en Zaragoza cuenta con espacio de aparcamiento en el propio vial, siendo los aparcamientos subterráneos privados escasos salvo en las zonas de nueva expansión. El Plan de Movilidad realizado para la ciudad ha detectado este problema y ofrece soluciones a medio y largo plazo mediante la implantación de mayores y mejores sistemas de transporte público colectivo (mejora red de autobuses y nuevas líneas de tranvía ligero), el fomento de la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo y del uso peatonal de los viales. Se prevé una necesaria ampliación y mejora de la red de carriles bici y la implantación del sistema de alquiler temporal BiZi (ya en funcionamiento). Se ha previsto igualmente la construcción de abundantes aparcamientos públicos repartidos por la ciudad. En las zonas de nueva creación, aparecidas conforme a los criterios marcados por el Plan Estratégico y PGOU, los estándares que se han tenido en cuenta para el diseño de la trama urbana han introducido una nueva concepción en su diseño y planteamientos: aun priorizando los modos de transporte motorizados, con las consiguientes necesidades de espacio que requieren, se da cabida de nuevo al peatón, considerado como ciudadano y usuario de derecho de estos espacios. El resultado son calles de mayor anchura total, con aceras más anchas, de diseño más cuidado, con arbolado, zonas de descanso, mobiliario urbano, etc. Sin embargo, la materialización de dichas premisas no siempre resulta en una buena solución, siendo los mayores problemas los

derivados de acabados de bajas calidades y un diseño inarticulado de arbolado, bancos y juegos de niños en algunos puntos.”

Como medida urbanística establece entre otras el **desarrollo de la movilidad sostenible** consistente en eliminar el exceso de presencia de automóvil en la ciudad, disminuyendo así la contaminación y favoreciendo nuevos formatos de transporte urbano: “Se sugiere estudiar la posibilidad de incorporar al proyecto Bizi Zaragoza la posibilidad de orientar la utilización de la flota de bicicletas como medio de transporte para las “pequeñas compras” sugiriendo la ubicación estratégica de las nuevas estaciones comunicando ejes comerciales con zona residenciales próximas con un perfil joven de residentes. En esta línea se propone incorporar publicidad del PLE CZ y de las ZUCs en la cesta de la Bicicleta y el guardabarros. En este ámbito es importante desarrollar acciones “ZONA 30” y zonas pacificadas de velocidad limitada. También se propone realizar pilotajes puntuales, de forma coordinada con tráfico, que consistan en el cierre al tránsito rodado o semipeatonalización en determinados ejes de los ZUCs que requieran condiciones de movilidad adecuadas en determinados momentos, como sábados tarde, especialmente acompañados de actividades promocionales. Por otro lado, se sugiere el pilotaje de un centro logístico situado en las proximidades de un ZUC con reparto en vehículos eléctricos, sugiriendo inicialmente desarrollarlo en el Área Comercial 1 (CASCO VIEJO) aprovechando las instalaciones de la antigua estación. Del mismo modo, se señala, por parte del comercio de esa zona, establecer una línea lanzadera entre esta antigua estación y la nueva que revierta parte del tránsito que se ha perdido con esta remodelación y que les afecta directamente.”

3.7.1.3. CENTROS COMERCIALES

El Plan General dispone sobre el uso comercial que la localización de las grandes superficies comerciales polivalentes está regulada por el plan de equipamiento comercial de Aragón, que actualmente ha agotado su asignación a Zaragoza, por lo que ya no cabe plantear la implantación de otras nuevas, debiendo recurrirse a la alternativa, más ventajosa por múltiples motivos, de un comercio variado y entremezclado con la residencia, cuya situación apoye la riqueza de la vida urbana en lugar de empobrecerla. Además, existen otras modalidades de grandes o medianas superficies en las carreteras de Madrid y de Logroño (desde Zaragoza hasta Utebo) en los que se admite la compatibilidad de los usos industriales con determinados usos comerciales que tradicionalmente se han implantado en los bordes de la carretera; esta posibilidad se refiere solamente a epígrafes de actividad concretos con poca incidencia en el comercio urbano. Las condiciones se exponen al tratar de la ordenación de las zonas industriales.

En relación con los centros comerciales, Zaragoza se ha convertido a lo largo de la última década en la ciudad española con la mayor concentración de centros y superficies comerciales de toda España. En total acogía a finales del año 2016, 614.112 metros cuadrados repartidos en una quincena de centros. El antes y el después en el ascenso de la capital aragonesa hasta liderar el ranking nacional se encuentra en el año 2012, cuando la apertura de Puerto Venecia -el centro comercial más grande de España con más de 200.000 metros cuadrados- se sumó a la oferta ya existente en otros centros como Plaza Imperial (132.000 metros cuadrados), GranCasa (77.000), Augusta (62.000) o Aragonia (30.000), un proceso que además se potenció especialmente después de que hace diez años, en 2005, la DGA levantara la moratoria que pesaba sobre la apertura de nuevos centros de este tipo. Sin embargo, como todo el comercio durante la crisis, los parques comerciales y grandes superficies también han notado los efectos de la recesión, haciendo del baile de locales una tónica habitual de los últimos años. En 2013, solo entre cuatro de las grandes superficies de Zaragoza (Augusta, Plaza Imperial, Grancasa y Aragonia) acumulaban unos 155 locales desocupados. Si a estos

les sumamos los de los centros más pequeños (Puerta Cinegia, Independencia - El Caracol, Utrillas Centro o Los Porches del Auditorio) la cifra superaba de sobra los 200 comercios vacíos. Como recoge el Plan de Equipamiento Comercial, la promoción de grandes parques comerciales periurbanos fue hasta el año 2011 una constante en los últimos años. Si en el año 2005 existían ocho centros comerciales, en el 2009 alcanzaban los 11, de los 12 previstos. La apuesta por la construcción de grandes parques comerciales y centros comerciales de carácter regional supuso un crecimiento espectacular de la superficie que prácticamente se triplicó desde el año 2005 alcanzando los 624.320 m². En este sentido destaca los últimos proyectos como Puerto Venecia (206.000 m² SBA, 180 comercios, 10.350 plazas de aparcamiento), que incluye enseñas como el IKEA y Corte Inglés, el CC Plaza Imperial (127.400 m² SBA, 290 comercios, 6.000 plazas de aparcamiento) o Aragonia (30.000 m² SBA, 2.000 plazas de aparcamientos). En el año 2011 estaba prevista la apertura del Centro Comercial Lumière en Valdespartera que quedó paralizado. En estos momentos está en tramitación el Plan Especial del sector H-61-5 del PGOU de Zaragoza, actualmente ocupado por el complejo industrial Pikolin y que está localizado en la Autovía Logroño Km. 6,5, tiene como objeto la creación de 84.000 m² de edificabilidad para usos terciarios, de los cuales, una parte, concretamente 15.000 m² (17,9%) ya está actualmente en funcionamiento (gran almacén de bricolaje BAUHAUS), comercialmente "Torre Village".

Los centros comerciales existentes, que cuánto más alejados están del centro más potencian el uso del vehículo propio, así como dispersan la actividad comercial, alejándola de la ciudad son:

- CENTRO COMERCIAL GRANCASA
- CENTRO COMERCIAL LOS PORCHES DEL AUDIORAMA
- ESPACIO COMERCIAL PUERTA CINEGIA
- CENTRO COMERCIAL UTRILLAS PLAZA
- CENTRO COMERCIAL INDEPENDENCIA - EL CARACOL
- CENTRO COMERCIAL AUGUSTA
- CENTRO COMERCIAL ALCAMPO LOS ENLACES
- CENTRO COMERCIAL CARREFOUR ACTUR
- PLAZA IMPERIAL
- ARAGONIA
- PUERTO VENECIA

En relación con los mercados al aire libre, el rastro y el mercadillo se sitúan en el Aparcamiento zona sur del recinto Expo, y otros mercados más locales en las Plazas de San Francisco, Santa Cruz y San Bruno. Los mercados municipales son el Central Lanuza, el de San Vicente de Paúl, el de Valdespartera y el mercado de antigüedades San Bruno. Recientemente se ha publicado que es intención municipal modernizar el Mercado Central sin que el equipamiento pierda su identidad, siendo un mercado local de abastecimiento tradicional, pero se revitalizará incluyendo nuevos servicios. Las obras comenzarán dentro de doce meses y el nuevo mercado no abrirá, al menos, hasta 2019.

3.7.1.4. SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS BÁSICOS

El Plan General de Ordenación urbana establece que en la ciudad actual cabe distinguir los siguientes elementos principales en los que se concentran funciones de centralidad:

- El centro histórico, ampliado en algunos puntos a las inmediaciones (Cortes y Gobierno de Aragón, Paraninfo, etc.) es a la vez el espacio cultural de la ciudad y lugar central de negocios, oficinas, administración pública, comercio especializado, centros comerciales de distintos tipos, etc.
- El polo de equipamientos del Ensanche: La universidad, la Romareda, el auditorio, complejo de enseñanza y administrativo del cuartel de Palafox, Sanidad, administración del estado, ...
- El campus universitario de la ACTUR, al norte de la ciudad.
- El polo del final de Miguel Servet, con el campus de Veterinaria, pabellón Príncipe Felipe, varios equipamientos deportivos y servicios del transporte urbano.

Actualmente, tras los equipamientos ejecutados en los últimos años ha aparecido la zona de la Ribera (edificios Expo) por el traslado de las dependencias de distintas administraciones públicas como la Ciudad de la Justicia al recinto de la Expo donde cerca de mil trabajadores y trabajadoras ocupan estos edificios de Ranillas y alrededor de 5.000 personas, entre ciudadanía y agentes judiciales, sin contar con el movimiento de varias dependencias de la DGA que ha servido de motor para la zona. De menos escala, pero también importante es a nivel municipal el traslado de las dependencias de urbanismo de la Romareda al Seminario en Vía Hispanidad. Otro polo es el del entorno de la estación Delicias con la propia estación, Etopia y CEM en la avenida Ciudad de Soria, y el centro cívico y el centro Inocencio Jiménez en la Avenida de Navarra. Además, los últimos edificios dotacionales construidos son la reforma del IACC del Pablo Serrano en paseo María Agustín, Caixa Fòrum en la Avenida José Anselmo Clavé y la restauración de la Casa Director de la antigua Azucarera.

Existen además zonas de centralidad a pequeña escala (“polaridades de distrito”) por los principales ejes de crecimiento de la ciudad, con una disposición general radial, pero de menor poder estructurante, aunque su función es importante para la vida cotidiana de los barrios. Los principales polos de equipamiento señalados están enlazados por la ronda de la Hispanidad, mientras que las áreas de actividad especializada, iniciadas o meramente potenciales quedan en el recorrido del cuarto cinturón: plataforma logística, Feria de Muestras, Mercazaragoza y las distintas áreas productivas.

Los principales centros municipales recogidos en el **Registro de Equipamientos Municipales del Plan Director de Equipamientos que consiste en un inventario que comprende 704 edificios principales** son:

- Instalaciones de uso administrativo: Se contabilizan 47 equipamientos (**Casa Consistorial** plaza del Pilar, **Seminario**, casa Morlanes, Torreón Fortea, etc.) y 85 subequipamientos, entre los que se encuentran 28 juntas municipales o vecinales, 35 oficinas y 17 talleres y almacenes.
- Usos funerarios: Existen 14 equipamientos. El **Cementerio de Torrero**, en todo caso, debe concebirse como un gran complejo, ya que comprende dos grandes edificios destinados a tanatorios, capillas, hornos crematorios, servicios, además de talleres y oficinas.



- Edificios culturales: destaca el complejo **Auditorio y Sala Multiusos y el Palacio de Congresos**, así como 28 equipamientos con uso principal cultural, además de 51 subequipamientos, como el **Teatro Principal y el del Mercado**, o los 8 museos municipales y 9 salas de exposiciones, entre las que destaca la **Lonja**, y 31 bibliotecas y archivos, etc.
- Instalaciones que se orientan a la **práctica o el espectáculo deportivo**: 24 centros deportivos, 29 Instalaciones Elementales, y 131 instalaciones deportivas de otras tipologías, 33 pabellones y 32 campos de fútbol, que totalizan 131 equipamientos deportivos municipales, en los que se encuadran 501 espacios o unidades de prestación de servicios, que alojan 61 vasos de piscinas, o 144 pistas deportivas al aire libre, entre otras. Para la redacción del PMUS y en vistas a las recientes inversiones en reparar el estadio de La Romareda, se considera que se mantiene en su ubicación actual.
- **Equipamientos escolares**: la ciudad disfruta de 178 unidades de uso principal, que se corresponden con 75 colegios públicos y 213 de uso específico: edificios de Primaria, Infantil y Especial, y otros de usos complementarios (comedores, gimnasios o vivienda de conserjes). Gran parte de los equipamientos se encuentran agrupados en entidades conjuntas de Infantil y Primaria e incluso con Pabellones Deportivos, lo que da lugar a 61 complejos escolares. Otro gran grupo hace referencia a 52 antiguos colegios (18 construidos por el Ayuntamiento de Zaragoza), actualmente con otro uso, en general gestionado por la autoridad educativa, como centros de formación de adultos o de profesorado. Entre los equipamientos educativos destacan, además, la red de 12 escuelas municipales de 0 a 3 años o los 40 centros de formación. Por último, el Complejo Cultural Palafox aglutina cinco de las seis escuelas municipales de la ciudad.
- **Equipamientos sociales**: 115 de ellos de uso principal y 204 espacios de prestación de servicios: 34 centros de convivencia de mayores, 27 centros juveniles o casas de juventud, 28 centros de servicios sociales, 30 centros de tiempo libre, 18 ludotecas, etc. El Albergue Municipal de Transeúntes y la Casa de Amparo figuran como centros singulares.
- El grupo correspondiente **Servicios Públicos** se corresponde con los parques de bomberos, los cuarteles de Policía Local o los mercados municipales, totalizando 34 centros de uso específico, entre los que también se incluyen los consultorios médicos de los barrios rurales. Asimismo, la relación municipal recoge los 24 centros cívicos, que suelen ser edificios que centralizan actividades muy diversas. Otro de los apartados hace referencia a los 17 equipamientos multiusos, generalmente salas o pabellones polivalentes, con un contingente de 133 subequipamientos, de los que 23 son salones de actos con butacas y 32 aularios.
- **Otros Equipamientos** recogen 11 instalaciones con usos diversos, desde el Centro de Incubación Empresarial, a centros diversos en el Parque del Agua, que arrastran 52 subequipamientos.
- **Inmuebles sin uso**, que totalizan 49, aunque muchos de ellos son pequeños locales y pisos. Edificios de entidad vacíos hay 26.

Al anterior registro es necesario incorporar el patrimonio público del Gobierno de Aragón formado principalmente por los siguientes inmuebles:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
EDIFICIO BANCO DE SANGRE Y TEJIDOS	DUQUESA VILLAHERMOSA DE	SERVICIOS SANITARIOS
CITA-SOTO LEZCANO-EDIFICIOS	MONTAÑANA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
ANTIGUO CENTRO DEL LIBRO DE ARAGON- I	MARIA MONTESSORI	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
ANTIGUO CENTRO DEL LIBRO DE ARAGON- II	MARIA MONTESSORI	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
ANTIGUO I.E.S. "ITACA" (C.E.I.)- UNIV LABORAL	A. MALPICA	EDUCATIVO
ANTIGUOS JUZGADOS PLAZA DEL PILAR - ZARAGOZA	DEL PILAR	SIN USO
ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE ZARAGOZA	DIEGO DORMER	ARCHIVO
AULA MEDIO AMBIENTE URBANO. CL. JUAN P. BONET 7	JUAN PABLO BONET	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
AULAS EDUCATIVO-TERAPEUTICAS EN IF-MOVERA	MOVERA	EDUCATIVO
BANCO DE SANGRE Y DE TEJIDOS DE ARAGON	DUQUESA VILLAHERMOSA	SERVICIOS SANITARIOS
BASCULA	CARRETERA CN - 232 P.	ESTACION DE PESAJE
BIBLIOTECA PUBLICA DE ARAGON-ZARAGOZA	DOCTOR CERRADA	CULTURAL
C.E.I.R. - PARCELA "C"	MARIA LUNA	EDUCATIVO
C.E.I.R. - CENTRO DE INNOVACION DE EMPRESAS EN ARA	MARIA LUNA	TECNOLÓGICO
C.E.I.R. - CENTRO EUROPEO EMPRESAS E INNOVACION A	MARIA DE LUNA	EDUCATIVO
C.E.I.R. - INSTITUTO TECNOLOGICO DE ARAGON	MARIA DE LUNA	TECNOLÓGICO
C.E.I.R. - LABORATORIO INVESTIGACION TECN. COMBUST	MARIA LUNA	TECNOLÓGICO
C.E.I.R. - PARCELA "D"	MARIA LUNA	EDUCATIVO
C.P.R. JUAN DE LANUZA Nº2	BUEN PASTOR	EDUCATIVO
CASA ALBARRACIN-MUSEO ETNOLOGICO - EDIFICIO B	GRANDE JOSE ANTONIO LABORDETA	CULTURAL
CASA ANSOTANA-MUSEO ETNOLOGICO - EDIFICIO A	GRANDE JOSE ANTONIO LABORDETA	CULTURAL
CASA FORESTAL "LA CARTUJA"	CARTUJA BAJA	ALMACEN
CASILLA - VIVIENDA	VILLAMAYOR	ALMACEN
CENTRO ARAGONES DEL DEPORTE	LUCIANO GRACIA	DEPORTIVO
CENTRO ARAGONES DEL DEPORTE	LUCIANO GRACIA	DEPORTIVO
CENTRO DE EDUCACION ESPECIAL "RINCON DE GOYA"	GRANDE JOSE ANTONIO LABORDETA	EDUCATIVO
CENTRO DE EDUCACION ESPECIAL-SAN GREGORIO	LLANOS DE SAN GREGORIO	EDUCATIVO
CENTRO DE INNOVACION PARA LA FORMACION PROFESIONAL	CASTILLO DE CAPUA	EDUCATIVO
CENTRO DE INVESTIGACION Y TECNOLOGIA AGROALIMENTAR	MONTAÑANA	AGROAMBIENTAL
CENTRO DE MEJORA GANADERA- ANTES CENSYRA	MOVERA-TORRE USÓN	AGROAMBIENTAL
CENTRO DE PRODUCCION AUDIOVISUAL-RTVA	MANUEL MARRACO RAMON	SERVICIOS COMUNICACIÓN
CENTRO DE SALUD MENTAL	JUAN RAMON JIMENEZ (LEGAZ	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SANIDAD ANIMAL ZARAGOZA	DOCTOR IRANZO	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SERVICIOS COMUNES PARA LA ARTESANIA	MIGUEL SERVET	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
CENTRO RURAL DE INNOVACION EDUCATIVA-VENTA OLIVAR	TOMILLAR	EDUCATIVO
CENTRO SALUD ACTUR SUR - PARCELA 8 AREA 15	GOMEZ AVELLANEDA	PARCELA URBANA
CONSERVATORIO PROFESIONAL DE MUSICA	ARCEDIANOS	EDUCATIVO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
CONSERVATORIO PROFESIONAL DE MUSICA-ZARAGOZA	DE LA HISPANIDAD (SAINZ D	EDUCATIVO
DIRECCION PROVINCIAL DE EDUCACION-ZARAGOZA	JUAN PABLO II	EDUCATIVO
EDIFICIO "LA CARIDAD"	SEGISMUNDO MORET	SERVICIOS SOCIALES
EDIFICIO CL LAGASCA 7 (ANTES JUNTA PROT. MENORES)	LAGASCA	SIN USO
EDIFICIO MARISTAS	SAN VICENTE DE PAUL	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
EDIFICIO PIGNATELLI	Mº AGUSTIN	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
EDIFICIOS EDUCATIVOS (E.O.E.P.S.) CALIXTO ARIÑO	JOSE GALIAY	EDUCATIVO
EQUIPO GENERAL Nº 1 (E.O.E.P.)	CAÑON DE AÑISCLO	EDUCATIVO
EQUIPO GENERAL Nº 3 (E.O.E.P.)	CASTELLOTE	EDUCATIVO
EQUIPO GENERAL Nº 4 (E.O.E.P.)- CP J COSTA	MARIA AGUSTIN	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTE-PZ SITIOS	DE LOS SITIOS	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA DE ARTES-ACTUR	MARIA ZAMBRANO	EDUCATIVO
ESCUELA OFICIAL DE IDIOMAS (E.O.I.) Nº 1	DOMINGO MIRAL	EDUCATIVO
ESCUELA OFICIAL IDIOMAS Nº 2 - PARCELA 4 AREA 17	MARIA ZAMBRANO	PARCELA URBANA
ESCUELA TALLER DE RESTAURACION	CASTILLO DE CAPUA	EDUCATIVO
ESCUELA TALLER DE RESTAURACION NAVE 32	CASTILLO DE CAPUA	EDUCATIVO
ESCUELA TALLER DE RESTAURACION NAVE 33	CASTILLO DE CAPUA	EDUCATIVO
ESTACION CENTRAL DE AUTOUSES	CIUDAD DE SORIA	SERVICIOS COMUNICACIÓN
ESTACION DE VITICULTURA Y ENOLOGIA DE MOVERA	MOVERA	AGROAMBIENTAL
FERIA DE MUESTRAS	MADRID	FERIAL
FINCA Nº 4 AREA INTERVENCION G-43-4 - ZARAGOZA	ORTIZ DE ZARATE	PARCELA URBANA
FINCA S5-AREA INTERV U.1.1. AUDIENCIA	GALOPONTE	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
GALERIA DE TIRO CON ARCO	TERUEL	DEPORTIVO
GRAN TEATRO FLETA	AZOQUE	CULTURAL
GUARDERIA INFANTIL ""INMACULADA CONCEPCION"	MADRID	EDUCATIVO
GUARDERIA INFANTIL ""STA. MARIA DEL PILAR"	JOSE PELLICER	EDUCATIVO
GUARDERIA INFANTIL ARAGON	PABLO PARELLADA	EDUCATIVO
GUARDERIA INFANTIL MONSALUD	RAMIRO I DE ARAGON	EDUCATIVO
HELIPUERTO SERVICIO 112-BASE AEREA ZARAGOZA	BASE AEREA	SERVICIOS SANITARIOS
I.E.S. ""AVEMPACE"	SALVADOR ALLENDE	EDUCATIVO
I.E.S. ""FELIX DE AZARA"	RAMIRO I DE ARAGON	EDUCATIVO
I.E.S. ""FRANCISCO GRANDE COVIAN"	TOMAS HIGUERA	EDUCATIVO
I.E.S. ""GOYA"	GOYA	EDUCATIVO
I.E.S. ""ITACA"	MONTAÑANA	EDUCATIVO
I.E.S. ""JERONIMO ZURITA"	JUAN CARLOS I	EDUCATIVO
I.E.S. ""JOSE MANUEL BLECUA""	CUARTA AVENIDA	EDUCATIVO
I.E.S. ""LOS ENLACES""	CARRETERA DE MADRID P.K.	EDUCATIVO
I.E.S. ""LUIS BUÑUEL""	SANTO DOMINGO	EDUCATIVO
I.E.S. ""MARIA MOLINER""	SAN VICENTE FERRER	EDUCATIVO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
I.E.S. ""MEDINA ALBAIDA""	LUIS POMARON	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIGUEL DE MOLINOS""	GABRIEL MARQUEZ GARCIA	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIGUEL DE MOLINOS""-PARCELA SEGREGADA	GABRIEL MARQUEZ GARCIA	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIGUEL SERVET"	RUISEÑORES	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIRALBUENO"	VISTABELLA	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIRALBUENO"	VISTABELLA	EDUCATIVO
I.E.S. ""MIRALBUENO"	VISTABELLA	EDUCATIVO
I.E.S. ""PABLO GARGALLO"	MIRAFLORES	EDUCATIVO
I.E.S. ""PABLO SERRANO"	BATALLA DE LEPANTO	EDUCATIVO
I.E.S. ""PEDRO DE LUNA"	UNIVERSIDAD	EDUCATIVO
I.E.S. ""PILAR LORENGAR"	MIGUEL ASSO	EDUCATIVO
I.E.S. ""RAMON PIGNATELLI"	MADRID	EDUCATIVO
I.E.S. ""RAMON PIGNATELLI"	MADRID	EDUCATIVO
I.E.S. ""RAMON Y CAJAL"	PIGNATELLI	EDUCATIVO
I.E.S. ""RIO GALLEGO""	CATALUÑA	EDUCATIVO
I.E.S. ""SANTIAGO HERNANDEZ""	NAVARRA	EDUCATIVO
I.E.S. ""TIEMPOS MODERNOS"" Y E.O.I. Nº 2"	CINEASTA SEGUNDO CHOMON	EDUCATIVO
I.E.S. ""VIRGEN DEL PILAR"" Y C.E.P.	REYES DE ARAGON	EDUCATIVO
I.E.S. "ANDALAN"	PARIS	EDUCATIVO
I.E.S. "ANGEL SANZ BRIZ"	CONSTITUCION	EDUCATIVO
I.E.S. "CORONA DE ARAGON"	CORONA DE ARAGON	EDUCATIVO
I.E.S. "EL PORTILLO"	JUAN XXIII	EDUCATIVO
I.E.S. "ELAIOS" Nº 15	MARIA DE ECHEVARRI	EDUCATIVO
I.E.S. "MIGUEL CATALÁN"	ISABEL LA CATOLICA	EDUCATIVO
I.E.S. ALMOZARA	RIO GUADALOPE	EDUCATIVO
I.E.S. ALMOZARA	RIO GUADALOPE	EDUCATIVO
I.E.S. AZUCARERA-CAMARA DE COMERCIO	TENIENTE ORTIZ DE ZARATE	EDUCATIVO
I.E.S. PARQUE GOYA II	MANUEL LAHOZ VALLE	EDUCATIVO
IES AZUCARERA	MARQUES DE LA CADENA	EDUCATIVO
IES DE LA PUEBLA DE ALFINDEN	ZARAGOZA	EDUCATIVO
IES MIGUEL DE MOLINOS-CENTRO VISITANTES EXPO	RANILLAS	EDUCATIVO
IES VALDESPARTERA	ISLA DEL TESORO	EDUCATIVO
INSPECCION TECNICA VEHICULOS-MAPICA	D MALPICA	I.T.V.
INSTITUTO ARAGONES DE SEGURIDAD Y SALUD LABORAL	DR. BERNARDINO RAMAZZINI	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL DE ARAGON	NUEVO PARQUE	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
JUZGADOS DE VIGILANCIA PENITENCIARIA 1 Y 2	PILAR	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
LABORATORIO AGROALIMENTARIO MONTAÑANA	MONTAÑANA	LABORATORIO
LABORATORIO DE SANIDAD Y PRODUCCION ANIMAL	DOCTOR IRANZO	SERVICIOS SANITARIOS
LABORATORIO PROVINCIAL I.N.C.E.	B MALPICA	LABORATORIO
LOCAL FERNANDO EL CATOLICO 63-65	FERNANDO EL CATOLICO	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
LOCAL MARIA MONTESSORI 11- ZARAGOZA	MARIA MONTESSORI	SIN USO
LOCAL MARIA MONTESSORI 9 - ZARAGOZA	MARIA MONTESSORI	SIN USO
MUSEO DE ZARAGOZA	LOS SITIOS	CULTURAL
MUSEO PABLO SERRANO	MARIA AGUSTIN	CULTURAL
PABELLON DE ARAGON EXPO-2008	RANILLAS	CULTURAL
PABELLON EXPO-CREA. PARC 6 AREA 15	RANILLAS	PARCELA URBANA

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
PABELLON SANTA ANA - PARQUE DELICIAS	DUQUESA DE VILLAHERMOSA	ASISTENCIAL
PALACIO DE CONGRESOS EXPO-2008	PABLO RUIZ PICASSO	CULTURAL
PARCELA 1 AREA 17 ACTUR - COLEGIO MOLIERE	MANUEL MARRACO RAMON	SOLAR
PARQUE DELICIAS	DUQUESA VILLAHERMOSA	PARQUE
PARQUE DEPORTIVO EBRO	ALMOZARA	DEPORTIVO
PARQUE MAQUINARIA ZARAGOZA - VIVIENDAS	CATALUÑA	PARQUE MAQUINARIA
PARQUE MAQUINARIA ZARAGOZA - VIVIENDAS B2	CATALUÑA	PARQUE MAQUINARIA
SEDE ADMINISTRATIVA CONSEJERIA DE SANIDAD	VIA UNIVERSITAS	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SEDE HACIENDA Y ADMINISTRACIÓN PUBLICA	LOS SITIOS	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SERV. ADM. HACIENDA-ANTIGUA CAMARA DE LA PROPIEDAD	JOAQUIN COSTA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SERVICIO PROVINCIAL DE SANIDAD	CESAR AUGUSTO	SERVICIOS SANITARIOS
SERVICIO PROVINCIAL DE SANIDAD	RAMON Y CAJAL	SERVICIOS SANITARIOS
SERVICIO PROVINCIAL DE SANIDAD	RAMON Y CAJAL	SERVICIOS SANITARIOS
SUBDIRECCION PROVINCIAL DE TRABAJO	FERNANDO EL CATOLICO	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
TERRENO I CL EMBARCADERO - ZARAGOZA	EMBARCADERO	SOLAR
TERRENO I CL CASTILLO DE JAVIER- ZARAGOZA	CASTILLO DE JAVIER	SOLAR
TERRENO II CL EMBARCADERO - ZARAGOZA	EMBARCADERO	SOLAR
TERRENO II CL CASTILLO DE JAVIER- ZARAGOZA	CASTILLO DE JAVIER	SOLAR
TERRENO III CL EMBARCADERO - ZARAGOZA	EMBARCADERO	SOLAR
TRIBUNAL SUPERIOR JUSTICIA Y AUDIENCIA PROVINCIAL	COSO	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
VIVERO ""MOVERA""	DISEMINADOS MOVERA	AGROAMBIENTAL
YACIMIENTO ARQUEOLOGICO-DR PALOMAR (ZARAGOZA)	DR PALOMAR (COSO 166)	YACIMIENTO ARQUEOLOGICO
CENTRO DE FORMACION DE TECNOLOGIAS AVANZADAS	RAMÓN SAINZ DE VARANDA	EDUCATIVO
OFICINA DE EMPLEO ZARAGOZA-CENTRO	DR. CERRADA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
OFICINA DE EMPLEO ZARAGOZA-SANTANDER	SANTANDER	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
OFICINA DE EMPLEO ZARAGOZA-SANTANDER	SANTANDER	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
RESIDENCIA Y ESPACIO JOVEN BALTASAR GRACIAN	FRANCO Y LOPEZ	SOCIO-EDUCATIVO
CENTRO DE INFORMACION DE LOS DERECHOS DE LA MUJER	SANTA MARTA	SERVICIOS SOCIALES
ANTIGUO COMEDOR INFANTIL-VALDEFIERRO	FEDERICO OZANAM	SERVICIOS SOCIALES
AREA 1 ACTUR-RESTO FINCA	ACTUR	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO BASE	SANTA TERESA DE JESUS	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO DE ATENCION A MINUSVALIDOS PSIQUICOS-CAMP	ACADEMIA GENERAL MILITAR	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO DE DIA DE SAN JOSE-ZARAGOZA	RAMON ARRIBAS	ASISTENCIAL
CENTRO DE INTERNAMIENTO DE MENORES	ACTUR	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO DE SERVICIOS SOCIALES	POETA LUIS CERNUDA	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO ESPECIAL DE EMPLEO	FRANCISCO FERRER	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL ARRABAL	LA JOTA	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL CASETAS	CORONEL REIG	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL DELICIAS	JACA	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL DELICIAS	JACA	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL LAS FUENTES	UTRILLAS	SERVICIOS SOCIALES

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL TORRERO	CORUÑA	SERVICIOS SOCIALES
CENTRO SOCIAL ASISTENCIAL VALDEFIERRO	MUNIESA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
CLUB PARA LA TERCERA EDAD	LOGROÑO	SERVICIOS SOCIALES
COA "JUAN DE LANUZA"	MADRID	ASISTENCIAL
DIRECCION PROVINCIAL DEL I.A.S.S.	ROSALES	SERVICIOS SOCIALES
FINCA S-E EQUIPAMIENTO COMUNITARIO AREA 1 ACTUR	ACTUR	SERVICIOS SOCIALES
HOGAR PARA LA TERCERA EDAD	CARDENAL CISNEROS	SERVICIOS SOCIALES
HOGAR PARA LA TERCERA EDAD	ROGER DE FLOR	SERVICIOS SOCIALES
HOGAR PARA LA TERCERA EDAD BALSAS DE EBRO VIEJO	VALLE DE BROTO	SERVICIOS SOCIALES
HOGAR PARA LA TERCERA EDAD EL BOTERON	BOTERON	SERVICIOS SOCIALES
HOGAR PARA LA TERCERA EDAD SAN BLAS	SAN BLAS	SERVICIOS SOCIALES
INMUEBLE ANIC	MIGUEL SERVET	SERVICIOS SOCIALES
PABELLON SAN JOSE-CENTRO DE DIA	DUQUESA VILLAHERMOSA	ASISTENCIAL
RESIDENCIA "ELIAS MARTINEZ" - TORRERO	CONSEJO DE CIENTO	RESIDENCIA
RESIDENCIA CESARAUGUSTA (ANTES S. FCO. DE PAULA	DEL CANAL (C/ VICTORIA, 1	RESIDENCIA
RESIDENCIA DE LA TERCERA EDAD	PIRINEOS	ASISTENCIAL
RESIDENCIA DE MENORES "INFANTA ISABEL"	MADRID	ASISTENCIAL
RESIDENCIA DE VALIDOS DE MOVERA	MOVERA	SERVICIOS SOCIALES
RESIDENCIA GRANDES DISMINUIDOS FISICOS	FRANCISCO FERRER	RESIDENCIA
RESIDENCIA MIXTA LA ROMAREDA	VIOLANTE DE HUNGRIA	SERVICIOS SOCIALES
RESIDENCIA PARA LA 3º EDAD	FRAY LUIS URBANO (JUAN I)	RESIDENCIA
RESIDENCIA SALDUBA	PORVENIR	RESIDENCIA
RESIDENCIA SAN JORGE (ANTES BUEN PASTOR)	VOLCANES (HECLA, 15)	ASISTENCIAL
RESIDENCIA TERAPEUTICA REY ARDID	HUESCA	RESIDENCIA
RESIDENCIA Y APARCAMIENTOS VIA UNIVERSITAS	UNIVERSITAS	ASISTENCIAL
SEDE DE LA JUNTA DE PROTECCION DE MENORES	LAGASCA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SERVICIOS SOCIALES-IASS-CL CONVERTIDOS-ZARAGOZA	CONVERTIDOS	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SERVICIOS SOCIALES-IASS-PZ PILAR-ZARAGOZA	PILAR	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SUBDIRECCION PROVINCIAL DE MENORES	SUPERVIA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SUBPARCELA 5 P.E. EQUIPAMIENTO COMUNITARI-SOC. AS.	ACTUR	SERVICIOS SOCIALES
ZONAS COMUNES RESIDENCIA	UNIVERSTAS	ASISTENCIAL
C. E. GRANDE COVIAN/ AREA5/ UAM	ALCALDE CABALLERO	SERVICIOS SANITARIOS
C. REHABILITACION PSICOSOCIAL "NTRA.SRA. DEL PILAR	DOMINGO RAM (DUQUESA VILL	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE DIA DE SALUD MENTAL	ASIN Y PALACIOS	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD - BARRIO JESUS	MARQUES DE LA CADENA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD "PARQUE GOYA 2"	EUGEIO LUCAS	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD ACTUR SUR/ USM	GERTRUDIS GOMEZ DE AVELLA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD ACTUR-NORTE	JOSE LUIS BORAU	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD ARRABAL	ANDADOR ARAGUES DEL PUERT	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD BOMBARDA/ EAP/ PAC/ UPPO	RAMITO I	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD CANAL IMPERIAL	COLON	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD CASABLANCA	LA ERMITA	SERVICIOS SANITARIOS

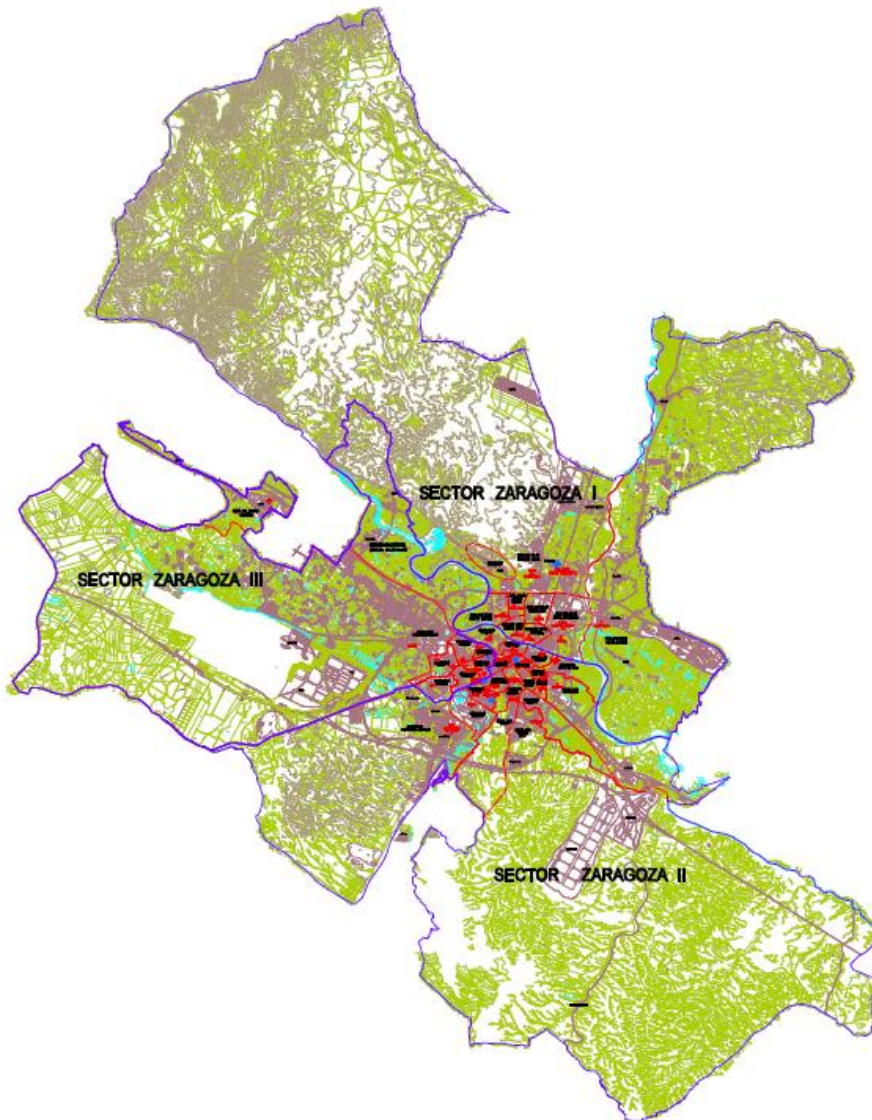
REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

DENOMINACIÓN ACTIVO	VIAL	USO
CENTRO DE SALUD DE CASSETAS	ESTACION	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD DE LA ALMOZARA-ZARAGOZA	AUTONOMIA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD DE PARQUE ROMA	PARQUE ROMA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD DE UNIVERSITAS	ANDRES VICENTE	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD DE VALDESPARTERA-ZARAGOZA	LOS PAJAROS	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD DELICIAS NORTE/ EAP/ UPPO	SANTA OROSIA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD LA JOTA	LA JOTA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD LAS FUENTES NORTE/ UAM/ USM	DR IRANZO	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD MENTAL COMUNITARIO	ESCUPTOR PALAO	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD OLIVER/ EAP/ UPPO	SAN ALBERTO MAGNO	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD REBOLERIA/ UAM/ USM	REBOLERIA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD SAN PABLO	AGUADORES	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD SANTA ISABEL	ALAMEDA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO DE SALUD TORRE RAMONA	PETUNIA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO ESPECIALIDADES RAMÓN Y CAJAL. AREA 2	MARÍA AGUSTÍN	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO ESPECIALIDADES SAN JOSE-AREA 2	LUIS AULA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO ESPECIALIDADES-INTERMODAL "INOCENCIO JIMENEZ"	NAVARRA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD ACTUR OESTE	EMILIA PARDO BAZÁN	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD FERNANDO EL CATOLICO	DOMINGO MIRAL	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD JOSÉ RAMÓN MUÑOZ	SAGASTA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD MIRALBUENO/ EAP	IBÓN DE PLAN	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD PICARRAL	SAN JUAN DE LA PEÑA	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD SAN JOSE-CENTRO-NORTE/ USM	SANTUARIO DE CABAÑAS	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD TORRERO ESTE/ USM	SOLEIMAN	SERVICIOS SANITARIOS
CENTRO SALUD VALDEFIERRO/ EAP/ UPPO	ORION	SERVICIOS SANITARIOS
CS DELICIAS SUR/ EAP/ UF/ S. BUCODENTAL/ UPPO	DRONDA	SERVICIOS SANITARIOS
DIRECCION AP AREAS 2, 3 Y 5/ CENTRO SALUD SEMINARI	CONDES DE ARAGON	SERVICIOS SANITARIOS
EDIFICIO CONSULTAS EXTERNAS-HOSP. MIGUEL SERVET	CARDENAL GOMA	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL ""NUESTRA SEÑORA DE GRACIA"	RAMON Y CAJAL	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL ""NUESTRA SEÑORA DE GRACIA"	RAMON Y CAJAL	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL CLINICO UNIVERSITARIO LOZANO BLESA	SAN JUAN BOSCO	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL ENFERMEADES DEL TORAX ""ROYO VILLANOVA	DE LOS MOLINOS	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL GERIÁTRICO SAN JORGE	PADRE MANJON	SERVICIOS SANITARIOS
HOSPITAL MIGUEL SERVET. AREA 2 Y 5	ISABEL LA CATOLICA	SERVICIOS SANITARIOS
PABELLON 3 HOSPITAL PROVINCIAL	RAMON Y CAJAL	SERVICIOS SANITARIOS
PABELLON 5º y 6º HOSPITAL PSIQUIATRICO	Mº NTRA. SRA. DE LOS ANGE	SERVICIOS SANITARIOS
PABELLON SANTA ANA - PARQUE DELICIAS	DUQUESA VILLAHERMOZA	ASISTENCIAL
RESIDENCIA PSIQUIATRICA ""REY ARDID""	HUESCA	ASISTENCIAL
SEDE ADMINISTRATIVA SERVICIO ARAGONES DE SALUD	CONVIVENCIA	SERVICIOS ADMINISTRATIVOS
SERV. ADMINISTRATIVOS-ANTERIOR D.GERENCIA SAS	MARÍA AGUSTÍN	SERVICIOS SANITARIOS
SOLAR MARIA ZAMBRANO 23 - CME ACTUR	MARIA ZAMBRANO	SERVICIOS SANITARIOS

La red de centros de salud pública del Gobierno de Aragón está conformada por 53 Consultorios y 191 centros de salud en ZARAGOZA I II III. Los hospitales ubicados en Zaragoza, como equipamiento cuya incidencia en la movilidad es muy relevante es la siguiente:

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

HOSPITAL	SECTOR	RÉGIMEN	NÚMERO DE CAMAS
HOSPITAL CLÍNICO UNIVERSITARIO DE ZARAGOZA	ZARAGOZAIII	PÚBLICO	808
HOSPITAL MIGUEL SERVET	ZARAGOZAII	PÚBLICO	1235
HOSPITAL ROYO VILLANOVA	ZARAGOZA I	PÚBLICO	260
HOSPITAL NUESTRA SEÑORA DE GRACIA	ZARAGOZAI	PÚBLICO	151
HOSPITAL MAZ		PRIVADO	112
CLÍNICA MÉDICO QUIRÚRGICA MONTPELIER		PRIVADO	94
HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS	ZARAGOZAII	PRIVADO	
CLINICA QUIRÓN ZARAGOZA S.A.		PRIVADO	104
CLÍNICA NUESTRA SEÑORA DEL PILAR		PRIVADO	42
HOSPITAL GENERAL DE LA DEFENSA DE ZARAGOZA		PÚBLICO	110
HOSPITAL VIAMED MONTECANAL		PRIVADO	60

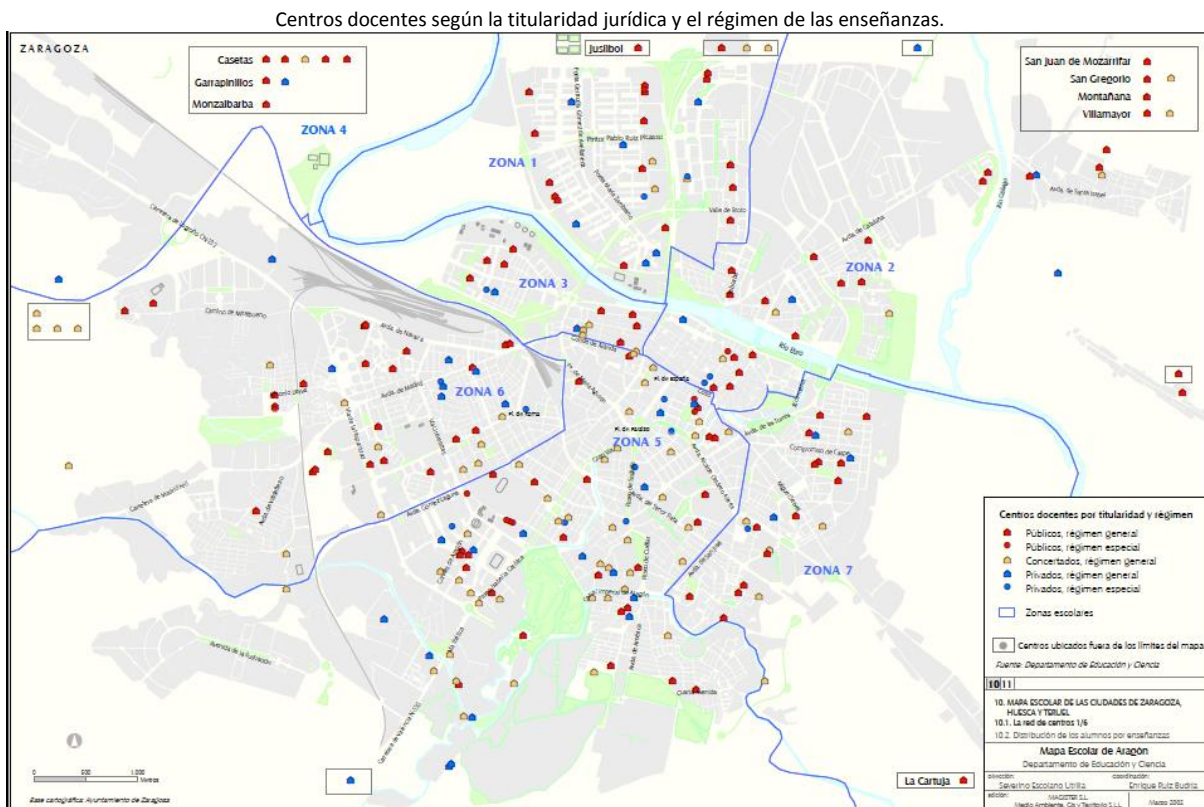


Sectores Sanitarios Zaragoza 2007.

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

En relación con los centros educativos, el mapa escolar de Zaragoza cuenta con 324 centros de los cuales 157 son públicos, 87 concertados y 121 privados.

Destacar la implantación y puesta en marcha del proyecto europeo de movilidad Stars (antiguos caminos escolares), desarrollado en colaboración con el Ministerio de Agricultura, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y la Dirección General de Tráfico. Su objetivo es promover cambios en las pautas de movilidad de los centros, incrementando los viajes activos y autónomos (a pie o en bicicleta). De esta forma, se consigue combatir el sedentarismo, aumentar la autonomía y disminuir las emisiones contaminantes de los coches. Además, Stars conlleva mejoras en la vía urbana, surgidas a través de procesos participativos, para hacer un barrio más amable. Esta iniciativa promueve la participación conjunta de escolares, familias, personal del centro, vecinas y vecinos del barrio para mejorar nuestro entorno más cercano y recuperar los espacios públicos. Primaria y Secundaria cuentan con sus propios objetivos y metodologías diferenciadas. En Primaria, uno de los pilares del proyecto son las rutas, en las que los escolares recorren en grupo el camino al colegio, acompañados por algún padre o madre que se va turnando. En Secundaria, el alumnado adquiere un papel mucho más activo y son ellos mismos quienes fomentan la movilidad sostenible entre sus compañeros y compañeras. El ayuntamiento ofrece entre otros, la realización de estudios de mejora del espacio físico, la realización de estudios de movilidad y propuesta de rutas de camino escolar para cada centro de primaria y la propuesta de actividades de dinamización del proyecto en el barrio y en la ciudad.



Los Estudios de grado y plazas universitarias ofertadas en Zaragoza en 2016 fueron de 5.290 plazas, ubicados principalmente en el Campus Universitario de Plaza San Francisco (2.959) y en el Campus Río Ebro (1.165). La oferta se complementa en otros edificios situados entre la Plaza de Basilio

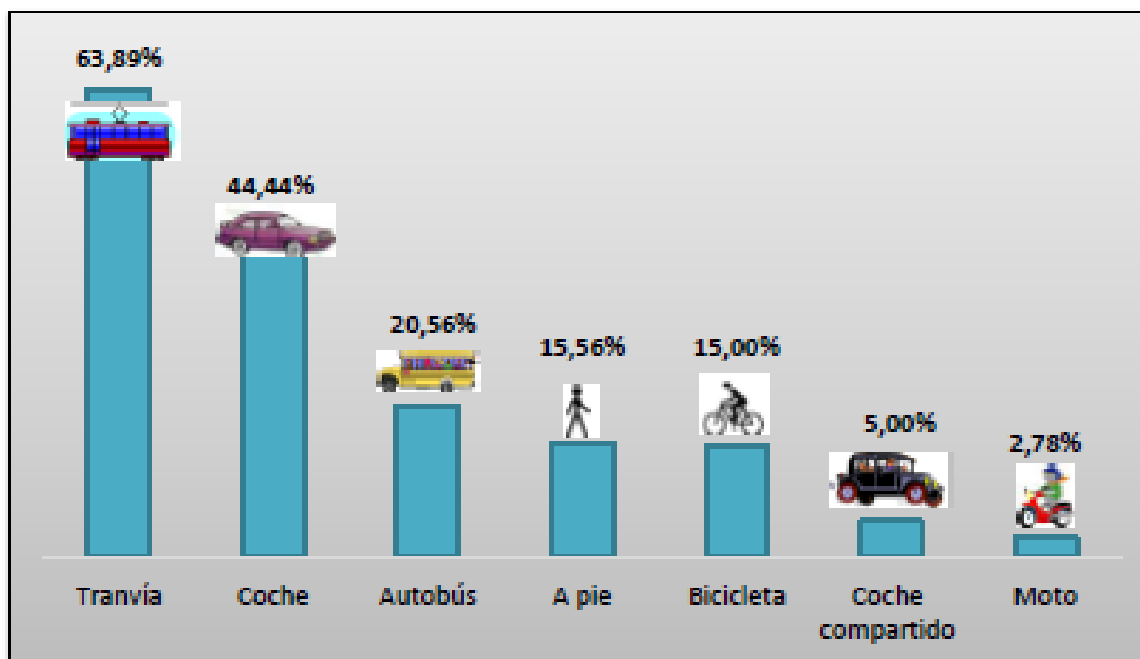
Paraíso y Gran Vía (680), en la Calle Domingo Miral (180), Avenida Miguel Servet (206) y Plaza Ecce Hommo (80).

La oficina verde de Zaragoza en 2016 en su estrategia hacia la movilidad sostenible realizó una encuesta al personal de Administración y Servicios, del personal Docente e Investigador y de los estudiantes del Campus Río Ebro para conocer el sistema de transporte habitual. Actualmente está en ejecución un estudio sobre movilidad en el Campus Universitario.

Los resultados arrojaron que más de la mitad utiliza el coche para transportarse hacia el campus habitualmente seguido del tranvía con un 36,6%. La bicicleta y “a pie” se encuentran debajo de estas grandes categorías. El medio menos utilizado por profesores y personal investigador encuestado es la moto.

El medio de transporte más utilizado por los estudiantes es el tranvía con un 63,89% de la muestra seguido del coche, utilizado por un 44,44% de la muestra. En menor medida en autobús, a pie o en bicicleta. Por último, como medio de transporte menos utilizado, está el coche compartido y la moto.

Medios de transporte utilizados para acceder al Campus Río Ebro. Estudiantes.



Fuente: Oficina Verde de la Universidad (2016)

Respecto a las posibles propuestas que pueden llevarse a cabo en el Campus, a un 57% de los encuestados les gustaría que establecieran una estación Bizi en Zaragoza en el Campus y a un 34% que se aumentase el coche compartido.

En relación con los equipamientos religiosos, el Turismo y el Patrimonio histórico Artístico, las zonas más representativas coinciden con los distritos más comerciales y con mayor número de oficinas, Casco Histórico, Centro y Actur. La oferta hotelera en 2015 es de 95 establecimientos con 10.046 plazas, un camping de 700 plazas y 154 apartamentos turísticos con 567 plazas. Si bien han disminuido la capacidad hotelera desde el 2009 en casi mil plazas, la oferta de apartamentos turísticos se ha duplicado.

3.8. DINÁMICAS URBANAS

3.8.1. NUEVOS DESARROLLOS RESIDENCIALES

El marco actual se presenta con unas expectativas de suelo productivo que superan con mucho las propuestas de crecimiento en el presente escenario de crisis, con una producción de viviendas de los años anteriores que va a ser difícil de digerir, con parques de vivienda deteriorados y con infraestructuras pendientes muy necesarias como la regeneración de la Avenida de Cataluña y la prolongación de la Avenida Tenor Fleta.



Como se ha visto anteriormente, la ciudad actual dispone de un exceso de suelo urbano, solares y suelos con el planeamiento y la gestión aprobada (urbanización y reparcelación) que se desarrollando a unos ritmos muy distintos de los que se creía en origen.

El ritmo desacelerado de construcción se debe tanto por el retraso en las tramitaciones como por las dificultades de venta de las promociones bien porque no se han acabado de digerir las pérdidas económicas de los costes anteriores (suelo y urbanizaciones) bien por las trabas financieras.

El tamaño medio de las promociones a la venta es inferior a 50 viviendas, ejecutándose gran parte de ellas en varias fases y con garantías de tener vendidas desde un 60 a un 80% del total de la promoción. Si actualmente en Zaragoza existen **326.932 viviendas** y al ritmo de construcción de viviendas previsto, es deducible que o el plazo de desarrollo del plan general vigente es de muchísimos años más o hay que replantearse el modelo y el desarrollo temporal de las 400.000 previstas por el planeamiento vigente.

Atendiendo al mercado privado existente y con una visión optimista de que se establezca el de vivienda obra nueva en 1.200 viviendas año se estima que para los próximos cuatro años de ejecución del PMUS, el mercado de viviendas en Zaragoza en relación con los barrios sea de:

	PARQUE VENECIA	ARCO SUR	ROMAREDA	MIRALBUENO	AVDA CATALUÑA Y F51-3	ALMOZARA	VALDEFIERRO	MIGUEL SERVET	DELICIAS*
viv/año	300	80	50	150	200	50	30	50	50

Fuente: Datos mercado de viviendas. Elaboración propia.

*El ritmo de Delicias aumentará cuando finalicen otros sectores como Parque Venecia. (2004-2008)

Con una estimación de 2,4 habitantes/hogar y teniendo en cuenta que sólo los ámbitos de Arco Sur y Avenida Cataluña son los que pueden suponer un nuevo hogar, el resto son desplazamientos de hogares, los datos anteriores arrojan un escenario muy conservador en relación con la movilidad-crecimiento.

En los escenarios que se planteen en fases posteriores al diagnóstico en el horizonte máximo de 8 años se realizarán teniendo en cuenta un porcentaje del grado de desarrollo muy conservador, en torno al 3% anual.

Además, hay que tener en cuenta que el Plan General de Ordenación Urbana establece que los instrumentos de ordenación pormenorizada, planes parciales o planes espaciales contarán con un estudio de transporte y del análisis de la relación con el resto de la ciudad, en función del cual se determinarán el trazado y las características de la red de comunicaciones, con señalamiento de alineaciones y rasantes, previsión de estacionamientos públicos y privados, y, en su caso, delimitación de zonas de protección de las vías que lo requieran. Si procede, se establecerán las previsiones oportunas para la implantación de servicios públicos de transporte, determinándose, en su caso, las bandas de reserva necesarias para la implantación de sistemas de transporte público que lo requieran, tales como el tranvía o el metro ligero. Por lo tanto, ante posibles modificaciones pormenorizadas, incluso del tejido existente, se deberían concretar los cambios en estudios de movilidad y de tráfico parciales.

3.8.2. REGENERACIÓN URBANA

Como se ha comentado previamente, la génesis de los barrios de los años 80 que dio respuesta a un urgente incremento demográfico presentó graves problemas por la falta de una planificación de la ciudad. Por tanto, actualmente estos barrios presentan una situación de declive que combina un parque residencial deteriorado (con problemas de accesibilidad y alto consumo energético), una baja calidad de la urbanización (sobreocupación para la circulación rodada y aparcamientos en la vía pública, espacios públicos sin cualificación, problemas de accesibilidad y movilidad) y una alta concentración de población vulnerable (familias de bajos niveles de renta, personas mayores, población inmigrante, personas desempleadas, etc.). Los problemas de congestión, contaminación sonora, polución, etc. se manifiestan como los más serios. En concreto, uno de los problemas que de forma más visible se está produciendo es el conflicto entre el vehículo privado y el peatón, especialmente en las calles estrechas en zonas residenciales sin garajes. En conclusión, estos barrios, entonces periféricos, ahora tradicionales, son parte de espacio actual central de la ciudad y su regeneración debería ser una apuesta decidida a cometer en los próximos años.

El mercado de segunda mano, en consecuencia, la rehabilitación ha aumentado un 70% por tanto existe mayor demanda.

Actualmente se están en redacción los **PLANES DE BARRIO EN DELICIAS, SAN JOSÉ Y LAS FUENTES**, como un modelo de planificación estratégica dirigida a consolidar un nuevo modelo de ciudad,

sostenible e integrado, que se caracteriza por trasladar la política urbana al ámbito de los barrios a partir de unos objetivos comunes y consensuados y con un horizonte temporal de 10 años. Se apuesta claramente por una ciudad descentralizada y equilibrada, apostando por recomponer modelos urbanos más compactos, en la que los barrios se configuran como el ámbito adecuado para garantizar la calidad de vida del ciudadano. Constituyen una escala cercana, cómoda y adecuada a la realidad de la población y nos permiten dar respuesta a problemas que ámbitos mayores no son capaces de tratar. En este contexto, los Planes de Barrio son las herramientas escogidas para programar la intervención necesaria en la corona de barrios tradicionales con el objetivo de lograr reequilibrar social y económicamente la ciudad. Junto con los Planes Integrales y los Presupuestos Participativos, persiguen consolidar un modelo policéntrico y participativo, modificando y enriqueciendo la forma tradicional de tomar decisiones sobre la planificación y la gestión de la ciudad.

Los grandes cinco grandes retos sobre los que se van a articular los Planes de Barrio son:

1. Declive de los barrios periféricos sobre los que ya hay programadas actuaciones, la apuesta por **los espacios públicos**, el envejecimiento de la población y el traslado de los jóvenes a otros barrios, el decaimiento de la actividad comercial y el desajuste en la oferta de equipamientos.
2. Incremento de la desigualdad y aumento de la población y el desajuste en la oferta
3. Acceso desigual a los servicios y equipamientos de la ciudad, con dificultades por parte de la población de los barrios tradicionales.
4. Necesidad de mejorar la calidad ambiental del entorno urbano y adaptarse a los efectos del cambio climático.
5. Dificultades en el acceso a una vivienda digna, especialmente en el caso de determinados colectivos sociales afectados por la crisis y otros perfiles vulnerables.

El diagnóstico de la propuesta del **PLAN DE BARRIOS DE DELICIAS** establece que los problemas de movilidad detectados son:

- **Dificultades para la movilidad peatonal**

El estado deteriorado de algunas aceras y andadores, unido a la estrechez de algunas de estas vías en el centro del barrio, dificulta la movilidad peatonal en especial de la población mayor, de personas con movilidad reducida, o de carritos de bebé.

- **Estacionamiento.**

Falta de estacionamientos para automóviles

Vinculado con la falta de aparcamiento en numerosos edificios de Delicias y de un diseño urbano que reduce las posibilidades de contar con zonas amplias de estacionamiento, la carencia de estos es otro de los principales problemas detectados en el barrio.

En los últimos años se han construido algunos aparcamientos subterráneos (Paseo de Calanda, Parque Delicias, Duquesa Villahermosa y Estación Intermodal), que han ayudado a mejorar esta situación, aunque todavía se requiere la dotación de nuevas plazas de rotación y para residentes en diferentes zonas del barrio, especialmente en los polígonos centrales. Este hecho afecta también a las actividades económicas del barrio (comercio y servicios), ya que los clientes no

encuentran aparcamiento con facilidad y deciden desplazarse a hacer sus compras o gestiones en otros barrios y en los centros comerciales de la periferia.

Falta de estacionamientos para motocicletas

Esta situación resulta semejante para los estacionamientos de motocicletas, modo que está presentando un fuerte incremento en la movilidad urbana y que en determinados lugares y momentos presenta problemas al aparcar sobre aceras y espacios peatonales.

- **Carencias en el servicio de autobús urbano.**

Falta de marquesinas en las paradas de autobús urbano

El autobús urbano es la única opción existente en la actualidad para el transporte público en Delicias a pesar de ser el barrio más habitado de Zaragoza. Se compone por 18 líneas diurnas y 3 nocturnas que comunican el barrio con la mayor parte del resto de barrios de la ciudad. El servicio funciona bien en líneas generales, aunque se detectan algunas deficiencias como:

- Falta de marquesinas y paneles de información en tiempo real en diversas paradas.
- El frecuente incumplimiento de frecuencias.
- La carencia de carril bus en itinerarios básicos y muy frecuentados.
- Itinerario irregular e ineficaz de algunas líneas (en especial de la 22).
- Falta de una línea que articule el sector de Vicente Berdusán y la estación de Cercanías del Portillo.

Falta de integración de las líneas de autobús del CTAZ

Otra de las situaciones identificadas es la falta de Integración de los servicios de autobús prestados por el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ), que pese a discurrir por algunas calles de Delicias, no pueden ser utilizados para los desplazamientos entre el centro de la ciudad y Delicias, o entre paradas de Delicias. Ello se debe a la diferencia de competencias entre servicios urbanos y metropolitanos, pero supone la pérdida de eficiencia del sistema de transporte público, que repercute en la menor sostenibilidad del sistema y en la menor oferta para los usuarios.

Además, las terminales de estas líneas ubicadas en el entorno de Averly son precarias, al no contar con marquesinas amplias, información o limitaciones serias para la intermodalidad con el resto de medios de transporte.

- **Carencias de la red de carril bici y falta del servicio Bizi en algunas zonas**

Respecto a la movilidad ciclista, en Delicias no se ha desarrollado tanto como en otros barrios de la ciudad, a pesar de la favorable orografía y tipo de desplazamientos mayoritarios de proximidad, los cuales podrían realizarse de forma muy efectiva en bicicleta. En esto intervienen diferentes factores, siendo la falta de carriles bici el principal elemento que resta atractivo al uso de la bicicleta.

Pese a que se ha avanzado en los últimos años, las principales calles y avenidas de Delicias no cuentan todavía con carril bici: Avenida de Madrid, Avenida de Navarra, Avenida Duquesa Villahermosa, Calle Santander, Vicente Berdusán, Escoriaza y Fabro, San Juan Bosco o Gómez Laguna, entre otras.

A ello se añade la falta de mantenimiento de los ya existentes (estado del pavimento, pintura, señalización, cruces, etc.).

Además, el sistema público de bicicleta compartida Bizi no dispone de estaciones en las zonas de Bombarda y Monsalud.

Las oportunidades manifestadas son:

- **Capacidad y eficacia del transporte público**

A pesar de las carencias detectadas en el transporte público en Delicias, la capacidad general del mismo está actualmente dimensionada a las necesidades y demandas del barrio, que conviene mantener y mejorar.

- **Oportunidad para la mejora del transporte intermodal en torno a la estación del Portillo**

Por último, los servicios ferroviarios de Cercanías y Media Distancia que realizan parada en la nueva estación subterránea del Portillo carecen por completo de opciones de transbordo intermodal con otros medios, ante la ausencia de líneas de autobús urbano que la conecten bien por Escoriaza y Fabro/Vicente Berdusán, o por la Avenida Escrivá de Balaguer. Además, está ubicada de forma muy próxima la terminal de servicios metropolitanos y de la línea de autobús a Huesca frente a la antigua Fundición Averly (Paseo María Agustín), pero la conectividad entre ambas terminales es inadecuada y carente de todo tipo de información.

- **Proyecto de Línea 2 de Tranvía**

La llegada de la línea 2 de tranvía a Delicias supone una oportunidad para la reordenación del sistema de transporte público, la integración y la mejora urbana. No obstante, existe una situación de desconocimiento actual sobre el modelo de transporte público resultante tras la construcción de la segunda línea de tranvía de acuerdo con los itinerarios planteados, principalmente del esquema futuro y servicios de las líneas de autobús de autobús urbano.

En la propuesta del **PLAN DE BARRIOS DE SAN JOSÉ**, en el aspecto de movilidad se plantea la necesidad de planificar en los siguientes años la ordenación del sistema de transporte público, la restricción del tráfico y la redistribución de modos con posible ejecución de obras, estacionamiento y mejoras en el transporte colectivo. En cada uno de ellos se plantea lo siguiente:

Construcción de ellos se planos:

- Continuidad de Tenor Fleta
- Conexión Mor de Fuentes- M^o Samos
- Conexión La Paz con prolong. Tenor Fleta

Reordenación La Paz con prolongación Tenor Fleta con posible ejecución

- San Luis de Francia
- La Zaragozana: mantener la situación actual
- Sentido único margen izquierda del Canal Imperial
- Redistribución dejando sección de 3,50 de calzada

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

- Estrechamientos en cruces
- Calmado de tráfico con medidas de interrupción de la continuidad
- Reordenación del tráfico local

Estacionamiento:

- Identificar todos los solares donde sería posible habilitar plazas
- Negociar con Alcampo la utilización de su estacionamiento fuera del horario comercial
- Estacionamiento regulado

Mejoras transporte colectivo:

- Adaptación de paradas mediante plataformas y remodelación pavimentos
- Poste de información dinámica en parada
- Línea 2 del tranvía

Por tanto, con estos Planes de barrio se pretende avanzar en lo establecido la Estrategia de desarrollo urbano sostenible integrado de Zaragoza. 2020, “el principal reto que se le plantea a Zaragoza para los próximos años reside en complementar todos los esfuerzos realizados con un nuevo enfoque integrador que se centre en mejorar el equilibrio entre los distintos barrios de la ciudad, mejorando su calidad urbana y fomentando la inclusión social y el acceso igualitario de toda la ciudadanía a los servicios públicos, es el momento de que Zaragoza vuelva la mirada hacia sus barrios tradicionales.”

En relación con el eje Urbanismo y movilidad concretamente las siguientes estrategias:

58.- Impulsar un modelo territorial policéntrico en el área de Zaragoza derivado de las propuestas en materia de transportes y movilidad, que refuerce las centralidades urbanas y la preservación ambiental de los espacios intersticiales.

59.- Compartir estrategias derivadas de los procesos de planificación territorial y sectorial de la movilidad.

60.- Acompañar los procesos de planificación urbanística de la evaluación de la movilidad generada que permitan dimensionar las soluciones dando respuesta a unos objetivos generales de movilidad metropolitana.

61.- Impulsar la movilidad sostenible a los centros generadores de movilidad y centros de trabajo.

El Plan Director Estratégico Servicios Sociales Zaragoza 2012 2020 comparte el planeamiento al afirmar que Zaragoza tiene ante sí el reto de articular una estrategia de gestión del espacio ciudad, del espacio barrio, del espacio plaza como un espacio ciudad distrito barrio para la convivencia, caracterizada esta por la diversidad de quienes la habitan y la conforman.

Como conclusión, es el momento de un urbanismo proximidad, basado en la regeneración urbana, que aúne recuperar y reactivar el espacio público con rehabilitar el parque edificado, reactivar el comercio de proximidad y fomentar la interconexión de las áreas verdes. La ciudad cotidiana y próxima como ciudad pensada desde las vivencias reales de personas reales no la ciudad pensada desde los planes; entonces se podrá visibilizar las experiencias múltiples. No es el momento de macro estrategias sino de micro estrategias. La ciudad cotidiana se conforma en una ciudad amable si tiene en consideración a las personas que la habitamos y concretamente nuestras diferencias.

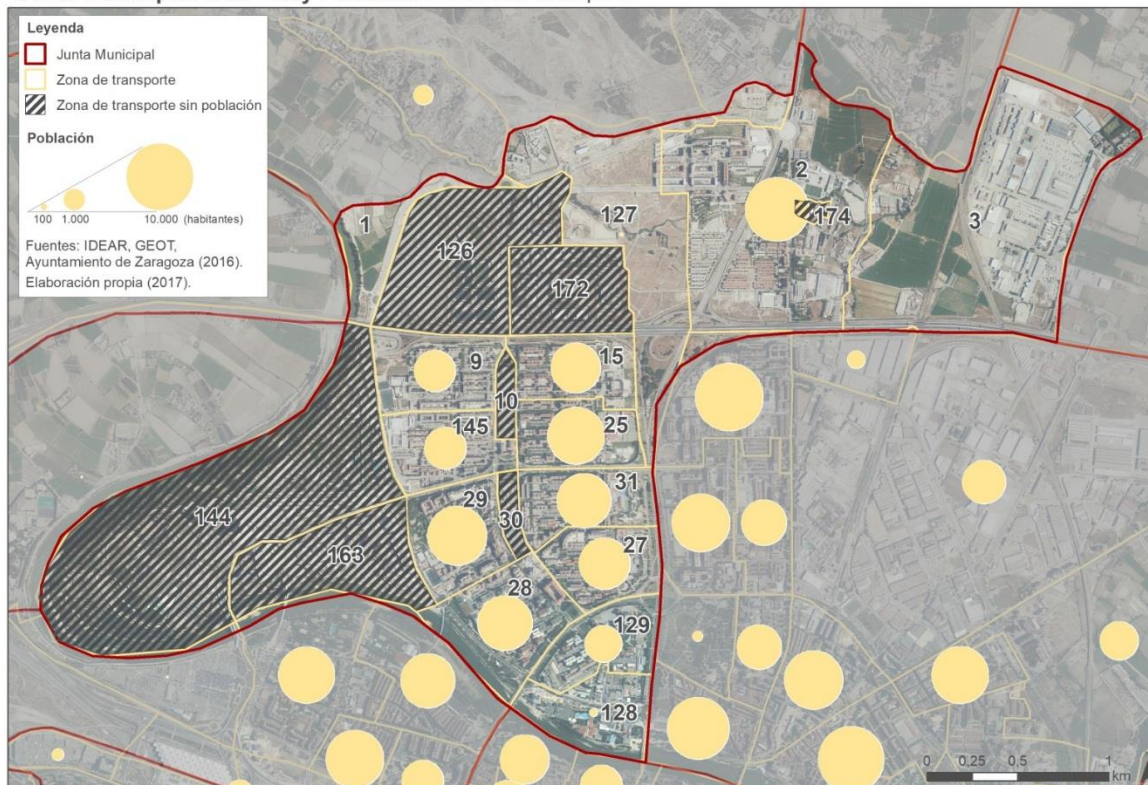


3.9. JUNTAS MUNICIPALES

A continuación, se muestran una serie de fichas que caracterizan las variables más representativas de cada una de las juntas municipales en cuanto a: Zonas de Transporte, Usos del suelo y equipamientos, Transporte y Estacionamientos.

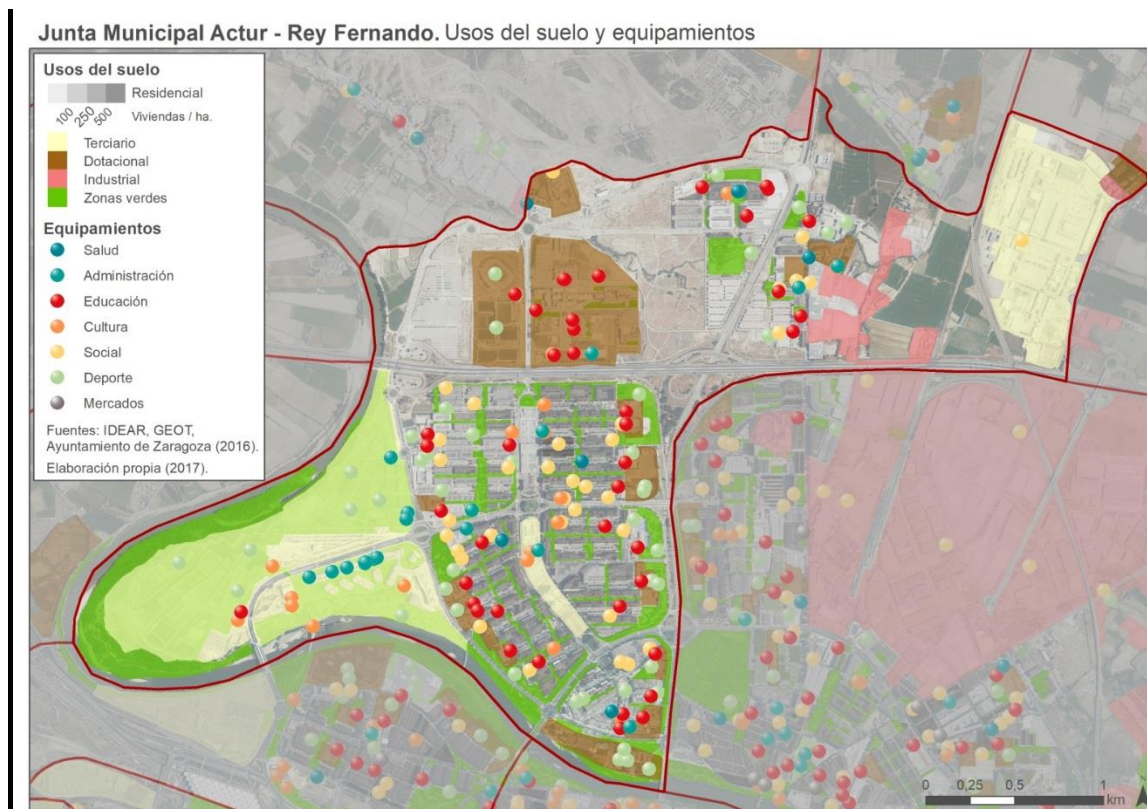
3.9.1. JUNTA MUNICIPAL ACTUR - REY FERNANDO

Junta Municipal Actur - Rey Fernando. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	9,67 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	59.295 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	6.131 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	41,1 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,39%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	41,1
TASA DE REEMPLAZO (2015)	75,7
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	128,6
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	77,8
NÚMERO DE HOGARES (2016)	21.829 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	4.461 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	33.148,36 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.751,78 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	14,08% superiores, 36,15% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO. PGOU.

F-48-1. 112 VIV. EDIFICADO

F-83-.3 33VIV. URBANIZADO

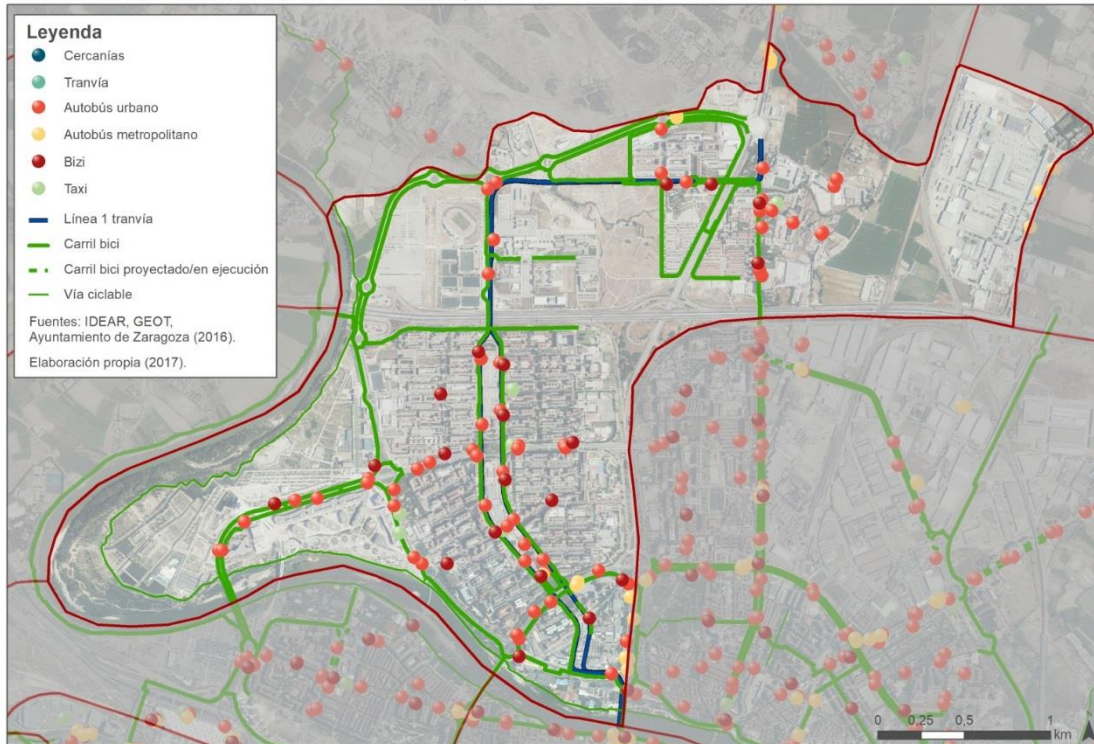
PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DEL AGUA LUIS BUÑUEL
PARQUE DE LOS POETAS

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

CIUDAD DE LA JUSTICIA
CAMPUS RÍO EBRO
HOSPITAL M.A.Z.
PARQUE EMPRESARIAL DINAMIZA
WORLD TRADE CENTER ZARAGOZA
PALACIO DE CONGRESOS
PABELLÓN SIGLO XXI
CENTRO ARAGONÉS DEL DEPORTE
OFICINA INAEM RANILLAS
ESCUELA DE ARTE DE ZARAGOZA
CENTRO COMERCIAL GRANCASA
CENTRO COMERCIAL CARREFOUR ACTUR
CORPORACIÓN ARAGONESA DE RADIO Y TELEVISIÓN
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ARAGÓN (CEOE)
ACUARIO FLUVIAL
PARKING NORTE EXPO

Junta Municipal Actur - Rey Fernando. Transporte



CALLES PEATONALES:

10.562 metros

SAN FRANCISCO FERRER
ALEJANDRO CASONA
JULIO CORTÁZAR
MARIO VARGAS LLOSA
E. PAUKHIRST
SOR JUANA DE LA CRUZ
JOAQUINA ZAMORA
ROSA CHACEL
MARÍA DE MAEZTU
MARÍA ESPINOSA
MARGARITA NELKEN
EDUARDO JIMENO CORREAS
PAULA MONTAL FORNES
OCAMPO
JOSÉ BOROBA GONZÁLEZ
VIRGINIA WOLF
PABLO IGLESIAS
JULIO GARCIA CONDOY
MIGUEL UNAMUNO

NICOLÁS GUILLÉN
J. PARDO ASSO
JOSÉ A. DUCE GRACIA
ENRIQUE J. PONCELA
PABLO CASALS
MANUEL ALVAR
AVERROES
ILDEFONSO MANUEL GIL
G. DE CASTRO
FLORIA TRISTÁN

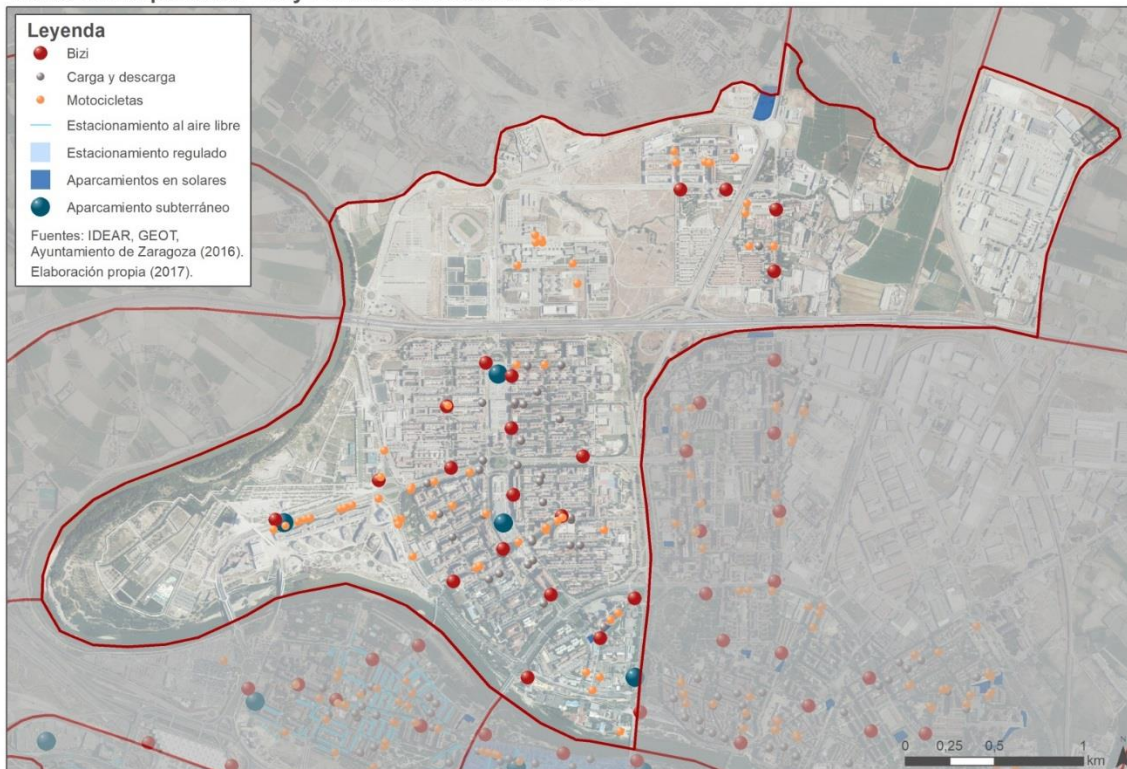
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

AUTOVÍA A2/RONDA Z40
AVENIDA DE LOS PIRINEOS
AVENIDA VALLE DE BROTO
AVENIDA DE JOSÉ ATARÉS
RÍO EBRO
SECTOR ENTRE PARQUE GOYA Y
CAMPUS RÍO EBRO

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	45%
BICICLETA	2%
TRANSPORTE PÚBLICO	27%
VEHÍCULO PRIVADO	25%

Junta Municipal Actur - Rey Fernando. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

20 ESTACIONES REPARTIDAS ENTRE POLÍGONO SANTIAGO, PARQUE GOYA Y ZONA EXPO.
NO HAY DISPONIBILIDAD EN CAMPUS RÍO EBRO, ENTORNO DEL PABELLÓN SIGLO XXI, PARKING NORTE EXPO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

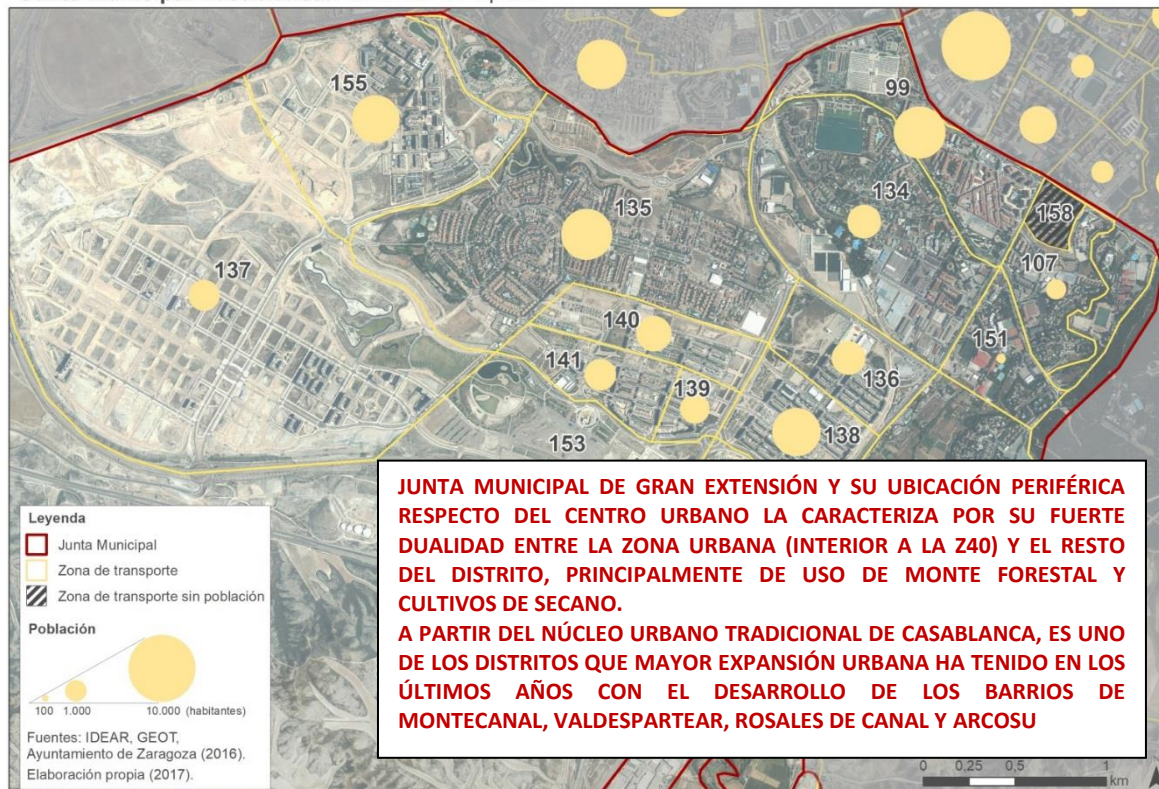
CIUDAD DE LA JUSTICIA
CENTRO COMERCIAL GRANCASA.
CENTRO COMERCIAL ACTUR (CARREFOUR)
ESTACIONAMIENTO DE INTERCAMBIO CON EL TRANVÍA (AV. PIRINEOS)
6.070 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

APARCAMIENTO EN SOLARES

3 SOLARES (733 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.9.2. JUNTA MUNICIPAL CASABLANCA

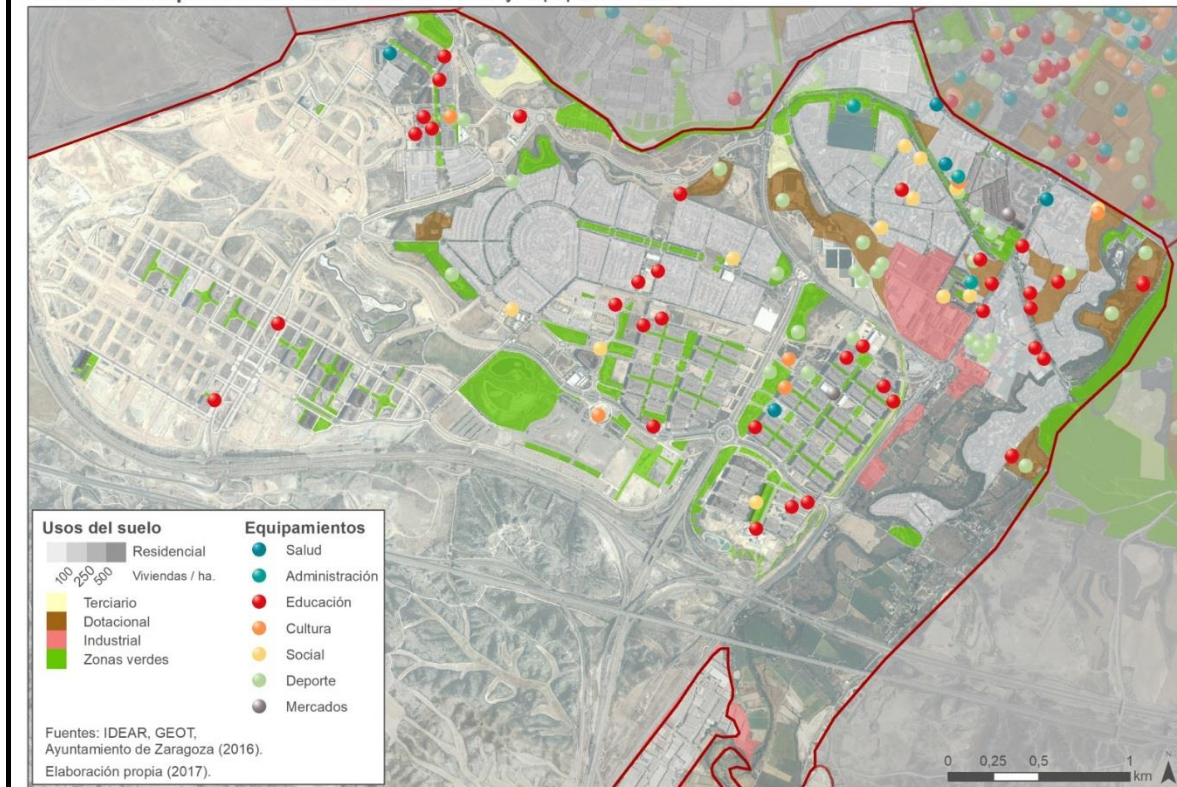
Junta Municipal Casablanca. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	66,19 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	43.242 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	653,27 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	35,8 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,34%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	41,4
TASA DE REEMPLAZO (2015)	109,3
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	244,3
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	40,9
NÚMERO DE HOGARES (2016)	17.749 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	5.751 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,4 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	37.271,72 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	15.290,04 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	14,08% superiores, 36,15% sin estudios

Junta Municipal Casablanca. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

89/3 ARCO SUR. 21.148 VIV.

59/4 VALDESPARTERA. 9.687VIV.

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DE LOS INCRÉDULOS

PARQUE DE LA RAZÓN

PARQUE DEL CONOCIMIENTO

PARQUE DE LA PALABRA

PARQUE FÉLIX DE AZARA

LAGOS PENÉLOPE CRUZ

PASEO LINEAL DEL CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN

CENTROS DE ACTIVIDAD

HOSPITAL MILITAR

CLÍNICA MONTPELLIER

CLÍNICA MONTECANAL

RECINTO FERIAL

CENTRO DE URBANISMO SOSTENIBLE

CAMPING MUNICIPAL

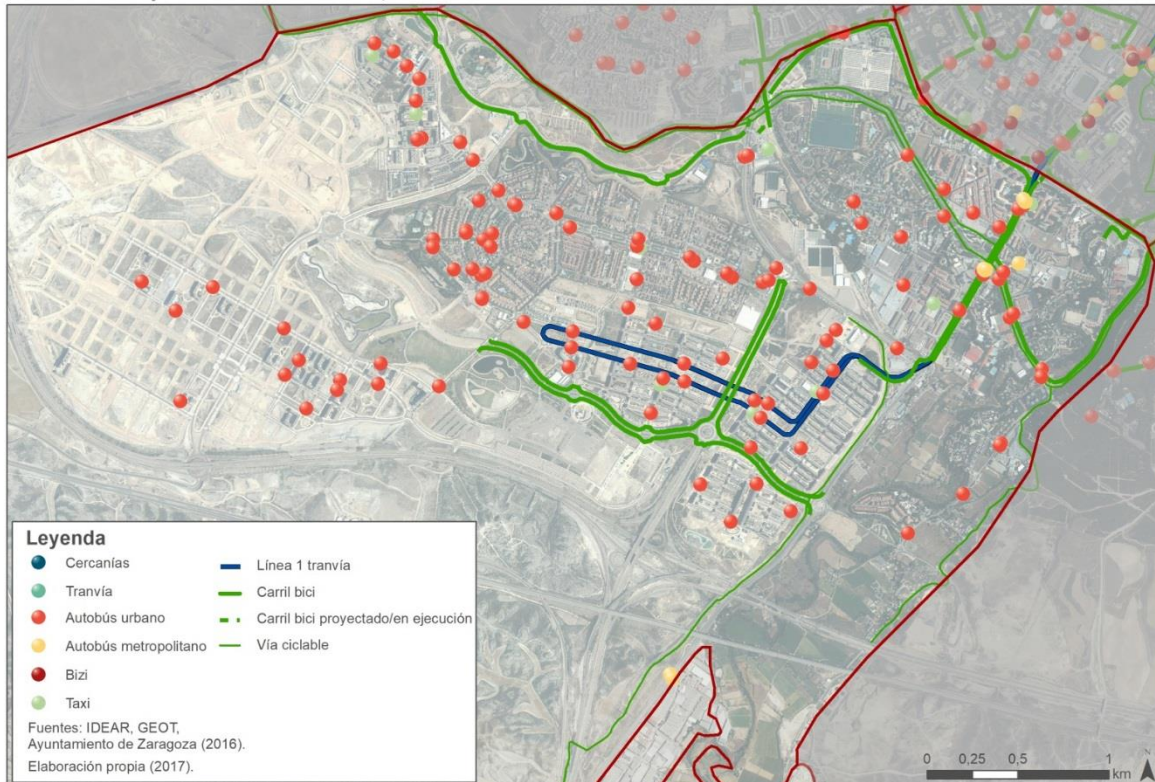
MERCADO MUNICIPAL DE VALDESPARTERA

POLÍGONO INDUSTRIAL ARGUALAS

COOPERATIVA DE AUTOTAXI

CENTROS EDUCATIVOS DE CASABLANCA (SECTOR VÍA IBÉRICA-CANAL IMPERIAL)

Junta Municipal Casablanca. Transporte



CALLES PEATONALES/RESIDENCIALES

MORENA CLARA
EL TERCER HOMBRE
GOLEM
EXPRESO DE SHANGAI
EL ANGEL AZUL
EL GABINETE DEL DR. CALIGARI
GILDA
EL HALCÓN MALTÉS
LA REINA DE ÁFRICA
ATRACO A LAS TRES
CALABUCH
RIO BRAVO
EL RESPLANDOR
CON FALDAS Y A LO LOCO
EL PACIENTE INGLÉS
AL ESTE DEL EDÉN
TITANIC

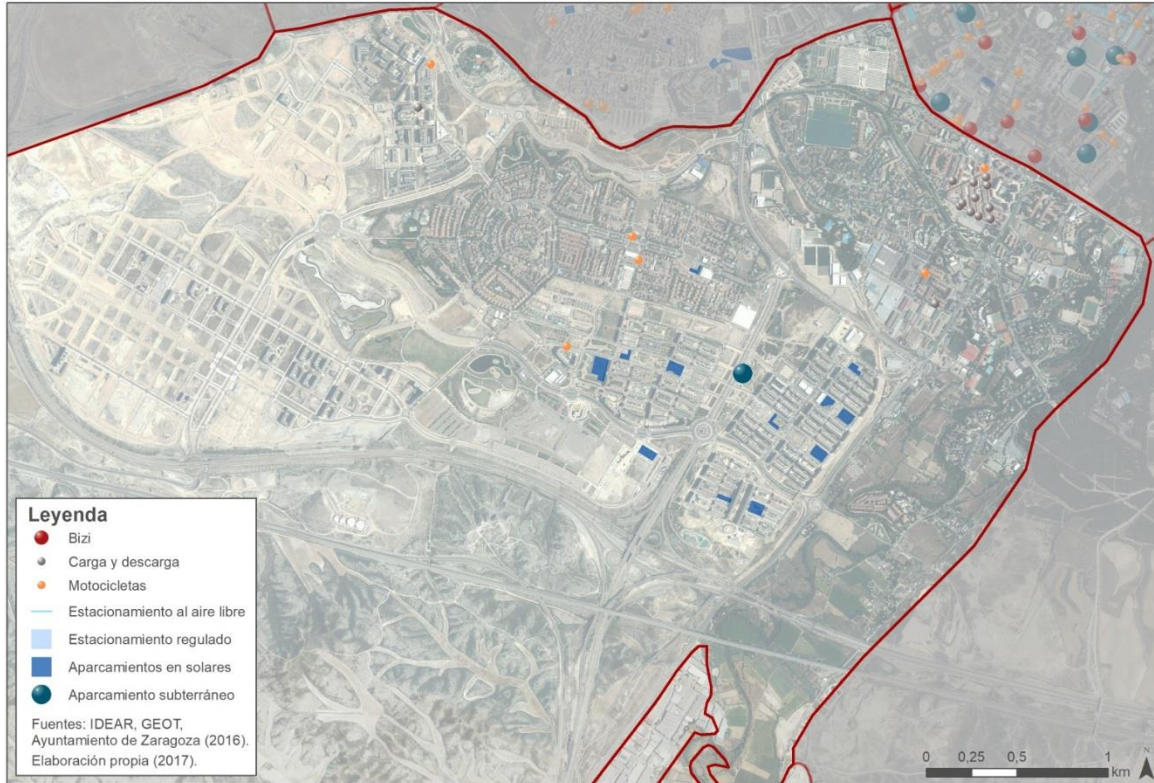
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

VÍA DE LA HISPANIDAD
AVENIDA ALCALDE GÓMEZ LAGUNA
AVENIDA DE CASABLANCA
RONDA SUR Z30
PASILLO VERDE
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN
RÍO HUERVA

**DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE
MODO PRINCIPAL**

A PIE	24%
BICICLETA	4%
TRANSPORTE PÚBLICO	23%
VEHÍCULO PRIVADO	49%

Junta Municipal Casablanca. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

NO HAY COBERTURA DEL SERVICIO BIZI EN LA JUNTA MUNICIPAL CASABLANCA

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

ESTACIONAMIENTO DE INTERCAMBIO CON EL TRANVÍA (AV. SÉPTIMO ARTE) (100 PLAZAS)

APARCAMIENTO EN SOLARES

12 (1.641 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.9.3. JUNTA MUNICIPAL CASCO HISTÓRICO

Junta Municipal Casco Histórico. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	1,98 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	46.821 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	23.594,74 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	45,2 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	76,32%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	50,3
TASA DE REEMPLAZO (2015)	86,2
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	61,5
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	162,7
NÚMERO DE HOGARES (2016)	21.178 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	8.892 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,2 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	25.886,36 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.339,86 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	16,49% superiores, 36,69% sin estudios

Junta Municipal Casco Histórico. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-13-01. 68VIV.

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE BRUIL

RIBERAS DEL RÍO EBRO

CENTROS DE ACTIVIDAD

AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO

SEDE DEL GOBIERNO DE ARAGÓN –

EDIFICIO PIGNATELLI

OFICINAS DEL GOBIERNO DE ARAGÓN

EN SAN PEDRO NOLASCO

HOSPITAL NUESTRA SEÑORA DE

GRACIA

CENTRO DE ESPECIALIDADES MÉDICAS

RAMÓN Y CAJAL

JUZGADOS CÉSAR AUGUSTO

AGENCIA TRIBUTARIA

ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO

MERCADO CENTRAL

MERCADO SAN VICENTE DE PAÚL

PLAZA DE TOROS

IAAC PABLO SERRANO

MUSEO PABLO GARGALLO

MUSEO DEL FORO ROMANO

MUSEO DEL PUERTO

FLUVIAL

MUSEO DE LAS TERMAS

ROMANAS

CENTRO DEPORTIVO

MUNICIPAL ALBERTO

MAESTRO

CENTRO DEPORTIVO

MUNICIPAL PALAFOX

LA LONJA

CENTRO DE HISTORIAS

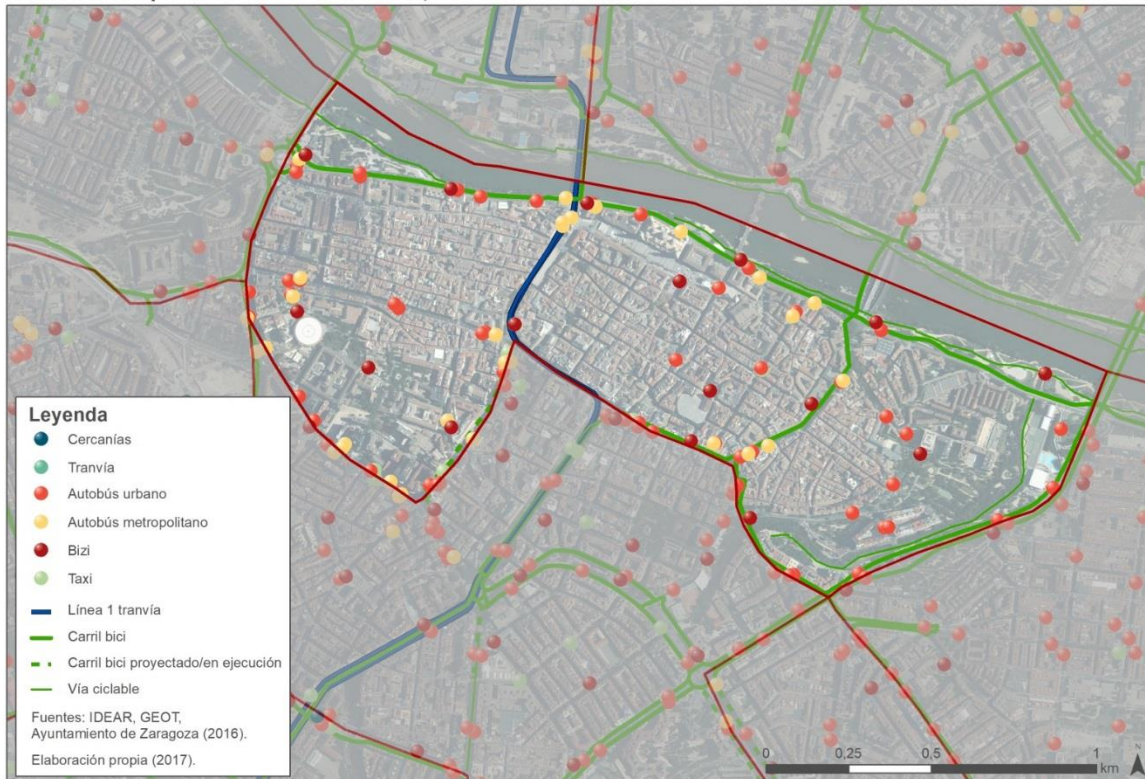
ESPACIO LAS ARMAS

MUSEO DEL FUEGO Y DE

LOS BOMBEROS

MUSEO DIOCESANO

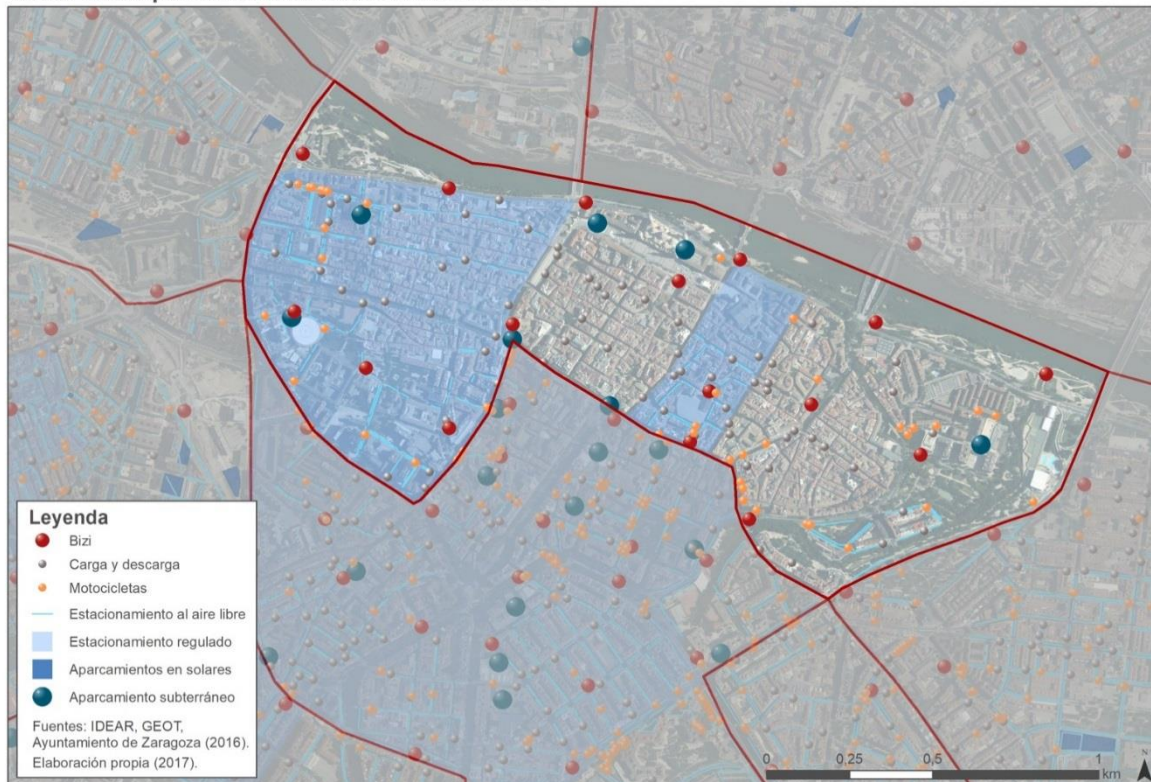
Junta Municipal Casco Histórico. Transporte



CALLES PEATONALES: 5.259 metros

ÓSCAR ROMERO	CINEGIO	MÁRTIRES	SAN CRISTÓBAL	ALFONSO I
AGUADORES	JOSÉ PELLICER OSSAU	CLAVOS	ÓRGANO	MAYOR
SAN PABLO	S. FÉLIX	MONEVA	TORREJÓN	
ECHENDÍA	SAN VOTO	TORRENUEVA	PELEGRÍN	
BROQUELEROS	CUATRO DE AGOSTO	DANZAS	GALLO	
PLAZA DEL PILAR	LIBERTAD	VIRGEN	ZARZA	
JARDIEL	JUSSEPE MARTÍNEZ	PRUDENCIO	M. DE LAZAN	
XIMÉNEZ DE EMBÚN	SANTA CRUZ	CONVERTIDOS	ESTÉBANES	
MILAGRO DE CALANDA	UNIVERSIDAD	SANTIAGO	MÉNDEZ NÚÑEZ	
PLAZA DE LA SEO	CARRILLO	FORMENT	PEDRO ATARÉS	
ARCEDIANOS	PLAZA DE LA MAGDALENA	FRANCISCO BAYEU	TORRESECAS	
SAN VALERO	ESTUDIOS	R. CUÉLLAR	DESENGAÑO	
URRIÉS DE JORDAN	ESPINO	CISNE	JOAQUÍN BERGES	
DORMER	CORTESÍAS	JOSÉ DE LA HERA	CANDALIJA	
PABOSTRÍA	HEROÍSMO	LUCERO	I. VIOLA	
DEÁN	VIEJOS	PALAFIX	BOGGIERO	

Junta Municipal Casco Histórico. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

16 ESTACIONES DISTRIBUIDAS POR TODAS LAS ZONAS DE LA JUNTA MUNICIPAL.

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

PLAZA SANTO DOMINGO
PLAZA DE TOROS
PLAZA DEL PILAR
PLAZA DEL PILAR 2
PLAZA DE ESPAÑA
PARQUE BRUIL
CÉSAR AUGUSTO
1.588 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

APARCAMIENTO EN SOLARES
NO SE OBSERVAN

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	58%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	27%
VEHÍCULO PRIVADO	12%

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS
RÍO EBRO
RÍO HUERVA
CAMINO DE LAS TORRES

3.9.4. JUNTA MUNICIPAL CENTRO

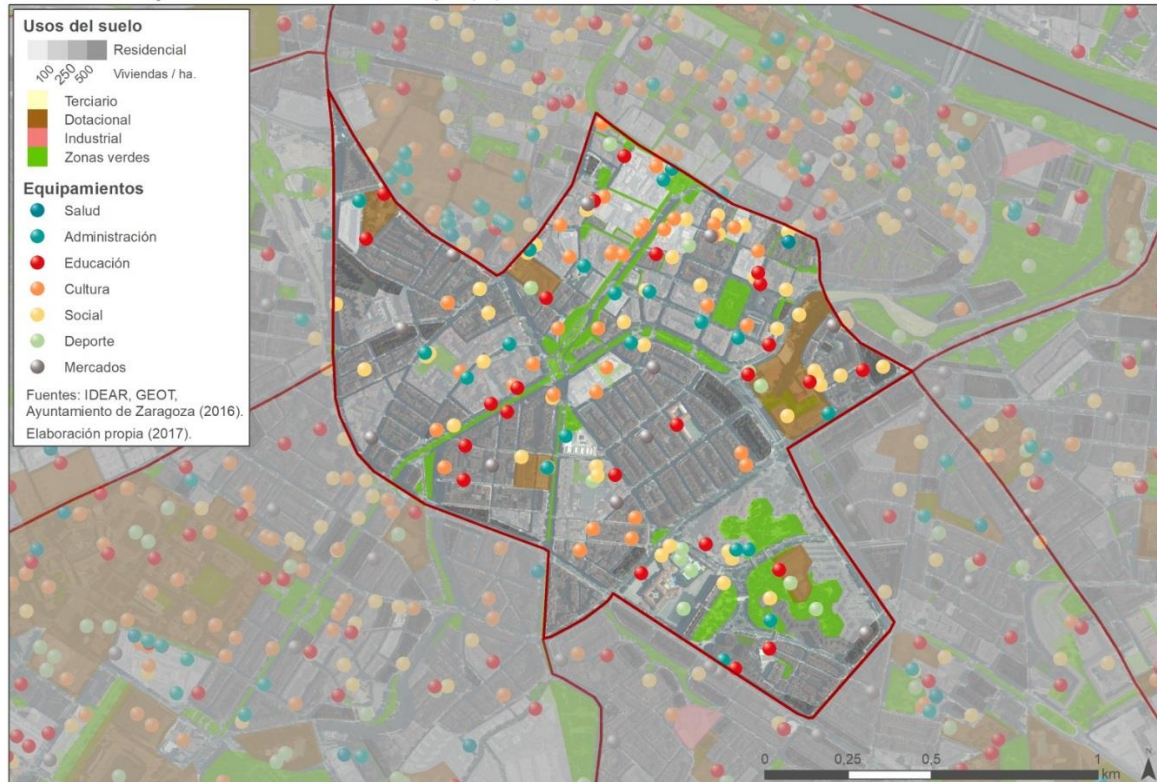
Junta Municipal Centro. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	1,80 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	53.412 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	29.452,79 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	49,1 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	89,85%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	64,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	66,8
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	37,7
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	265,6
NÚMERO DE HOGARES (2016)	23.460 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	8.485 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,3 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	43.375,45 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	17.846,86 €
NIVEL DE FORMACIÓN	30,38% superiores, 24,77% sin estudios

Junta Municipal Centro. Usos del suelo y equipamientos



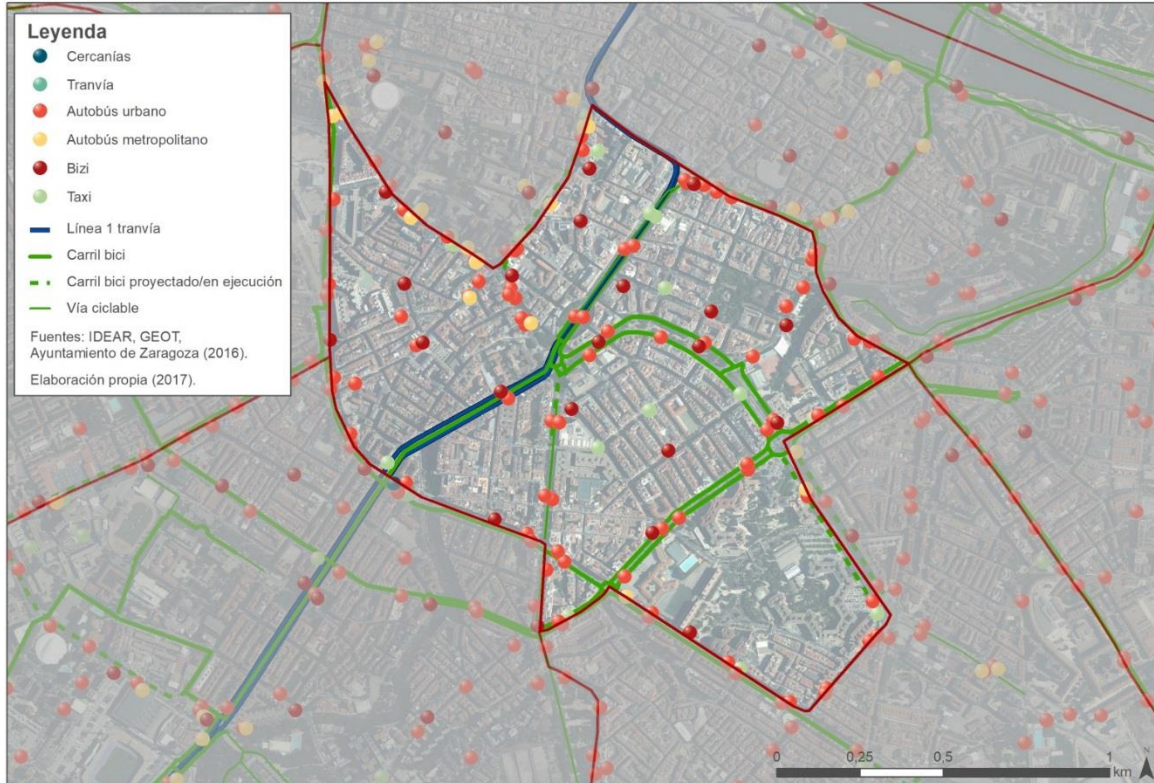
CENTROS DE ACTIVIDAD

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE MIRAFLORES
PLAZA DE LOS SITIOS
PASEO DE LA CONSTITUCIÓN
PASEO DE SAGASTA
GRAN VÍA

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZARAGOZA
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA - PARANINFO
BANCO DE ESPAÑA
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL EBRO
CAPATANÍA GENERAL (ANTIGUA)
COMISARÍA POLICÍA NACIONAL PORTILLO
COMISARÍA POLICÍA NACIONAL MIRAFLORES
MUSEO PROVINCIAL DE ZARAGOZA
OFICINA DE TRIBUTOS GOBIERNO DE ARAGÓN
BIBLIOTECA DE ARAGÓN
OFICINA INAEM DOCTOR CERRADA
EL CORTE INGLÉS – SAGASTA
EL CORTE INGLÉS – INDEPENDENCIA
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA – MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE
OFICINA PRINCIPAL DE CORREOS

Junta Municipal Centro. Transporte



CALLES PEATONALES

657 metros

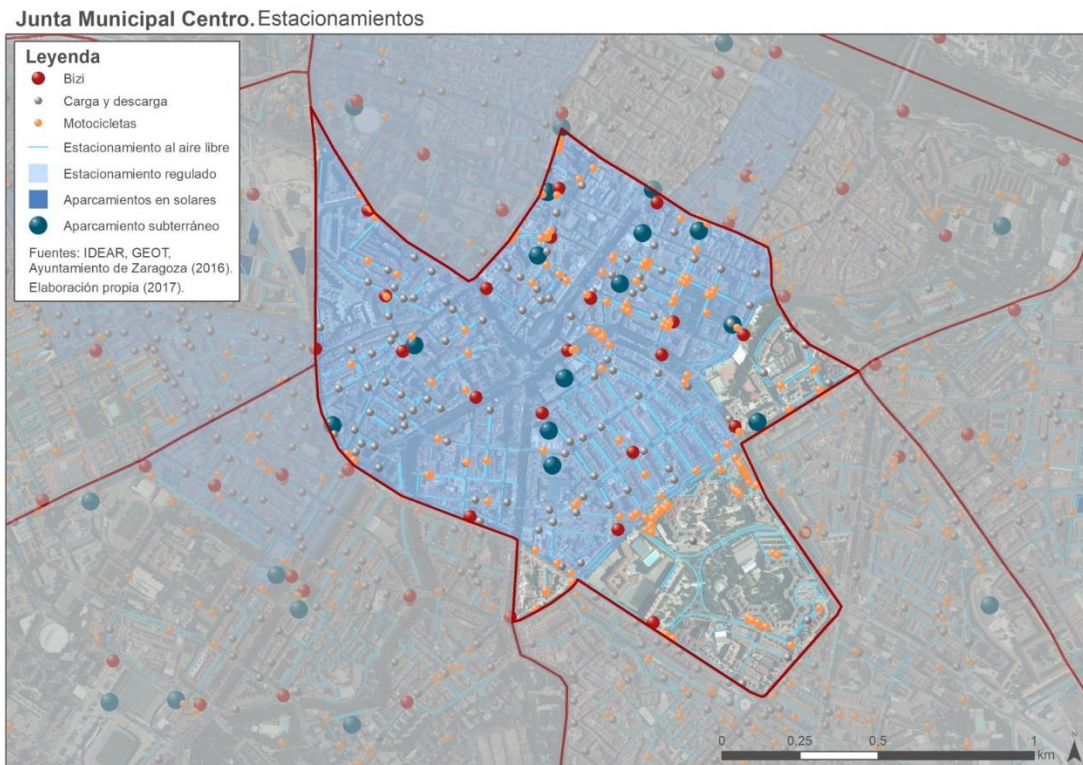
- SALVADOR ALLUÉ
- REPOLLÉS
- MATEO FLANDRO
- URREA
- RUFAS
- PORCELL
- SAN MIGUEL
- CÁDIZ
- CINCO DE MARZO
- SAN DIEGO

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**CAMINO DE LAS TORRES
RÍO HUERVA**

**DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE
MODO PRINCIPAL.**

A PIE	54%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	31%
VEHÍCULO PRIVADO	12%



ESTACIONES BIZI

20 ESTACIONES REPARTIDAS POR LOS DIFERENTES SECTORES DE LA JUNTA MUNICIPAL CENTRO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

SALAMERO

FELIPE SANCLMENTE

EL CARMEN

RESIDENCIAL PARAÍSO

SAN IGNACIO DE LOYOLA

HERNÁN CORTÉS

HOTEL REINO DE ARAGÓN

HOTEL BOSTON

EL CORTE INGLÉS SAGASTA

EL CORTE INGLÉS INDEPENDENCIA

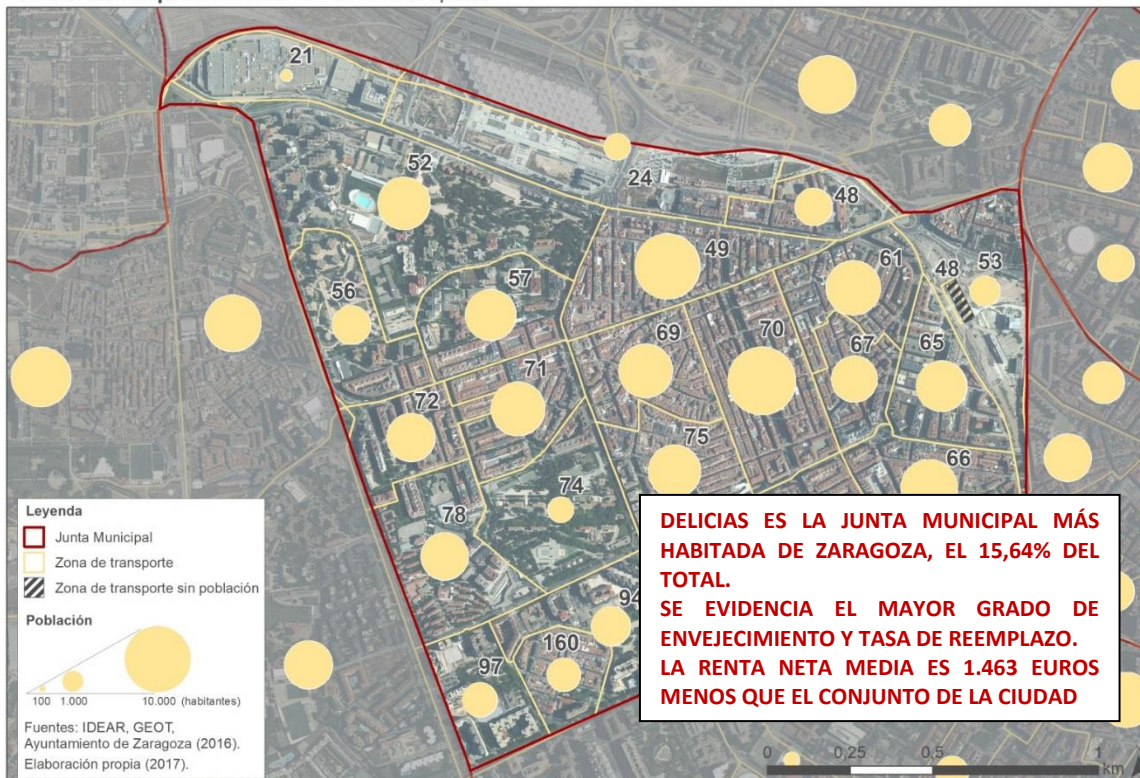
GARAJE PASAJE COMERCIAL GOYA

LOS SITIOS

2.468 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

3.9.5. JUNTA MUNICIPAL DELICIAS

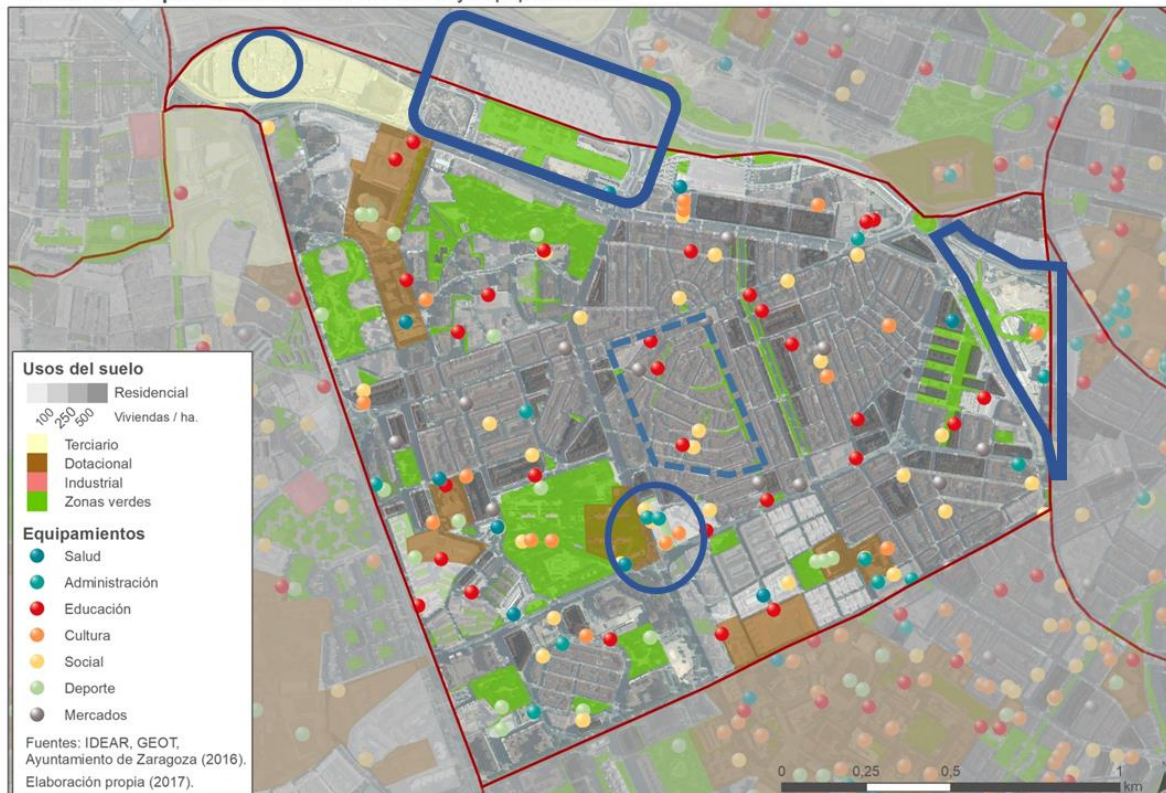
Junta Municipal Delicias. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	3,28 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	109.901 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	33.459,41 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	46,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	77,17%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	53,8
TASA DE REEMPLAZO (2015)	80,9
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	45,6
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	219,3
NÚMERO DE HOGARES (2016)	46.459 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	15.006 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,4 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	27.014,48 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.282,80 €
NIVEL DE FORMACIÓN	11,29% superiores, 25,92% sin estudios

Junta Municipal Delicias. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-44-2 3.396VIV. URBANIZADO
AC-21-22-24 235 VIV. EDIFICADO
G 44-01 300VIV. EDIFICADO
G-19-01 220VIV. NO URBANIZADO

SOLARES EN SUELO URBANO.

VÍA UNIVERSITAS, 7 - 240 VIV.
PASEO MARIA AGUSTÍN, 61 - 19 VIV.
CALLE FRANCO Y LÓPEZ, 20 - 22VIV.
CALLE BURGOS, 9 – 53 VIV.

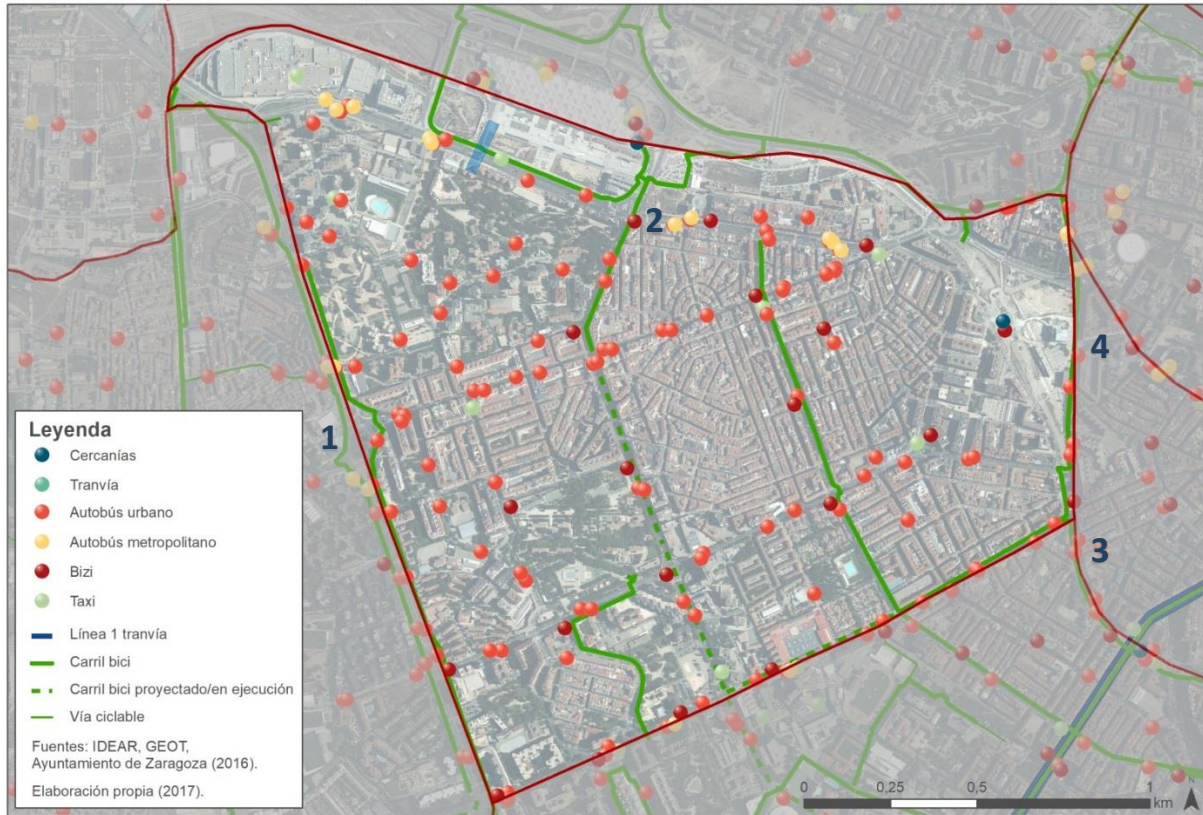
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ESTACIÓN INTERMODAL ZARAGOZA-DELICIAS
CENTRO DE REHABILITACIÓN PSICOSOCIAL NUESTRA SEÑORA DEL PILAR
JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO - DGT
CENTRO DE ESPECIALIDADES MÉDICAS INOCENCIO JIMÉNEZ-DELICIAS
CAIXAFÒRUM
CALLE DELICIAS
CENTRO COMERCIAL AUGUSTA
CENTRO CÍVICO DELICIAS
CENTRO CÍVICO ESQUINAS DEL PSIQUIÁTRICO

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DELICIAS
PARQUE CASTILLO PALOMAR
PARQUE DE LA SEDETANIA
PLAZA SANTO DOMINGO SABIO
JARDINES TERESA SERRATO
JARDINES AVICEBRÓN
JARDINES AVEMPACE

Junta Municipal Delicias. Transporte



DELICIAS PRESENTA DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL POR SU ESTRUCTURA URBANA, ADEMÁS DE PROBLEMAS PARA EL ESTACIONAMIENTO VEHÍCULOS. ASIMISMO, SE DETECTA LA FALTA INTEGRACIÓN LÍNEAS BUS URBANO Y DEL CTAZ. CARENCIAS EN LA CONTINUIDAD DE LA RED CICLABLE Y DE COBERTURA PARCIAL DEL SERVICIO BIZI

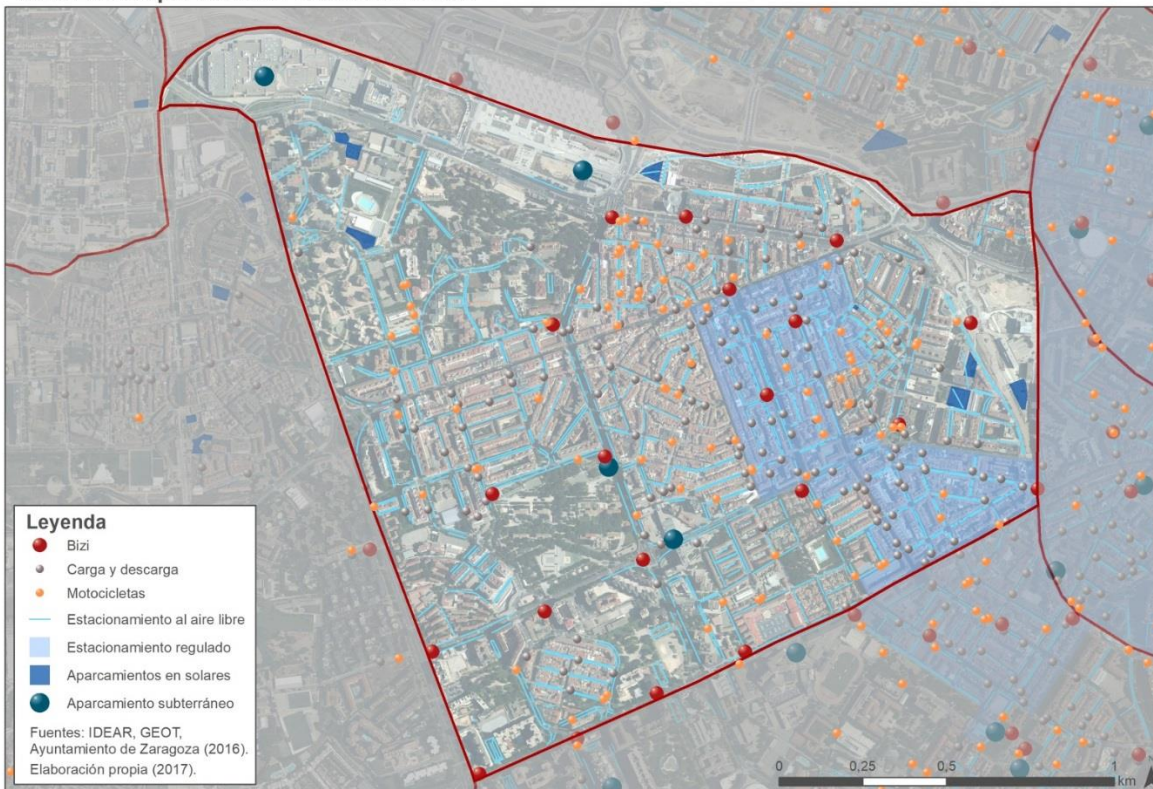
CALLES PEATONALES
1.327 metros

DELICIAS
BÉLGICA
SALIENTE
CONSTANZA DE SICILIA
MARTÓN Y GAVÍN
MONTAÑÉS
TERMINILLO
NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA
TERRER
MARIANELA GARCÍA VILLAS

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

Z-30, EN FINAL DE CALLE RIOJA/AVENIDA CIUDAD DE SORIA
AVENIDA DE NAVARRA-ESTACIÓN INTERMODAL
AVENIDA CIUDAD DE SORIA-LA ALMOZARA
TERRENOS DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL PORTILLO
CALLE VICENTE BERDUSÁN
VÍA DE LA HISPANIDAD
NUDO VIARIO RONDA DE LA HISPANIDAD CON AVENIDA DE NAVARRA Y CARRETERA DE LOGROÑO

Junta Municipal Delicias. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

19 ESTACIONES DISTRIBUIDAS POR LA JUNTA MUNICIPAL, SIN COBERTURA SECTOR BOMBARDA-MONSALUD

**APARCAMIENTOS PÚBLICOS
VÍA UNIVÉRSITAS**

DUQUESA VILLAHERMOSA
ESTACIÓN INTERMODAL ZARAGOZA-
DELICIAS
CENTRO COMERCIAL AUGUSTA
4.799 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

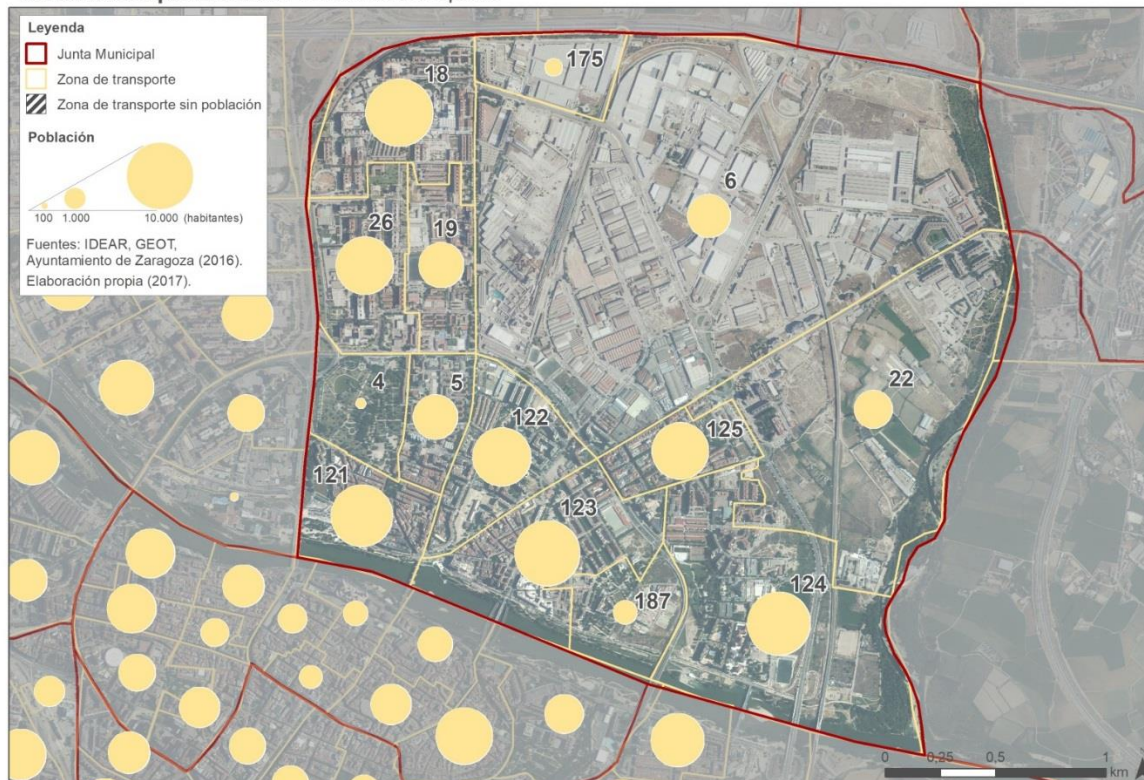
A PIE	51%
BICICLETA	2%
TRANSPORTE PÚBLICO	24%
VEHÍCULO PRIVADO	23%

APARCAMIENTO EN SOLARES

7 (613 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.9.6. JUNTA MUNICIPAL EL RABAL

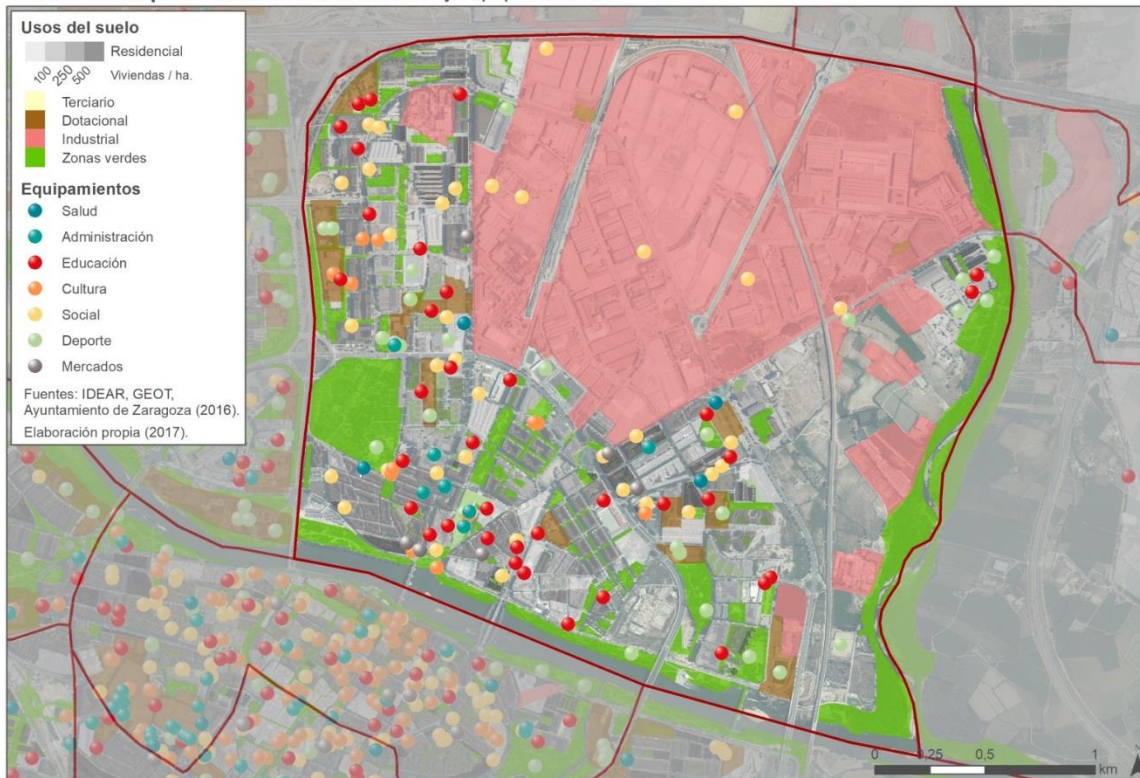
Junta Municipal El Rabal. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	8,38 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	78.548 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	9.377,86 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	42 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	89,21%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	51,4
TASA DE REEMPLAZO (2015)	77,0
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	104,5
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	95,7
NÚMERO DE HOGARES (2016)	30.851 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	7.935 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,5 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	28.958,11 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.716,23 €
NIVEL DE FORMACIÓN	10,25% superiores, 38,76% sin estudios

Junta Municipal El Rabal. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

- F-43-1; 116 VIV. EDIFICADO
- F-43-2; 32 VIV. NO URBANIZADO
- F-51-3; 900VIV. NO URBANIZADO
- F-53-3; 270 VIV. EDIFICADO
- F-54-1; 500 VIV. NO URBANIZADO
- F-54-2; 352 VIV. NO URBANIZADO
- F-55-3; 161 VIV. NO URBANIZADO
- G-43-3; 32 VIV. EDIFICADO
- G-43-04; 190 VIV. NO URBANIZADO
- G-50-01; 92 VIV. NO URBANIZADO
- G-51-01; 64 VIV. NO URBANIZADO
- G-53-02; 73VIV. EDIFICADO
- G-55-01; 153 VIV. URBANIZADO
- 55/1; 1.480VIV. NO URBANIZADO

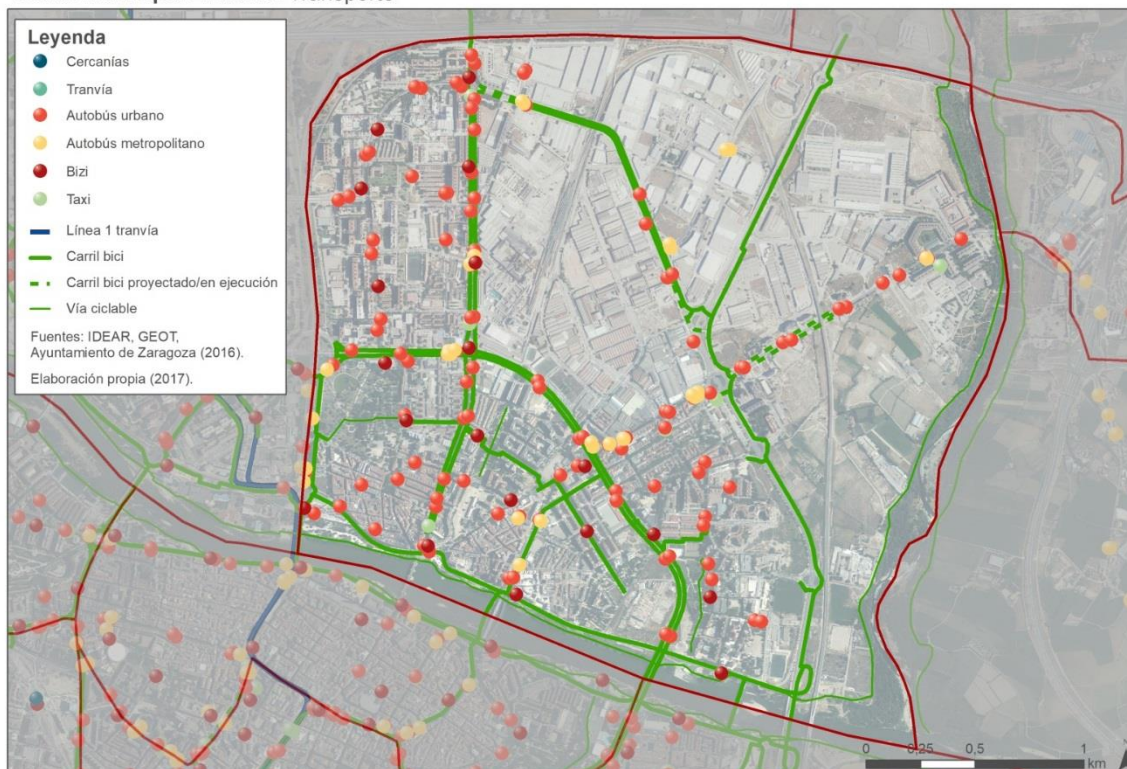
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

- CENTRO DE ESPECIALIDADES MÉDICAS GRANDE COVIÁN
- CENTRO CÍVICO ESTACIÓN DEL NORTE
- CASA SOLÁNS
- ESTACIÓN DE BOMBEROS
- POLÍGONO INDUSTRIAL COGULLADA
- POLÍGONO INDUSTRIAL MOLINO DEL PILAR

PARQUES Y ZONAS VERDES

- PARQUE TÍO JORGE
- RIBERAS DEL RÍO EBRO
- RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO
- PARQUE DE ORIENTE
- JARDINES ESTACIÓN DEL NORTE
- JARDINES DE LA CONCORDIA
- PARQUE ROYO DEL RABAL
- ZONA VERDE ENTRE AVENIDA SAN JUAN DE LA PEÑA Y AVENIDA ALCALDE CABALLERO

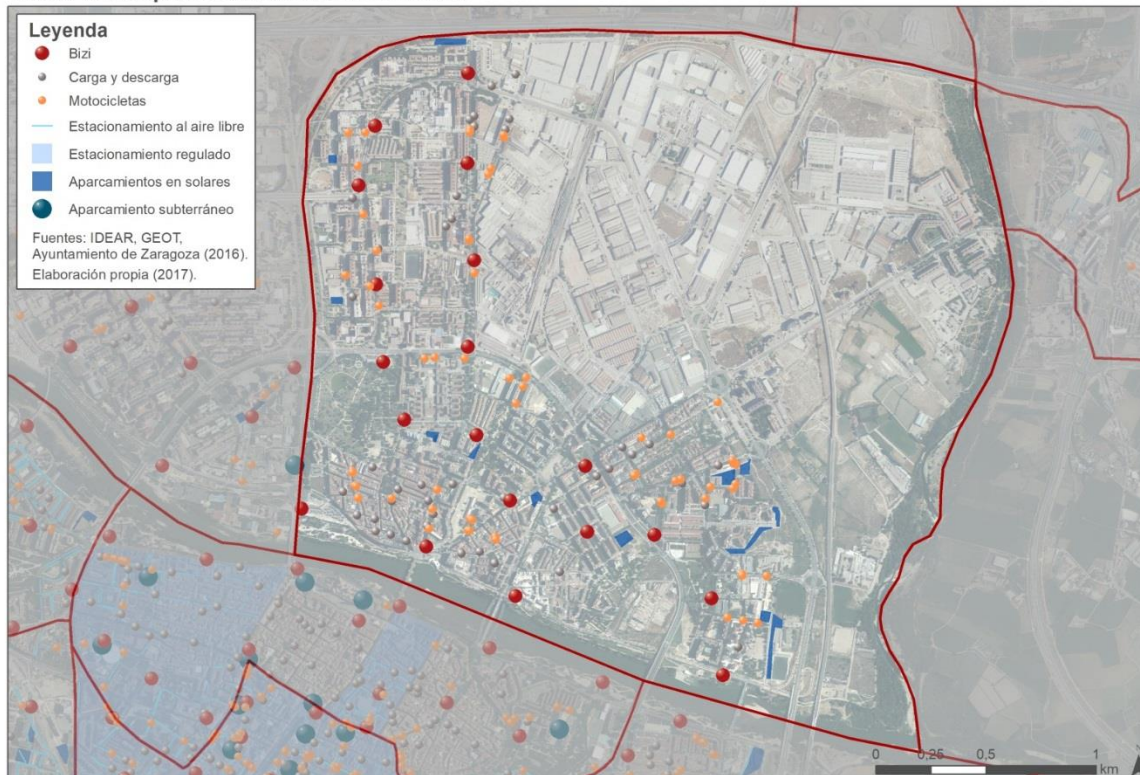
Junta Municipal El Rabal. Transporte



CALLES PEATONALES 5.853 metros

- | | | |
|------------------|--------------------|---------------------|
| ASIA | HORNO | MARÍA DE HUERVA |
| ISLAS CANARIAS | M. GRACIA | CARACOLES |
| EUROPA | IBOR | MOLINO DE LAS ARMAS |
| OCEANÍA | MANUEL LACRUZ | ROYO DEL RABAL |
| GOMERA | PUENTE DE HIERRO | J. PARDO |
| FUERTEVENTURA | M. VIRTO | BALEARES |
| LANZAROTE | GUADALAJARA | CIUDAD REAL |
| ALBORÁN | LEÓN | ONCE DE JULIO |
| LA GRACIOSA | CALAVIA | M. ORÓS |
| RUBIO DE FRANCIA | TREMP | ANTONIO ROYO |
| PANTANO DE BÚBAL | AMBROSIO DEL RUSTE | FABLA ARAGONESA |
| CAÑÓN DE AÑISCLO | MALUENDA | A. GALINDO |
| SIERRA DE GUARA | MARIANO CEBOLLERO | SÁNCHEZ CANDIAL |
| VALLE DE GISTAÍN | VILLACAMPA | SANTAMARIA |
| PARRA | VILLA DE PLENAS | ANDADOR DE CODOS |

Junta Municipal El Rabal. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

19 ESTACIONES DISTRIBUIDAS POR LOS SECTORES URBANOS CONSOLIDADOS . NO HAY COBERTURA EN ZONA EN DESARROLLO URBANO EN PASEO DE LA RIBERA, ZONAS EN DESARROLLO DE LA AVENIDA DE CATALUÑA, ENTORNO DEL CENTRO DE ESPECIALIDADES MÉDICAS GRANDE COVIÁN Y EN EL POLÍGONO INDUSTRIAL COGULLADA.

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

NO SE OBSERVAN

APARCAMIENTO EN SOLARES

13 (1.416 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

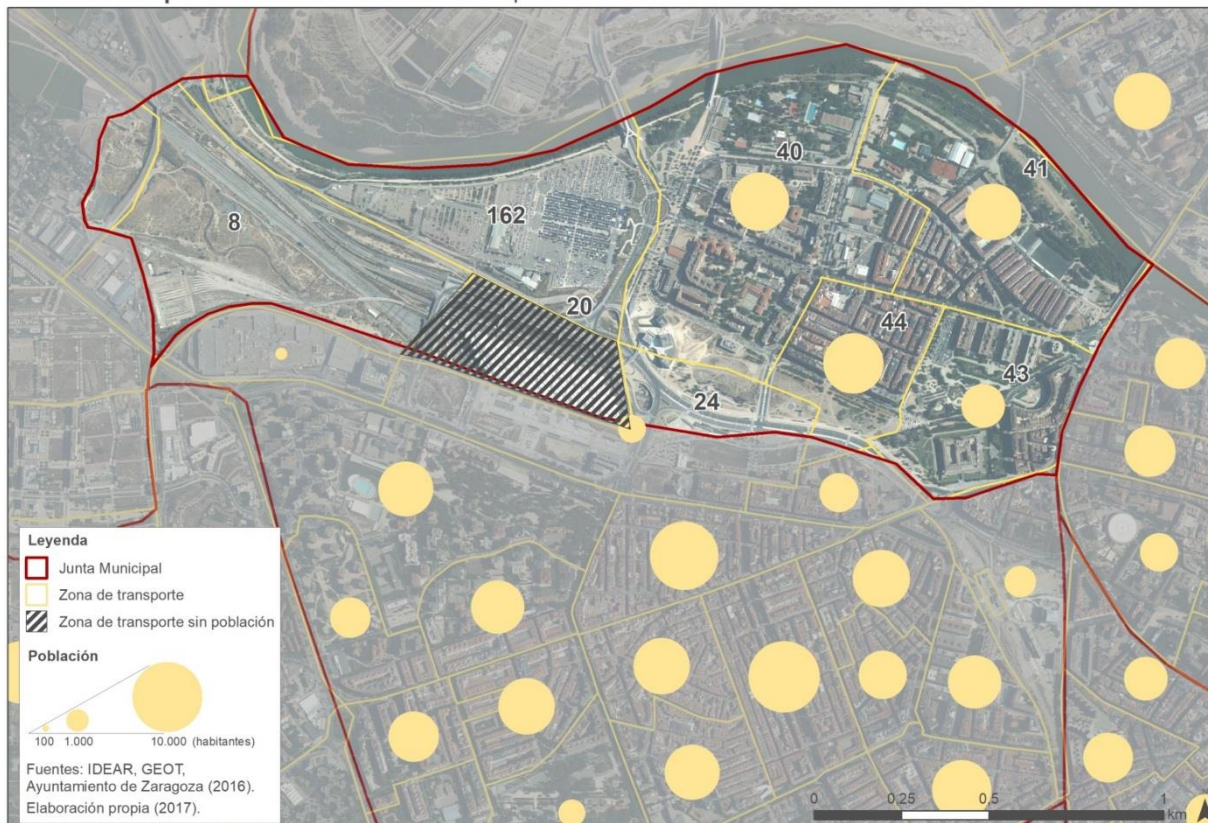
FERROCARRIL
RONDA DE LA HISPANIDAD Z30
AVENIDA MARQUÉS DE LA CADENA ENTRE
PUENTE DE LA UNIÓN Y ENLACE PLAZA DE LA
ABADA
AVENIDA VALLE DE BROTO
POLÍGONO INDUSTRIAL
COGULLADA
RÍO EBRO
RÍO GÁLLEGO

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	48%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	21%
VEHÍCULO PRIVADO	28%

3.9.7. JUNTA MUNICIPAL LA ALMOZARA

Junta Municipal La Almozara. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	3,77 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	25.927 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	6.515,16 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	45,7 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	87,97%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	41,1
TASA DE REEMPLAZO (2015)	77,4
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	53,8
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	186,0
NÚMERO DE HOGARES (2016)	9.889 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	2.609 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,5 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	31.141,88 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.717,25 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	11,29% superiores, 36,91% sin estudios

Junta Municipal La Almozara. Usos del suelo y equipamientos



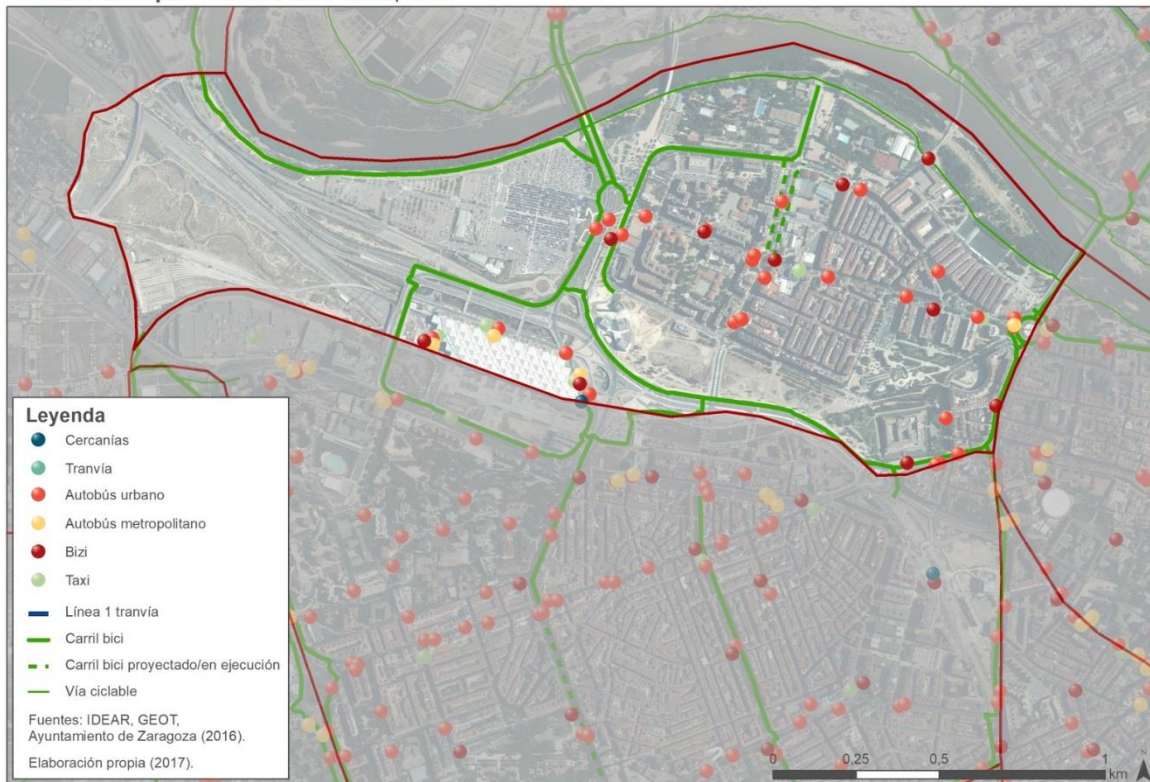
ÁREAS DE DESARROLLO
G-44-02; 3.396 VIV. (DELICIAS) URBANIZADO

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ESTACIÓN INTERMODAL ZARAGOZA – DELICIAS
PALACIO DE LA ALJAFERÍA
APARCAMIENTO SUR EXPO – RASTRO
ETOPÍA
PABELLÓN PUENTE
CENTROS DEPORTIVOS PRIVADOS

PARQUES Y ZONAS VERDES
PARQUE DE LA ALJAFERÍA
RIBERAS DEL RÍO EBRO

Junta Municipal La Almozara. Transporte



CALLES PEATONALES : 311 metros

**MONASTERIO DE SANTA LUCÍA
IGNACIO MENAYA
CASTILLO**

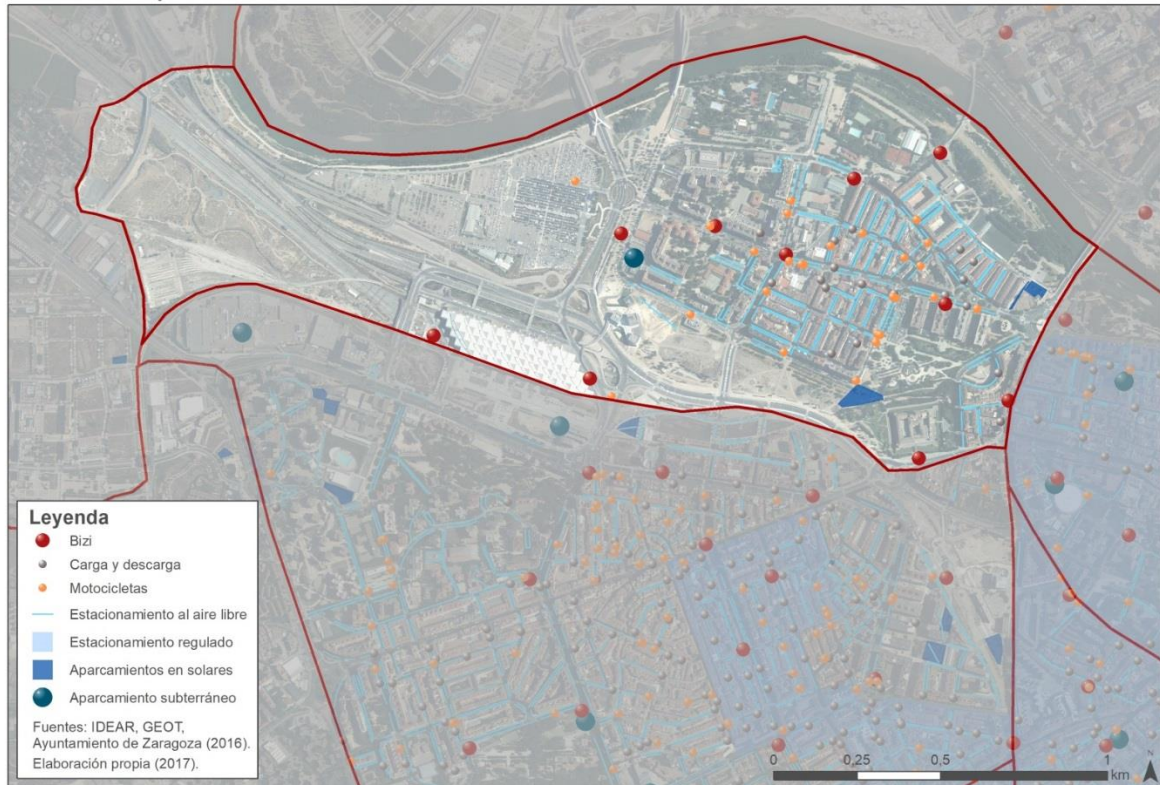
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**AUTOPISTA AP68
FERROCARRIL
AVENIDA CIUDAD DE SORIA –
ESTACIÓN INTERMODAL
RONDA DE LA HISPANIDAD Z30
RÍO EBRO**

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	55%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	20%
VEHÍCULO PRIVADO	22%

Junta Municipal La Almozara. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

10 ESTACIONES DISTRIBUIDAS EN LA MAYOR PARTE DE LA JUNTA MUNICIPAL LA ALMOZARA

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

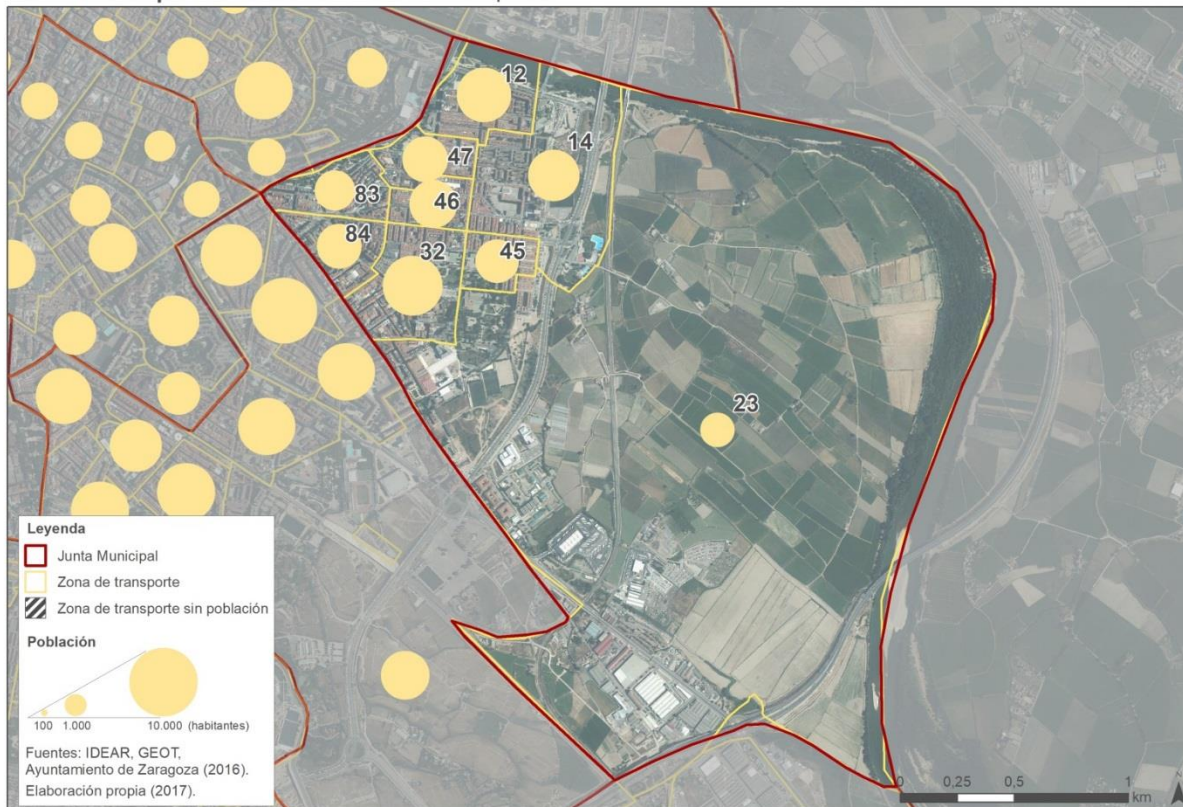
ESTACIÓN INTERMODAL DELICIAS

APARCAMIENTO EN SOLARES

3 (286 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.9.8. JUNTA MUNICIPAL LAS FUENTES

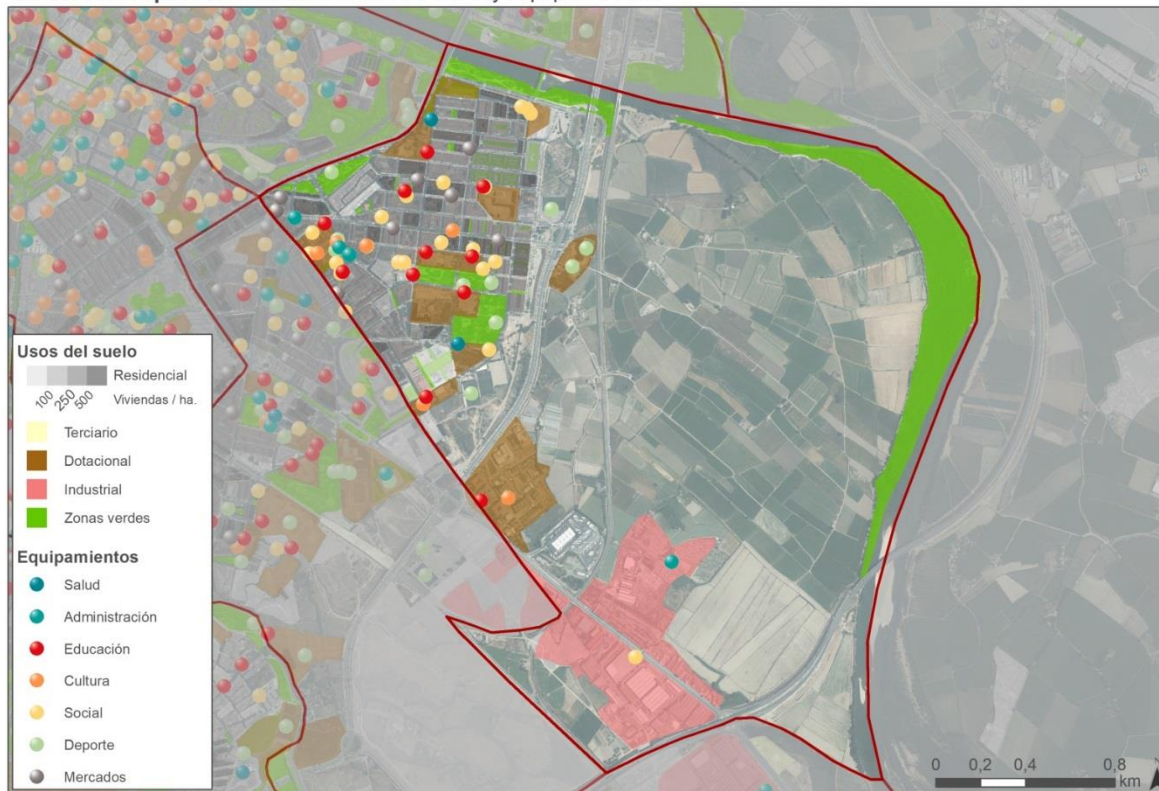
Junta Municipal Las Fuentes. Zonas de transporte



DISTRIBUCIÓN DE DESPLAZAMIENTOS EN ORIGEN

SUPERFICIE	6,31 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	42.610 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	6.747,65 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	46,7 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	82,3%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	56,4
TASA DE REEMPLAZO (2015)	84,7
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	47,5
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	210,6
NÚMERO DE HOGARES (2016)	18.253 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	5.741 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,3 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	24.610,24 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	9.599,05 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	6,86% superiores, 39,76% sin estudios

Junta Municipal Las Fuentes. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-10-2; 77 VIV. EDIFICADO
G-10-04; 380 VIV. NO URBANIZADO
G-10-05; 421 VIV. EDIFICADO

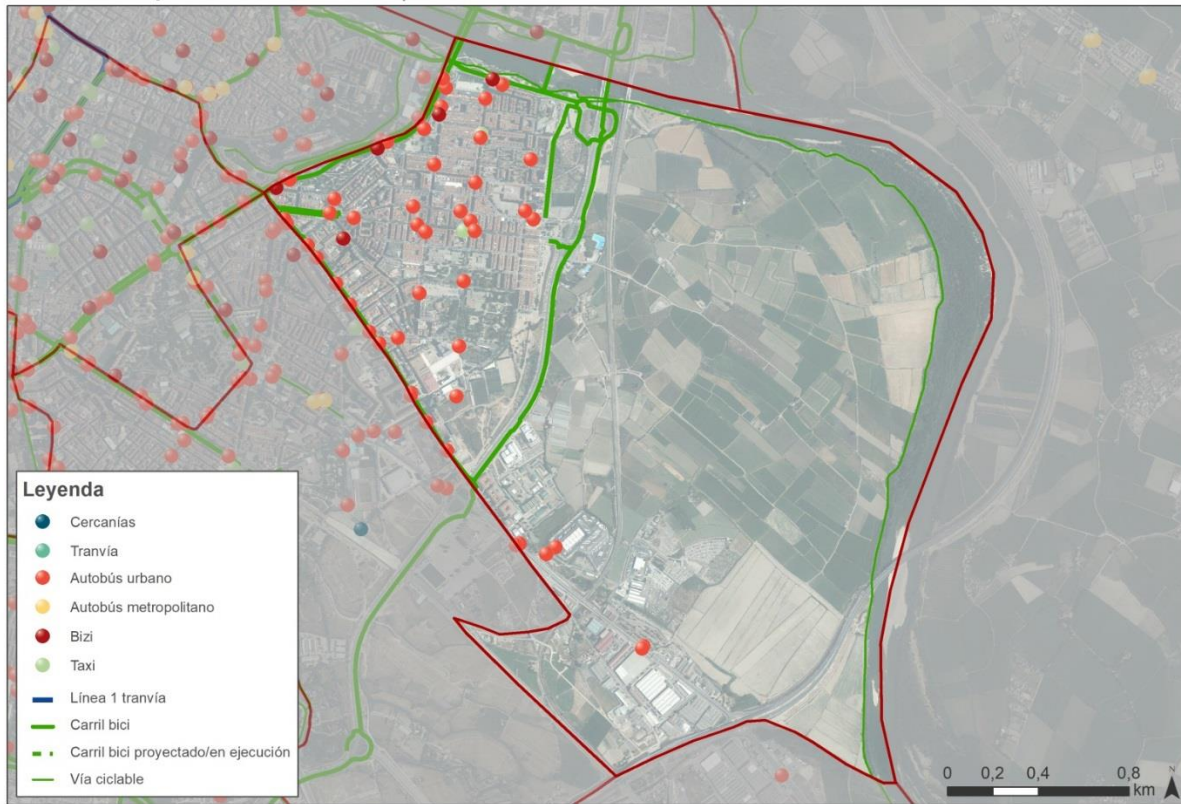
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

FACULTAD DE VETERINARIA
CENTRO CÍVICO SALVADOR ALLENDE

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE TORRE RAMONA
RIBERAS DEL RÍO EBRO
SOTO DE CANTALOBOS

Junta Municipal Las Fuentes. Transporte



CALLES PEATONALES 1.820 metros

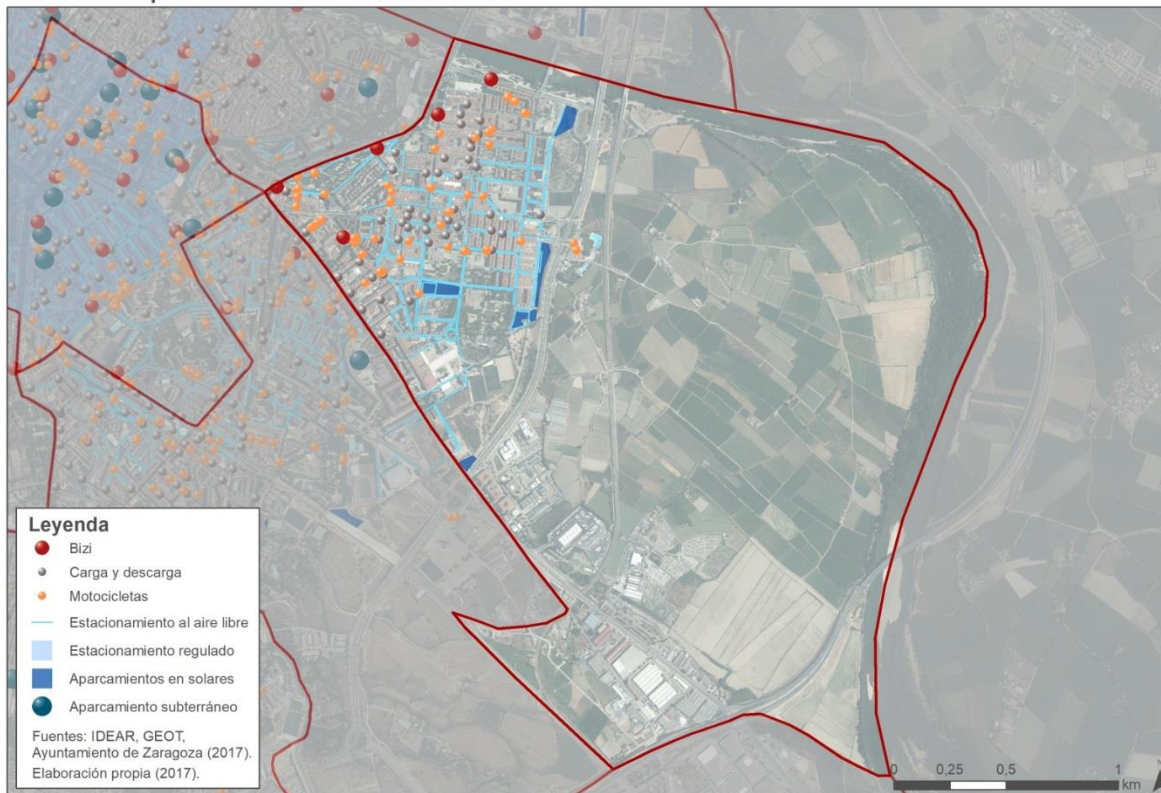
ROGER DE TUR
FIGUERAS
RUSIÑOL
ELCHE
ESTEPONA
GUAYENTE
MONASTERIO DE LEYRE
SANTA CLARA
MONASTERIO DE OBARRA
ENRIQUE CASAS VILA
MONASTERIO DE ALAÓN
MONASTERIO DE SANTA CATALINA
MONASTERIO DE SANTA MARÍA DE RIPOLL
MONASTERIO DE VALVANERA
MONASTERIO DE SOLESMES
MONASTERIO DE SAN JUAN DE LAS ABADESAS

MONASTERIO DE NUESTRA SEÑORA DE FUENFRÍA
CUBEL
FILLAS
DOCTOR SUÁREZ
ROSALES

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

RONDA DE LA HISPANIDAD Z30
CAMINO DE LAS TORRES
FERROCARRIL
RÍO EBRO

Junta Municipal Las Fuentes. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

5 ESTACIONES UBICADAS EN EL BORDE DE LA JUNTA MUNICIPAL LAS FUENTES CON LAS DE CASCO HISTÓRICO Y SAN JOSÉ. LA MAYOR PARTE DE LA ZONA URBANA SE ENCUENTRA MUY ALEJADA DE ESTAS ESTACIONES EN SERVICIO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS
NO SE OBSERVAN

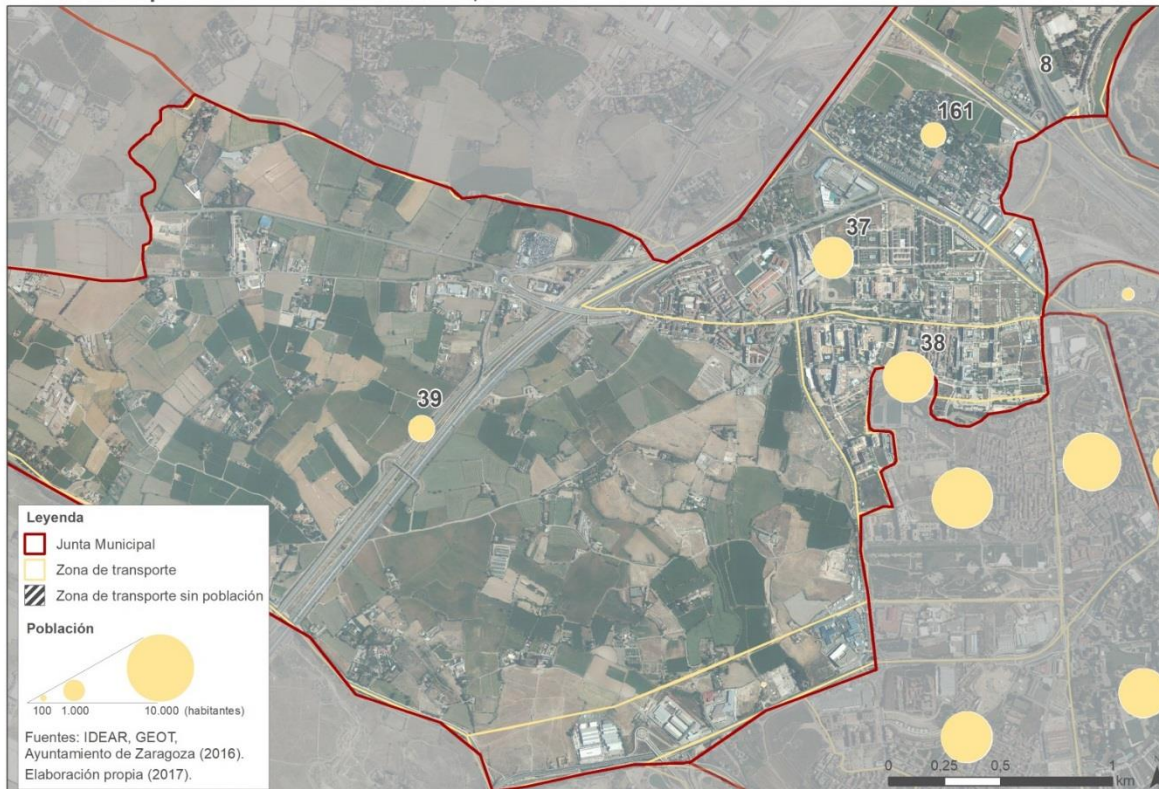
APARCAMIENTO EN SOLARES
5 (1.123 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	56%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	19%
VEHÍCULO PRIVADO	21%

3.9.9. JUNTA MUNICIPAL MIRALBUENO

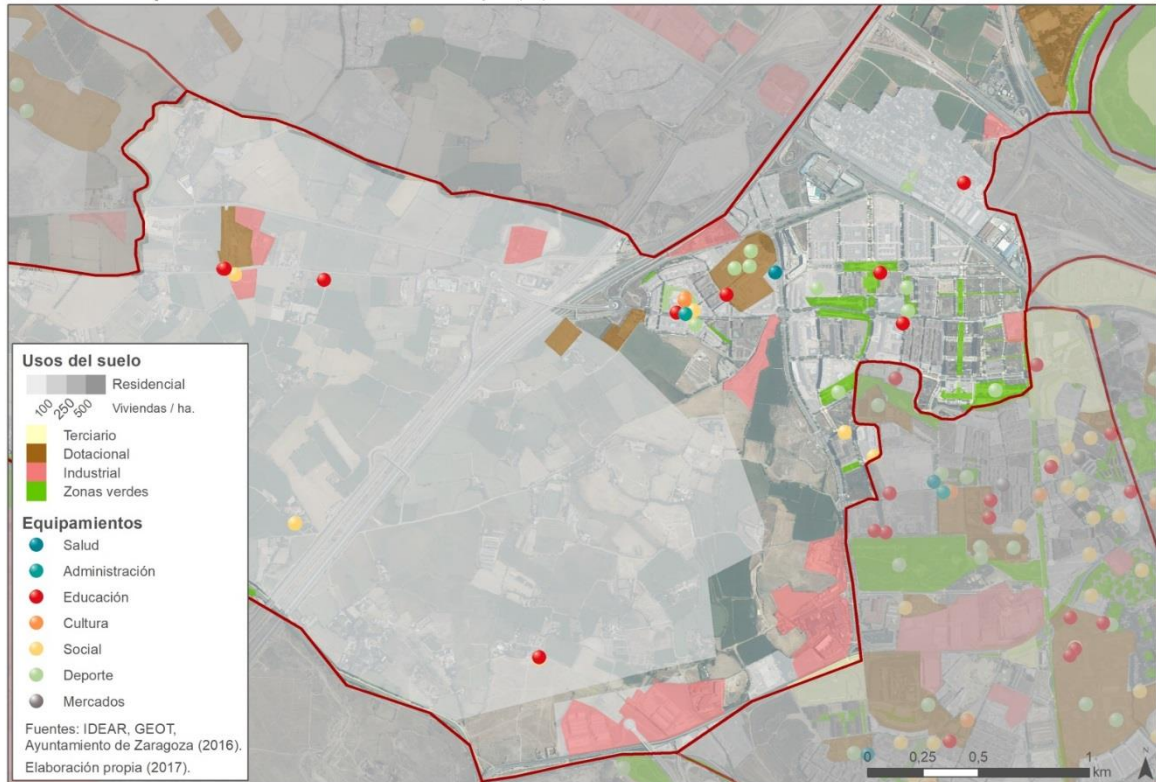
Junta Municipal Miralbueno. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	8,22 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	12.176 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	1.480,45 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	36,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,68%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	49,9
TASA DE REEMPLAZO (2015)	83,7
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	247,8
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	40,4
NÚMERO DE HOGARES (2016)	4.227 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	826 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,9 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	29.887,11 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.140,05 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	22,27% superiores, 36,23% sin estudios

Junta Municipal Miralbueno. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

AC-56; 946 VIV. EN CONSTRUCCIÓN
G-56-04; 194 VIV. URBANIZADO

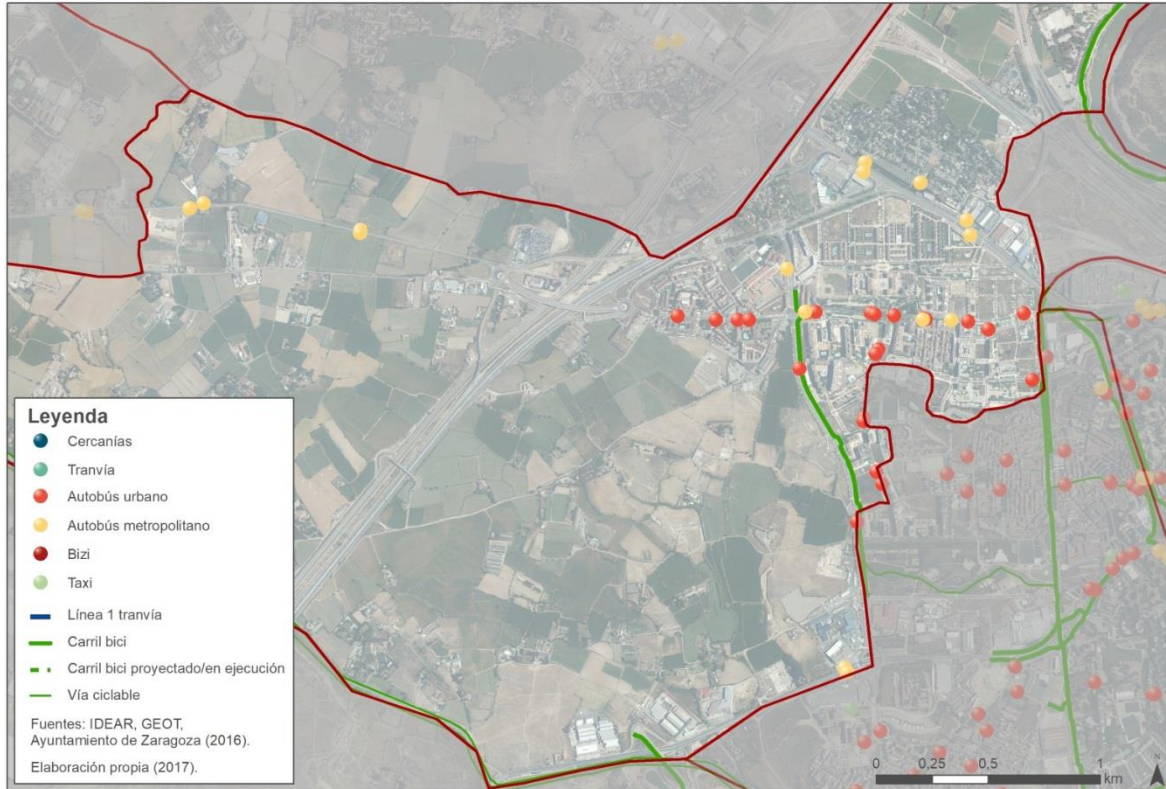
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ZONAS INDUSTRIALES

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DE MIRALBUENO

Junta Municipal Miralbueno. Transporte

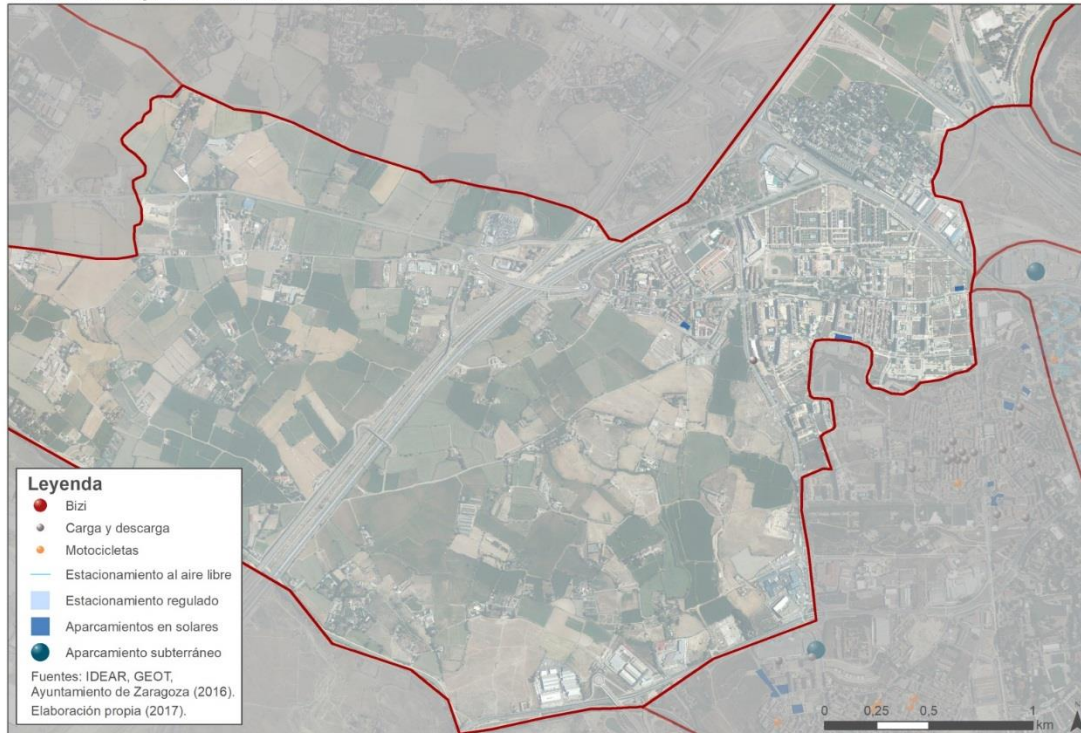


**CALLES PEATONALES -
DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.**

A PIE	28%
BICICLETA	2%
TRANSPORTE PÚBLICO	16%
VEHÍCULO PRIVADO	54%

**BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS
AUTOVÍA A2/RONDA OESTE Z40
FERROCARRIL
CARRETERA DE LOGROÑO**

Junta Municipal Miralbueno. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

NO HAY COBERTURA DEL SERVICIO BIZI EN LA JUNTA MUNICIPAL MIRALBUENO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

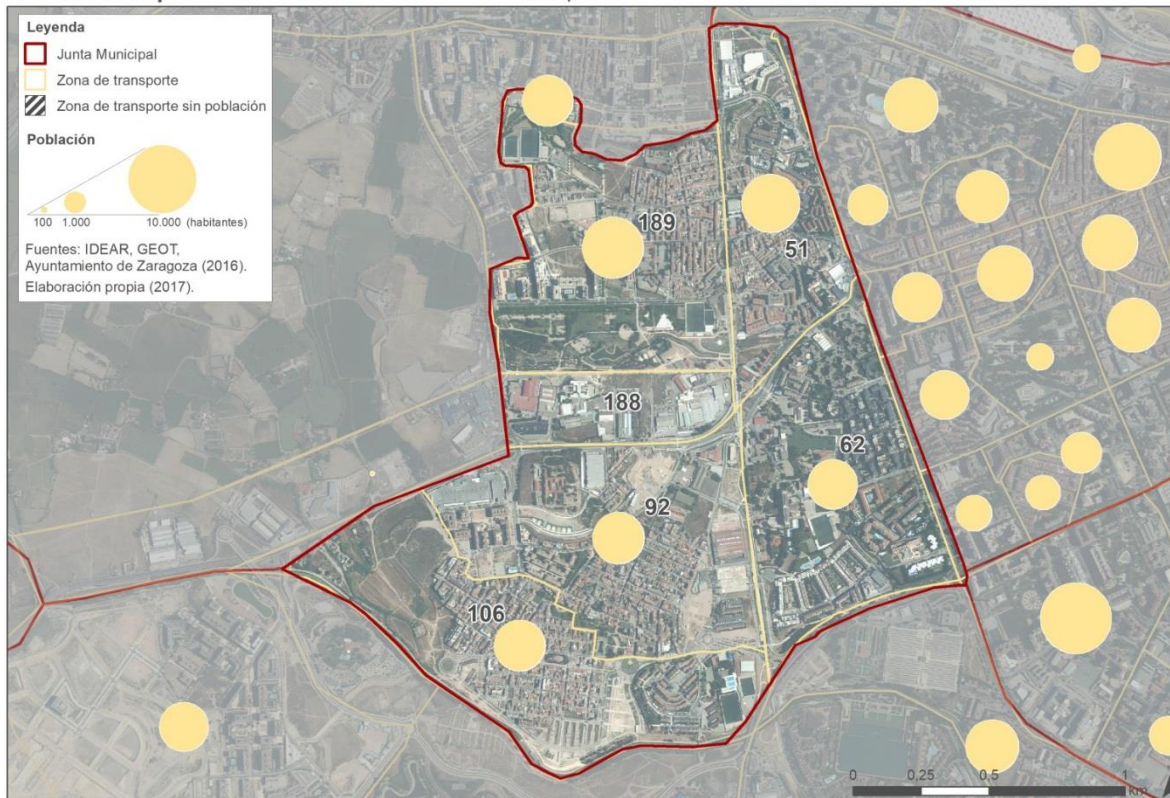
NO SE OBSERVAN

APARCAMIENTO EN SOLARES

3 (135 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

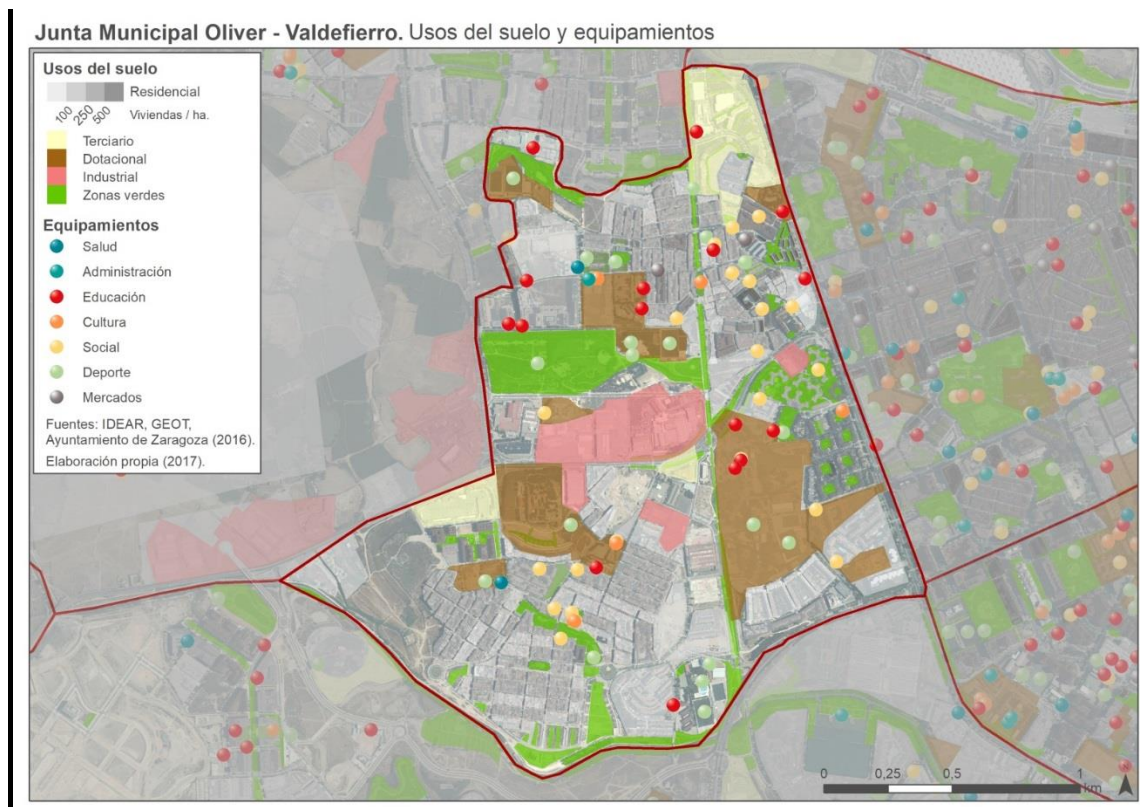
3.9.10. JUNTA MUNICIPAL OLIVER – VALDEFIERRO

Junta Municipal Oliver - Valdefierro. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	4,33 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	31.559 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	7.272,53 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	40,5 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	89,85%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	48,8
TASA DE REEMPLAZO (2015)	87,9
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	124,4
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	80,4
NÚMERO DE HOGARES (2016)	12.058 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	3.050 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,6 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	33.604,45 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.841,67 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	12,23% superiores, 43,38% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

F-56-14; 142 VIV. NO URBANIZADO
F-57-8; 652 VIV. URBANIZADO
F-57-10; 323 VIV. URBANIZADO
G-56-05; 68 VIV. EN CONSTRUCCIÓN
G-57-06; 420 VIV. EN CONSTRUCCIÓN

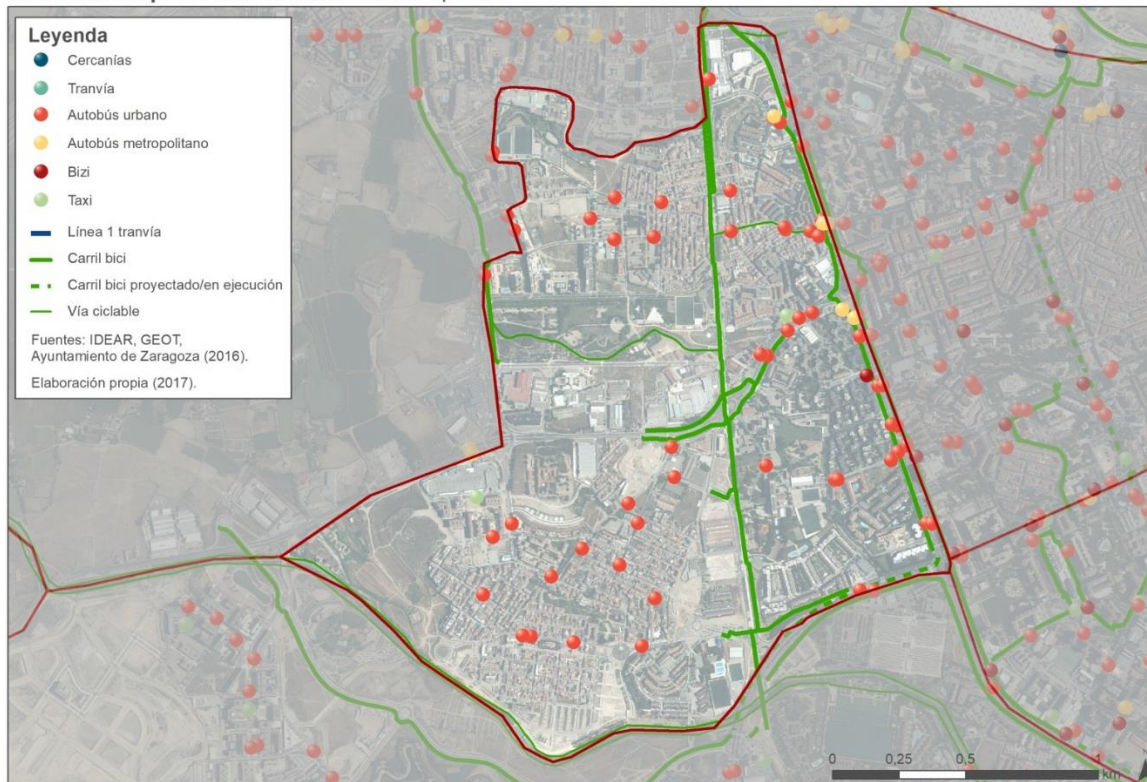
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ZONAS INDUSTRIALES CARRETERA DE MADRID
ZONAS INDUSTRIALES EN VALDEFIERRO
CENTRO COMERCIAL LOS ENLACES
ZONA DE SERVICIOS LA FLORESTA

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE OLIVER
VÍA VERDE

Junta Municipal Oliver-Valdefierro. Transporte



CALLES PEATONALES

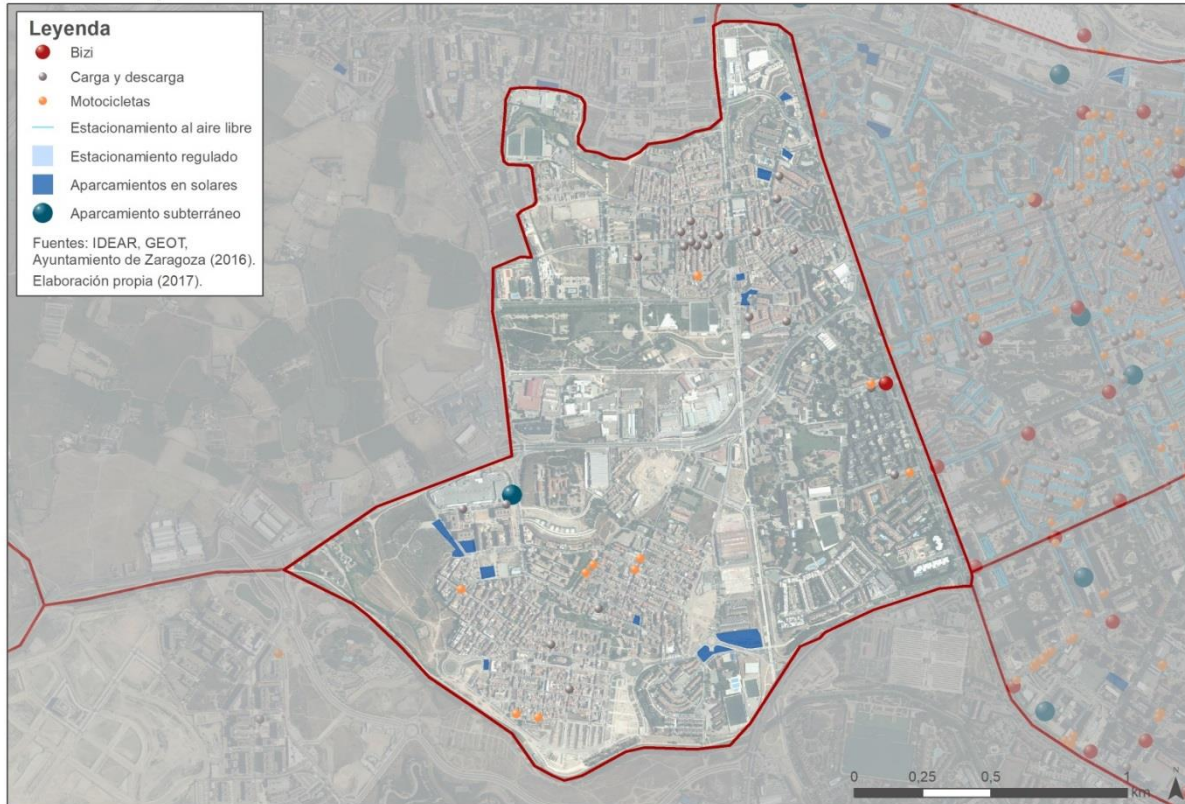
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	44%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	18%
VEHÍCULO PRIVADO	35%

ANTIGUA CARRETERA DE MADRID (AVENIDA MANUEL RODRÍGUEZ AYUSO, EN LOS TRAMOS SIN ADECUAR)
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN
ZONA INDUSTRIAL ENTRE OLIVER Y VALDEFIERRO

Junta Municipal Oliver - Valdefierro. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

LA JUNTA MUNICIPAL OLIVER – VALDEFIERRO DISPONE ÚNICAMENTE DE 1 ESTACIÓN BIZI EN SERVICIO (VÍA HISPANIDAD), POR LO QUE EN LA PRÁCTICA ESTE SERVICIO APENAS ES ACCESIBLE PARA EL CONJUNTO DE LA POBLACIÓN.

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

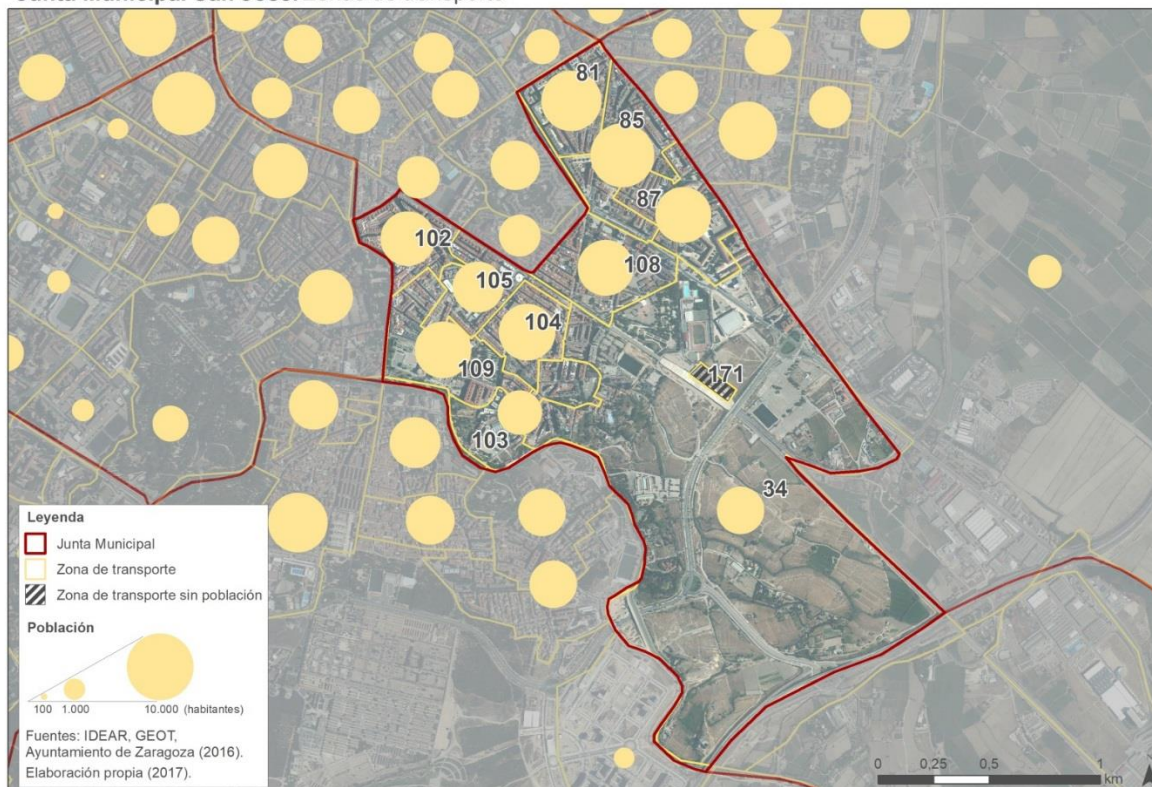
Alcampo Los Enlaces

APARCAMIENTO EN SOLARES

12 (996 plazas estimadas en total)

3.9.11. JUNTA MUNICIPAL SAN JOSÉ

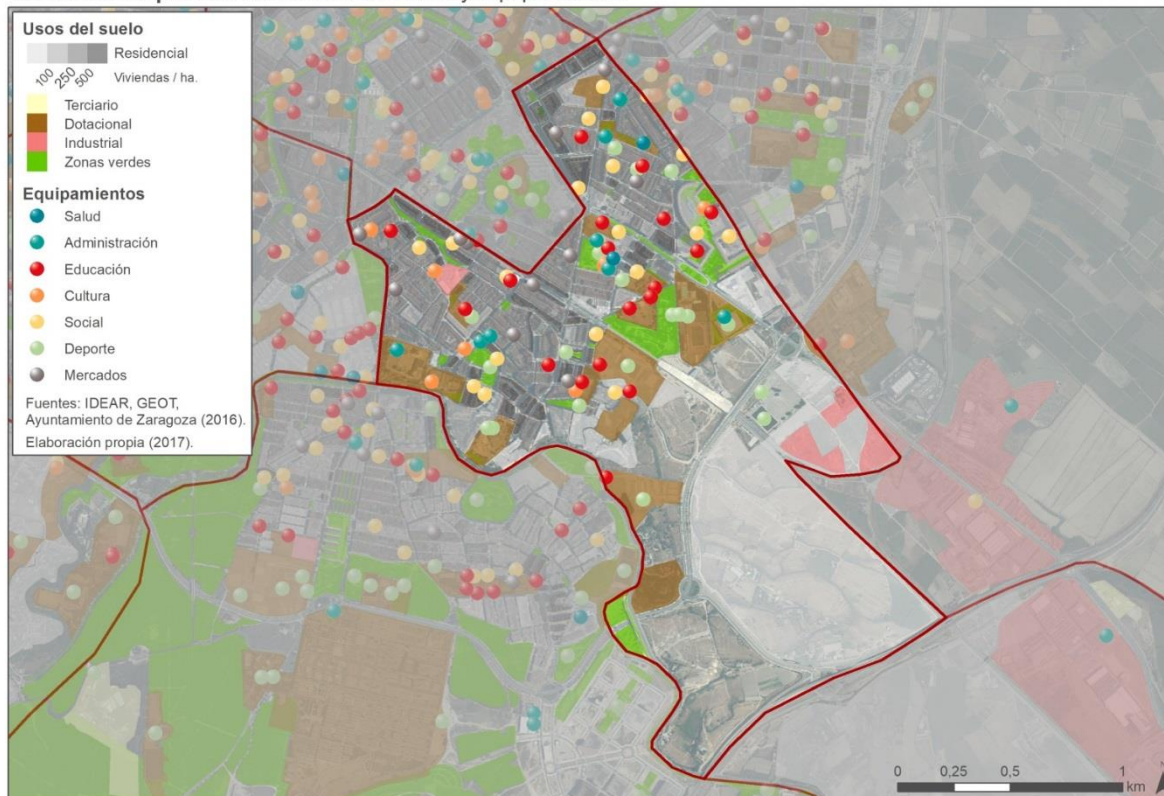
Junta Municipal San José. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	3,68 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	67.306 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	18.125, hab/km²
EDAD MEDIA (2015)	47,1 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	82,16%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	55,7
TASA DE REEMPLAZO (2015)	77,4
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	45,7
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	218,8
NÚMERO DE HOGARES (2016)	28.832 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	9.618 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,3 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	27.111,37 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.686,54 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	12,34% superiores, 34,09% sin estudios

Junta Municipal San José. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-11-01; 195 VIV. NO URBANIZADO
G-11-06 UE1; 364 VIV. EDIFICADO
G-11-06 UE2; 782 VIV. NO URBANIZADO
G-38-03; 118 VIV. NO URBANIZADO

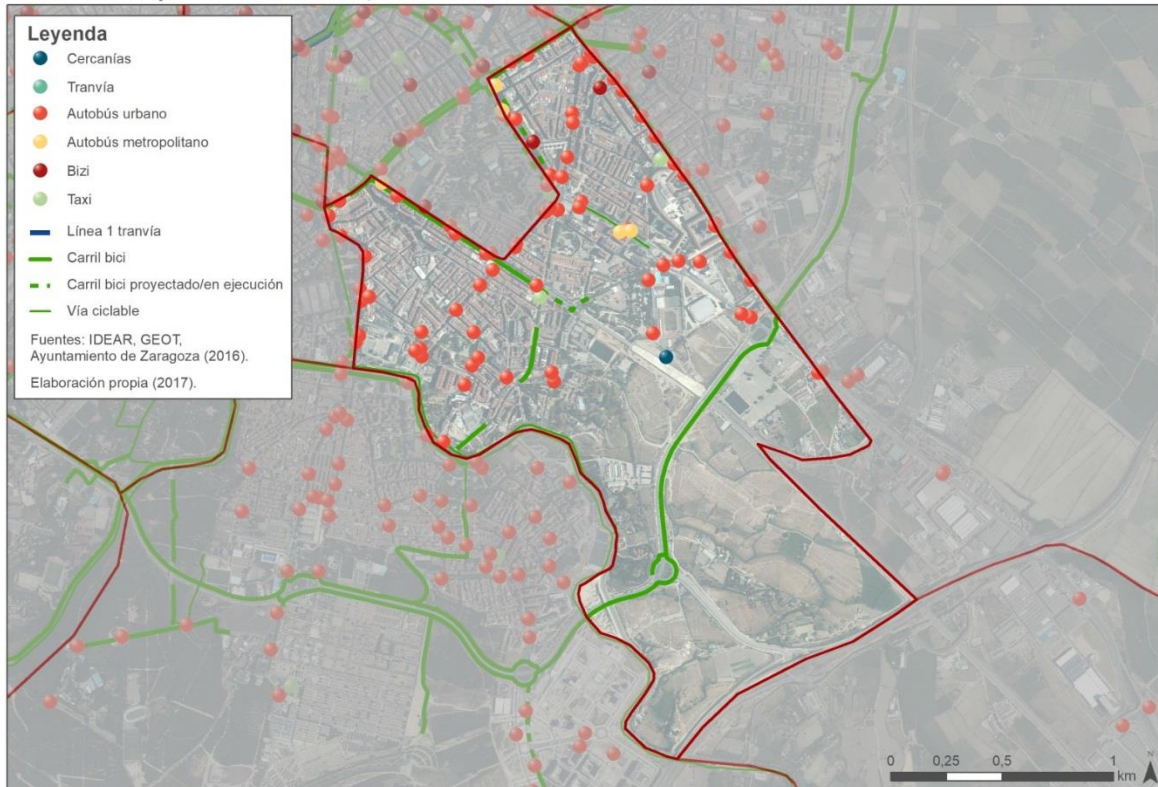
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

CENTRO DE ESPECIALIDADES MÉDICAS SAN JOSÉ
PABELLÓN PRÍNCIPE FELIPE
CENTRO COMERCIAL UTRILLAS PLAZA
CENTRO DEPORTIVO LA GRANJA
CENTRO DEPORTIVO PEPE GARCÉS
HARINERA ZGZ
ESTACIÓN DE CERCANÍAS MIRAFLORES
ACUARTELAMIENTO MILITAR SAN FERNANDO
DELEGACIÓN AEMET ARAGÓN, NAVARRA Y LA RIOJA

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DE LA GRANJA
PLAZA MAYOR SAN JOSÉ

Junta Municipal San José. Transporte



CALLES PEATONALES –

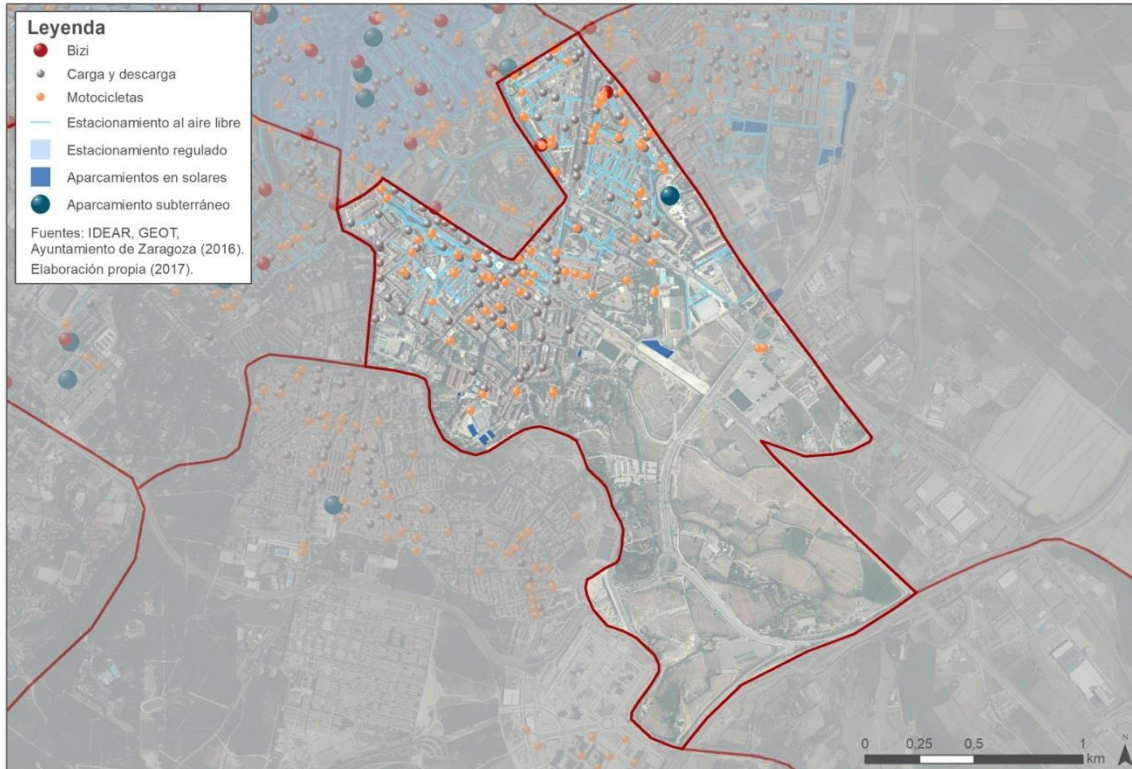
DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE TOTAL DE ETAPAS.

A PIE	59%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	20%
VEHÍCULO PRIVADO	18%

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**FERROCARRIL (TRAMO DE TENOR FLETA CON CUBIERTA DE HORMIGÓN SIN URBANIZAR)
RONDA DE LA HISPANIDAD Z30
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN**

Junta Municipal San José. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

SAN JOSÉ DISPONE ÚNICAMENTE DE DOS ESTACIONES BIZI EN SERVICIO, EN LA ZONA NORTE DEL POR LO QUE LA COBERTURA DE LA POBLACIÓN A ESTE SERVICIO ES INADECUADA

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

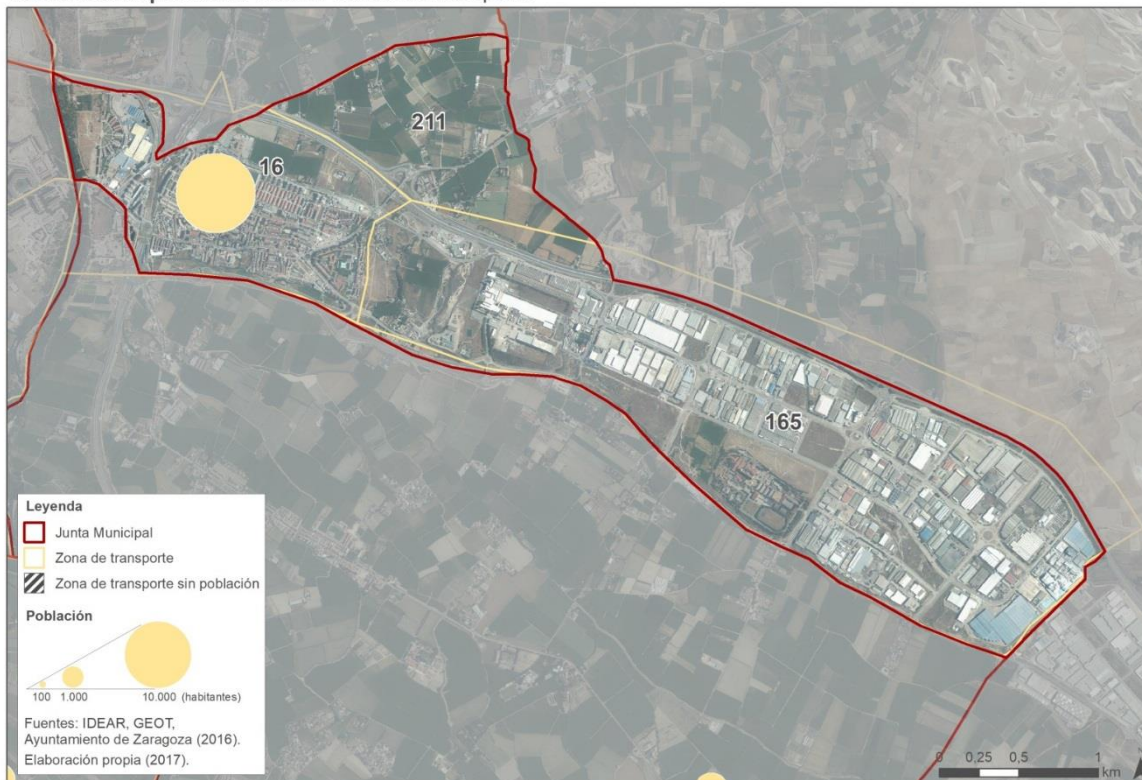
ALCAMPO UTRILLAS

APARCAMIENTO EN SOLARES

6 (323 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.9.12. JUNTA MUNICIPAL SANTA ISABEL

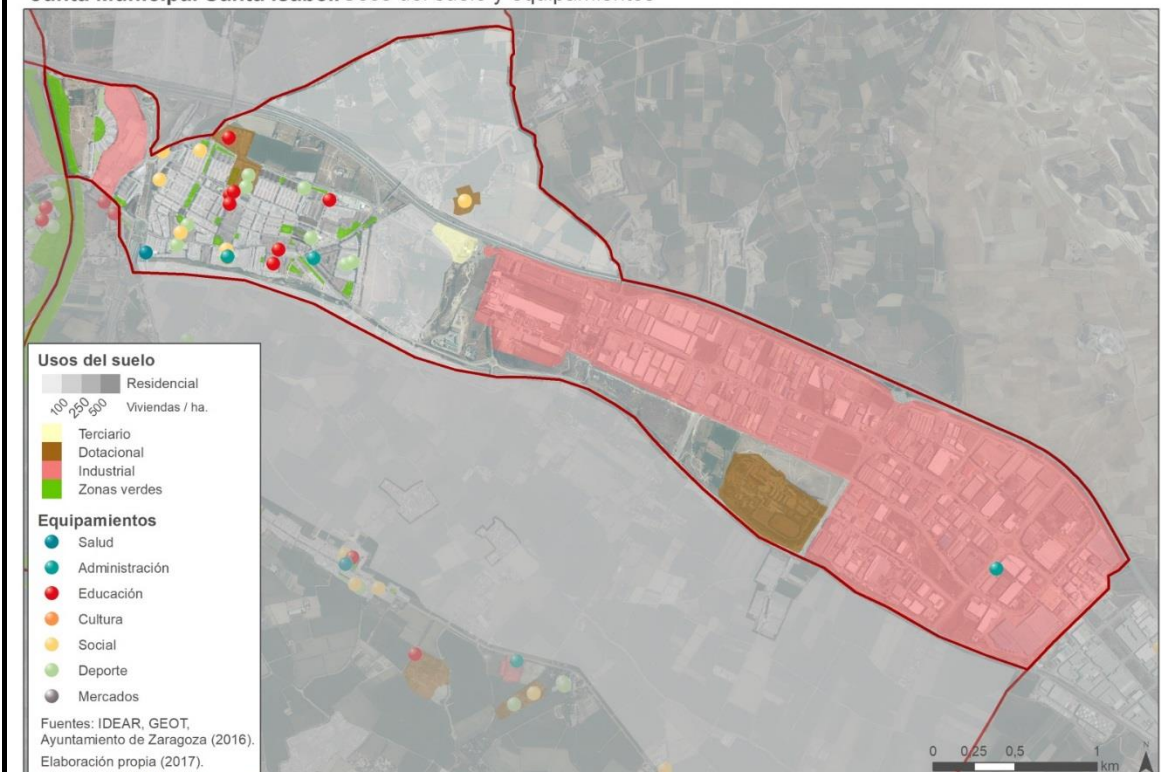
Junta Municipal Santa Isabel. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	7,97 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	13.412 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	1.682,71 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	38,3 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,60%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	48,7
TASA DE REEMPLAZO (2015)	76,0
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	204,0
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	49,0
NÚMERO DE HOGARES (2016)	4.722 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	835 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,9 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	33.191,01 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.248,16 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	10,74% superiores, 37,76% sin estudios

Junta Municipal Santa Isabel. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

F-71-6; 211 VIV. NO URBANIZADO
G-71-02; 21 VIV. EDIFICADO
G-71-04; 134 VIV. NO URBANIZADO

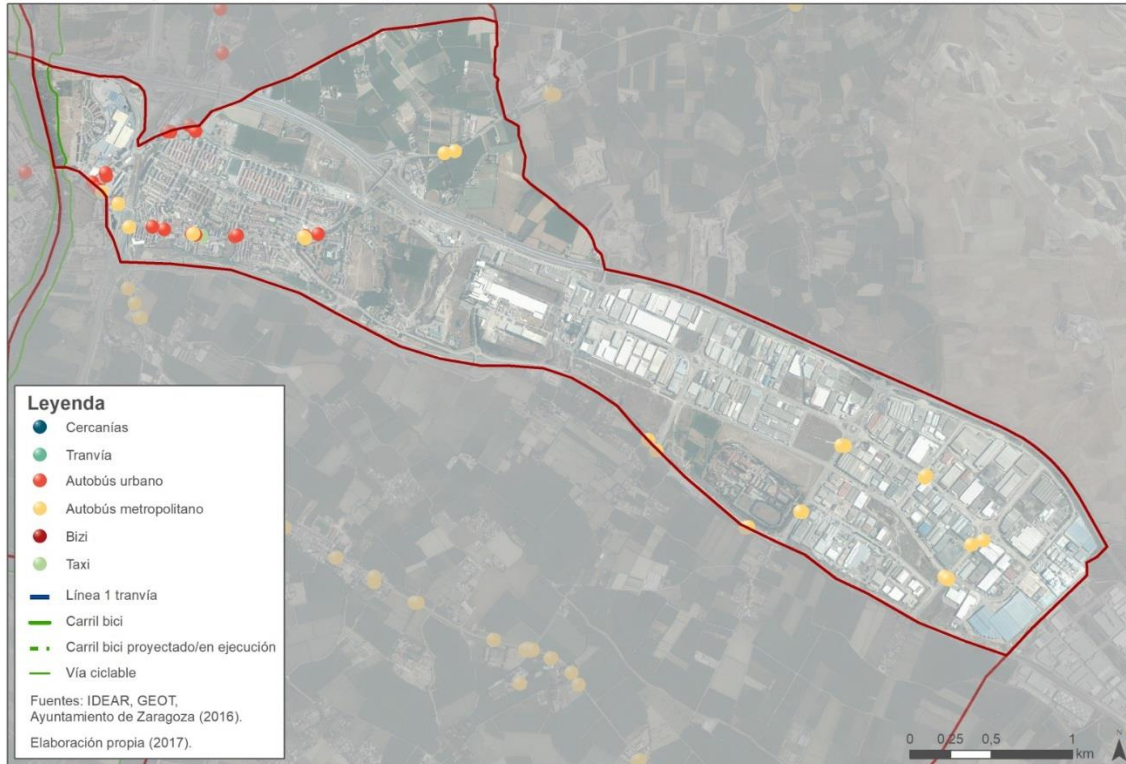
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

INSTITUTO ÍTACA
POLÍGONO INDUSTRIAL MALPICA
OTRAS ZONAS INDUSTRIALES

PARQUES Y ZONAS VERDES

RIBERA DEL RÍO GÁLLEGO
ZONAS AJARDINADAS EN EL INTERIOR DEL BARRIO

Junta Municipal Santa Isabel. Transporte



CALLES PEATONALES

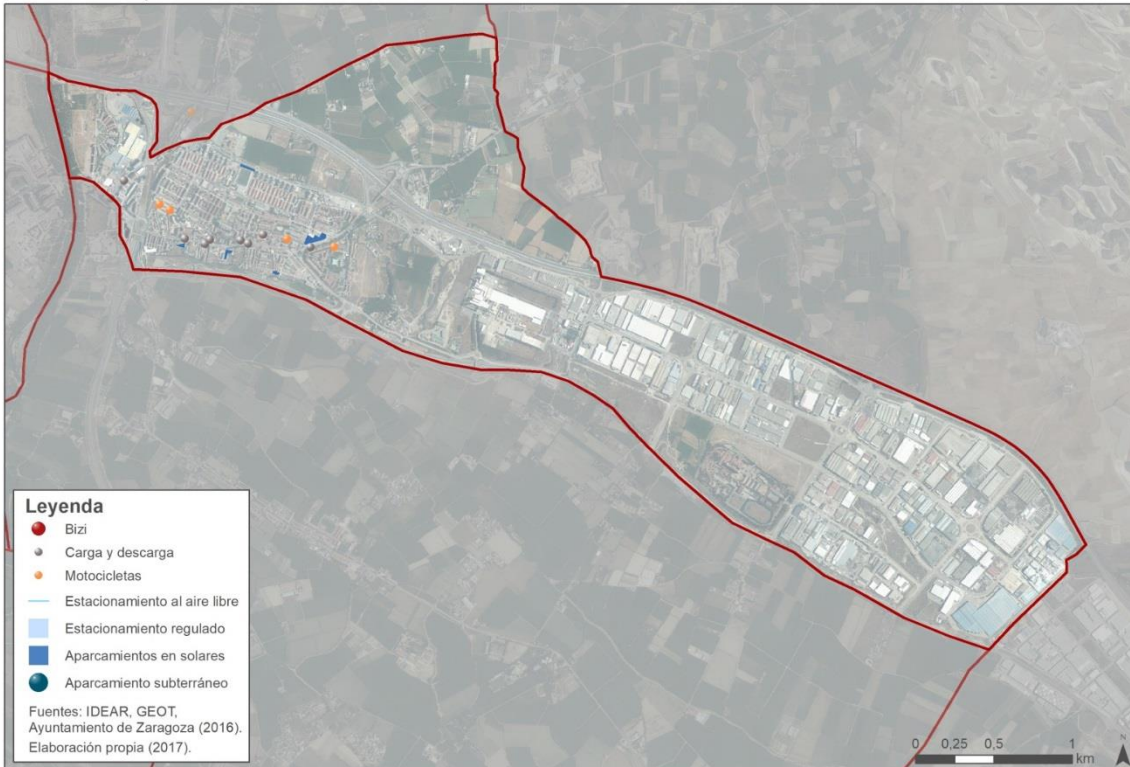
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	25%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	23%
VEHÍCULO PRIVADO	50%

**AUTOPISTA A2
RONDA ESTE Z40
VARIANTE SUR NII
RÍO GÁLLEGO**

Junta Municipal Santa Isabel. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

NO HAY COBERTURA DEL SERVICIO BIZI EN LA JUNTA MUNICIPAL SANTA ISABEL

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

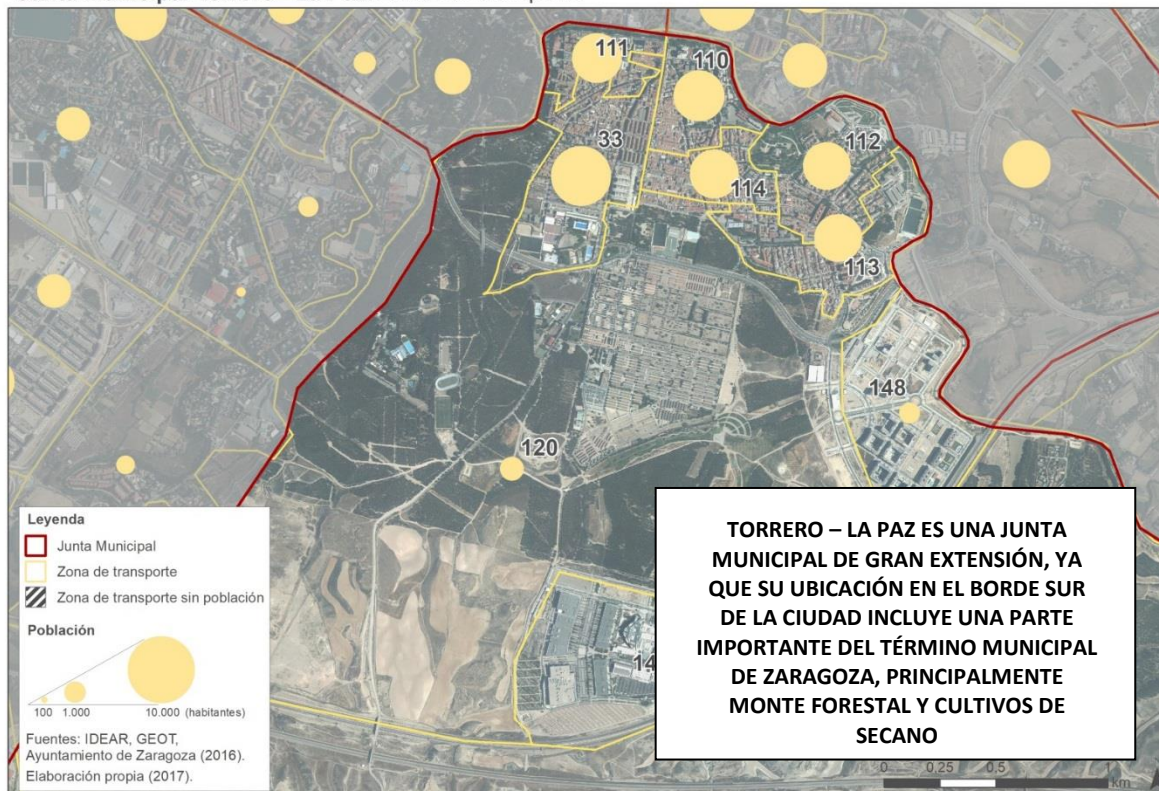
NO SE OBSERVAN

APARCAMIENTO EN SOLARES

5 (351 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

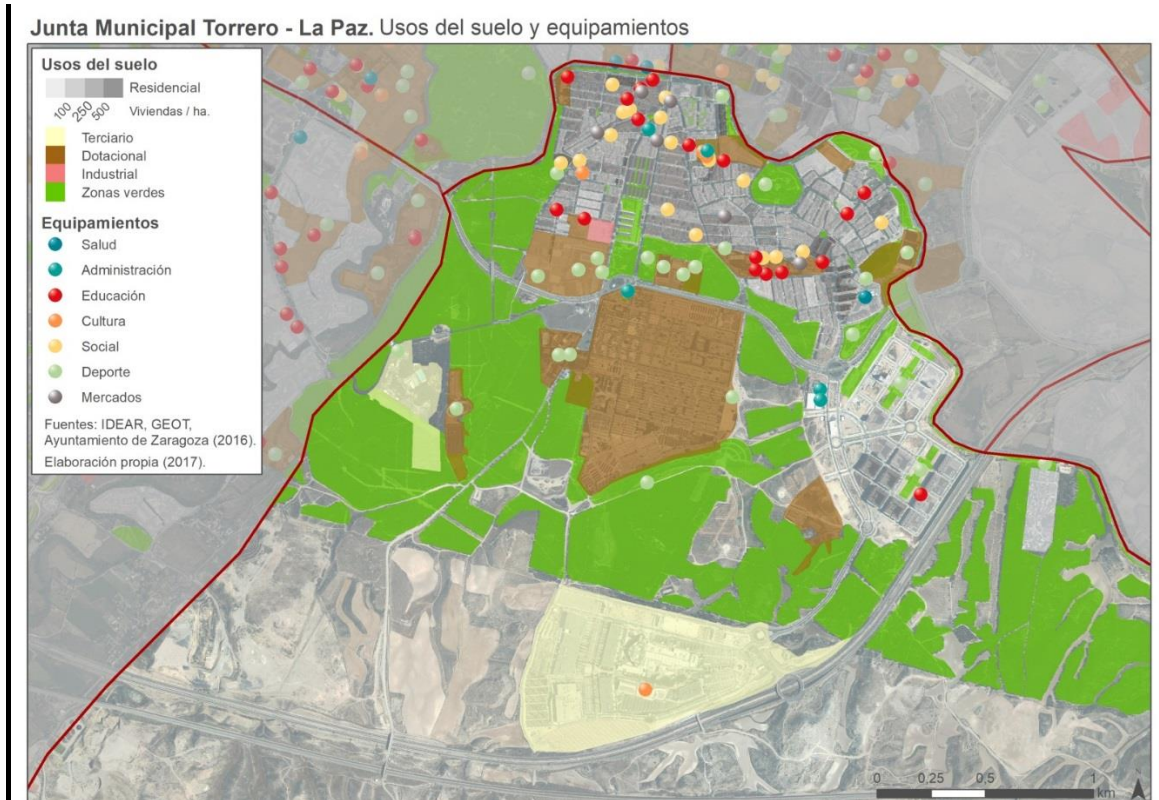
3.9.13. JUNTA MUNICIPAL TORRERO – LA PAZ

Junta Municipal Torrero - La Paz. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	111,88 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	38.598 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	345,01 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	43,6 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	85,44%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	51,1
TASA DE REEMPLAZO (2015)	93,3
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	71,8
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	139,3
NÚMERO DE HOGARES (2016)	16.564 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	5.489 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,3 personas
TARENTA POR HOGAR (2014)	25.023,38 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.003,09 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	9,84% superiores, 39,21% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

AC-34; 160VIV. EDIFICADO
88/1; 4.103. EN CONSTRUCCIÓN

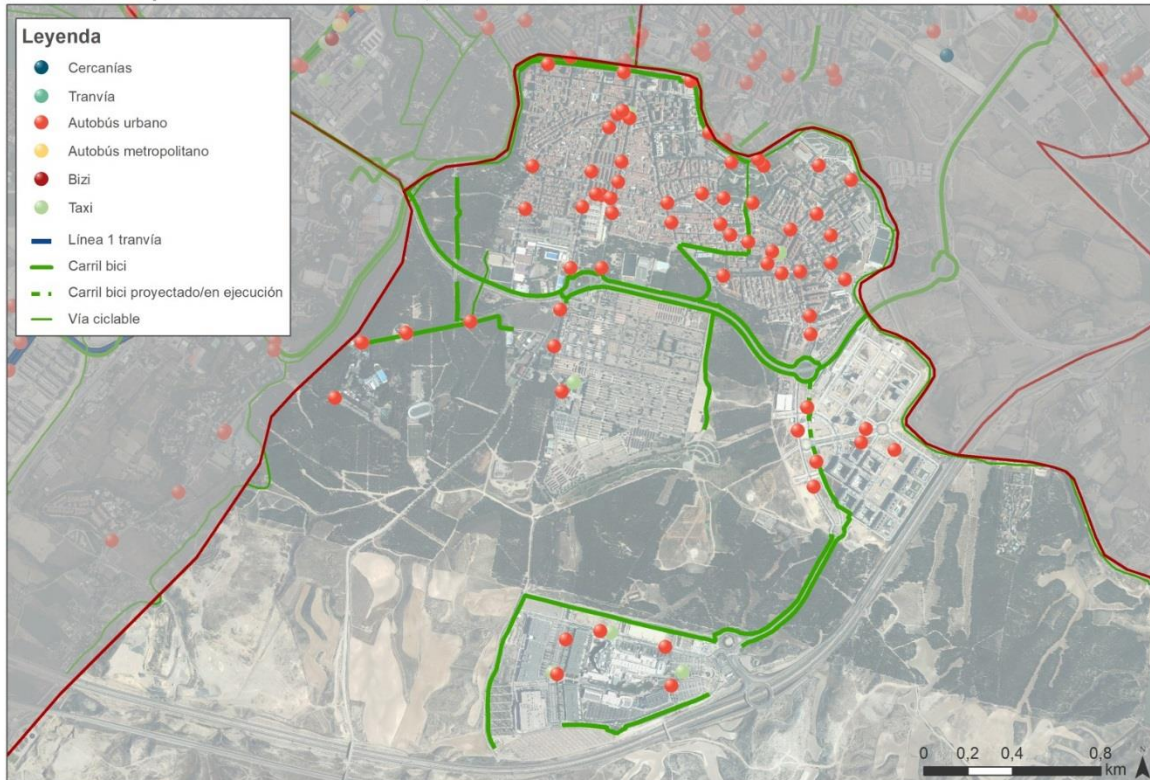
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

CENTRO COMERCIAL PUERTO VENECIA
COMISARÍA DE POLICÍA LOCAL DE ZARAGOZA
CEMENTERIO MUNICIPAL DE TORRERO
PARQUE DE ATRACCIONES DE ZARAGOZA

PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DE LA MEMORIA
PINARES DE VENECIA
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN

Junta Municipal Torrero - La Paz. Transporte



CALLES PEATONALES 1.501 metros

EMILIO LASALA
PESCARA
I. DÍEZ
OUDRID
ELÍAS LIMONAR
NUESTRA SEÑORA DE LA OLIVA
LEALTAD
S. DE ARTIBUCILLA
LÓPEZ LANDA
SELVA DE OZA
VALLE DE BENASQUE
VALLE DE ORDESA
SALLENT DE GÁLLEGO
PANTICOSA
TORLA
PUERTO DE PALOS

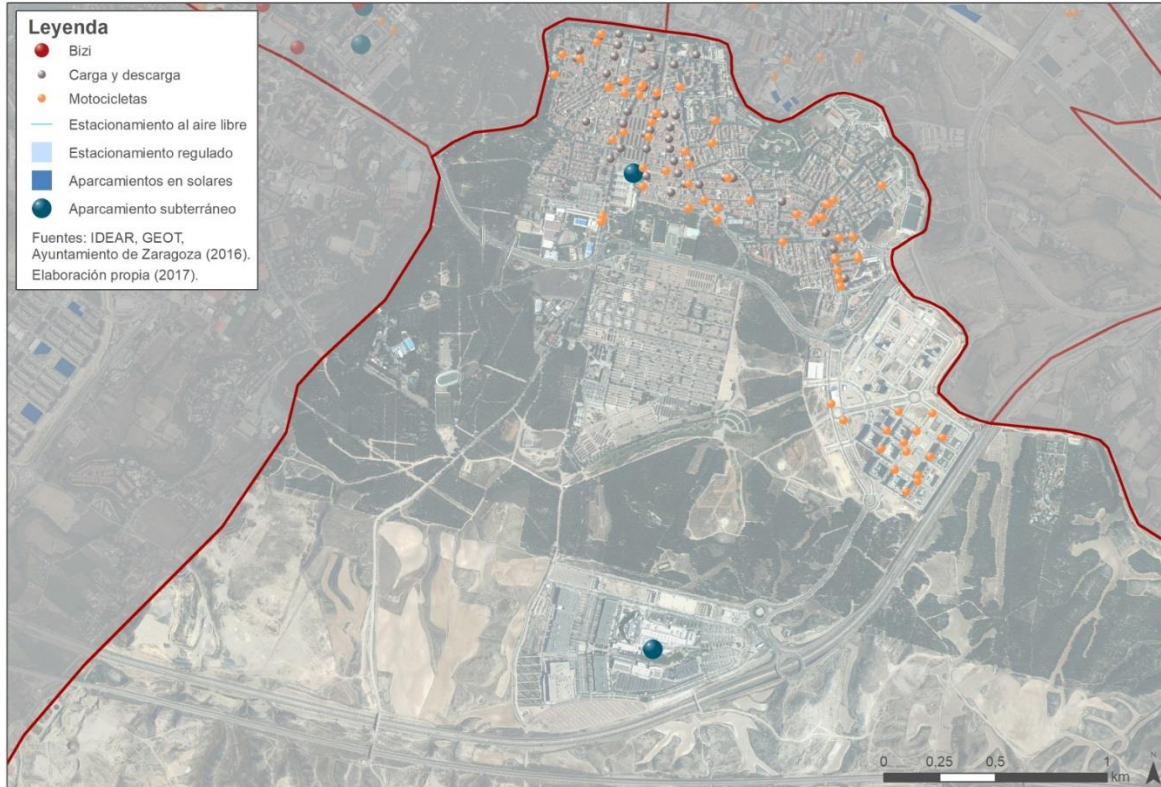
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

RONDA DE LA HISPANIDAD Z30
RONDA SUR Z40
FERROCARRIL
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL .

A PIE	42%
BICICLETA	3%
TRANSPORTE PÚBLICO	21%
VEHÍCULO PRIVADO	34%

Junta Municipal Torrero - La Paz. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

NO HAY COBERTURA DEL SERVICIO BIZI EN LA JUNTA MUNICIPAL TORRERO – LA PAZ

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

PUERTO VENECIA

TORRERO (ANTIGUA CÁRCEL)

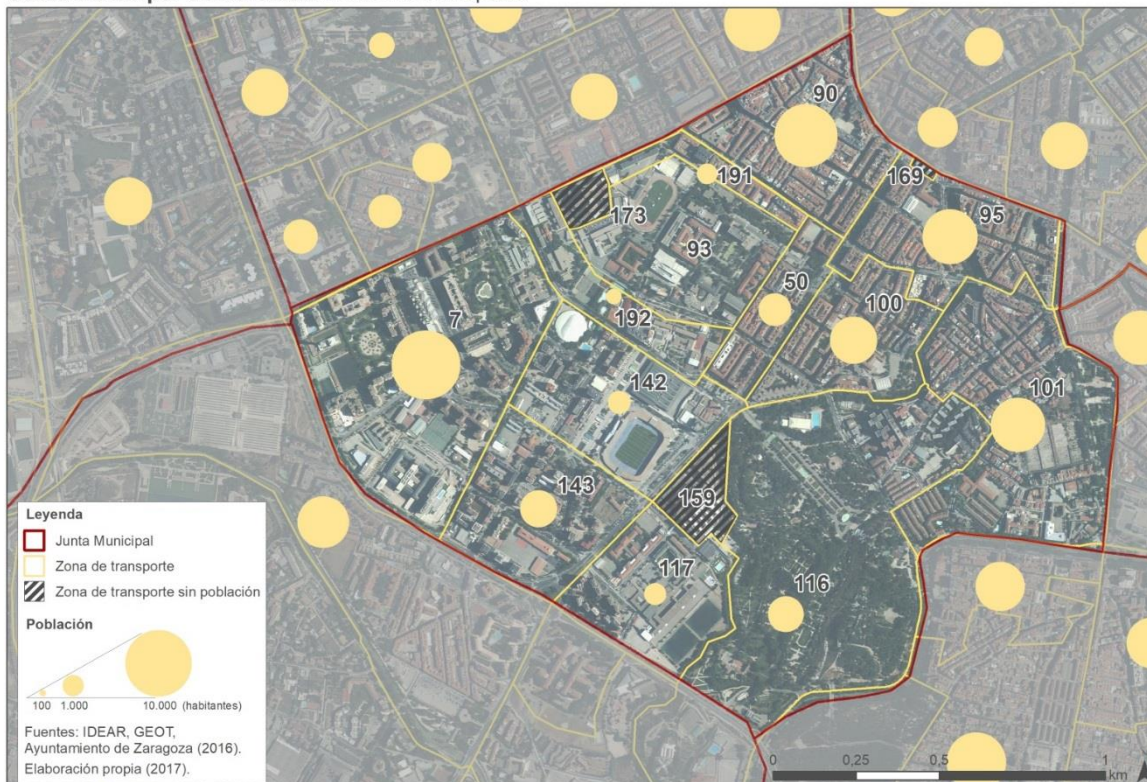
5.278 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

APARCAMIENTO EN SOLARES

NO SE OBSERVAN

3.9.14. JUNTA MUNICIPAL UNIVERSIDAD

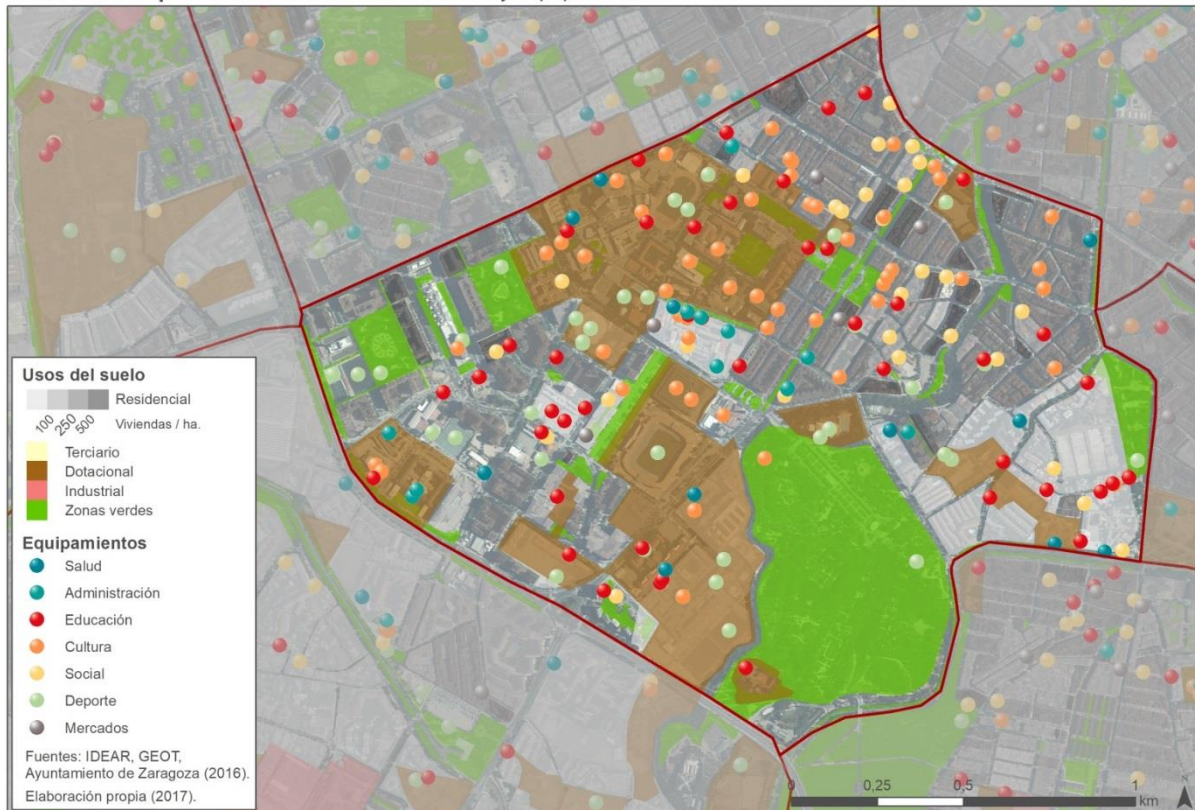
Junta Municipal Universidad. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	3,02 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	50.115 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	16.593,52 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	47,2 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	89,85%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	58,8
TASA DE REEMPLAZO (2015)	72,3
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	48,1
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	207,9
NÚMERO DE HOGARES (2016)	21.151 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	7.118 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,4 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	38.851,51 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	15.212,16 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	28,31% superiores, 26,74% sin estudios

Junta Municipal Universidad. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

AC-28; 525 VIV. EN CONSTRUCCIÓN
G-28-01; 177 VIV. EDIFICADO

PARQUES Y ZONAS VERDES

PLAZA SAN FRANCISCO
CAMPUS UNIVERSITARIO PLAZA SAN FRANCISCO
JARDINES TAIFA DE SARAQUSTA
JARDINES AL-ÁNDALUS
PLAZA EDUARDO IBARRA

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

CAMPUS SAN FRANCISCO
HOSPITAL MIGUEL SERVET
HOSPITAL INFANTIL
HOSPITAL CLÍNICO UNIVERSITARIO LOZANO BLESA
CLÍNICA QUIRÓN SALUD
EDIFICIO SEMINARIO AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA
CDM GRAN VÍA
AUDITORIO EDUARDO DEL PUEYO
COMISARÍA POLICÍA MUNICIPAL/BOMBEROS
CENTRO CÍVICO UNIVERSIDAD
ESTADIO MUNICIPAL LA ROMAREDA
INSTITUTO CORONA DE ARAGÓN
INSTITUTO GOYA
ESTACIÓN CERCANÍAS ZARAGOZA-GOYA
CENTRO COMERCIAL LOS PORCHES DEL AUDIORAMA
CENTRO COMERCIAL ARAGONIA
PARQUE GRANDE JOSÉ ANTONIO LABORDET

Junta Municipal Universidad. Transporte



CALLES PEATONALES 3.652 metros

- ÁLAVA
- SALVATIERRA DE ESCÁ
- PEIRONA
- MUÑOZ FERNÁNDEZ
- ANDADOR DE QUINTANA LACACCI
- ANDADOR DE ALÍ EL DAROCANO
- ANDADOR DE GUTIÉRREZ MELLADO
- ANDADOR DE TUYIBÍES
- ANDADOR DE LOS HUDÍES
- ANDADOR DE GARCÍA MERCADAL
- ANDADOR DE LORD ROBERTO
- ANDADOR DE EDUARDO FANQUIE
- ANDADOR DE J. CASTÁN TOBEÑAS

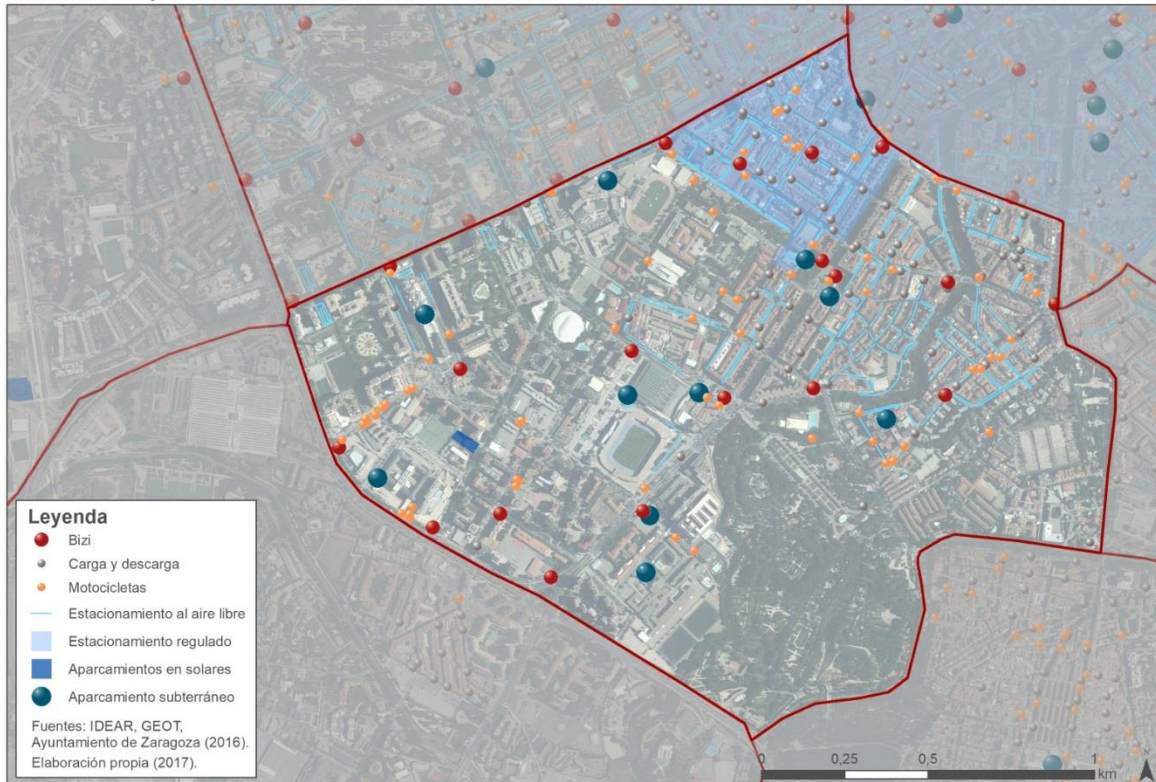
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

- VÍA DE LA HISPANIDAD
- RÍO HUERVA
- CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN

DISTRIBUCIÓN MODOS DE TRANSPORTE MODO PRINCIPAL.

A PIE	44%
BICICLETA	4%
TRANSPORTE PÚBLICO	29%
VEHÍCULO PRIVADO	23%

Junta Municipal Universidad. Estacionamientos



ESTACIONES BIZI

UNIVERSIDAD DISPONE DE 19 ESTACIONES BIZI DISTRIBUIDAS POR LA EXTENSIÓN DE LA JUNTA MUNICIPAL, SIN EMBARGO, EL SECTOR SUDORIENTAL EN EL BORDE CON LAS JUNTAS DE TORRERO – LA PAZ Y SAN JOSÉ, NO EXISTE DISPONIBILIDAD DEL SERVICIO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

AUDIORAMA

SEMINARIO

HOSPITAL CLÍNICO

PLAZA SAN FRANCISCO

BALTASAR GRACIÁN-PLAZA SAN FRANCISCO

ROMAREDA

COLEGIO JESUITAS-EL SALVADOR

ARAGONIA

BUENAVISTA

HOSPITAL MIGUEL SERVET

5.580 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL

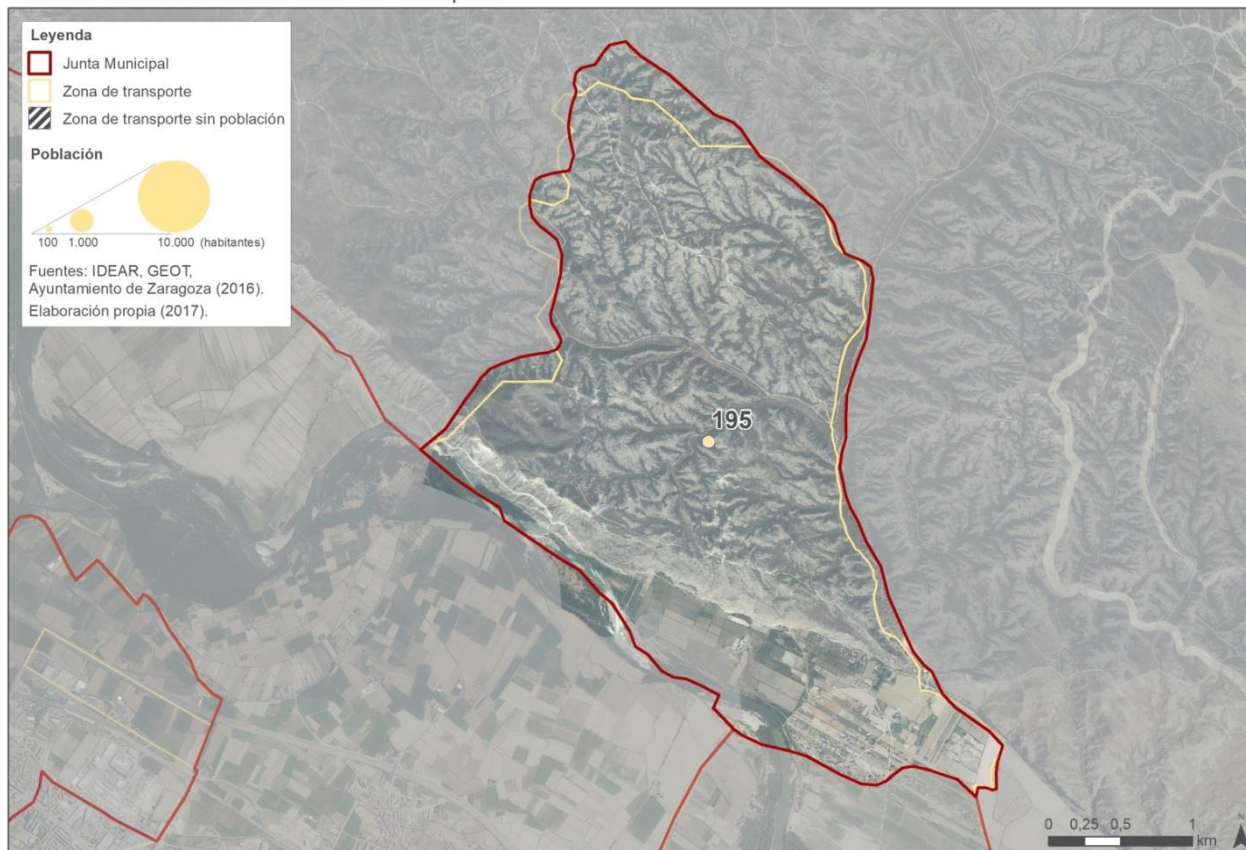
APARCAMIENTO EN SOLARES

1 (97 PLAZAS ESTIMADAS EN TOTAL)

3.10. JUNTAS VECINALES

3.10.1. JUNTA VECINAL ALFOCEA

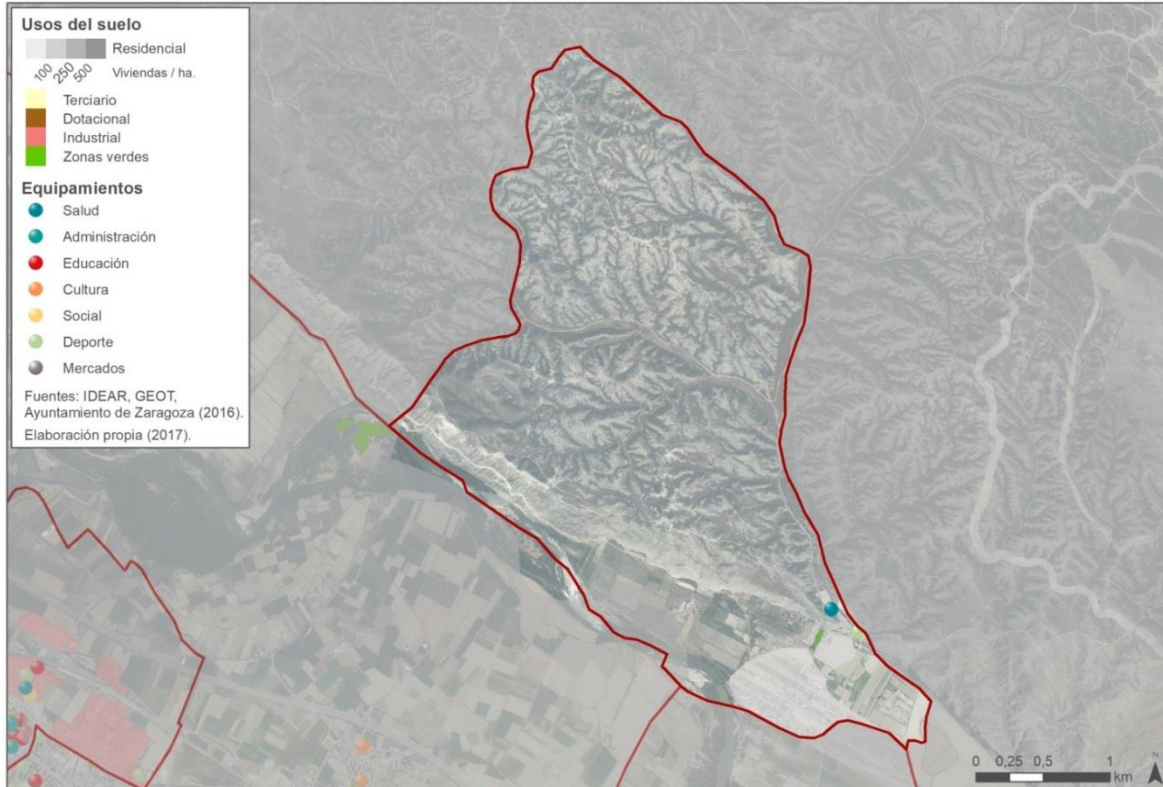
Junta Vecinal Alfocea. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	11,31 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	193
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	17,06 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	41,6 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	88,08%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	59,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	64,0
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	118,2
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	84,6
NÚMERO DE HOGARES (2016)	71 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	29 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	30.482,70 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.710,14 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	7,69% superiores, 47,25% sin estudios

Junta Vecinal Alfocea. Usos del suelo y equipamientos



BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

MONTE DE SAN GREGORIO
RÍO EBRO

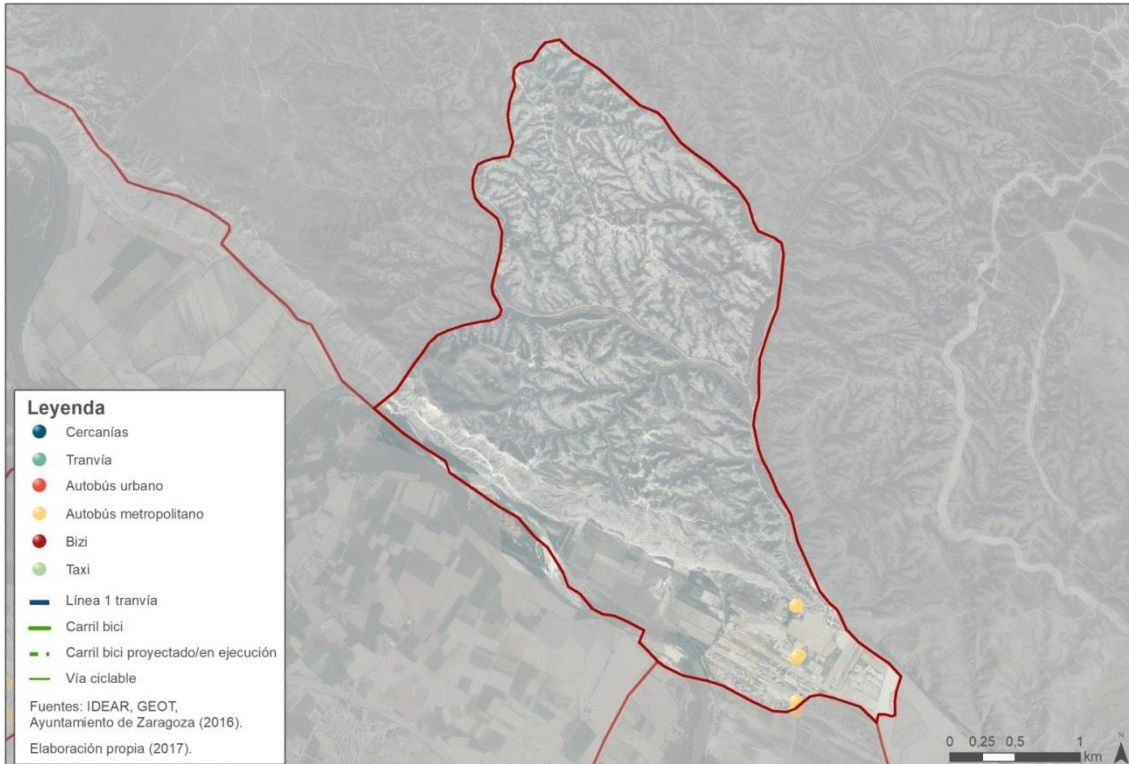
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

CENTRO MÉDICO DE ALFOCEA

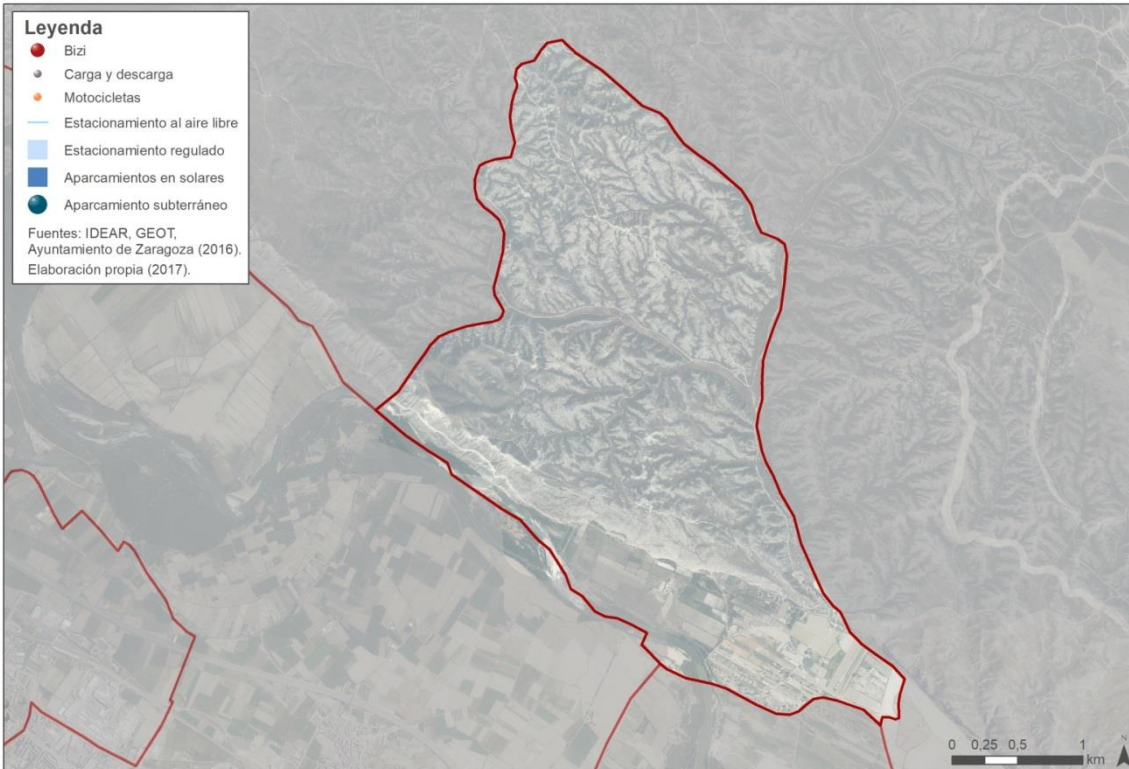
PARQUES Y ZONAS VERDES

PARQUE DE ALFOCEA
RIBERAS DEL RÍO EBRO

Junta Vecinal Alfocea. Transporte

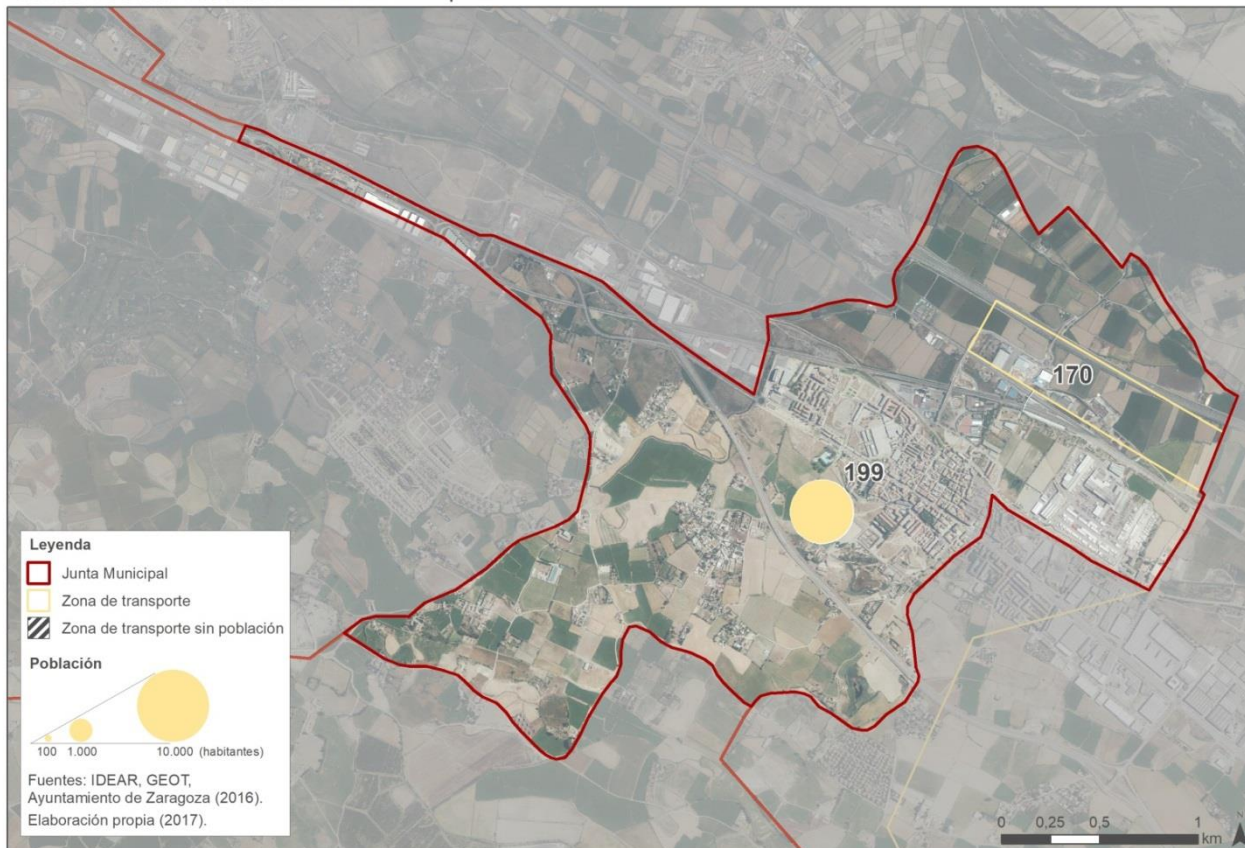


Junta Vecinal Alfocea. Estacionamientos



3.10.2. JUNTA VECINAL CASETAS

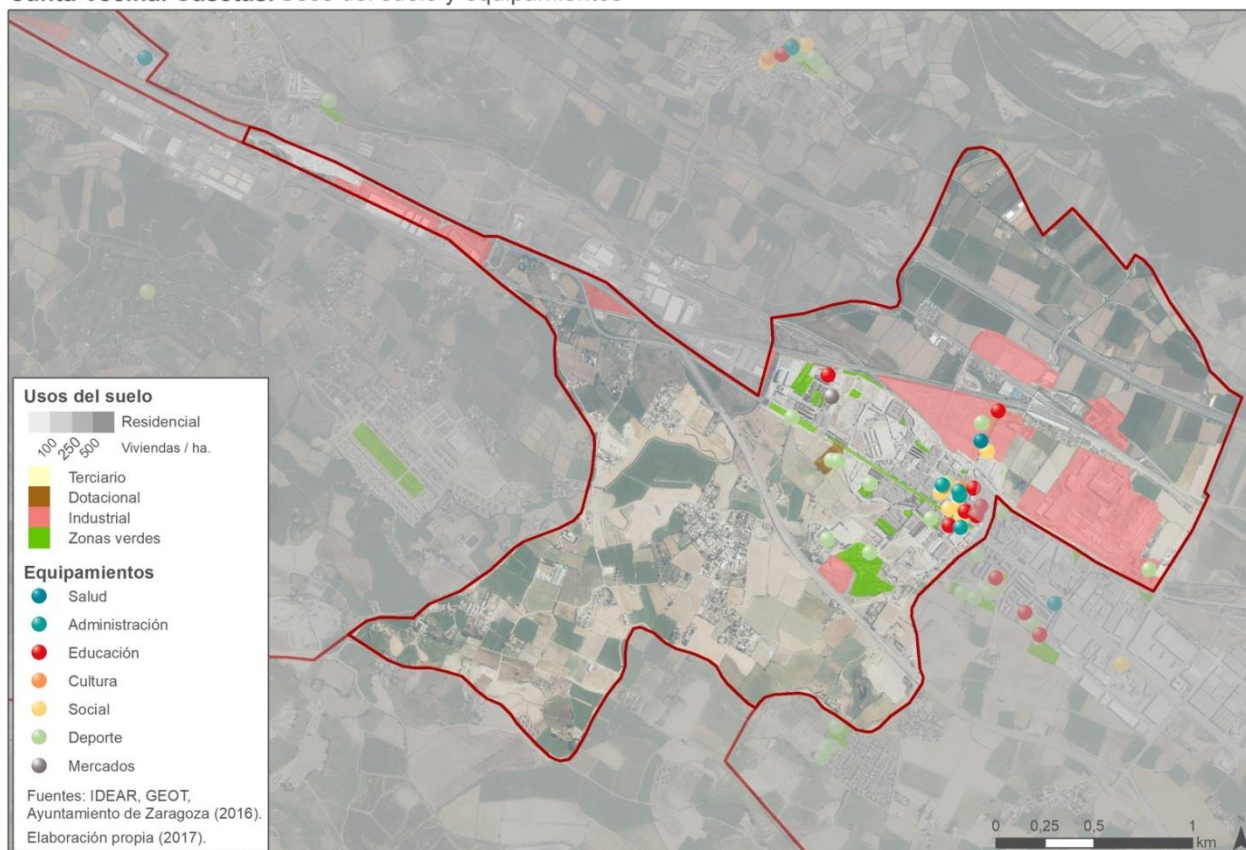
Junta Vecinal Casetas. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	6,34 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	7.480 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	1.178,82 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	42,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	88,10%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	41,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	86,2
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	79,7
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	125,5
NÚMERO DE HOGARES (2016)	2.952 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	860 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,5 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	28.735,37 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	9.960,98 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	3,90% superiores, 38,77% sin estudios

Junta Vecinal Casetas. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-63-01. 73 VIV. EN CONSTRUCCIÓN

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**FERROCARRIL
AUTOVÍA A68
AUTOPISTA AP68**

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE CASETAS (56 PLAZAS)

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

**ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE CASETAS
ZONAS INDUSTRIALES**

PARQUES Y ZONAS VERDES

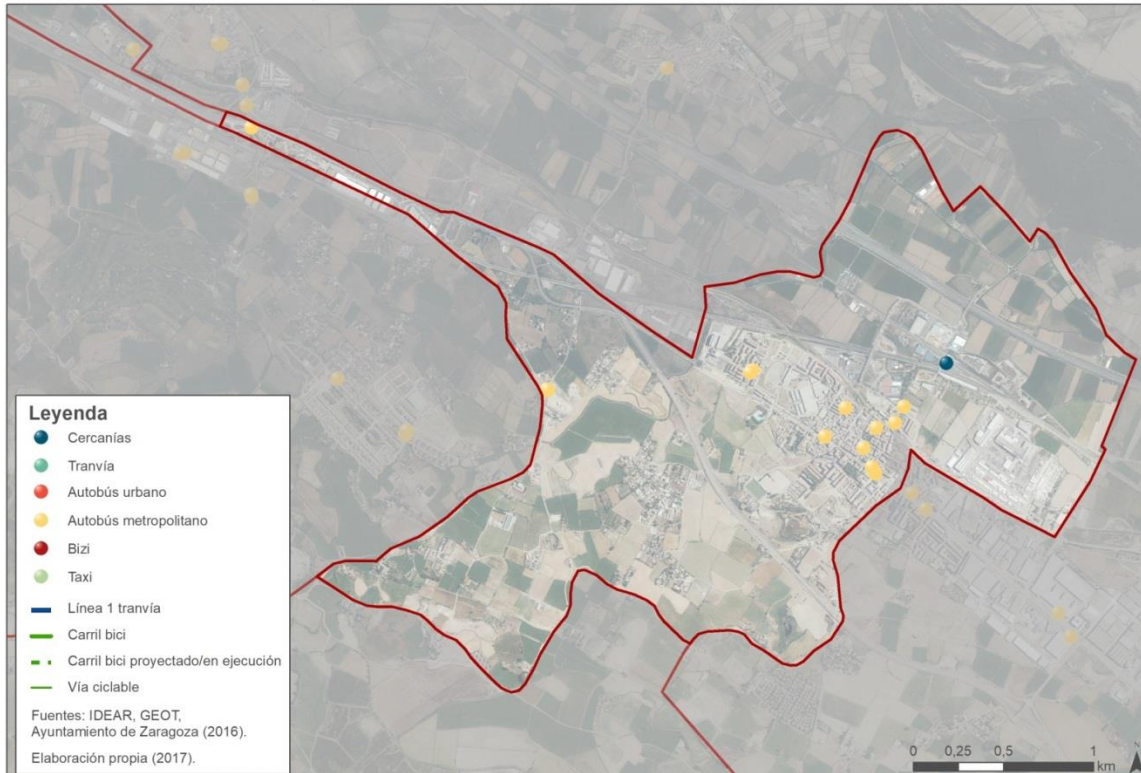
**BALSA OJO DEL CURA
BALSA DE LA CONSEJERA**

APARCAMIENTO EN SOLARES

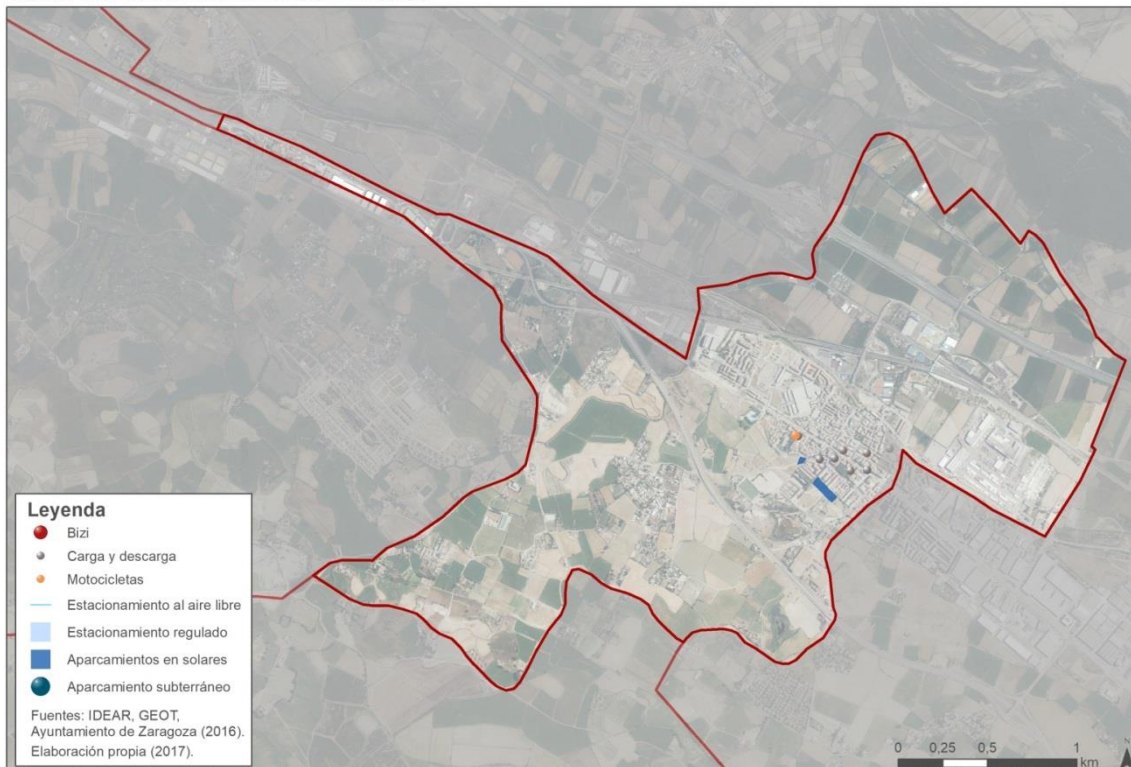
2 (304 plazas estimadas en total)

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal Casetas. Transporte

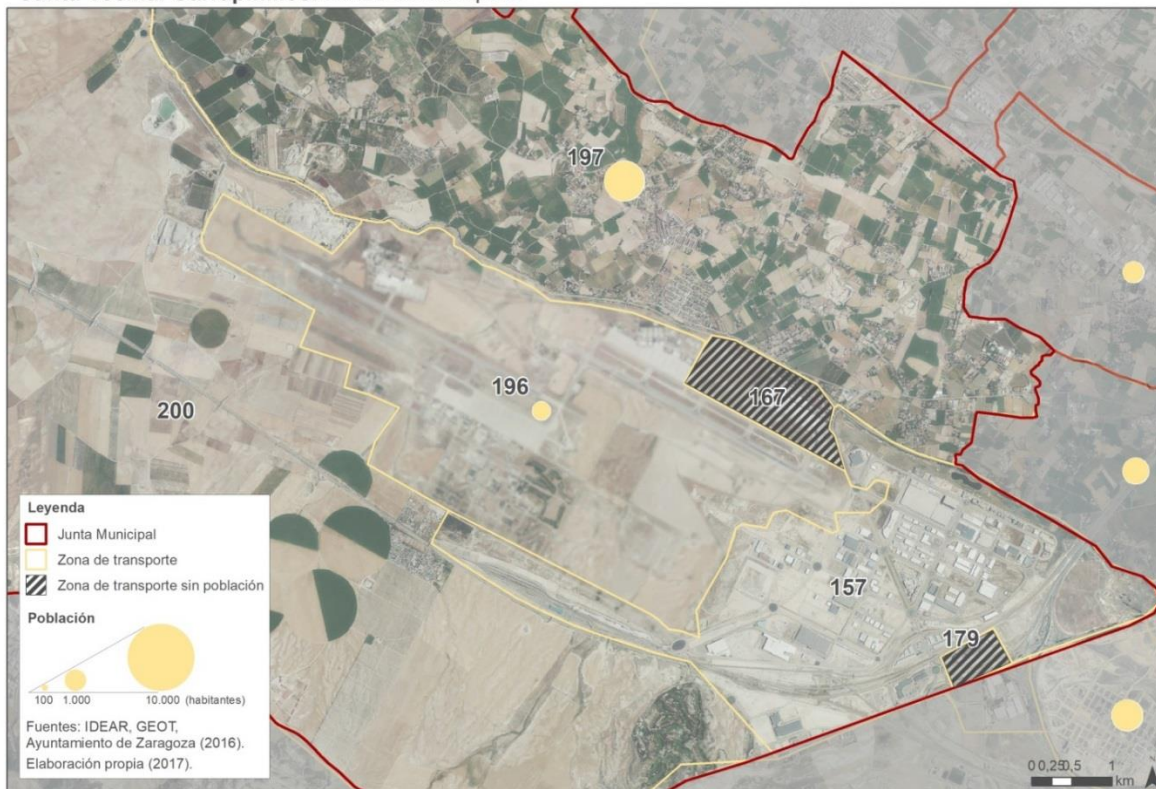


Junta Vecinal Casetas. Estacionamientos



3.10.3. JUNTA VECINAL GARRAPINILLOS

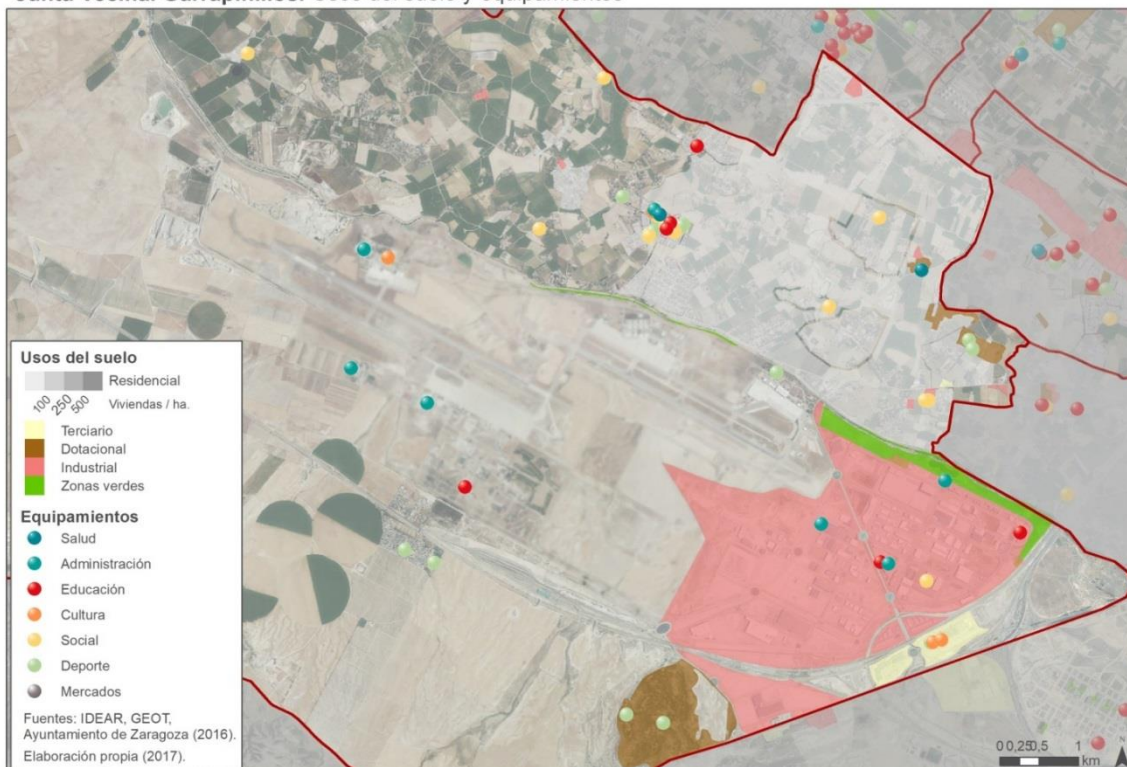
Junta Vecinal Garrapinillos. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	141,23 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	5.393 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	38,18 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	42,2 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	90,17 años
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	46,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	92,9
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	88,6
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	112,8
NÚMERO DE HOGARES (2016)	1.783 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	418 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	3,0 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	28.703,50 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	9.039,93 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	11,84% superiores, 34,80% sin estudios

Junta Vecinal Garrapinillos. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

F-65-1. 174 VIV. EDIFICADO

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

Aeropuerto de Zaragoza (1.000 plazas estimadas en total)

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**AEROPUERTO Y BASE AÉREA
CANAL IMPERIAL DE ARAGÓN**

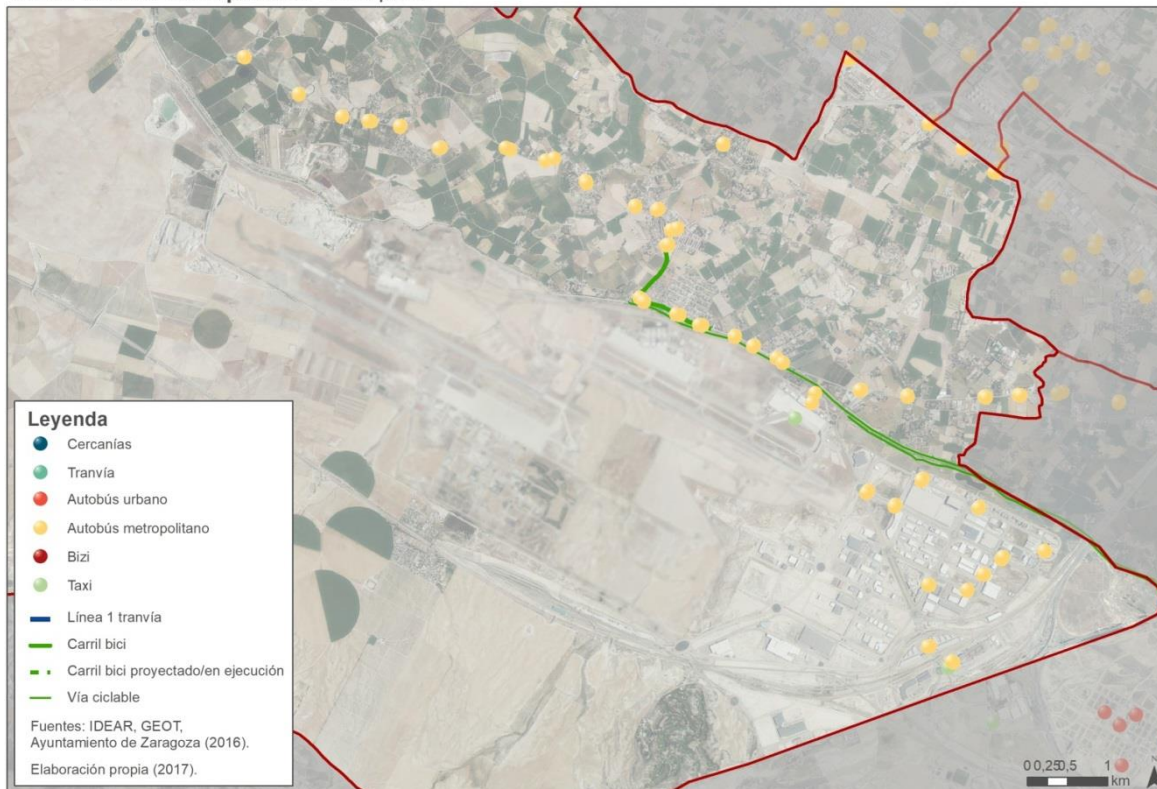
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

**Aeropuerto
Plataforma Logística PlaZa
Base Aérea
Centro Comercial Plaza Imperia**

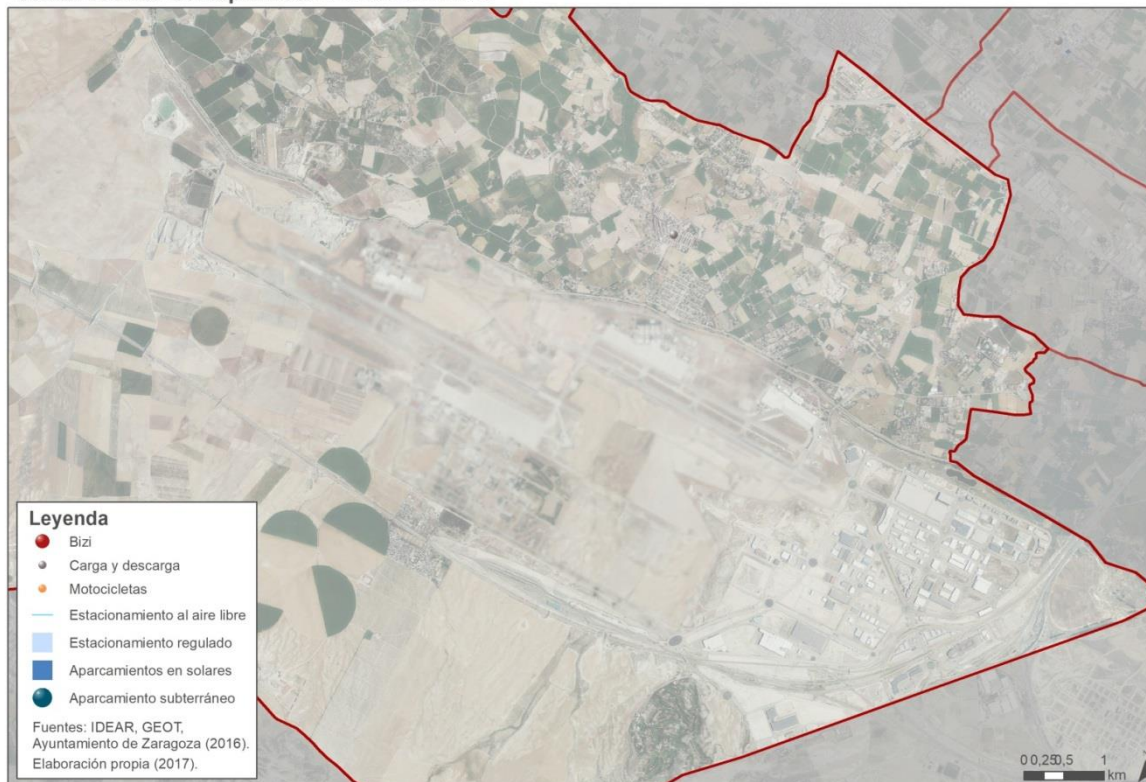
PARQUES Y ZONAS VERDES

Parque Lineal de PlaZa

Junta Vecinal Garrapinillos. Transporte

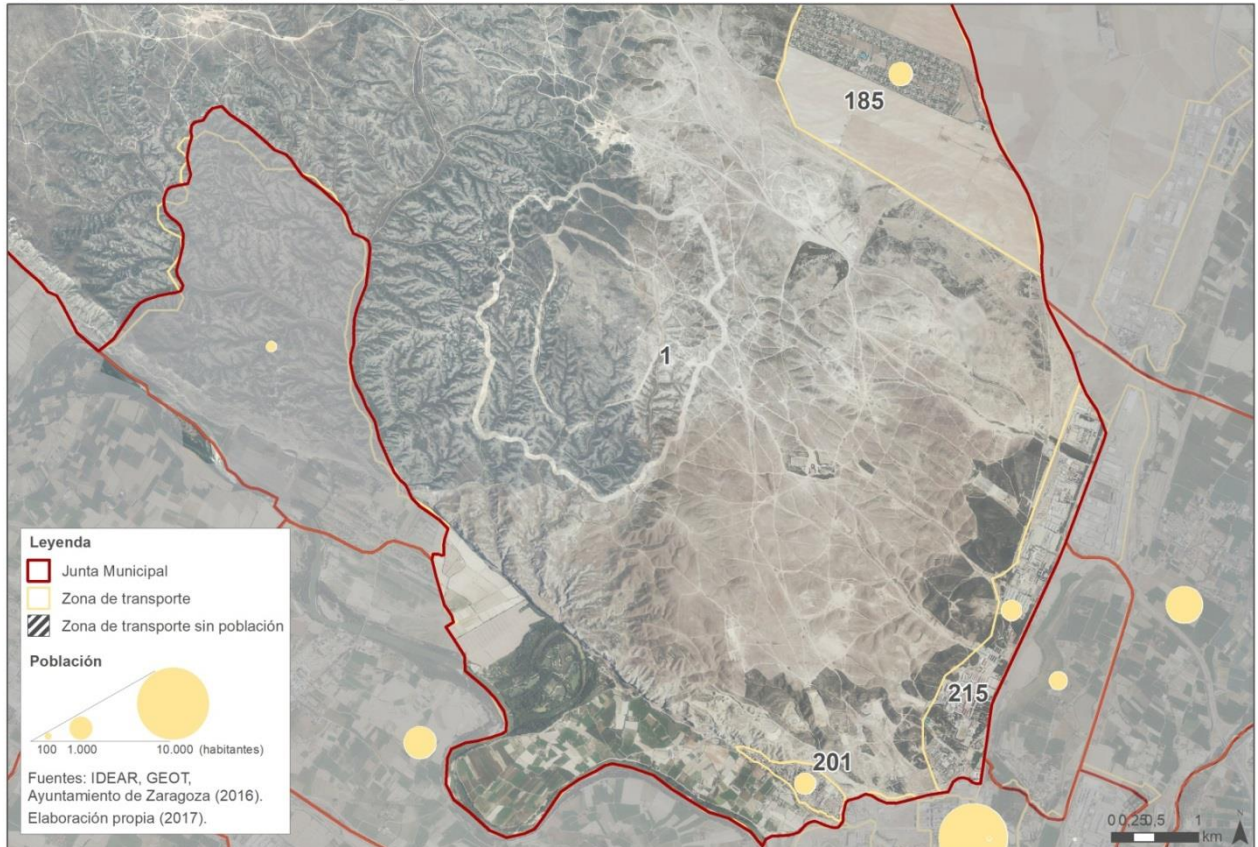


Junta Vecinal Garrapinillos. Estacionamientos



3.10.4. JUNTA VECINAL JUSLIBOL – EL ZORONGO

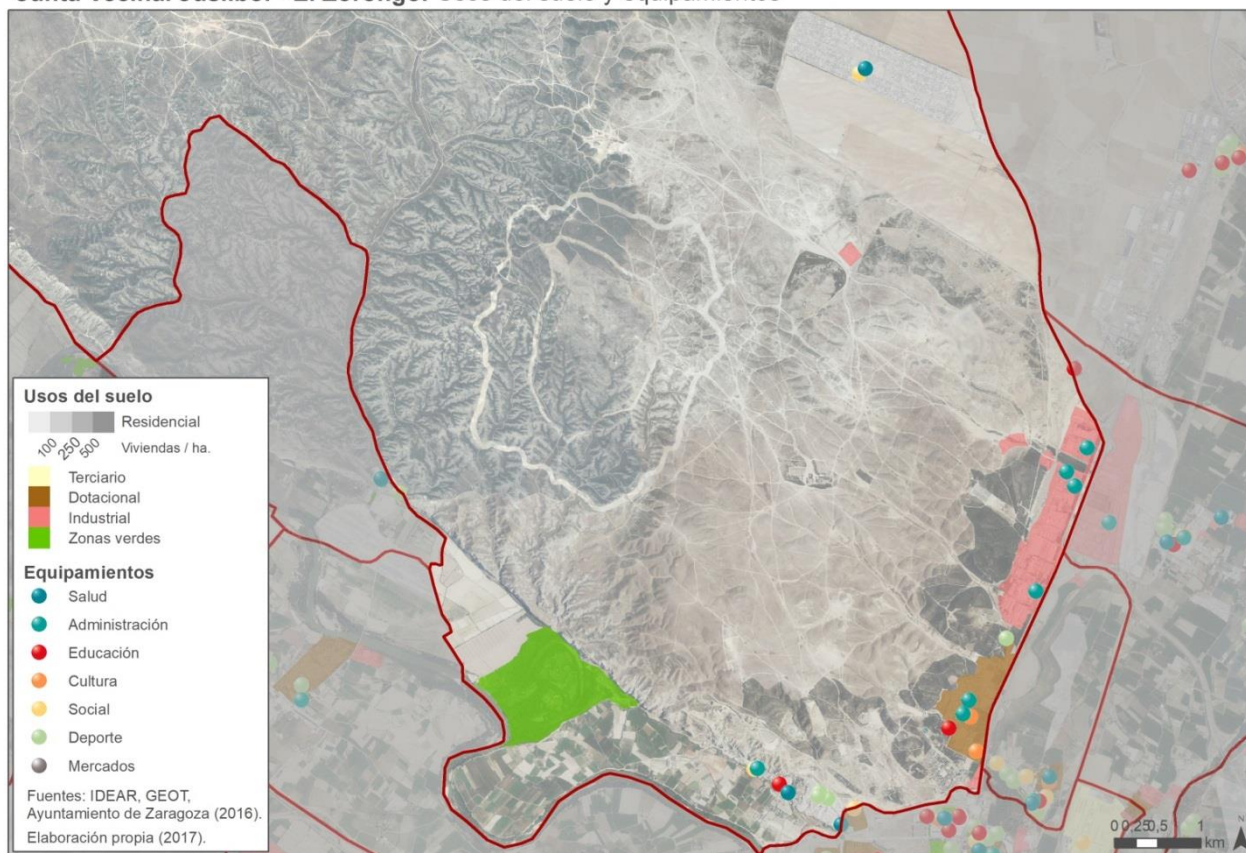
Junta Vecinal Juslibol - El Zorongo. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	299,56 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	2.590 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	8,65 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	43,1 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,86%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	64,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	66,8
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	37,7
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	156,1
NÚMERO DE HOGARES (2016)	873 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	203 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	3,0 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	32.701,56 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.283,35 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	19,10% superiores, 28,30% sin estudios

Junta Vecinal Juslibol - El Zorongo. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

G-91-01. 45 VIV. NO URBANIZADO

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

**AUTOVÍA A23
MONTE DE SAN GREGORIO**

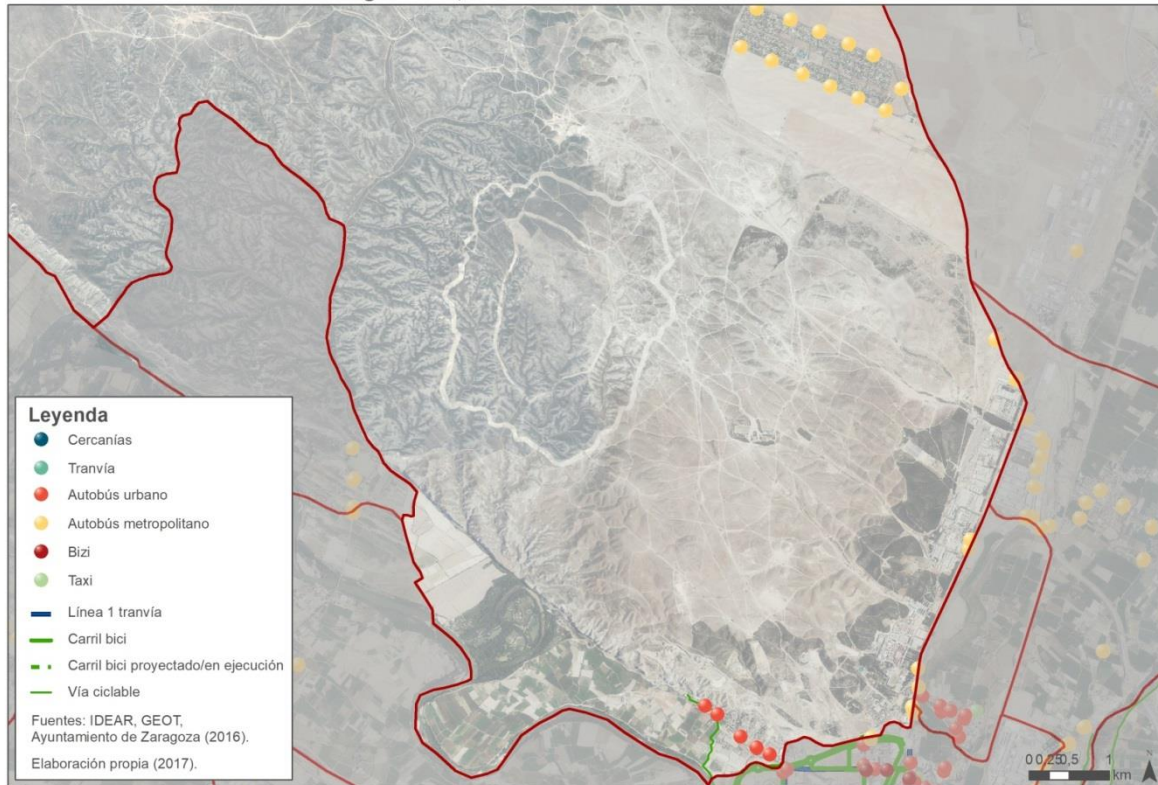
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

**ACADEMIA GENERAL MILITAR
CENTRO DE MENORES
PARQUES Y ZONAS VERDES**

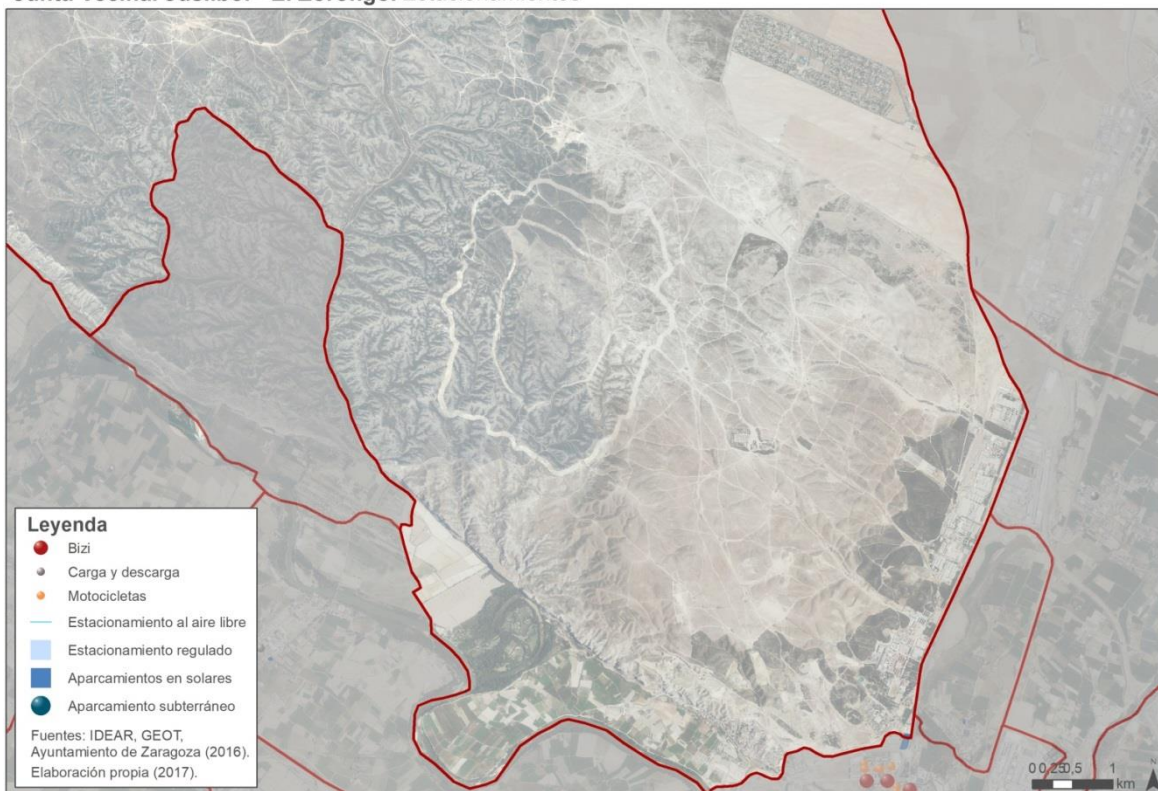
GALACHO DE JUSLIBOL

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal Juslibol - El Zorongo. Transporte

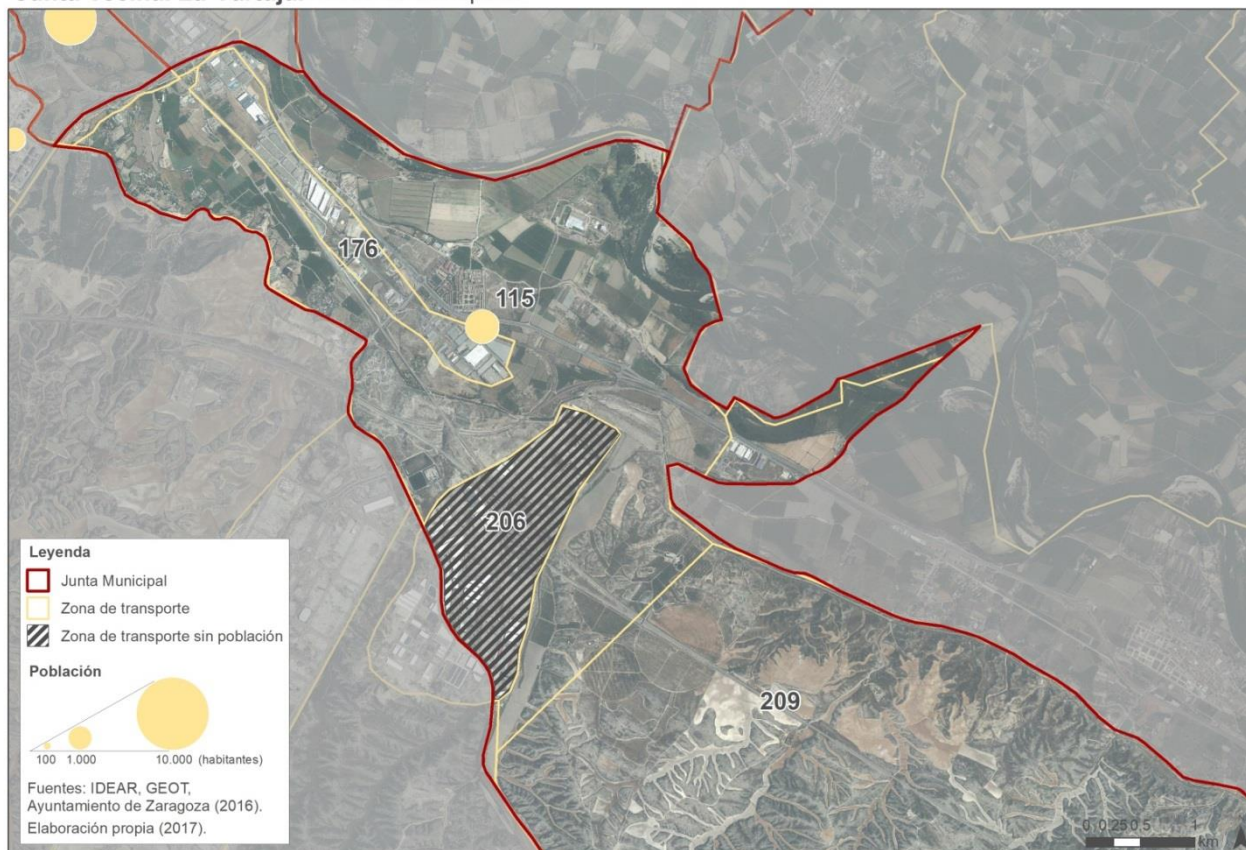


Junta Vecinal Juslibol - El Zorongo. Estacionamientos



3.10.5. JUNTA VECINAL LA CARTUJA

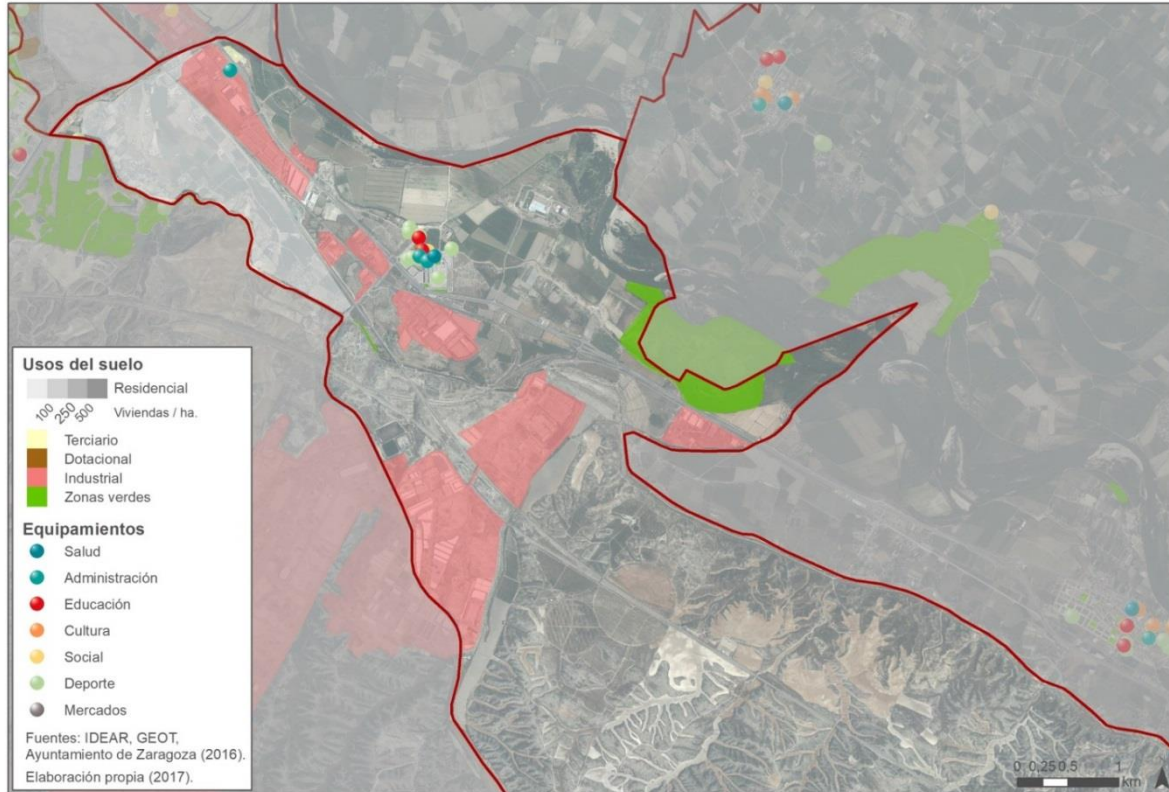
Junta Vecinal La Cartuja. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	123,98 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	2.009 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	16,93 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	47,2 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	93,47%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	40,3
TASA DE REEMPLAZO (2015)	66,4
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	76,8
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	130,2
NÚMERO DE HOGARES (2016)	781 hogares
HOGARES UNIPERSONALES (2016)	151 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	31.184,76 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.262,79 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	8,92% superiores, 38,89% sin estudios

Junta Vecinal La Cartuja. Usos del suelo y equipamientos



BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

AUTOVÍA A68
FERROCARRIL
RÍO EBRO

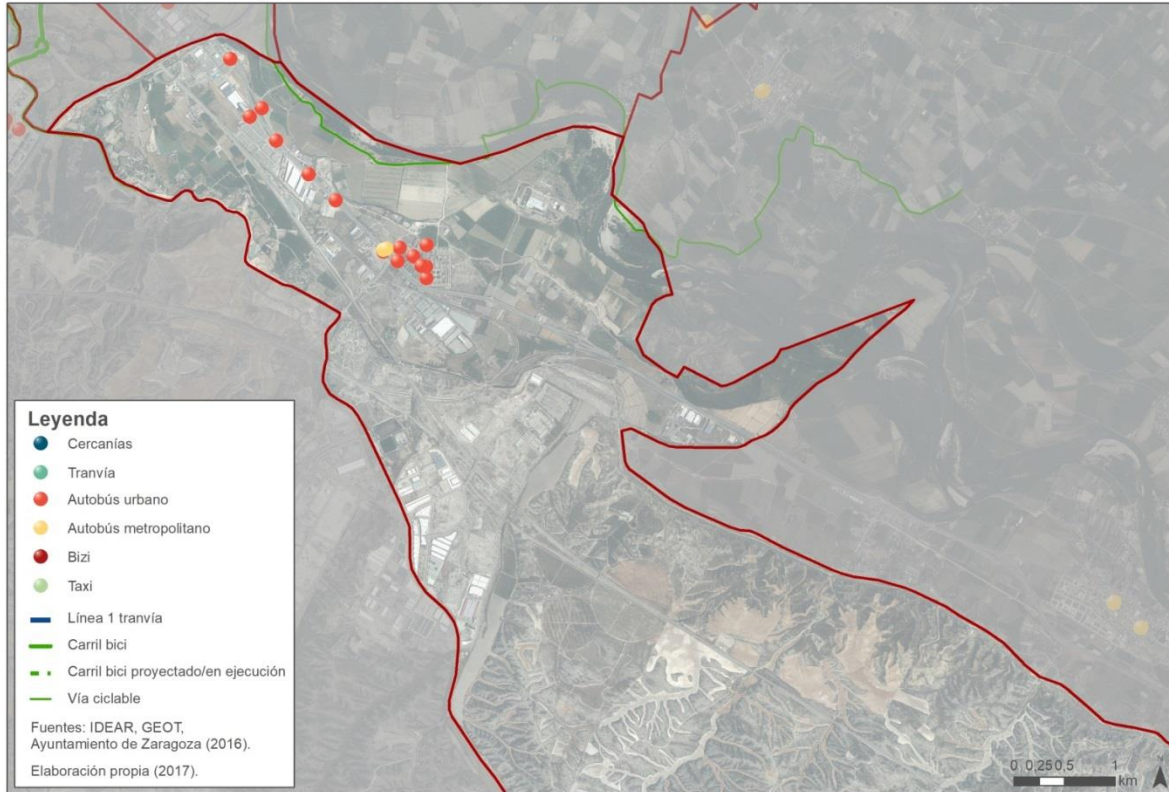
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

POLÍGONO INDUSTRIAL SAN VALERO
POLÍGONO EMPRESARIUM
POLÍGONO INDUSTRIAL LA CARTUJA
PARQUE TECNOLÓGICO DEL RECICLADO PTR
PARQUES Y ZONAS VERDES

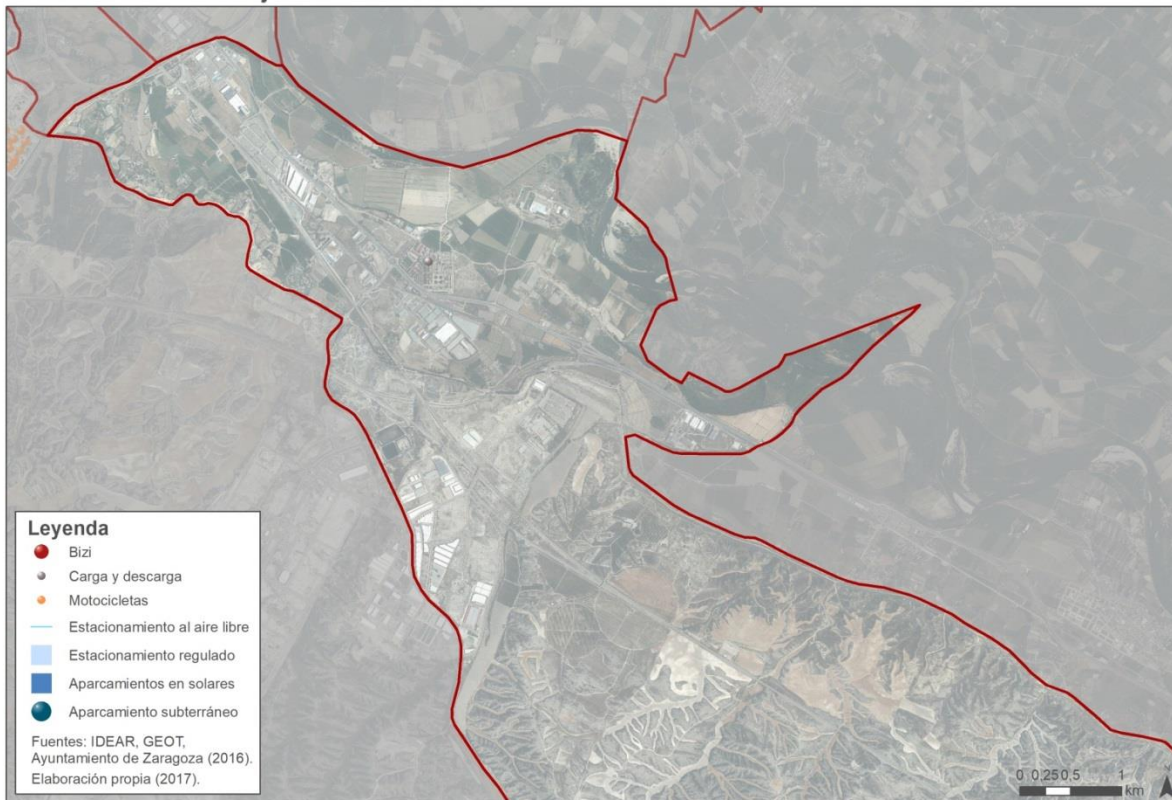
GALACHO DE LA CARTUJA

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal La Cartuja. Transporte

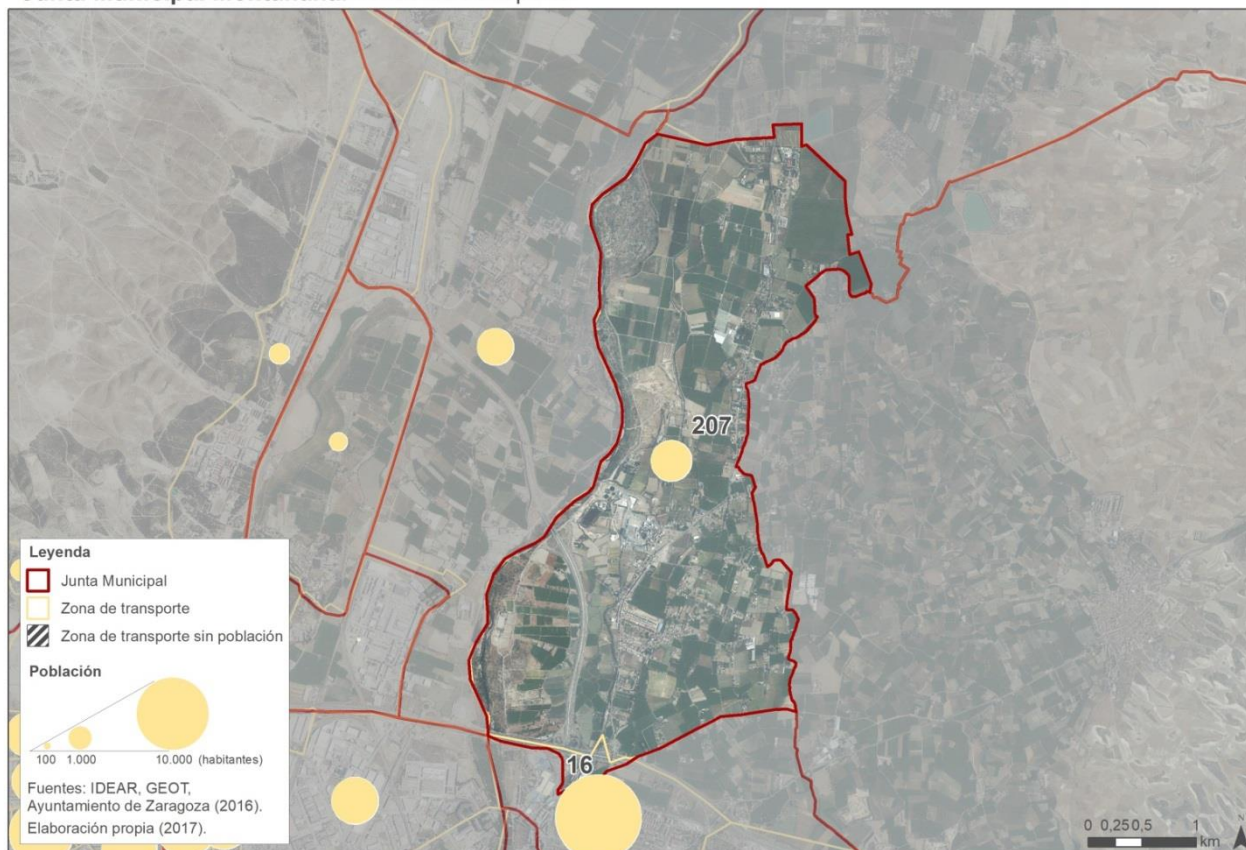


Junta Vecinal La Cartuja. Estacionamientos



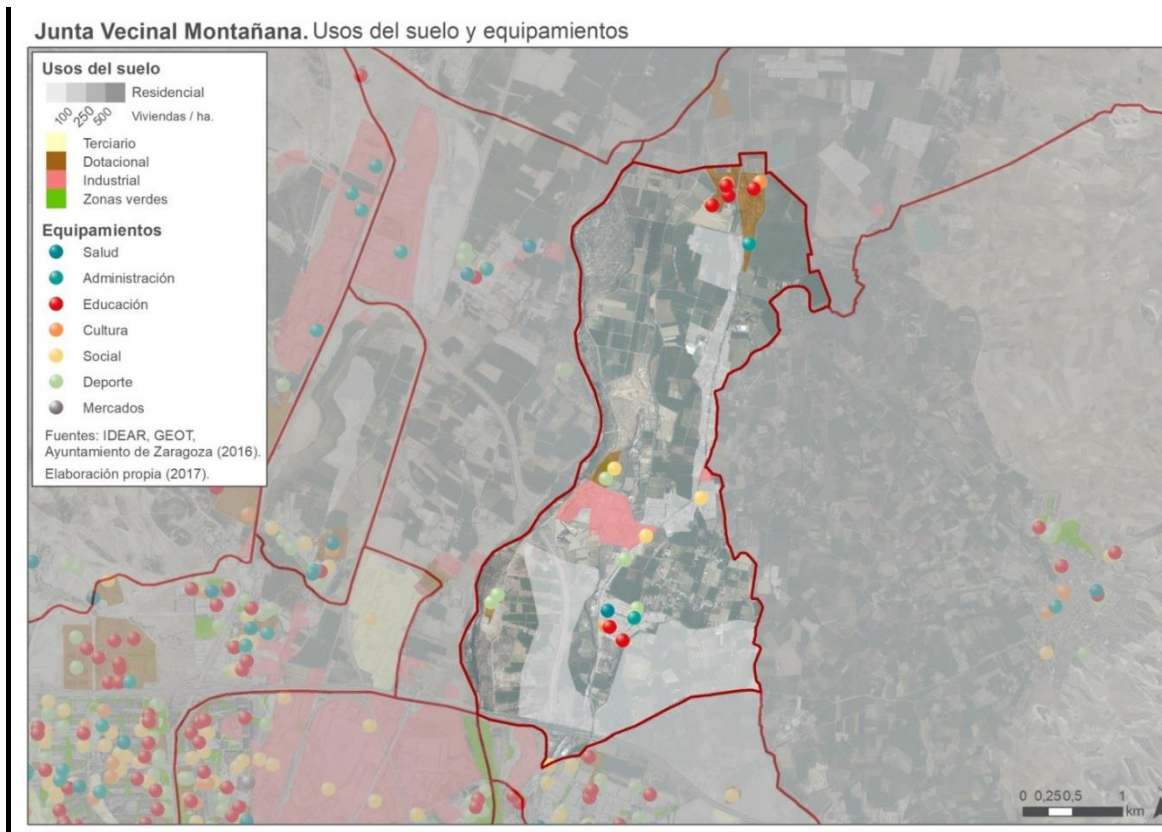
3.10.6. JUNTA VECINAL MONTAÑANA

Junta Municipal Montañana. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	13,60 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	3.298 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	242,35 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	44,4 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	92,9%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	55,5
TASA DE REEMPLAZO (2015)	78,9
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	72,3
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	138,3
NÚMERO DE HOGARES (2016)	1.273 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	317 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,6 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	32.694,93 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	12.213,85 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	7,69% superiores, 42,16% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

F-75-4 43 VIV. EDIFICADO.

APARCAMIENTO EN SOLARES
1 (58 PLAZAS ESTIMADAS)

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

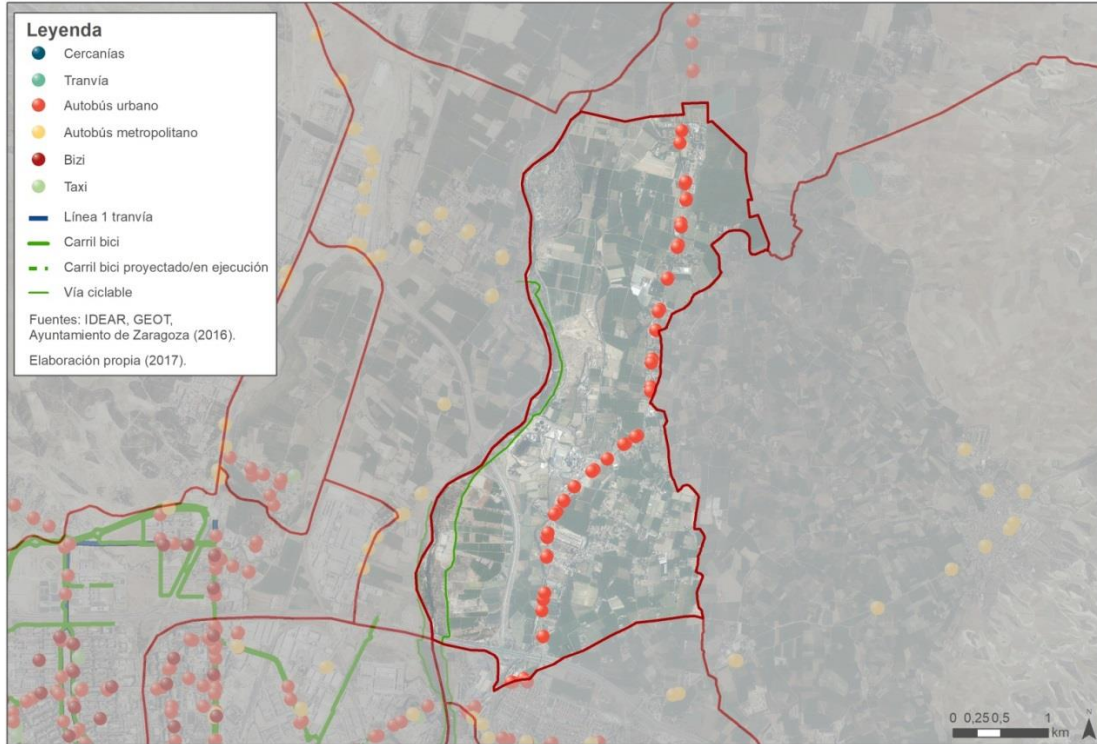
RONDA ESTE Z40
RÍO GÁLLEGO

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

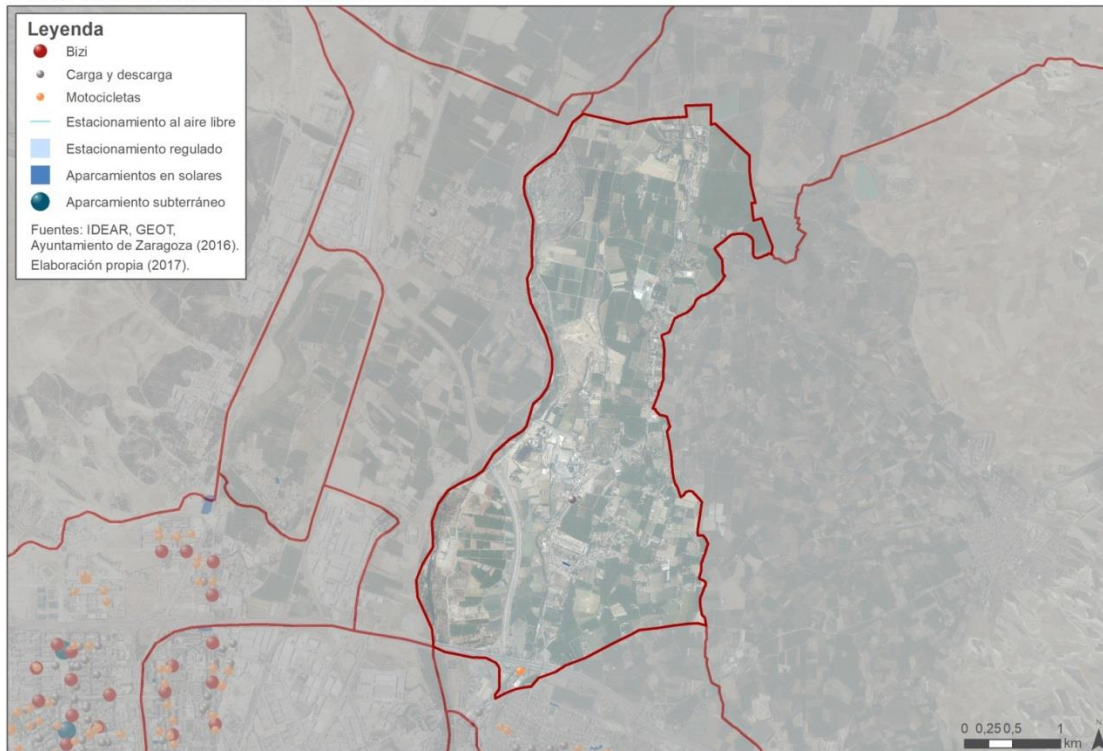
ZONAS INDUSTRIALES
CENTRO AGRONÓMICO MEDITERRÁNEO DE
ZARAGOZA (CIHEAM-IAMZ)
ESTACIÓN EXPERIMENTAL DE AULA-DEI (CSIC)
CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y TECNOLOGÍA
AGROALIMENTARIA DE ARAGÓN (CITA)
PARQUES Y ZONAS VERDES

RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO

Junta Vecinal Montañana. Transporte

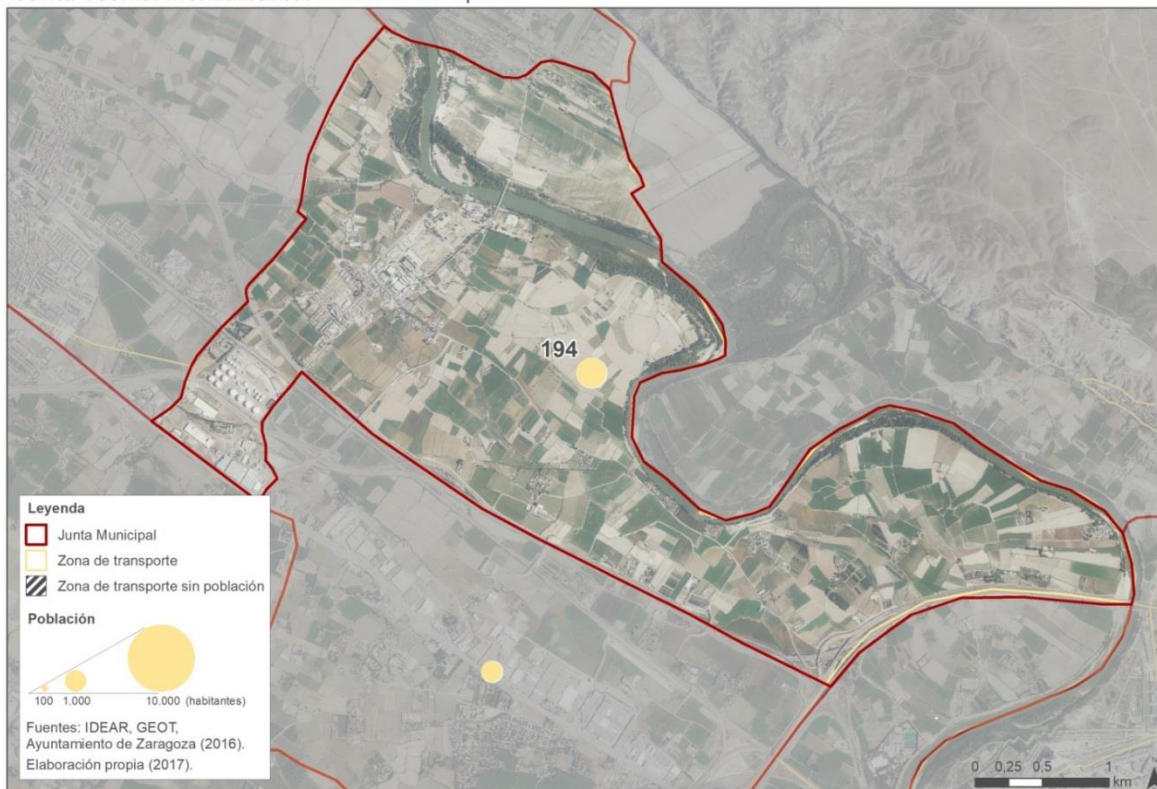


Junta Vecinal Montañana. Estacionamientos



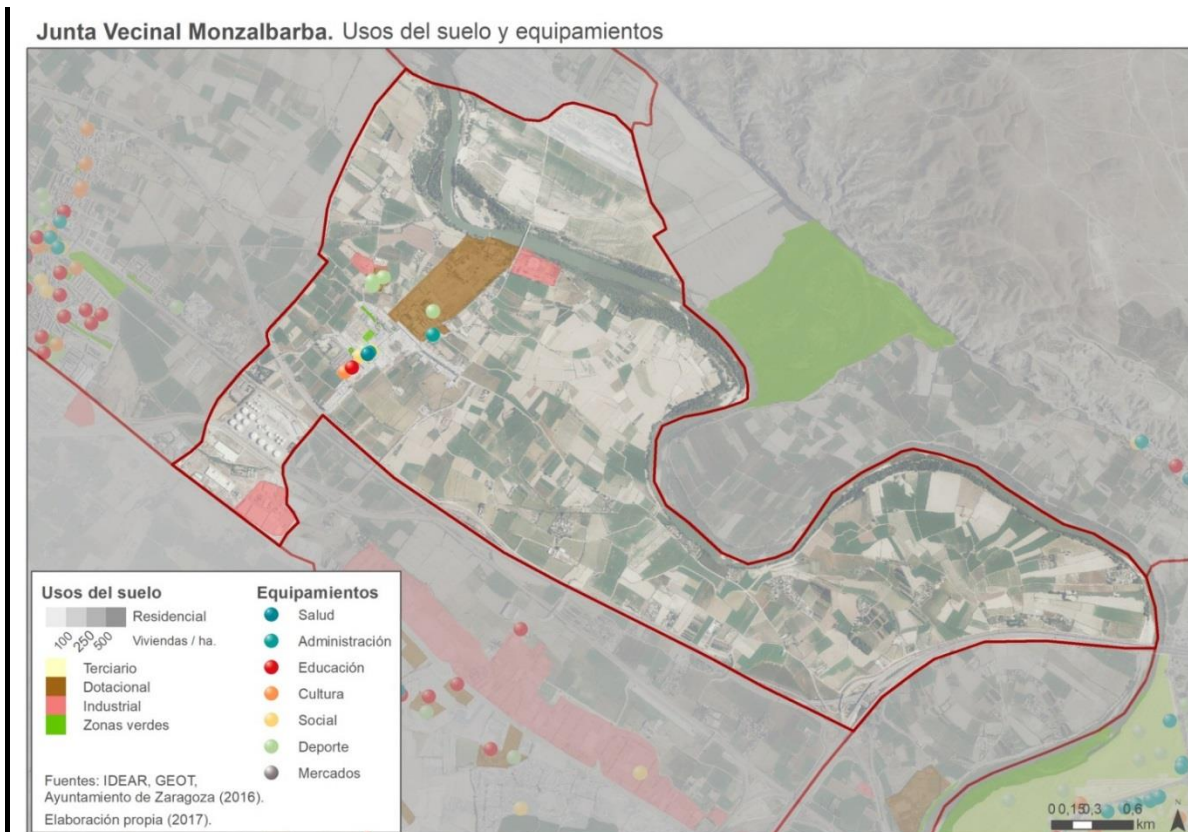
3.10.7. JUNTA VECINAL MONZALBARBA

Junta Vecinal Monzalbarba. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	13,46 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	1.960 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	145,57 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	43,8 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	91,48%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	52,2
TASA DE REEMPLAZO (2015)	96,6
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	72,8
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	137,5
NÚMERO DE HOGARES (2016)	758 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	214 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,6 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	28.690,63 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.400,72 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	7,62% superiores, 38,85% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

MZ/2. 212 VIV. URBANIZADO

**APARCAMIENTO EN SOLARES
1 (94 PLAZAS ESTIMADAS)**

**BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS
AUTOPISTA AP68
FERROCARRIL
RÍO EBRO**

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

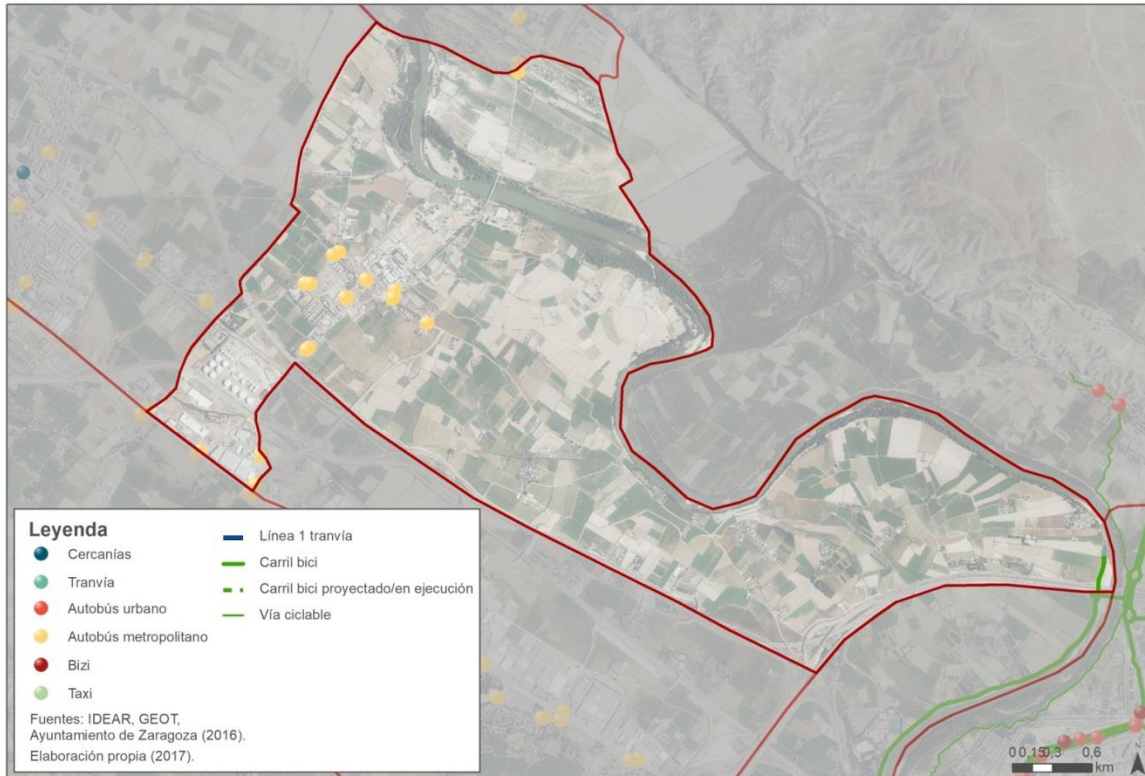
ZONAS INDUSTRIALES

PARQUES Y ZONAS VERDES

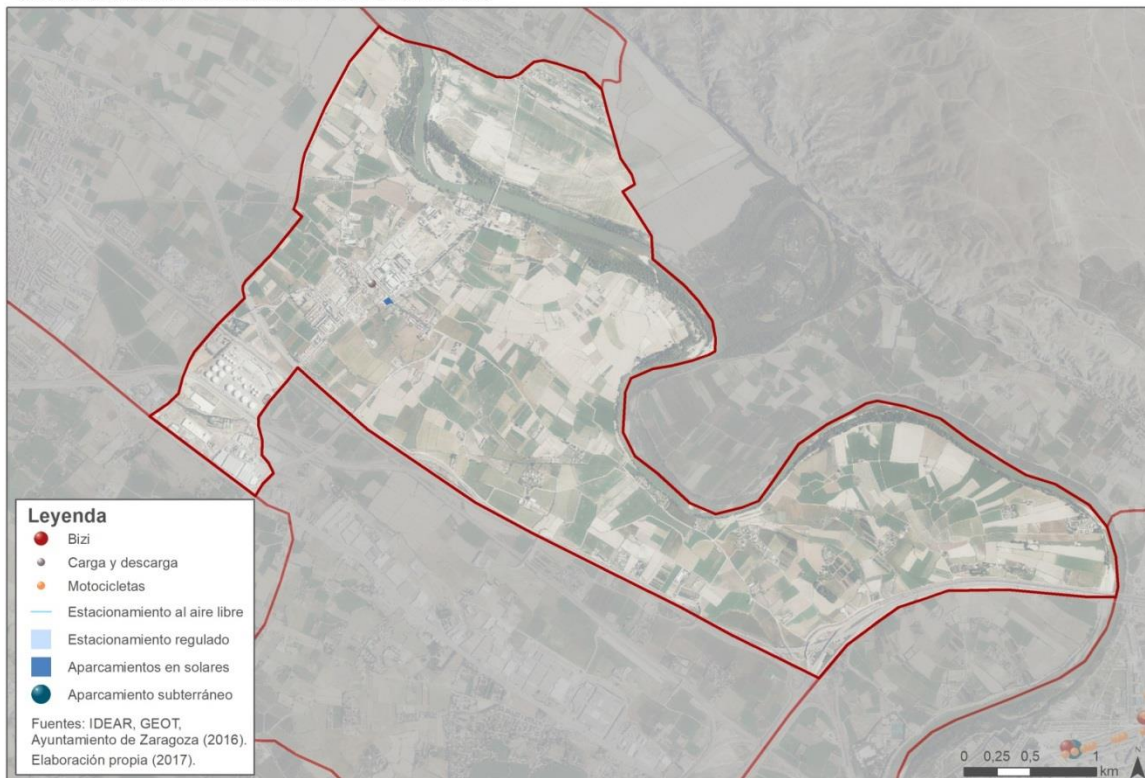
RIBERAS DEL RÍO EBRO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal Monzalbarba. Transporte



Junta Vecinal Monzalbarba. Estacionamientos



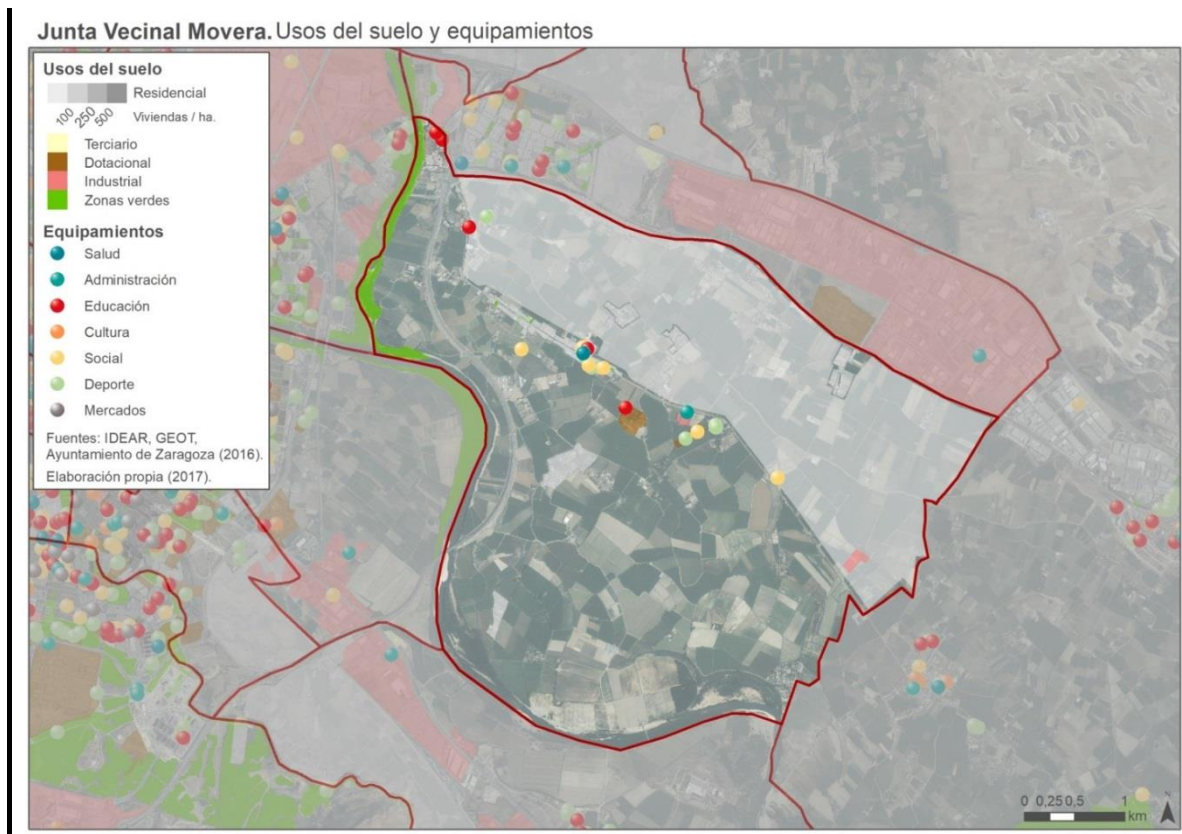
3.10.8. JUNTA VECINAL MOVERA

Junta Vecinal Movera. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	22,75 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	2.810 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	123,49 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	43,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	87,44%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	47,1
TASA DE REEMPLAZO (2015)	72,4
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	80
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	125
NÚMERO DE HOGARES (2016)	961 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	214 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,9 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	32.574,98 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.376,52 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	9,82 % superiores, 41,90% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

F-71-7 312VIV NO URBANIZADO

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

RONDA ESTE Z40
RÍO EBRO
RÍO GÁLLEGO

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

RESIDENCIA DE TERCERA EDAD DE MOVERA (IASS, GOBIERNO DE ARAGÓN)

PARQUES Y ZONAS VERDES

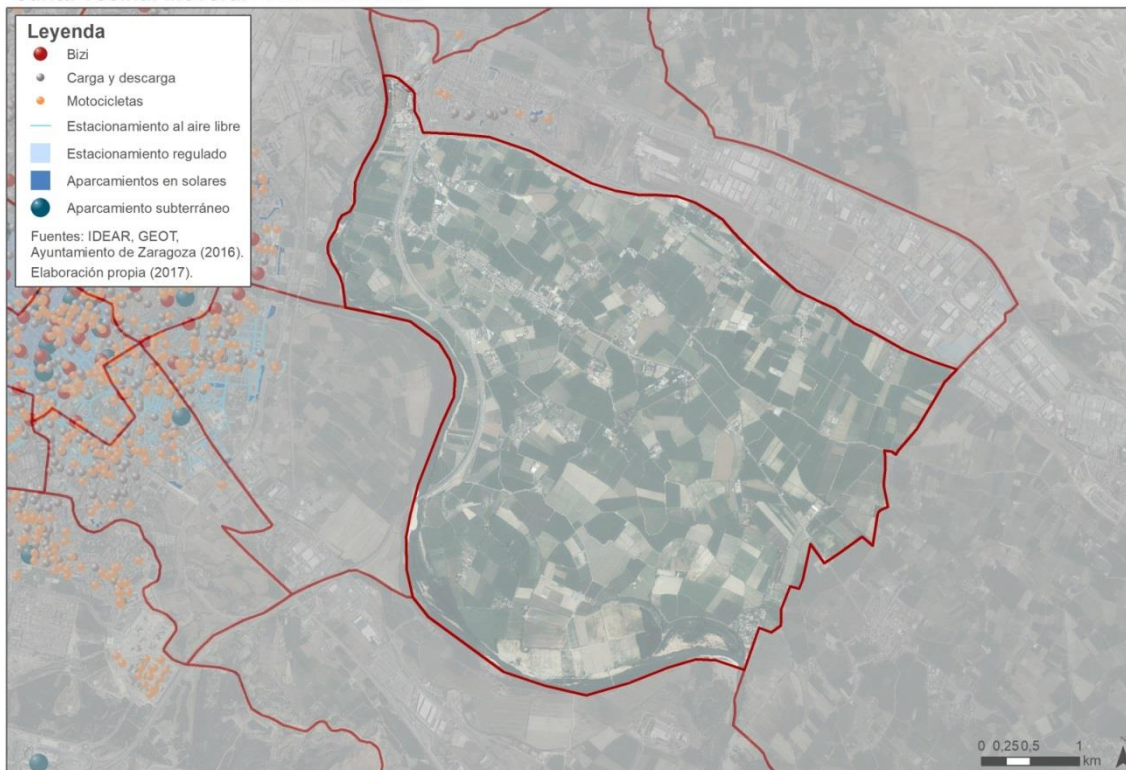
RIBERAS DEL RÍO EBRO
RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal Movera. Transporte

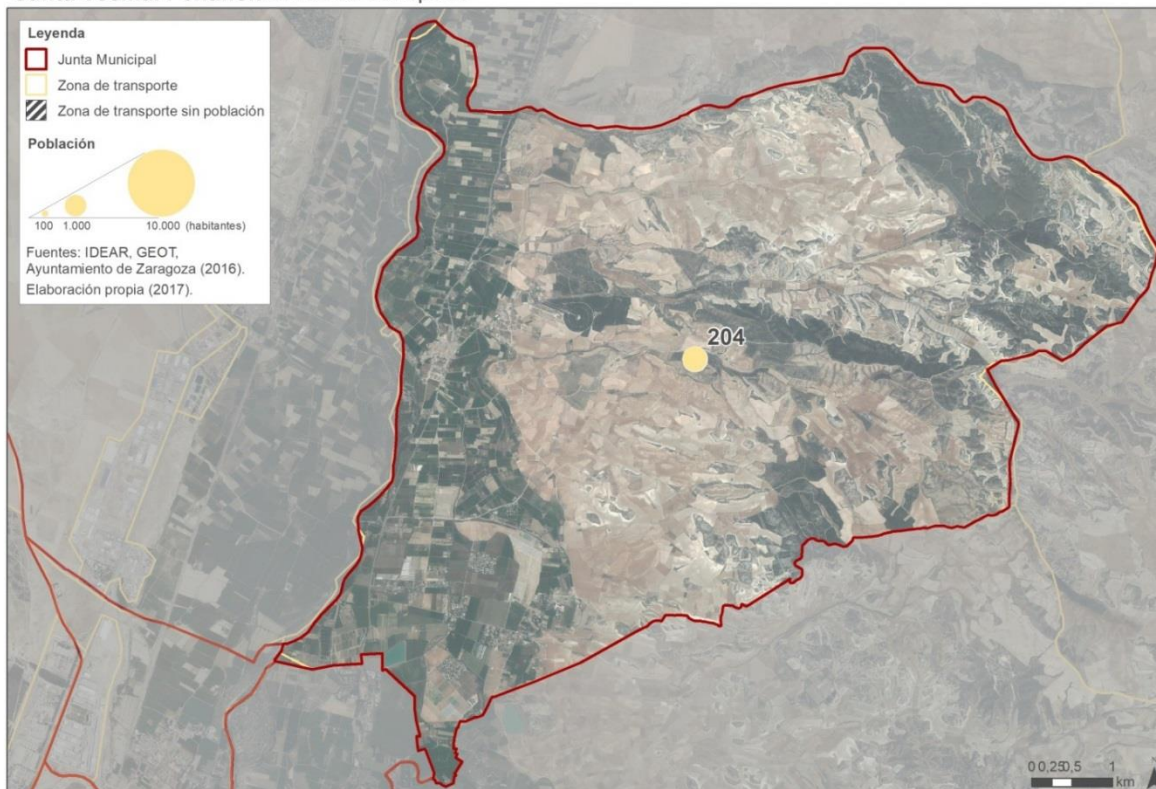


Junta Vecinal Movera. Estacionamientos



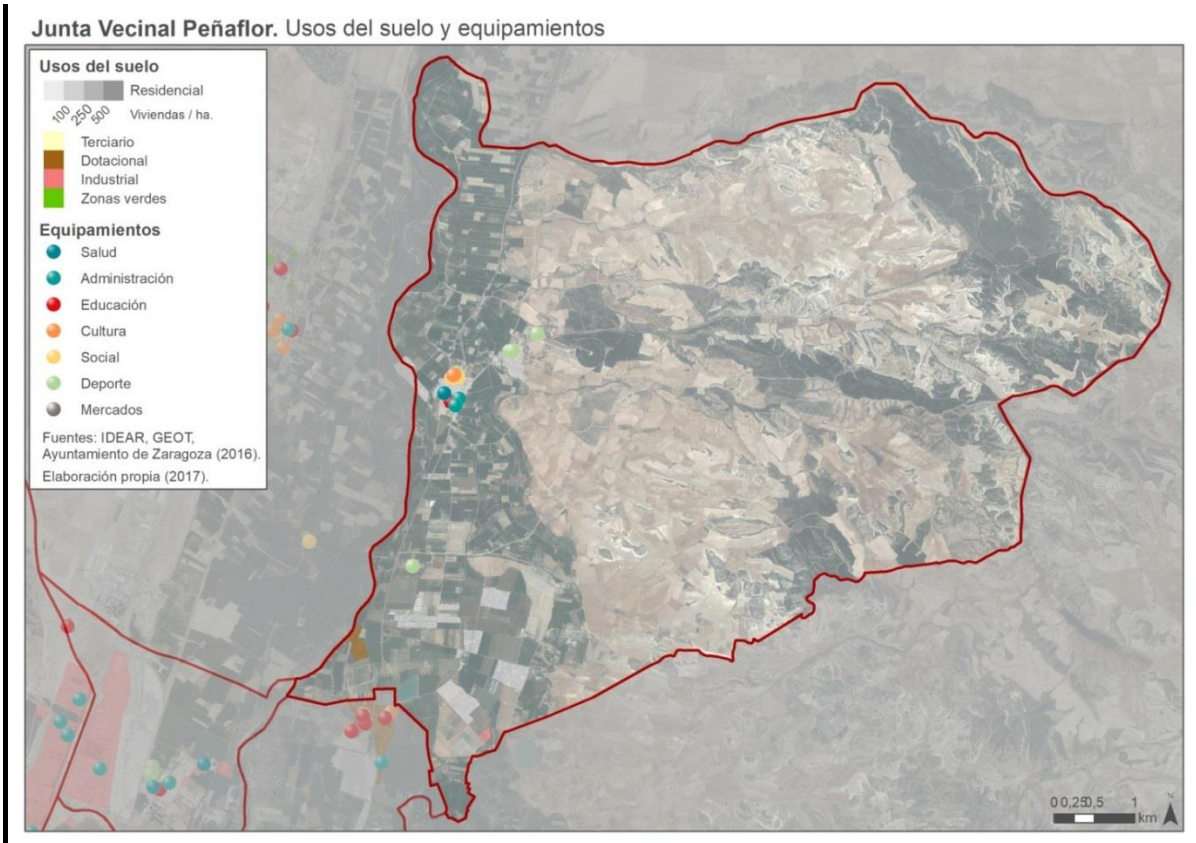
3.10.9. JUNTA VECINAL PEÑAFLORES

Junta Vecinal Peñaflores. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	50,93 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	1.421 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	27,90 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	40,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	71,01%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	62,2
TASA DE REEMPLAZO (2015)	55,6
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	140,1
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	71,4
NÚMERO DE HOGARES (2016)	469 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	156 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,9 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	33.176,13 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.929,18 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	8,11% superiores, 34,84% sin estudios



ÁREAS DE DESARROLLO

**G-82-03 68VIV. NO URBANIZADO.
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS**

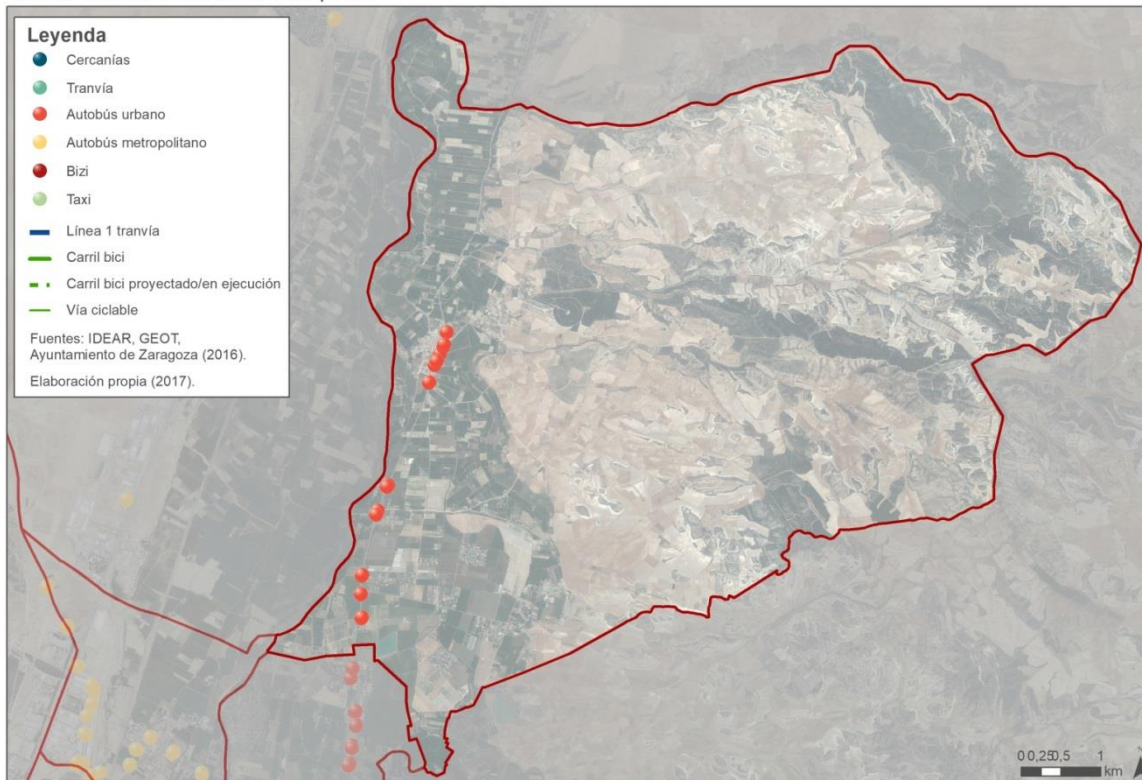
RÍO GÁLLEGO

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

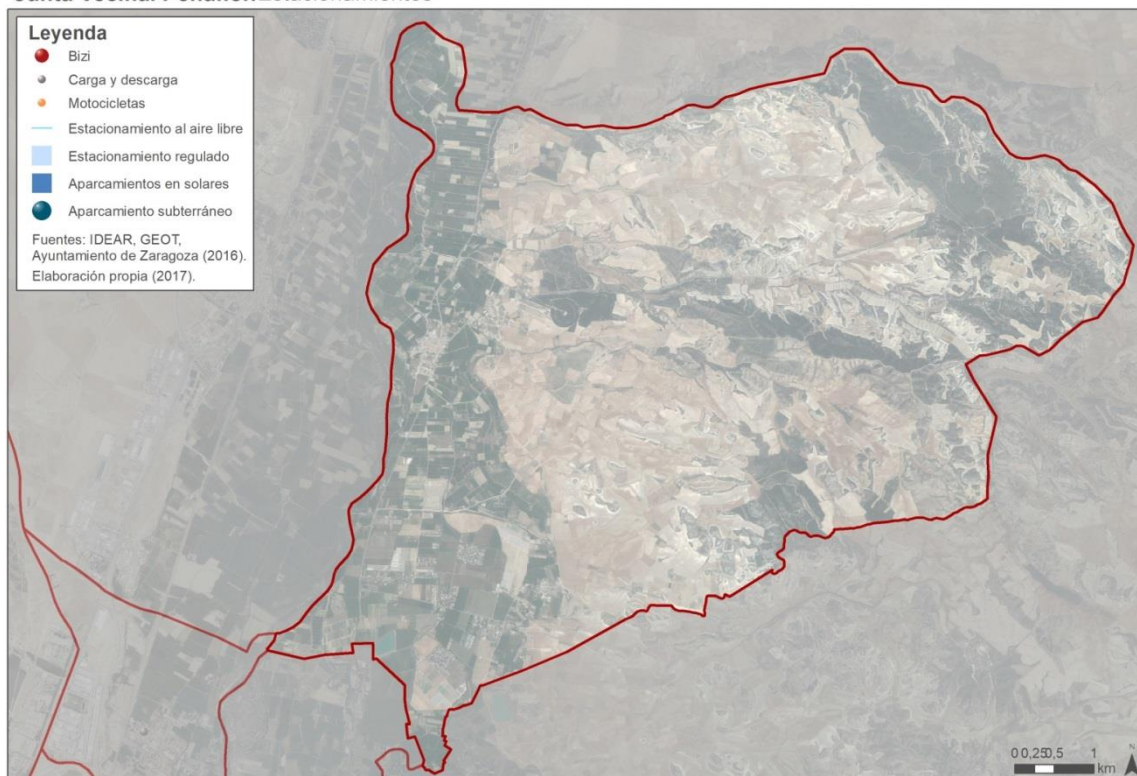
**NO SE OBSERVAN
PARQUES Y ZONAS VERDES**

RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO

Junta Vecinal Peñaflo. Transporte

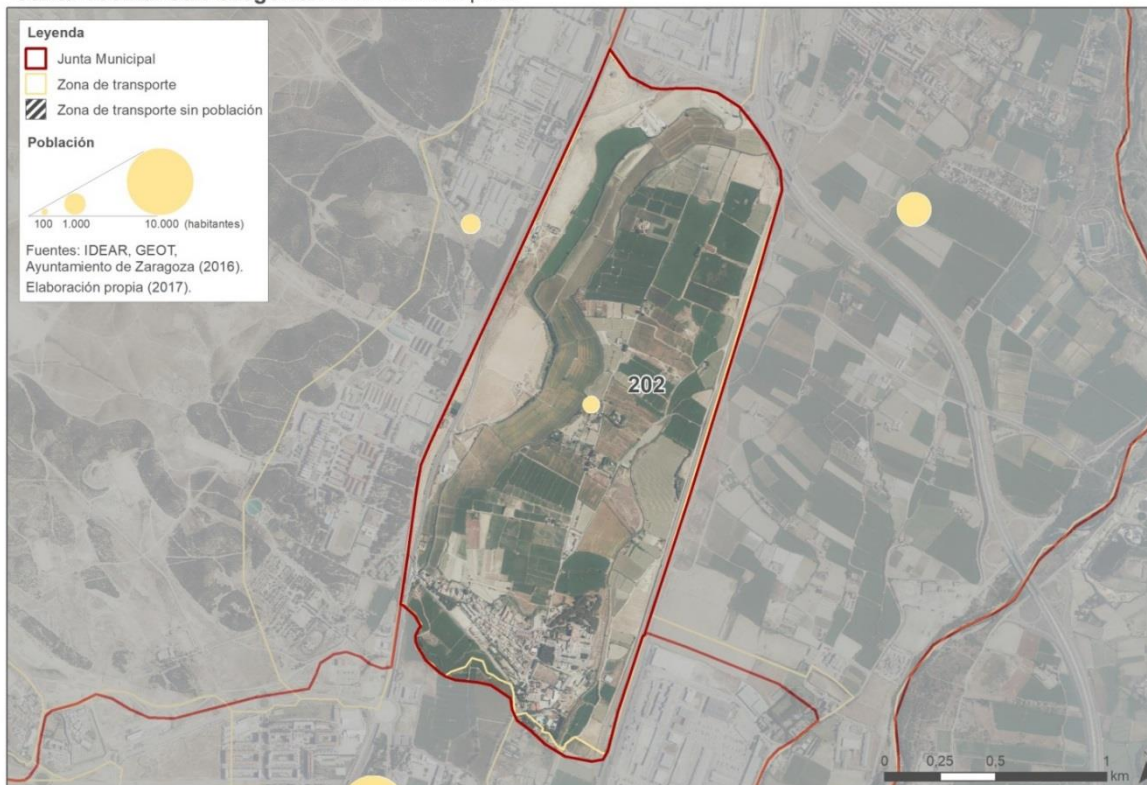


Junta Vecinal Peñaflo. Estacionamientos



3.10.10. JUNTA VECINAL SAN GREGORIO

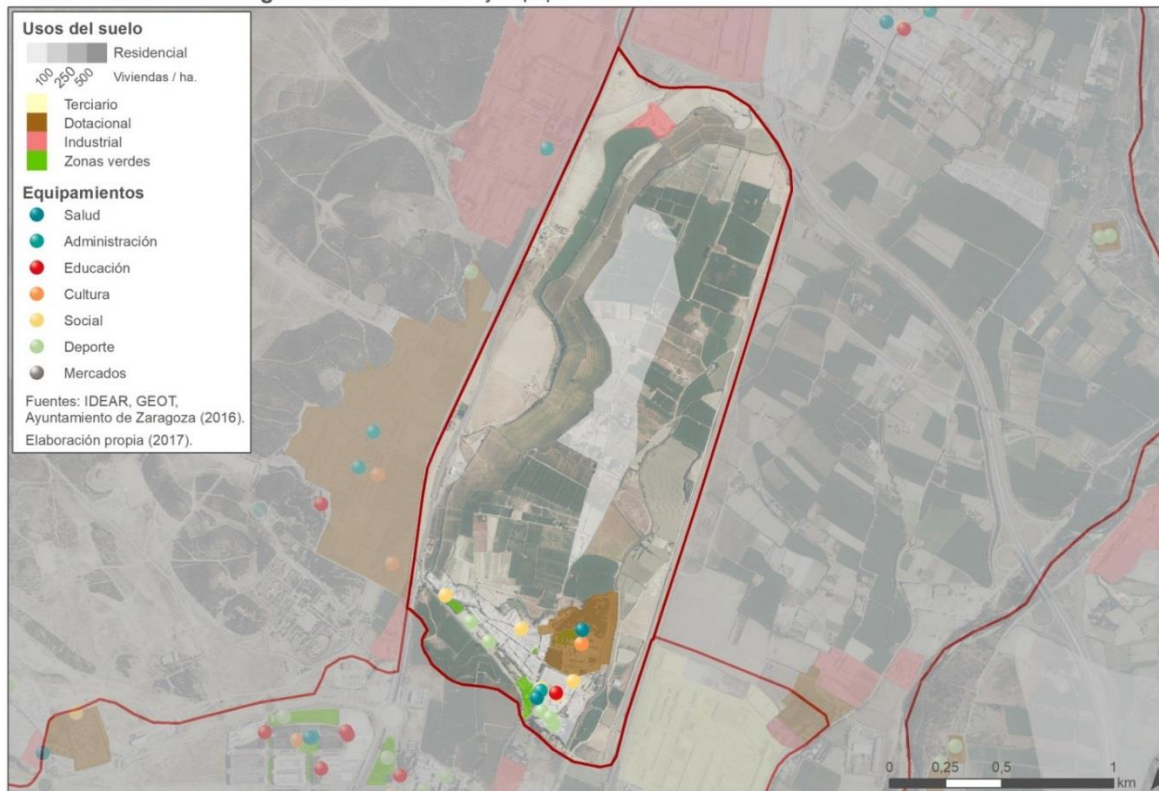
Junta Vecinal San Gregorio. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	1,93 km ²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	608 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	314,25 hab/km ²
EDAD MEDIA (2016)	42,9 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	94,24%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	48,7
TASA DE REEMPLAZO (2015)	94,7
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	95,1
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	105,2
NÚMERO DE HOGARES (2016)	232 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	50 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENDA POR HOGAR (2014)	33.424,77 €
RENDA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.607,32 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	10,49% superiores, 36,57% sin estudios

Junta Vecinal San Gregorio. Usos del suelo y equipamientos



APARCAMIENTO EN SOLARES

1 (79 PLAZAS ESTIMADAS)
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

AUTOVÍA A23
FERROCARRIL

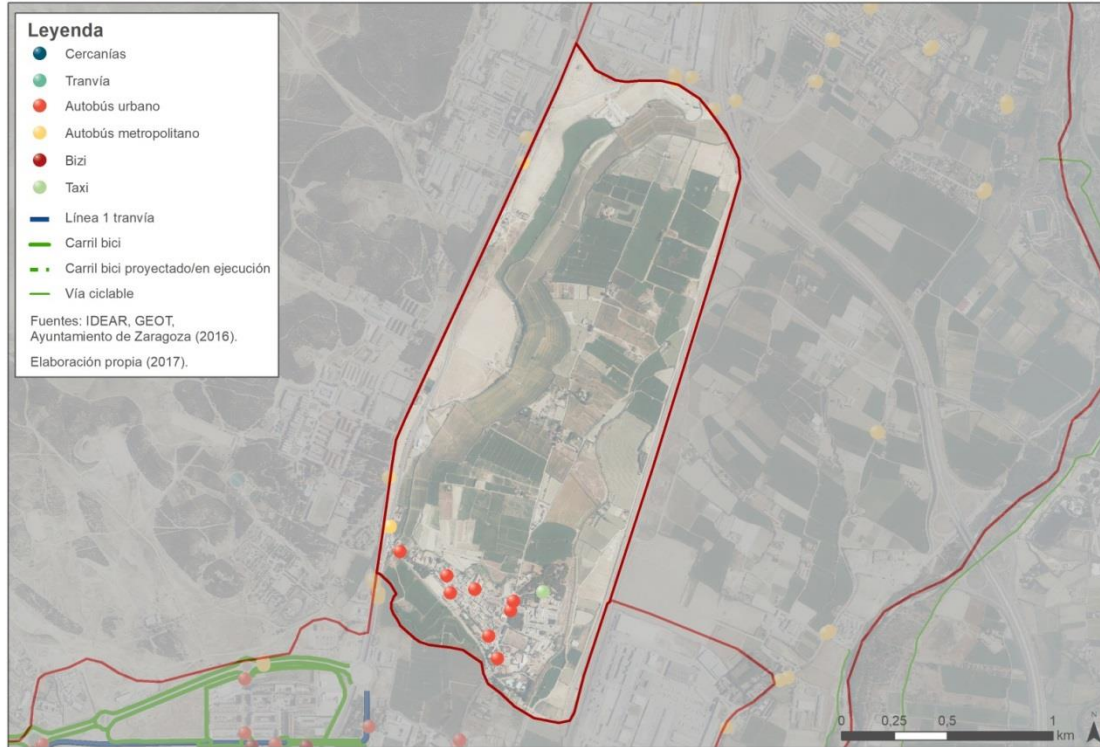
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

HOSPITAL ROYO VILLANOVA
PARQUES Y ZONAS VERDES

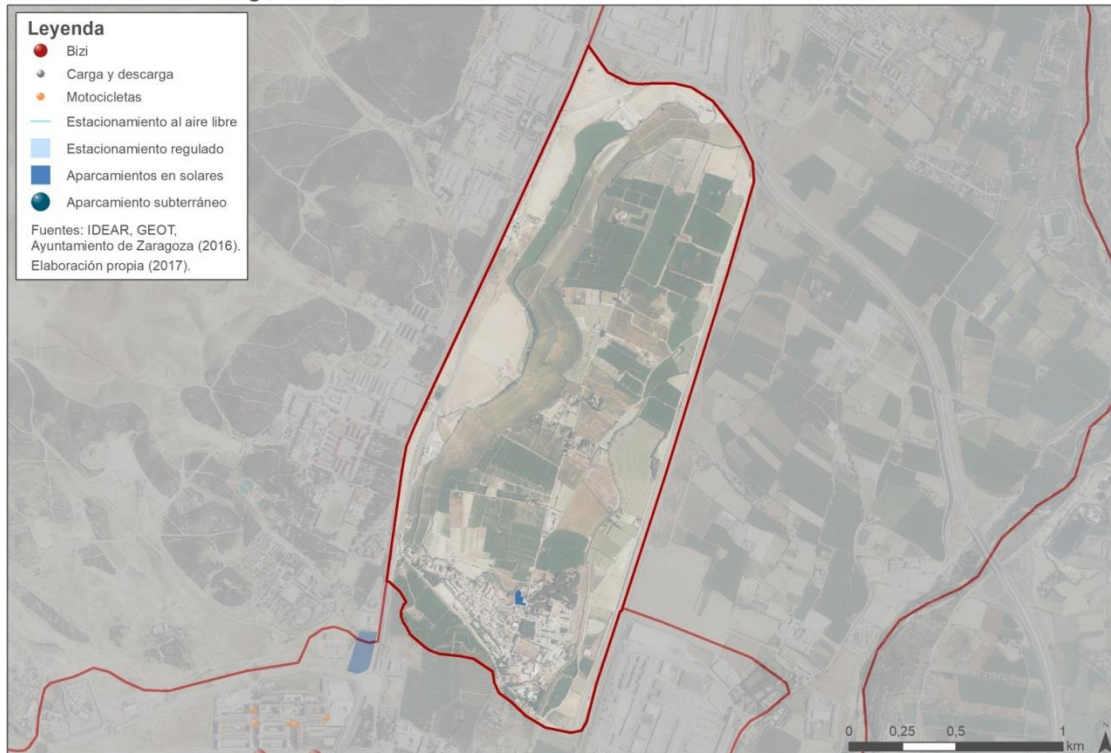
PARQUE SAN GREGORIO

REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ZARAGOZA. DIAGNÓSTICO.

Junta Vecinal San Gregorio. Transporte

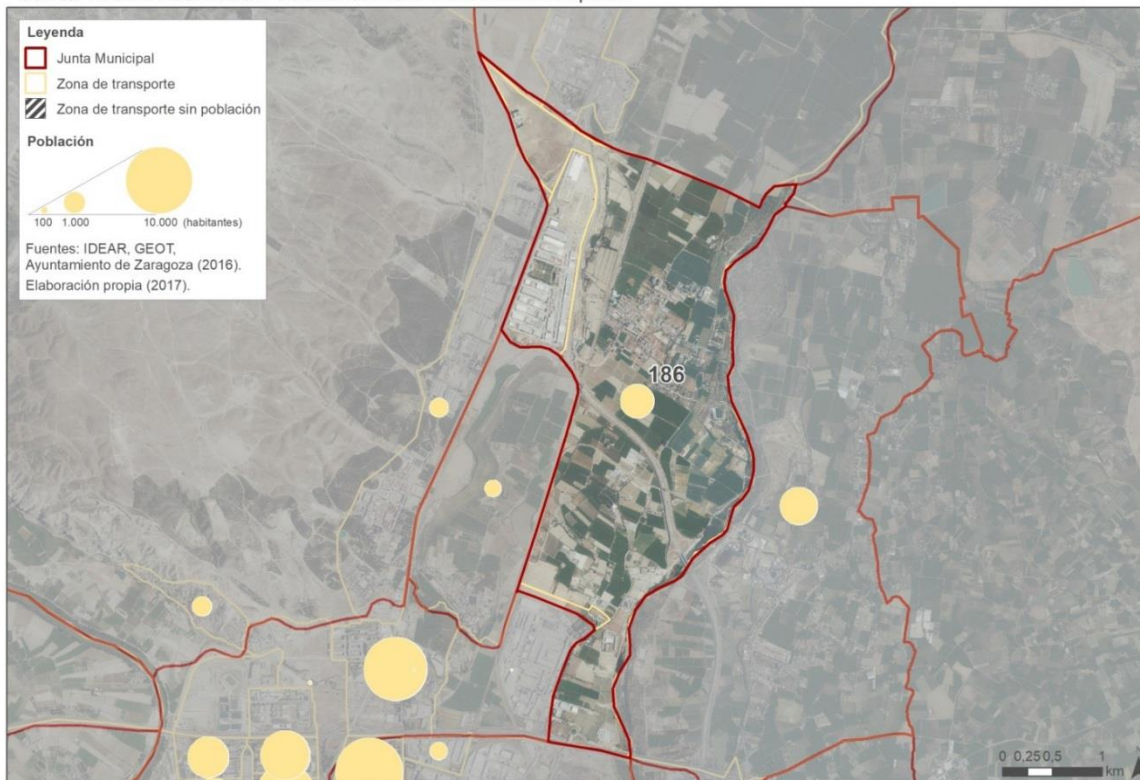


Junta Vecinal San Gregorio. Estacionamientos



3.10.11. JUNTA VECINAL SAN JUAN DE MOZARRIFAR

Junta Vecinal San Juan de Mozarrifar. Zonas de transporte

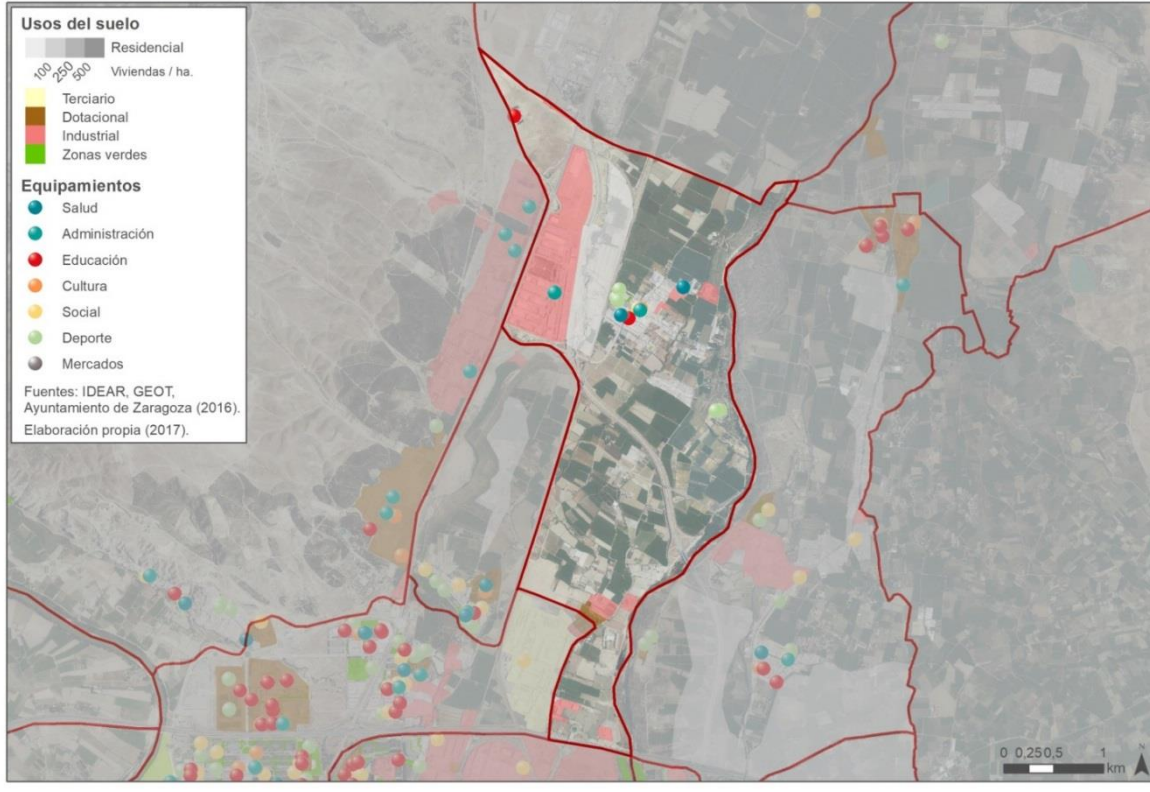


DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	10,88 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	2.584 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	237,37 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	40,6 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	93,34%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	40,8
TASA DE REEMPLAZO (2015)	84,8
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	136,3
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	73,4
NÚMERO DE HOGARES (2016)	957 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	202 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	32.240,58 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	11.634,37 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	11,82% superiores, 33,72% sin estudios



Junta Vecinal San Juan de Mozarrifar. Usos del suelo y equipamientos



ÁREAS DE DESARROLLO

F-69-3. 109 VIV. EDIFICADO

BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

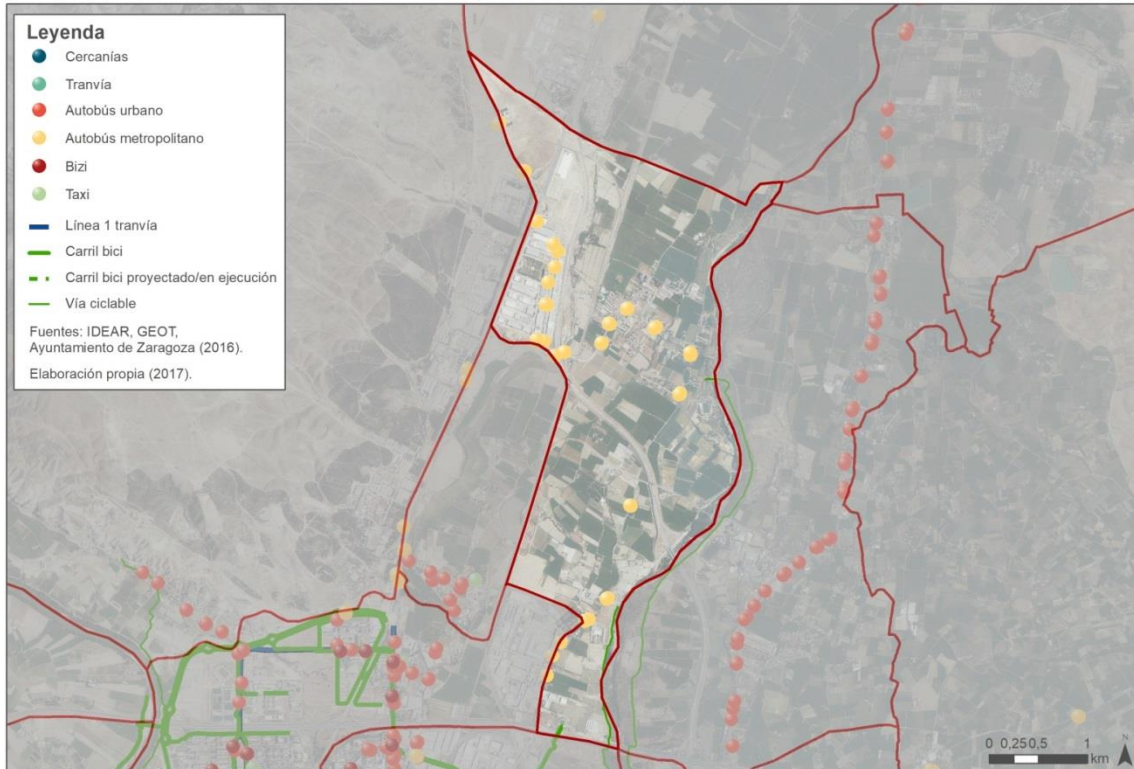
RONDA ESTE Z40
AUTOVÍA A23
FERROCARRIL
RÍO GÁLLEGO

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

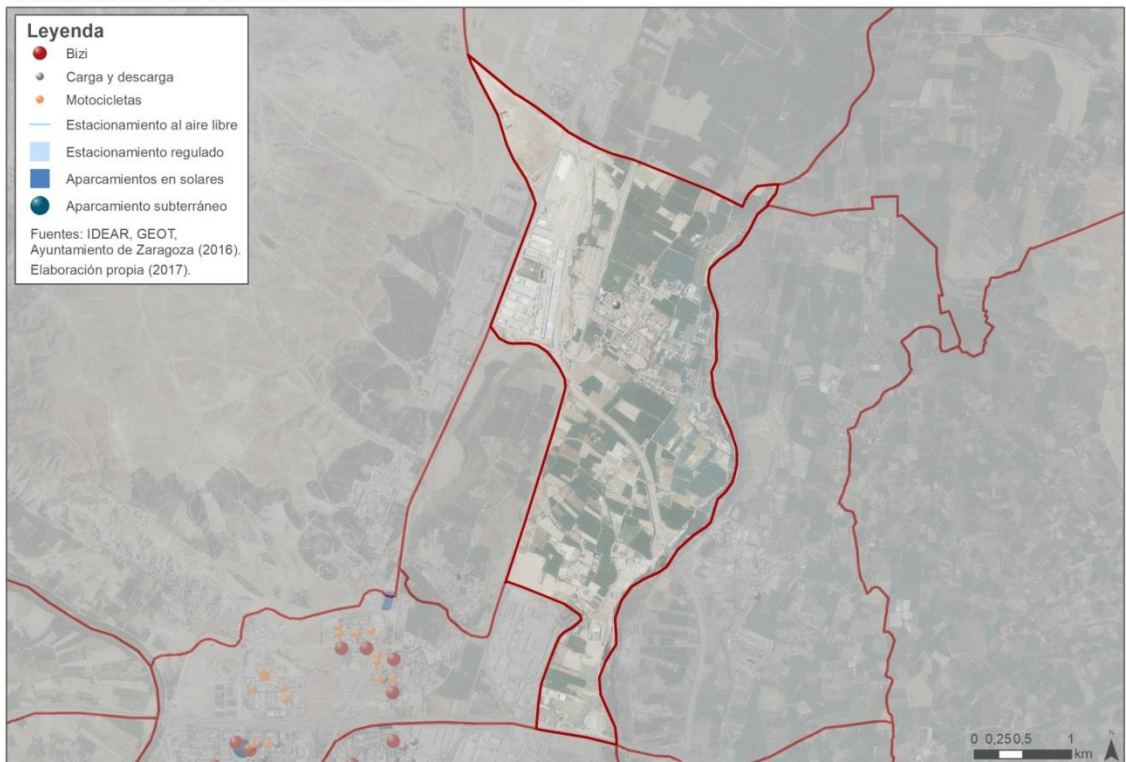
CIUDAD DEL TRANSPORTE
ZONAS INDUSTRIALES
PARQUES Y ZONAS VERDES

RIBERAS DEL RÍO GÁLLEGO

Junta Vecinal San Juan de Mozarrifar. Transporte

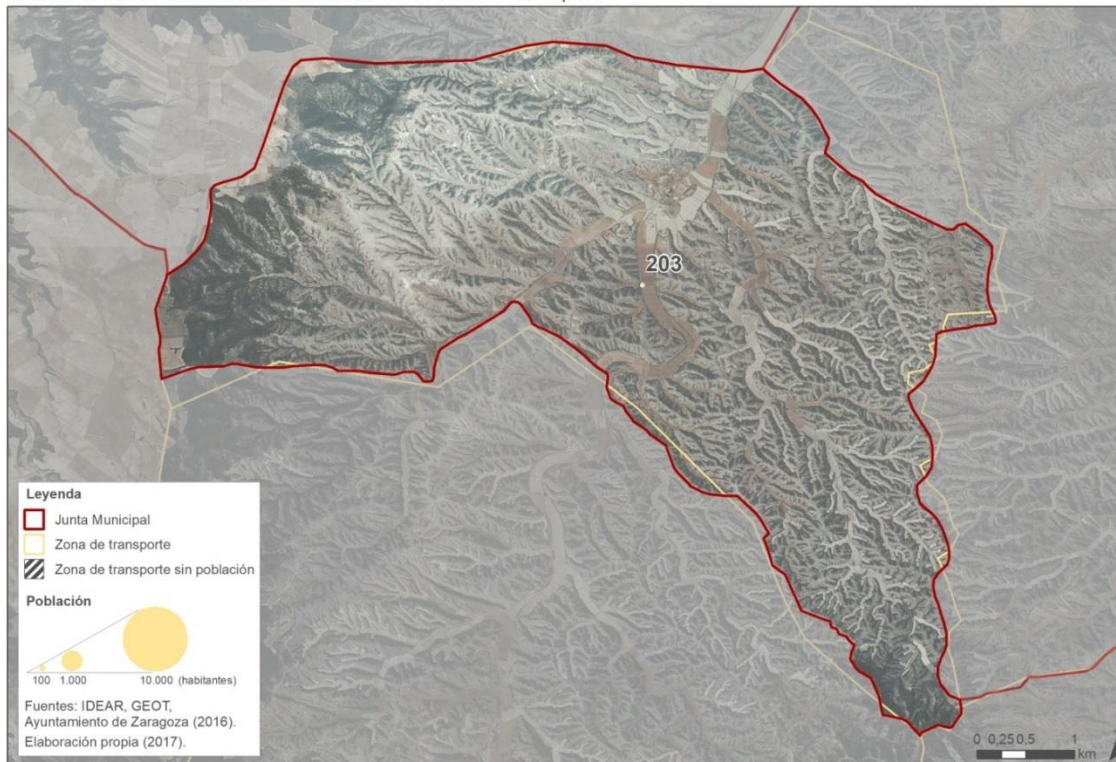


Junta Vecinal San Juan de Mozarrifar. Estacionamientos



3.10.12. JUNTA VECINAL TORRECILLA DE VALMADRID

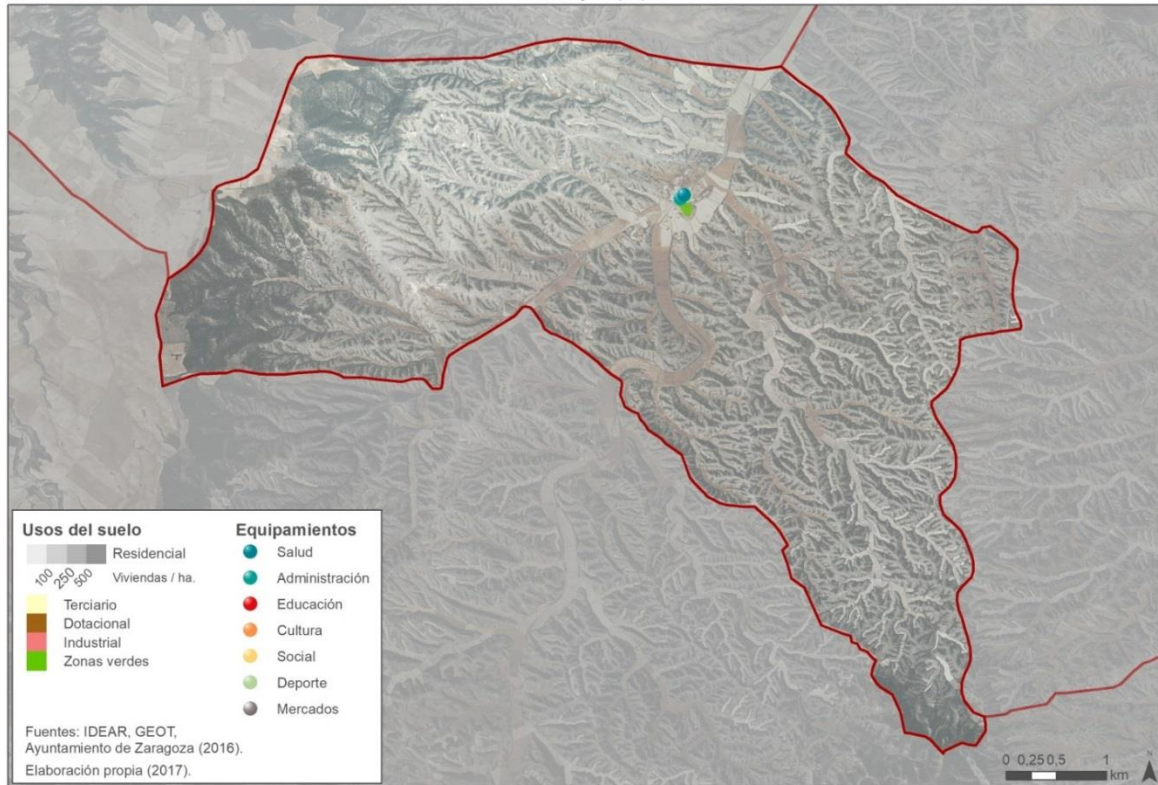
Junta Vecinal Torrecilla de Valmadrid. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	20,16 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	27 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	16,93 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	55,6 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	100%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	68,8
TASA DE REEMPLAZO (2015)	20,0
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	22,2
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	450,0
NÚMERO DE HOGARES (2016)	11 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	3 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,7 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	25.013,59 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	9.264,29 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	5,88% superiores, 32,35% sin estudios

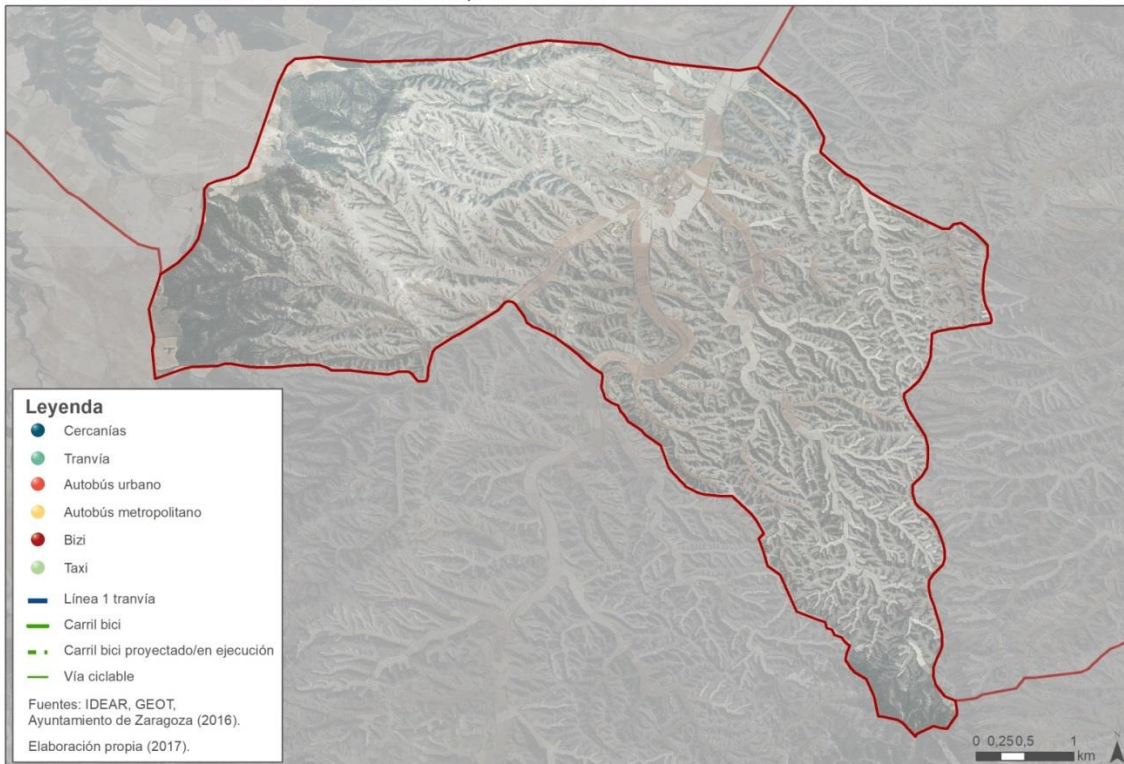
Junta Vecinal Torrecilla de Valmadrid. Usos del suelo y equipamientos



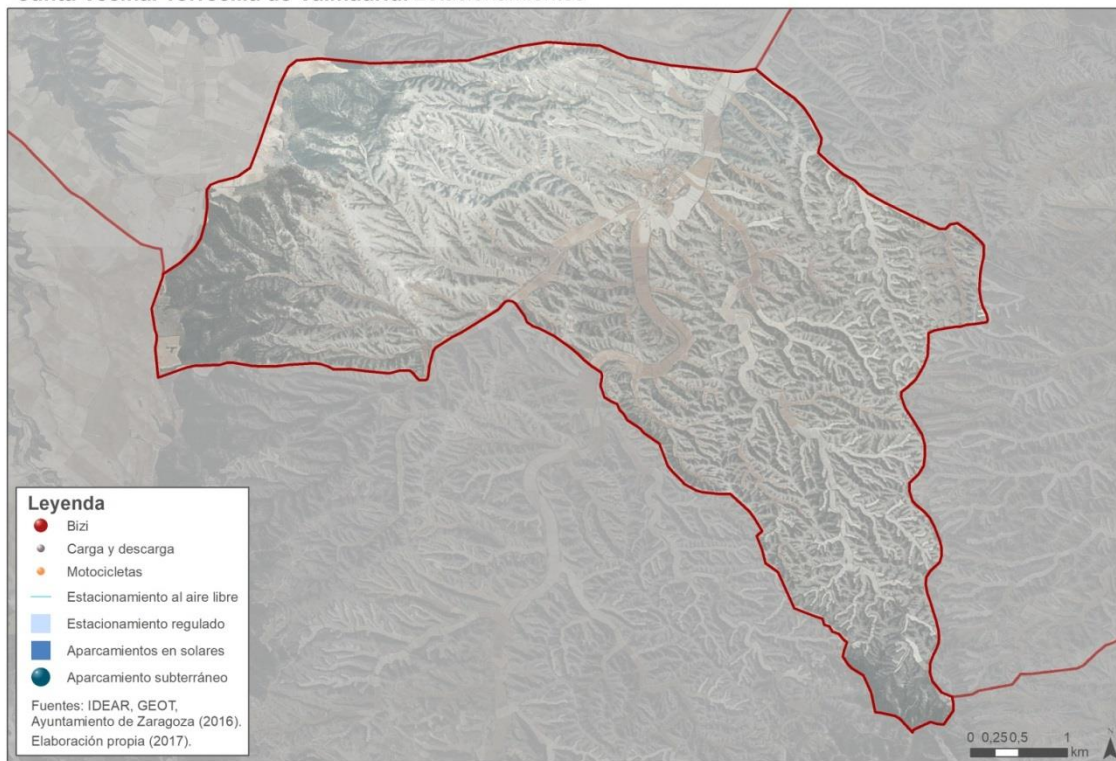
PARQUES Y ZONAS VERDES

**PLANA DE JAULÍN
VALES**

Junta Vecinal Torrecilla de Valmadrid. Transporte

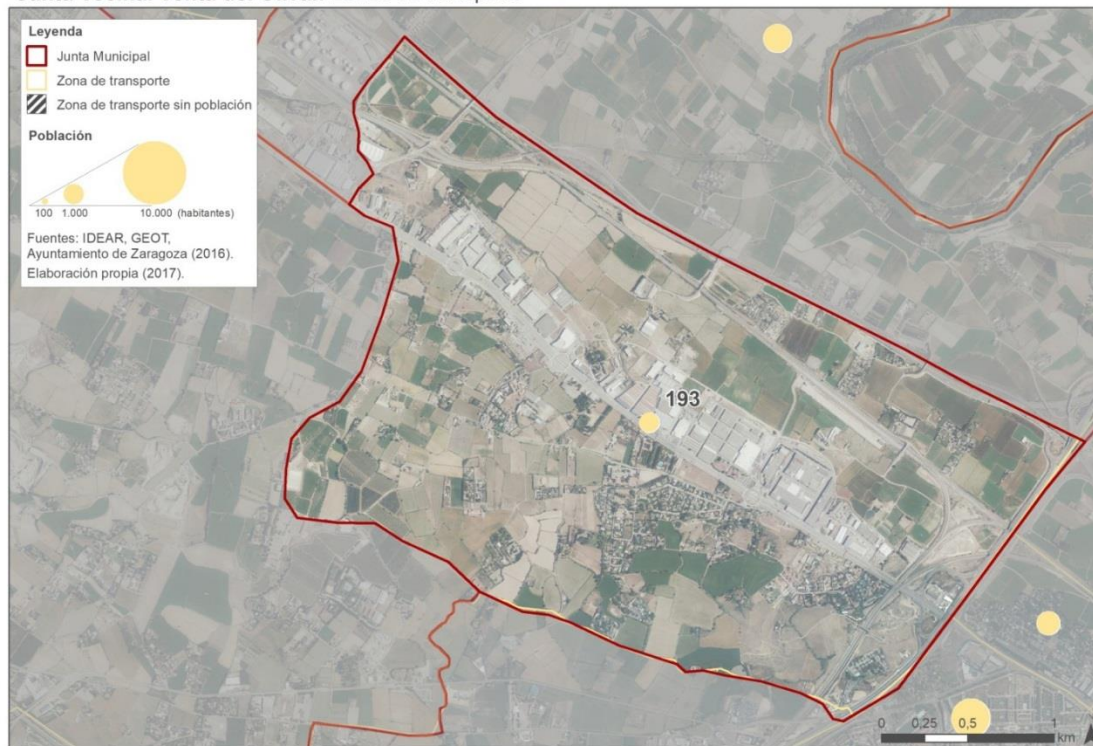


Junta Vecinal Torrecilla de Valmadrid. Estacionamientos



3.10.13. JUNTA VECINAL VENTA DEL OLIVAR

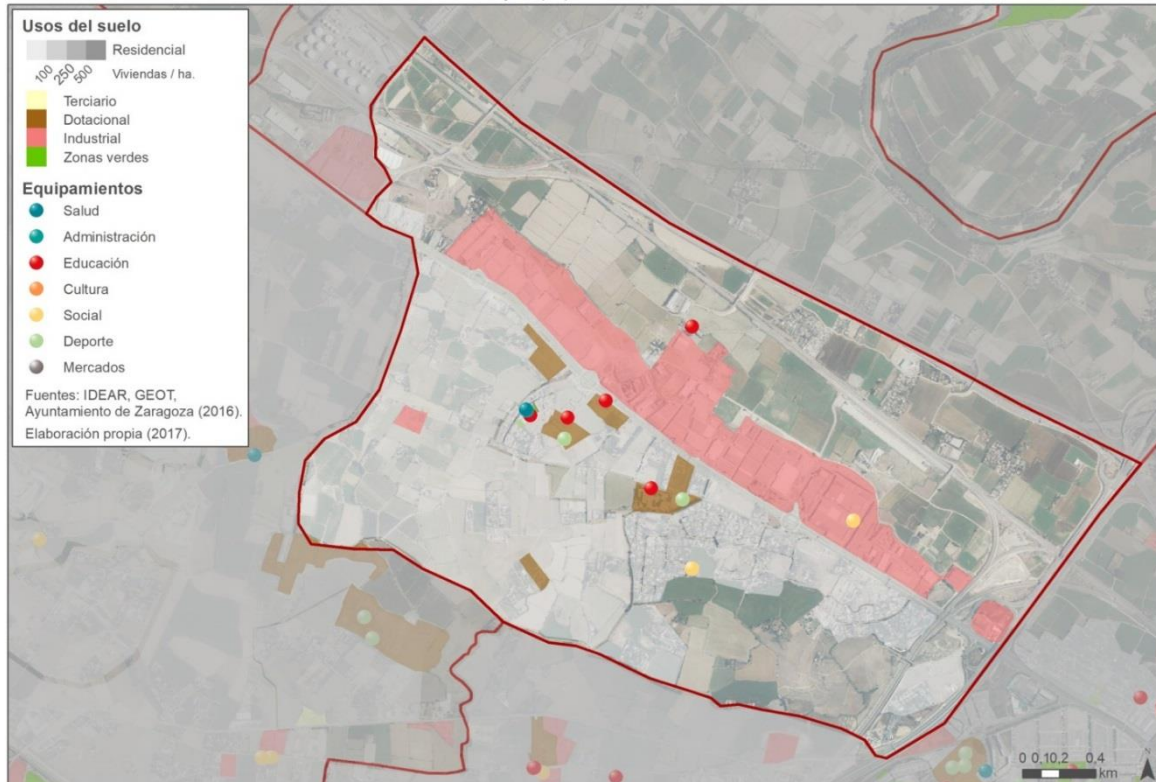
Junta Vecinal Venta del Olivar. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	9,2 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	969 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	104,92 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	49,6 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	86,89%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	79,1
TASA DE REEMPLAZO (2015)	67,2
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	41,7
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	239,7
NÚMERO DE HOGARES (2016)	315 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	66 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	3,1 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	28.898,48 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	9.099,31 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	19,15% superiores, 34,13% sin estudios

Junta Vecinal Venta del Olivar. Usos del suelo y equipamientos



BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

CARRETERA DE LOGROÑO
AUTOPISTA AP68
CARRETERA Z32
FERROCARRIL

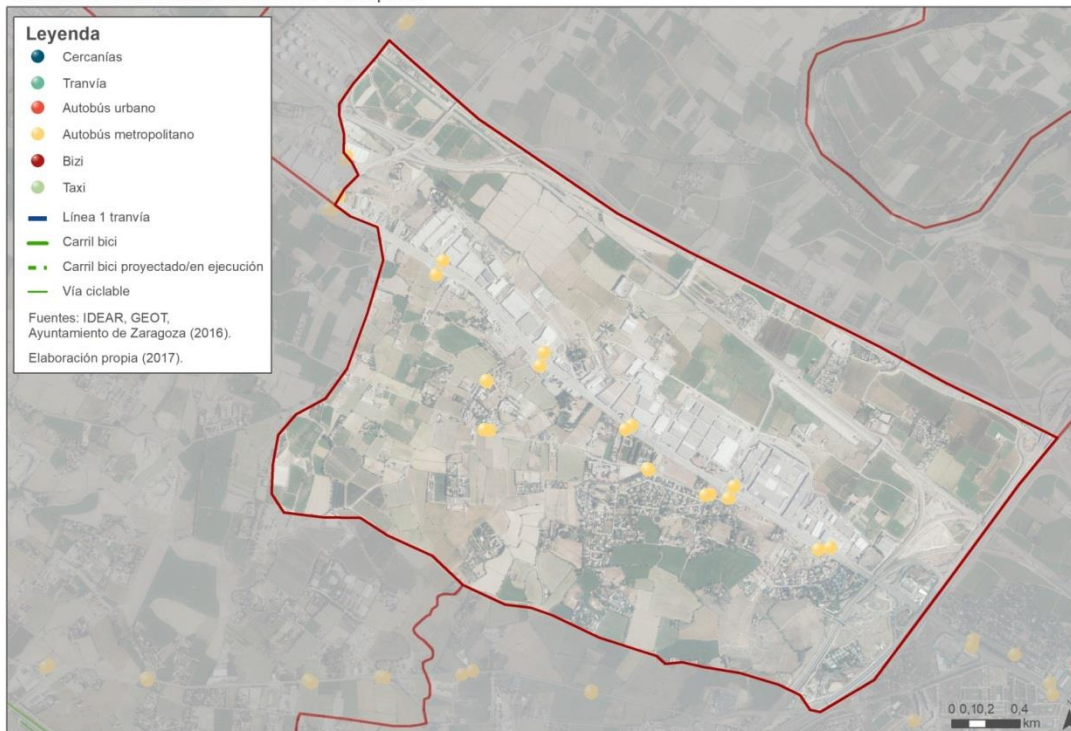
EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ZONA COMERCIAL OUTLET TORRE VILLAGE
ZONA INDUSTRIAL EL PORTAZGO
EQUIPAMIENTOS ESCOLARES

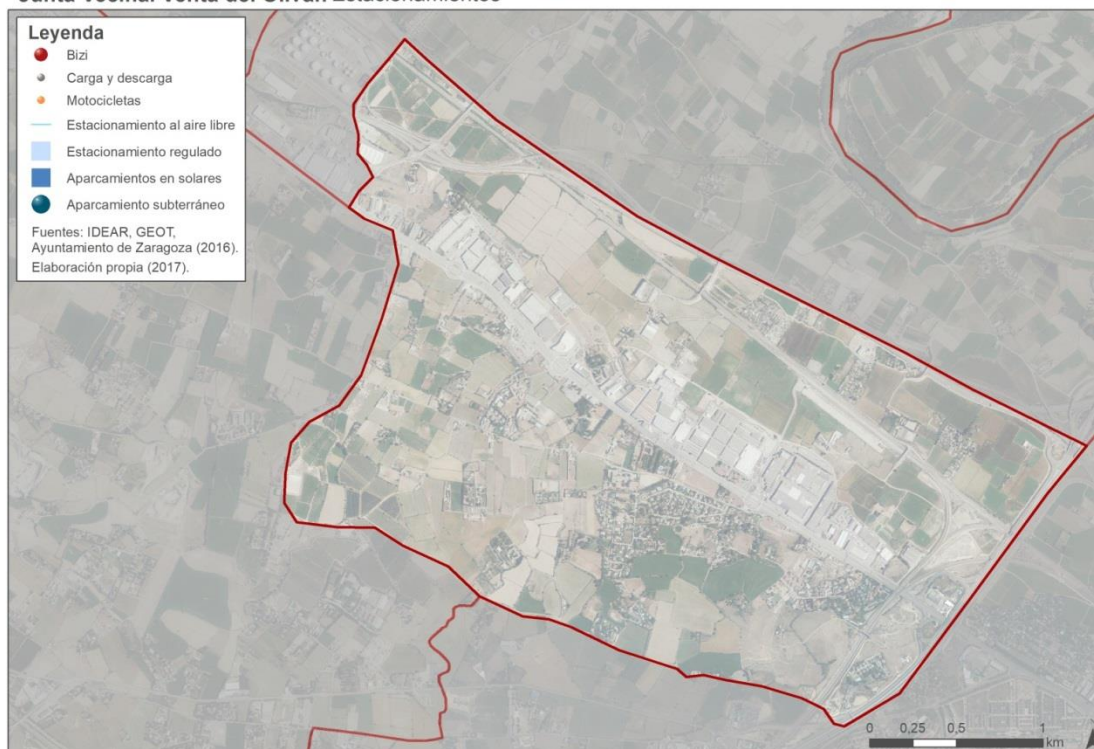
PARQUES Y ZONAS VERDES

NO SE OBSERVAN

Junta Vecinal Venta del Olivar. Transporte

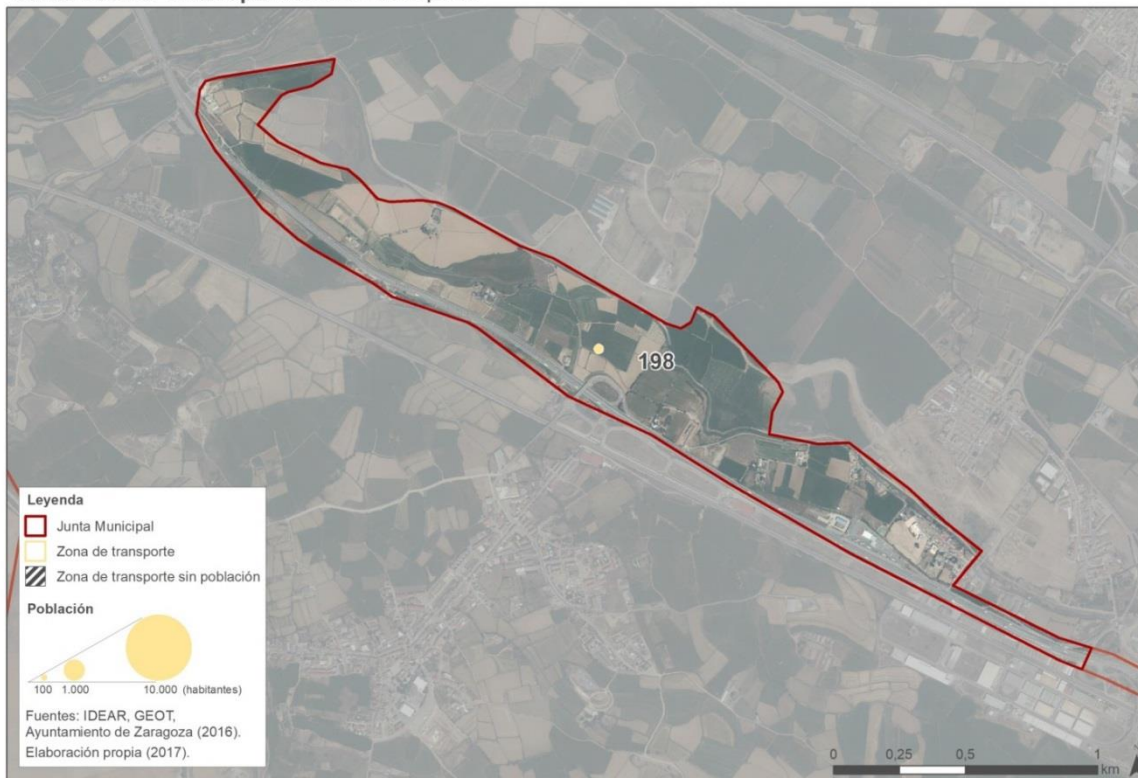


Junta Vecinal Venta del Olivar. Estacionamientos



3.10.14. JUNTA VECINAL VILLARRAPA

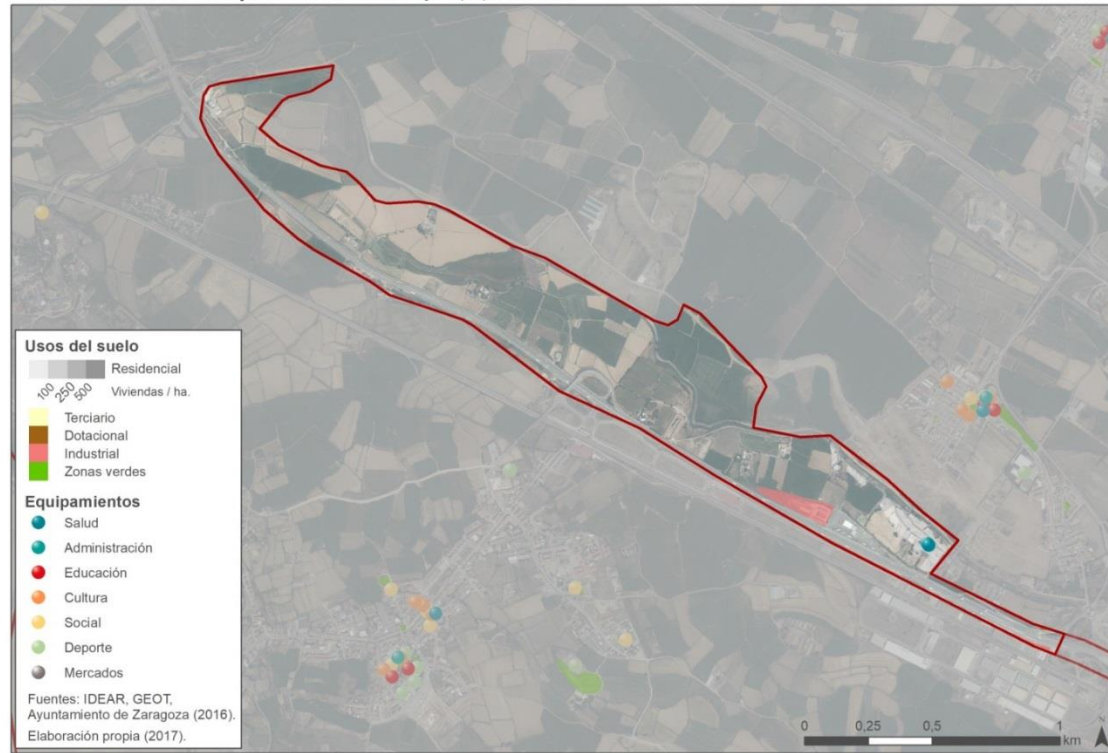
Junta Vecinal Villarrapa. Zonas de transporte



DATOS SOCIOECONÓMICOS

SUPERFICIE	1,16 km²
POBLACIÓN TOTAL (2016)	188 habitantes
DENSIDAD DE POBLACIÓN (2016)	163,24 hab/km²
EDAD MEDIA (2016)	40,4 años
POBLACIÓN RESIDENTE ESPAÑOLA (2016)	83,51%
TASA DE DEPENDENCIA (2015)	45,7
TASA DE REEMPLAZO (2015)	64,7
ÍNDICE DE JUVENTUD (2015)	136,0
ÍNDICE DE ENVEJECIMIENTO (2015)	73,5
NÚMERO DE HOGARES (2016)	78 hogares
PORCENTAJE DE HOGARES UNIPERSONALES (2016)	23 hogares
TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR (2016)	2,5 personas
RENTA POR HOGAR (2014)	29.162,04 €
RENTA MEDIA POR PERSONA (2014)	10.935,77 €
NIVEL DE FORMACIÓN (2016)	1,51 % superiores, 44,72% sin estudios

Junta Vecinal Villarrapa. Usos del suelo y equipamientos



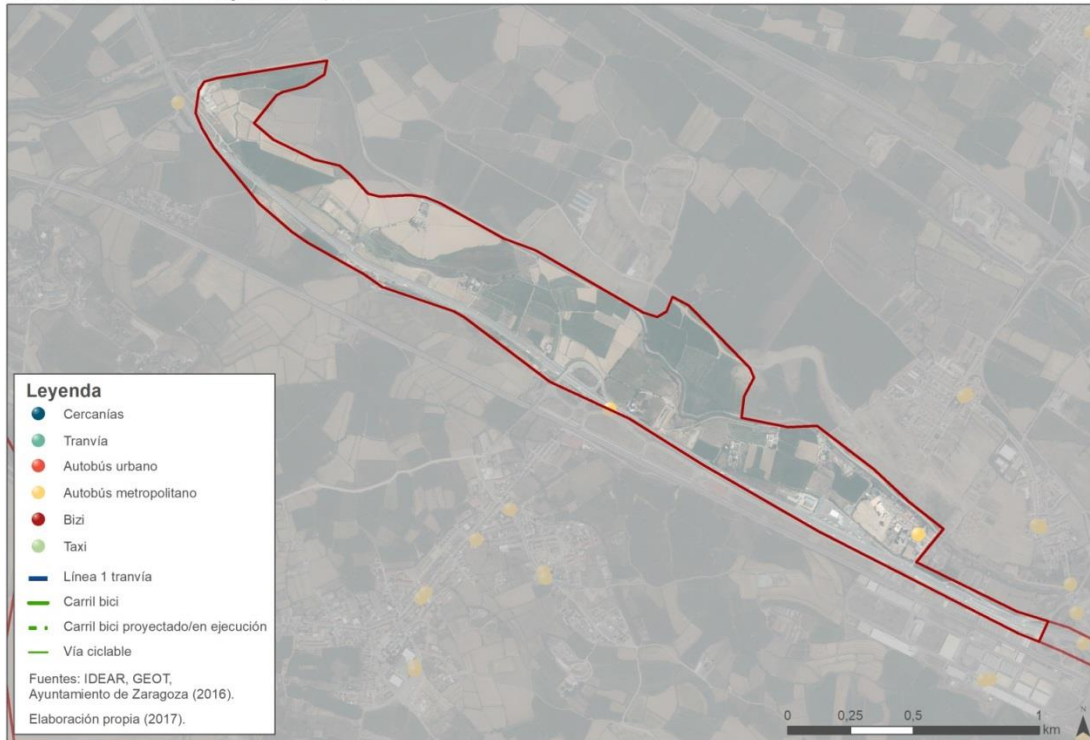
BARRERAS FÍSICAS Y PERCEPTIVAS

AUTOVÍA A68

EQUIPAMIENTOS/CENTROS DE ACTIVIDAD

ZONAS INDUSTRIALES

Junta Vecinal Villarrapa. Transporte



Junta Vecinal Villarrapa. Estacionamientos

