

1. INFORMACIÓN DISPONIBLE.

Casi toda la información empleada en este apartado procede del Servicio de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Zaragoza.

É Bases para un Plan Estratégico de Tráfico y Transportes conforme al Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Zaragoza. Octubre de 1998.

É Estudio de Movilidad de la ciudad de Zaragoza, 1993.

É Intensidades medias diarias.

É Jornadas y conferencias.

- Grandes vías urbanas y construcción de la ciudad. Enero y Febrero de 1996.
- Tráfico y Transporte de Zaragoza. Febrero de 1997.

2. MOVILIDAD, TRÁFICO Y TRANSPORTE CON ANTERIORIDAD AL P.G.O.U. DE 1986.

Tomando como origen el año 1978, en que el Servicio de Tráfico y Transportes comienza a abordar con medios, organización y estructura propia el análisis y gestión de la movilidad urbana, la situación anterior a 1986 se caracterizaba, muy someramente, por las siguientes características (algunas de las cuales aún perduran):

- a) Situación del nivel de servicio de la red viaria próximo a la congestión, por razones tales como:
 - Gran intensidad de uso del suelo, fundamentalmente en el centro.
 - Enorme polarización del centro urbano, que absorbía más del 40% de los desplazamientos.
 - Desequilibrios entre zonas laborales y zonas residenciales obligando a largos desplazamientos por las zonas centrales.
- b) Insuficiencia viaria fruto de un planeamiento mezquino y miope de los años 40.
- c) Carencia de circunvalaciones viarias y ferroviarias.
- d) Creciente motorización, con porcentajes de uso del automóvil cercanos al 35%.
- e) Degradación del sistema de transportes colectivos por circunstancias administrativas y económicas y el abandono de los servicios a barrios periféricos.

- f) Carencia generalizada de estacionamientos subterráneos tanto públicos como privados.

De ahí que las políticas propugnadas durante dicha época 1978-1986 se fijaran en los siguientes aspectos:

- Promoción decidida, fuerte, agresiva y económicamente abierta al transporte colectivo.
- Construcción de los viarios tangenciales, rondas, penetraciones, etc. ya previstos en la Red Arterial del Ministerio de Obras Públicas y Planes Municipales.
- Promoción de nuevos centros urbanos que rompieran el carácter centrípeto de la ciudad.
- La redistribución posible (ACTUR, Romareda, etc.) de las zonas residenciales e industriales.
- La instalación masiva de medios de regulación de tráfico señalización, semaforización, etc.).

3. EL P.G.O.U. DE 1986 Y SU EVOLUCIÓN.

El P.G.O.U. de 1986 y su correspondiente Plan de Tráfico de 1989 ofrecen ya un cambio cualitativamente importante para abordar los problemas citados anteriormente y las soluciones propuestas.

En primer lugar, 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, creando a día de hoy importantes desajustes en la ciudad.

En segundo lugar, y merced a las fuerte 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. Pero 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.

Se mantuvo un situación de movilidad bastante razonable entre sus modos, lográndose que, comparativamente, la situación de Zaragoza sea muy estimada (así lo reconoce EBRÓPOLIS) y su transporte público de una calidad que resiste la comparación con las ciudades españolas más aventajadas.