



Alamys

Asociación Latinoamericana
de
Metros y Subterráneos

Tranvía de Zaragoza

El impulso clave del tranvía para la reinvención
urbana de Zaragoza



Lo que somos



Alamys | Uniendo Destinos

Zaragoza

700.000 habitantes

Cuarta ciudad más poblada en España

Equidistante de Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia



Línea 1

Longitud: 12,8 km

Paradas: 25

Flota: 21 tranvías

Longitud: 32 m

Frecuencia: 5'

Recorrido completo: 40'

Aparcamientos: 2

Cocheras: 2

Inauguración: Mayo 2013



Alamys | Uniendo Destinos



Sociedad público – privada (PPP)

Alamys | Uniendo Destinos



=

80% (+ + + +)

+

20%





Sostenibilidad urbana



Alamys | Uniendo Destinos

El tranvía renueva la ciudad

Oportunidad para cambiar la forma de desplazarse de los ciudadanos

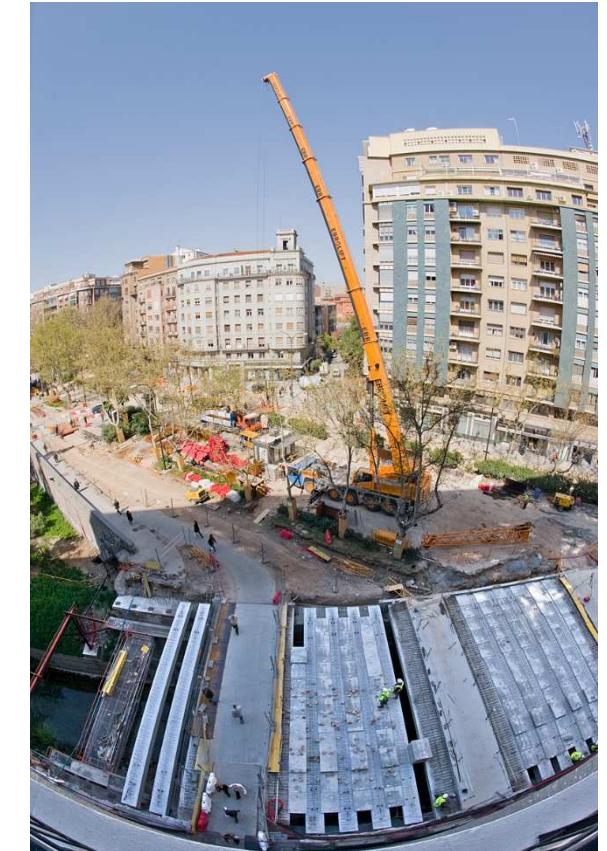
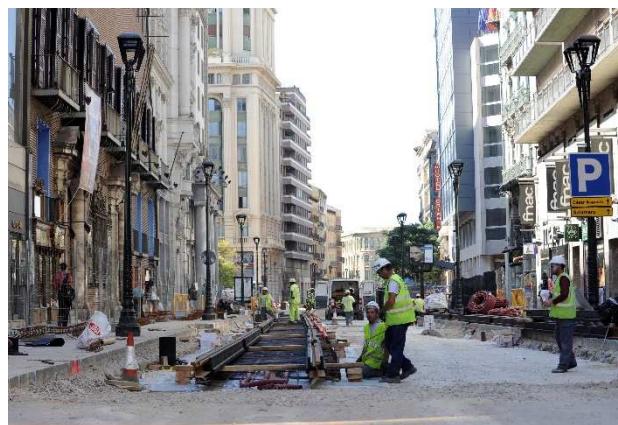
Renovación de bulevares, aceras y puentes a lo largo de 12,8 km

Más de 42.000 m² de césped natural regado por goteo



Obras en el corazón de la ciudad

Alamys | Uniendo Destinos



Bulevar de Gran Vía

Alamys | Uniendo Destinos



Bulevar de Gran Vía

Alamys | Uniendo Destinos



Coso

Alamys | Uniendo Destinos



Coso

Alamys | Uniendo Destinos





Sostenibilidad medioambiental



Más de 100.000 pasajeros / día

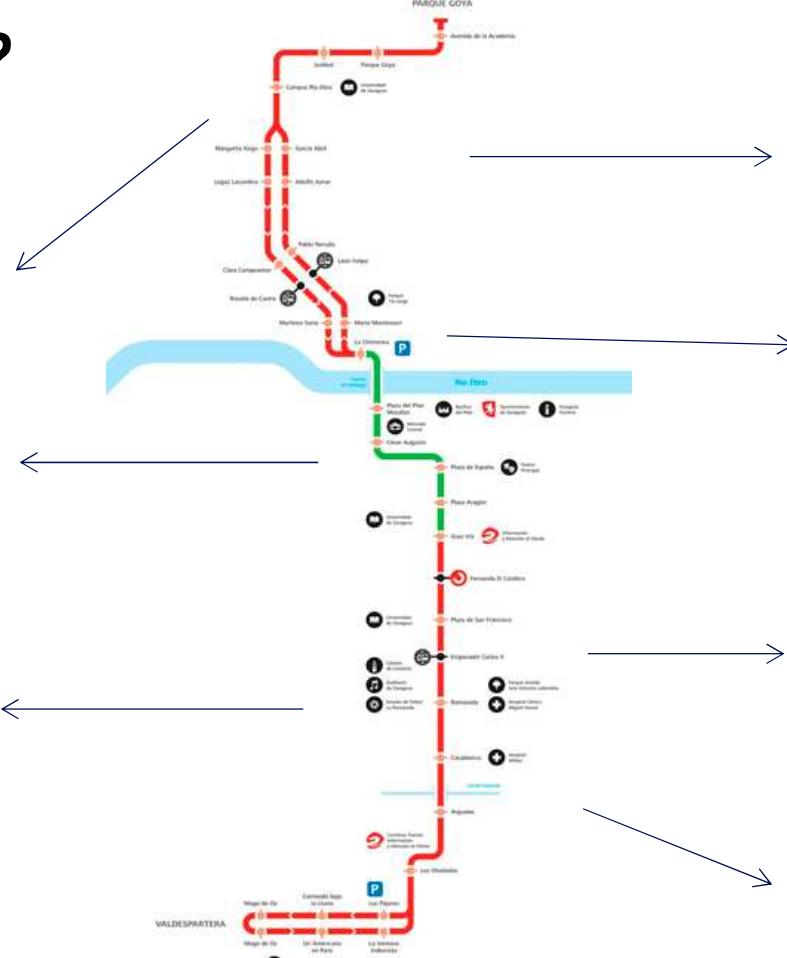
La línea de tranvía con mayor demanda en España

Demanda 2019: 28.873.814

Recuperación de demanda tras la pandemia: 97,65%



¿Por qué?



Alamys | Uniendo Destinos





Menos tráfico en la ciudad

La sostenibilidad es uno de los puntos más valorados por los ciudadanos (8,41)

Reducción del tráfico del 15% en la ciudad

En el centro, la reducción del tráfico supera el 30%





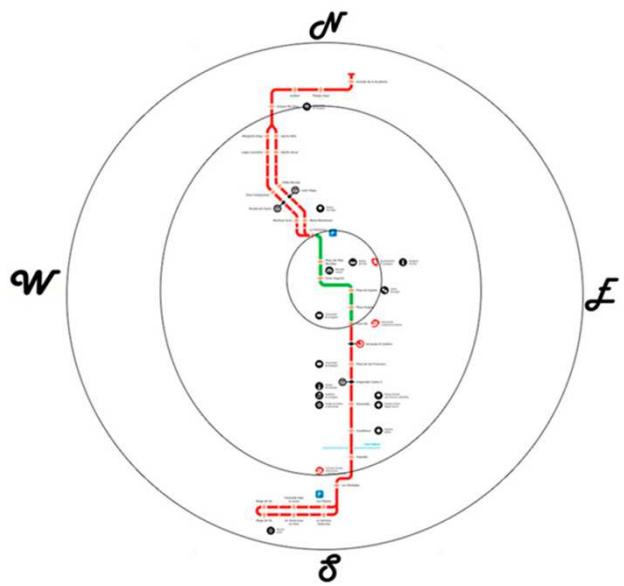
Alamys | Uniendo Destinos

Mayor uso de los cinturones

Construcción de Z-30 y Z-40 en 2008

Infrautilizados hasta la llegada del tranvía

La Z-30 aumentó su uso un 10,6%



Plaza de España (2009)

Alamys | Uniendo Destinos

33.740 coches / día



Plaza de España (hoy)

Alamys | Uniendo Destinos

10.245 coches / día: -70%



Plaza Paraíso (2009)

Alamys | Uniendo Destinos

93.410 coches / día



Plaza Paraíso (hoy)

Alamys | Uniendo Destinos

49.690 coches / día: -47%



Av. César Augusto (2009)

Alamys | Uniendo Destinos

24.320 coches / día



Av. César Augusto (hoy)

Alamys | Uniendo Destinos

0 coches / día: 100%



Tráfico menor que hace 50 años

Cinturones, tranvía y peatonalizaciones han desplazado los coches a las afueras

*Heraldo de Aragón, 17 marzo 2021



24

El tráfico privado en las calles del centro cae a niveles inferiores a los de hace 50 años

- Los cinturones, el tranvía y las peatonalizaciones han ido desplazando la circulación a la periferia

ZARAGOZA. Hace un año el tráfico en Zaragoza cayó en torno a un 60% con el inicio de los demás. Quedaron para la historia imágenes de calles vacías y semáforos danzantes y corrriendo el paso a nada ni nadie. Con la nueva normalidad, una de las primeras cosas que se ha recuperado es el pulso de la circulación que, según los técnicos municipales, ya regresa a las cifras previas a la pandemia.

No obstante, el centro de la ciudad ya no es un espacio amigable para los coches y prueba de ello es que la plaza de Paraiso lleva veinte años perdiendo tráfico desde que los registros de aforos municipales se remontan a 1970 y entonces pasaban por allí 75.000 coches al día cuando hoy lo hacen 30.000. En los años 80 y 90 se llegó incluso a superar la Bajada de los Pajaritos, donde este año el neumático que, poco a poco, con el desembarco del tranvía, la pacificación de Independencia y la extensión del carril bici ha ido reduciendo su espacio al tráfico privado.

No es el único ejemplo, hay muchas otras arterias del centro que han hecho un viaje en el túnel del tiempo para recuperar los niveles de tráfico de hace medio siglo. Hay que contar que los muchos coches que pasaban por Independencia en los 70 (hasta 34.420 al año) se ha reducido a unos 10.000 en la actualidad. Además, ha quedado vedado el Coso, la calle de Alfonso I o Don Jaime I (salvo para el transporte público) por lo que las acumulaciones de vehículos que solían ser de 40.000 (hasta 14.000 al día en la segunda de ellas) ya solo se ven en blanco y negro. Hay más ejemplos: por Miguel Servet solían circular a diario en 1970 unos 18.000 coches cuando hoy, en su primer tramo, lo hace 12.700 al día. En Conde de Aranda pasan casi 10.000 y hace 50 años, cuando la calle aún era denominada General Franco, lo hacían 16.140. En Juan Pablo Bonet, por citar otro botón de muestra, se calculan los datos: 14.000 al día.

Mayor densidad

¿Qué es lo que ha obrado este milagro? En gran parte el voto al coche privado en todo lo que va del segundo cinturón al centro de la ciudad. El tráfico que salió al exterior, de hecho, si se consultan los aforos actuales, se comprueba cómo los lugares más conflictivos son las rotundas de las

de Broto también rondan los 65.000.

Como se han ido experimentando estos cambios los han solucionado o se han enguijostado las habituales zonas de embellecimiento en la ciudad. Echar un vistazo a los boletines municipales de hace décadas permite consultar cómo los ediles responsables de Tráfico de 1970 consultan con compañeros de Madrid qué soluciones dar a la desatada fiebre circulatoria y, también, cómo el sociólogo Mario Gaviria –fallecido en 2018– solicita que «no se siga una política urbana consistente en superar la ciudad al automóvil». Se quejaba el experto de que «dar la prioridad al tráfico destruye los paseos y advierte del riesgo de deteriorar la escena urbana». «La ciudad no es su sitio donde se circula sino donde se vive», concluía.

Arterias con gancho

Las arterias más atractivas para los coches han variado poco a lo largo de los años y el ejemplo de las plazas de Paraiso y de Aragón se puede añadir al de la zona del paseo de las Damas, que en los 70 experimentó una revolución cuando se construyeron El Corte Inglés, la sede central de Ibercaja y Residential Paraiso. En aquellos años incluso el Consistorio incor-

poró a un ingeniero para coordinar su jefatura de tráfico.

La manzana de coches se le llevó de las manos: en el paseo de Colón-Sotelo (Gran Vía) se superaban los 27.000 coches diarios y por la puerta del Duque pasaban 32.000, cuando hoy son 24.000 en esa zona junto a Constitución-Camino de las Torres, Tenerife y Cesáreo Alierta se mantienen en cifras semejantes a las de hace medio siglo (unos 25.000 coches al

día), mientras que la plaza del Porrullido situó su récord en 1970 que más que quebrándose de la vez ha sido dejado tradicionalmente a los funcionarios de Movilidad. En este punto se superó la siempre temible barrera de los 100.000 en los años 90 pero hoy son 62.200 los coches que pasan a diario.

Como curiosidad puede citarse que en 1970 existían en Zaragoza hasta 79 tranvías, aunque ya entonces se tildaba de «medio de

C.P.R.

DOS IMÁGENES SEPARADAS POR 60 AÑOS



HERALDO

Independencia en 1961. Una de las escasas imágenes en color y nocturna del paseo de la Independencia hace ahora 60 años. Se aprecia en las cattadas las muchas marcas de los rallos de los tranvías (había más de 70 unidades) y cómo se permitía aparcar en los laterales del paseo.



HERALDO

Contribución medioambiental

Con el tranvía, Zaragoza ahorra 19,6 millones de litros de combustible al año

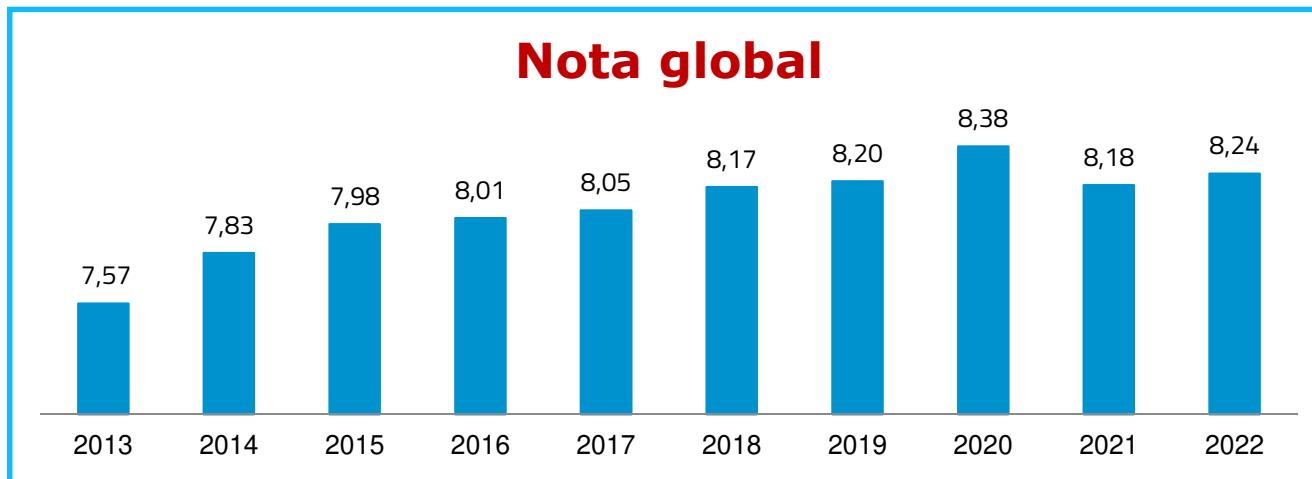
Desde que la línea entró en servicio, la ciudad deja de emitir:

- 481 Tn de Nox (óxido de nitrógeno)
- 293 Tn de CO₂ (dióxido de carbono)
- 17 Tn de partículas sólidas (PM10)



Encuesta de satisfacción

Detectando posibilidades de mejora



Mejores notas: Seguridad (8,48), Accesibilidad (8,44), Medio Ambiente (8,41) e Información (8,33)



El segundo servicio major valorado

Alamys | Uniendo Destinos

Barómetro municipal Zaragoza 2022

- Los Bomberos, con un 8,64, son el servicio mejor valorado, seguido del 7,69 del tranvía y el 7,66 de la atención del 010

*Heraldo de Aragón, 30 junio 2022





Alamys

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

Muchas
gracias

amoreno@lostranviasdezaragoza.es
www.linkedin.com/in/anamaria-moreno-lorente/
www.tranviasdezaragoza.es