

Guía de la nueva movilidad urbana en Zaragoza





Foto ganadora del 1^{er} Concurso de Fotografía de El Tranvía de Zaragoza. Autora Ana Bozal.

Fotografía realizada con un teléfono móvil y un filtro de Instagram

Guía de la nueva movilidad urbana en Zaragoza

© Prensa Diaria Aragonesa, S.A.
Hernán Cortés, 37
50005 ZARAGOZA

Edita

Prensa Diaria Aragonesa, S.A.
(El Periódico de Aragón, Grupo Zeta)

Director

Jaime Armengol Cardil

Gerente

Juan José Espligares Aranda

Coordinación Editorial
Belén Guembe

Foto portada

Fabián Simón

Fotos

Fabián Simón
Archivo Periódico de Aragón
Archivo Tranvía Zaragoza

Diseño y maquetción

Alfredo Losada

Imprime

Tipolínea

Queda rigurosamente prohibida sin autorización escrita del titular del "Copyright", bajo las sanciones establecidas en la ley, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, así como la distribución de ejemplares mediante alquiler o préstamo públicos.

Introducción	5
Una ciudad para las personas	



Tranvía de Zaragoza	8
Línea 1 Norte-Sur	
Apuesta por el medio ambiente y la renovación urbana	
Antes y después. Una profunda renovación urbana	
Sin barreras, accesible para todos	
La seguridad es la clave	17
Guía de uso para peatones, conductores y ciclistas	
Aparcamientos intermodales bonificados	24
Tu coche a un paso del centro	
Campañas de divulgación	26
Premios nacionales e internacionales	28
Proyección internacional	
Revitalización urbana	31
Renovación comercial	
La nueva plaza Paraíso	

Datos prácticos	36
Todo lo que hay que saber para viajar en el tranvía	
Guía del usuario	
Consultas más frecuentes	

Mapa de la línea del tranvía	46-47
---	--------------



Bicicletas: Zaragoza pedalea	48
Peatón, ciclista, conductor. La clave está en el respeto	
Ordenanza de circulación de peatones y ciclistas del Ayuntamiento de Zaragoza	53
Bizi Zaragoza	64
Bicicletas registradas para más seguridad	



Intermodalidad en Zaragoza	69
Accesibilidad para todos	
Conductores: cambian los hábitos	
App's al servicio de la movilidad	
Bus urbano, una pieza clave en constante mejora	
Taxis, imprescindibles para la movilidad	
Estación de cercanías	



Una ciudad para las personas

La Movilidad Urbana es un elemento clave para el desarrollo de las ciudades y para la calidad de vida de quienes las habitan. A lo largo de los últimos diez años, Zaragoza ha experimentado un profundo proceso de cambio que se ha desarrollado de manera paulatina pero imparable. El punto de partida y la ruta a seguir han sido marcados por el **Plan de Movilidad Sostenible**, planteado en el año 2003 con un horizonte en 2015 y cuyos objetivos están siendo cumplidos.

Si en los años 60 y 70 el vehículo privado se convirtió en el “rey” de las ciudades, ahora el **objetivo es devolver esas ciudades a las personas**. Por eso se ha trabajado de manera intensa en potenciar el transporte público frente al coche particular, así como en recuperar espacios para los peatones e introducir los últimos avances para mejorar la fluidez del tráfico. Medidas, todas ellas, interrelacionadas e indispensables para conseguir los objetivos planteados.

Zaragoza ha cambiado, y ha cambiado profundamente. Elementos hoy cotidianos, como la **Tarjeta Bus** (luego complementada con la Tarjeta Ciudadana) supusieron hace muy pocos años una auténtica revolución en el modo de entender la movilidad de la capital aragonesa. La Tarjeta Bus permite realizar **transbordos gratuitos durante una hora**, algo que ahora resulta aún más útil al poder combinar autobuses y tranvías.

El **bus urbano** sigue siendo protagonista de la movilidad en Zaragoza y el que más viajeros transporta cada año, alrededor de **100 millones**. Por eso se han realizado, en los últimos años, importantes mejoras e inversiones en la modernización de la flota, en la introducción de **combustibles ecológicos (biodiésel)**, o en la instauración de nuevas líneas que mejoran el servicio: **circulares, líneas nocturnas, etcétera**. Actualmente, el autobús está en pleno proceso de cambio, con la aplicación de la **futura contrata** y la **reordenación de líneas** para optimizar su combinación con el tranvía.

Es, precisamente, ese tranvía el elemento que acapara la atención en estos momentos. La flamante línea 1, entre Valdespartera y Parque Goya, se ha convertido en un auténtico eje de transporte público que mueve diariamente a unos 80.000 viajeros. **El tranvía no sólo es un medio sostenible, accesible, silencioso y cómodo. También ha supuesto una profunda renovación urbana**, tanto en las infraestructuras como en la superficie. Una renovación que se ha traducido, asimismo, en la enorme disminución en la intensidad del tráfico privado en paralelo a esta línea, con la consiguiente eliminación de coches del corazón de la ciudad.

La nueva movilidad de Zaragoza tiene también otro elemento "recién llegado": **la bicicleta**. Desde que en 2008 se creara el servicio público **Bizi Zaragoza**, sumado al crecimiento exponencial del kilómetros de **carril bici (de 13 kilómetros en 2003 se ha pasado a más de 120 en estos momentos)**, la bicicleta es ya hoy un protagonista de la movilidad urbana, un medio de transporte más en el que se realizan unos **80.000 desplazamientos diarios**.



Esta visión de la nueva movilidad zaragozana sería incompleta si no nos refiriéramos a las **nuevas rondas de circunvalación (Z-30 y Z-40)**; los **nuevos puentes sobre el Ebro**, como el del Tercer Milenio; los **nuevos aparcamientos subterráneos** (Romareda, Seminario, las Fuentes, los aparcamientos intermodales del Tranvía...); a la profunda **modernización de la red semafórica**; o a la **recuperación de espacios para los peatones** en todas las remodelaciones urbanas emprendidas en los últimos años.

En suma, Zaragoza abre un nuevo capítulo en la manera de entender su movilidad urbana, una movilidad sostenible que está siendo premiada en los más importantes foros internacionales, como la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) o los Light Rail Awards. **Una movilidad que tiene, como principal objetivo, el mejorar la vida cotidiana de las personas que habitan y viven la ciudad. ■**

LÍNEA 1 NORTE SUR



El tranvía ya es parte de la vida de Zaragoza

Su uso masivo es la mejor demostración del éxito del nuevo medio de transporte entre los ciudadanos

Ha sido el último medio en llegar, pero se ha notado, y de qué manera. Desde la inauguración del tranvía, el tráfico por el centro de la ciudad se ha reducido hasta un 60%. El tranvía se suma así a otros medios como el autobús, la bicicleta y el taxi, con la intención de, todos juntos, contribuir mediante su uso a recuperar el centro de la ciudad para los peatones. Más de 80.000 usuarios lo emplean todos los días; a día de hoy son más de 25 millones de pasajeros los que han viajado en tranvía.

Pero para llegar a este punto ha sido necesario hacer encajar mucho esfuerzo previo, desarrollado además en ámbitos muy diversos. Por ejemplo, desde la CAF, desde su departamento de

desarrollo tecnológico; o desde el propio ayuntamiento de Zaragoza, cuyos técnicos llevaban años construyendo un sistema semafórico puntero en España, que luego ha encajado plenamente con el recorrido de la Línea 1, construida por FCC-ACCIONA.

El proyecto de la Línea 1 del tranvía es ambicioso. La Línea completa cuenta con 25 paradas y 21 tranvías con una longitud de 32 metros, fabricados en la factoría zaragozana de CAF, con una capacidad de transporte de 200 personas (52 de ellas sentadas). El funcionamiento se realiza por catenaria, salvo en dos kilómetros del centro histórico, que gracias al sistema de Acumulación de Carga Rápida (ACR) y la captación inferior, presta servicio sin cableado. Es la zona sin catenaria más amplia de España.

Los intervalos de paso en horas punta son de cinco minutos y el tiempo total de recorrido, uniendo todo el eje norte-sur de Zaragoza, atravesando el río Ebro, es de 40 minutos, con una velocidad media en torno a 20 km/h, gracias al sistema tecnológico de Prioridad Semafórica desarrollado por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Además de la sustancial mejora de la movilidad, el tranvía ha supuesto una profunda renovación urbana, una sustitución de sus infraestructuras y un cambio –a favor de los ciudadanos– en la concepción del espacio público. El transporte público en superficie, en una ciudad con una media de 300 días de sol al año, ha regresado a la capital aragonesa 35 años después de que dejara de funcionar en ella el último tranvía.

PARA TODOS LOS CIUDADANOS

Si algo se tuvo claro desde el principio en el proyecto del tranvía es que sería un medio accesible para todos los ciudadanos, sin exclusión. Para ello, se colaboró desde el comienzo con entidades dedicadas a las personas invidentes (como la ONCE) y con las personas con movilidad reducida (Fundación DFA) para el diseño, planteamiento y acabado de detalles. El resultado final, además, ha repercutido en un uso masivo y también beneficiador para personas mayores, ciudadanos con carritos de niños, de compras... Y es que el acceso al Urbos 3 resulta fácil y cómodo porque el 20% de la longitud de la ciudad está destinada a puertas. Hay 6 de ellas en cada costado (cuatro dobles y dos sencillas).

UNA MEJORA PARA LA INTERMODALIDAD

El ejercicio de la intermodalidad entre los usuarios se ha abierto paso en Zaragoza, con la inteligente combinación entre el autobús urbano, el tranvía, la bici y los ámbitos peatonales.

SOCIEDAD MIXTA PÚBLICO-PRIVADA

El Ayuntamiento de Zaragoza, con un 20%, y el sector privado configurado en Traza (CAF, Transportes Urbanos de Zaragoza –TUZSA–, CONSTRUCTORAS FCC, ACCIONA, la entidad de ahorro IBERCAJA y CONCESSIA), con un 80%, constituyen la Sociedad de Economía Mixta (SEM), que gestiona, en régimen de servicio público, la construcción, explotación y mantenimiento de la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza.

En Zaragoza y en el conjunto de Aragón, el tranvía ha supuesto actualmente el mayor volumen de creación empleo, con cerca de 2.000 nuevos puestos directos e indirectos, un dato muy singular en el actual momento económico. Los trabajos de construcción de la Línea, divididos en dos fases, se han realizado cumpliendo las fechas e incluso anticipando la terminación de las obras, a cargo de la UTE FCC-ACCIONA, y la recepción de las propias unidades, bautizadas Urbos 3, por parte de la factoría zaragozana de CAF. Todo ellos ha propiciado la anticipación de la inauguración de la primera fase y también un desarrollo en el que se ha minimizado los efectos de las obras sobre el tráfico y los ciudadanos.



Zaragoza es una ciudad muy propicia para el peatón, y el tranvía ha abierto precisamente nuevos espacios para el tránsito tranquilo. Una de las actuaciones directas ha sido la construcción de un carril bici a lo largo de la línea de tranvía (aproximadamente 25 kilómetros de trazado), que complementa el extenso circuito urbano. La bici se ha convertido en todo un fenómeno en Zaragoza, una ciudad llana y con escasez de lluvias. Las obras del tranvía han propiciado, además, una renovación urbana que se ha materializado en el cambio de tuberías, servicios de infraestructuras y en una renovación del diseño urbano con un planteamiento de modernidad, comodidad y estética, además de una apuesta medioambiental. ■



URBOS 3, LO ÚLTIMO EN AHORRO ENERGÉTICO

La sostenibilidad y el compromiso con el medio ambiente son dos premisas de la Línea. El Urbos 3 posee un sistema de Acumulación de Carga Rápida (ACR), que permite una gestión inteligente de la energía y recuperar la energía de frenada en un supercondensador. Como resultado, se ahorra un 35 por ciento de la energía consumida. El Tranvía de Zaragoza ha sido el primer tranvía del mundo en obtener la Declaración de Producto Medioambiental según la norma ISO 14025 en el año 2011.

En dos kilómetros de su trazado, coincidente con la zona del centro histórico, se suprime la catenaria, con un menor impacto visual, y se desarrolla un avanzado sistema de captación inferior de energía, que además cuenta con la máxima seguridad, bajo el SIL 4 (Safety Integrity Level).



Apuesta por el Medio Ambiente y la renovación urbana

La sostenibilidad y el compromiso con el medio ambiente son dos premisas de la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza. En la implantación del nuevo medio de transporte se ha apostado por un centro de la ciudad con menos coches y pensado para los ciudadanos. El Tranvía ha propiciado el cambio de tuberías, servicios de infraestructuras y ha renovado el diseño urbano con un planteamiento de modernidad, comodidad y estética, además de una apuesta medioambiental.

La Línea 1 aporta finalmente a la ciudad 42.000 m² de zona verde en las vías, regados mediante un sistema por goteo. También aquí la atención al detalle resulta esencial y, por tanto, en la parte superior de las 25 paradas se han instalado pequeños jardines con plantas sedum, que no requieren de irrigación.

De la misma manera, por cada árbol que se ha eliminado por los requisitos de la línea, se ha llegado a un acuerdo para plantar en la ciudad 1.076 ejemplares de 24 especies distintas. ■



ANTES Y DESPUÉS

Una profunda renovación urbana



MURALLAS. El Centro Histórico se peatonaliza

Espacio de encuentro de los zaragozanos y núcleo turístico de la ciudad, el Centro Histórico ha sido objeto de una profunda renovación. Desde el cruce con Echegaray y Caballero, el entorno de las Murallas Romanas se ha humanizado, con una avenida de César Augusto libre de coches y mucho más propicia para el paseo. Esta nueva cara va encaminada a que la Zaragoza histórica luzca más que nunca, y que los comercios ganen en visibilidad.



INDEPENDENCIA. Intermodalidad en el centro urbano

Zaragoza ha evolucionado según el Plan de Movilidad Sostenible, e Independencia es el reflejo de las nuevas necesidades de los ciudadanos. En el proyecto realizado por la UTE FCC-ACCIONA, la solución de colocar las paradas del Tranvía en la parte central ha puesto en valor un entorno como el área en la que se yergue la estatua del Justicia.

antes



después



GRAN VÍA. Una renovación completa

El bulevar de Gran Vía no sólo ha cambiado de cara con el Tranvía. Al discurrir sobre el Huerva, se aprovecharon las obras para sustituir las viejas vigas por otras de materiales más seguros. La avenida cuenta ahora con unas infraestructuras renovadas para ser disfrutada sin reparaciones durante décadas.

antes



después



PUENTE DE SANTIAGO. Unión entre los dos márgenes

El Tranvía acerca más que nunca el Actur y Parque Goya a la margen derecha. En 15 minutos se completa el recorrido entre la primera parada del trazado y la plaza del Pilar. El puente de Santiago, que ha sido rehabilitado, ha adoptado un aspecto más moderno, con los Urbos 3 cruzando en silencio el Ebro.



Sin barreras, accesible para todos

Desde los inicios del proyecto de la Línea 1 del tranvía de Zaragoza se contó con la colaboración con entidades, como ONCE y Fundación DFA, para desarrollar el principio de la máxima accesibilidad al nuevo medio de transporte.

MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD EN EL INTERIOR DEL TRANVÍA

A ras: Los convoyes cuentan, en sus puertas dobles, con rampas que se extienden previamente a la apertura para que el acceso a las unidades se produzca a ras de suelo y sin hueco entre puerta y andén. En las puertas simples se ha instalado un estribo fijo que cumple la misma función, facilitando el acceso a los tranvías especialmente para personas con movilidad reducida, así como a usuarios con carritos de bebé o de compras.

Franja amarilla en el suelo para delimitar las puertas: De acuerdo con las indicaciones de ONCE, todas las puertas cuentan con una franja amarilla que indica el límite con el andén. Este elemento metálico, además, cuenta con unas estrías para que sea fácilmente detectable. Por otra parte, las puertas dobles tienen en sus bandas centrales una franja, a fin de que al cerrarse el contraste se sitúe en la intersección de las dos hojas. Además, las puertas están diferenciadas cromáticamente del resto del vehículo.

20% de la longitud del tranvía destinado a puertas: A fin de que el acceso al convoy sea cómodo y fluido, el tranvía cuenta con 6 puertas en cada lateral, 4 de ellas dobles. Se han repartido de manera uniforme a lo largo de toda su extensión.

Suelo antideslizante para evitar caídas: El piso cuenta con una capa de goma granulada que evita que se produzcan resbalones, especialmente en caso de lluvia o nieve.

Color rojo de contraste en asideros: Los asideros tienen forma de 'Y', por indicación de la ONCE, ya que son fácilmente detectables por un invidente con su bastón. Por otra parte, los asideros están cerrados en sus extremos y desdoblados en la zona de plataforma. Se han distribuido de tal manera que permiten que una persona pueda desplazarse desde el inicio al final del convoy, estando sujeto siempre a alguno de los asideros.

Eliminación de aristas vivas: A lo largo de los cinco módulos del convoy, se han eliminado todas las aristas vivas para que no supongan una traba para las sillas de ruedas o para aquellas personas que cuentan con movilidad reducida.

Información al viajero (carteles, reglamento, etc) en tipo de letra Verdana: Los textos están redactados en caja baja, según indicaciones de ONCE, para una mejor visualización. El tipo de letra Verdana es el elegido por su simplicidad de formas. Por otra parte, todos los mensajes están impresos en colores con amplio contraste y con tamaño de letra claramente visible.

Cuatro espacios reservados y señalizados en cada unidad para sillas de ruedas: Los espacios para sillas de ruedas se encuentran en los módulos 2 y 4, con señalización tanto interior como exterior. Cuando no están ocupados por personas en silla de ruedas o por carritos de bebé, pueden usarse los asientos abatibles. Cada uno de estos espacios cuenta con un cinturón de seguridad. Además,



un botón de aviso a una altura adecuada para personas en silla de ruedas permite que, al ser pulsado, el conductor reciba la alerta de que una persona en silla de ruedas va a descender y, así, permanezca más tiempo en parada y preste especial atención.

16 asientos reservados y señalizados para personas con movilidad reducida: Además de los cuatro espacios para sillas de ruedas, cada vehículo cuenta con otros 16 asientos más reservados para personas con movilidad reducida. Éstos se encuentran ubicados en los módulos 1, 3 y 5. Son los asientos más cercanos a las puertas, según indicaciones de la Fundación DFA. Cuentan con pulsador que avisa al conductor cuando una persona con movilidad reducida va a descender.

Cuatro asientos con apoyo isquiático: Los asientos con apoyo isquiático, destinados a aquellas personas que no pueden sentarse en un asiento convencional, se encuentran ubicados en los coches 2 y 4, junto a las puertas de acceso.

Megafonía anunciando cada una de las paradas: En el interior del tranvía, todas las paradas son anunciadas con antelación. El volumen de la megafonía ha sido ajustado según las indicaciones de ONCE, para que las personas invidentes conozcan en todo momento en qué lugar se encuentran. Asimismo, a través de megafonía se recuerda la necesidad de ceder el asiento a aquellas personas que lo requieren.



MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD EN MARQUESINAS

Franja amarilla de seguridad, podotáctil, en el andén: Una franja delimita el espacio de seguridad dentro de la parada. Las baldosas, de color amarillo, han sido elegidas con un tipo de cilindro podotáctil que evita que las sillas de ruedas se queden bloqueadas.

Información al viajero (carteles, planos de situación, etc) en tipo de letra Verdana: Al igual que en el interior del tranvía, los textos están redactados en caja baja, según indicaciones de ONCE, para una mejor visualización. Asimismo se ha tenido en cuenta que el tamaño sea lo suficientemente grande para aquellas personas con visión reducida.

Asientos con apoyo isquiático: La parada cuenta con una bancada en la que se han instalado una zona con apoyo isquiático, indicado para que puedan apoyarse aquellas personas que no pueden sentarse en un asiento convencional.

Expendedoras accesibles: Los textos de las expendedoras son en tipo de letra Verdana. Además, se han elegido colores de contraste y cuentan con una opción de pantalla para personas con visión reducida. Además, todas las funciones cuentan con textos en braille. Existe también un botón señalado con una 'i' que, al accionarlo, pone en contacto directo al usuario con un operador a través de un interfono. El operador puede realizar la operación solicitada por el usuario directamente desde el puesto de control. La zona de la expendedora cuenta con baldosas podotáctiles, para su fácil localización por parte de las personas invidentes.

Megafonía en paradas: Todas las paradas cuentan con megafonía que comunica cualquier incidencia que se produzca en parada. El sonido ha sido ajustado según las indicaciones de ONCE.

MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD EN REGENERACIÓN URBANA

Baldosas podotáctiles en todos los cruces: Los cilindros han sido elegidos para que no supongan una dificultad para los viandantes con bastón, carritos de bebé o sillas de ruedas manuales, puesto que en ocasiones las ruedas delanteras se quedan bloqueadas con los cilindros del adoquín.

Rebaje de bordillos en todos los cruces: Los bordillos en todos los cruces, sean de calzada o de plataforma tranviaria, están rebajados.

Continuidad peatonal de bulvar desde la plaza Emperador Carlos hasta la plaza Aragón: Antes de la renovación urbana, el bulvar se veía interrumpido en numerosos cruces, que obligaban a los peatones a abandonarlo por las aceras laterales. La isleta central de plaza Paraíso no era accesible para los viandantes, quienes para acceder desde Gran Vía a la plaza Aragón debían dar un rodeo con 4 cruces regulados por semáforos. En total, el bulvar se extiende a lo largo de 1.730 metros en pleno centro de la ciudad.

Semáforos sonoros con activación a través de Bluetooth: La activación de esta aplicación en el móvil permite que, cuando el dispositivo se acerca a un semáforo, éste lo detecte y se active su función sonora para que el invidente sepa si está en rojo o en verde. Este sistema también funciona con un aparato específico que es suministrado por ONCE a sus integrantes.

Zonas intermedias en colores de contraste y con pavimento diferenciado: Las zonas intermedias entre la plataforma tranviaria y la calzada se han pintado de color rojo anaranjado para que sean detectables para las personas con visión reducida. Además cuentan con pavimento distinto.



LA SEGURIDAD ES CLAVE



Guía de uso para peatones, conductores y ciclistas

EN LA PARADA: Mantente detrás de la franja amarilla de seguridad. Deja salir antes de entrar en el tranvía.

NO OLVIDES VALIDAR: Nada más entrar debes validar en el tranvía, si no lo haces estarás viajando sin seguro.

SUJÉTATE: Si realizas el viaje de pie, sujétate en algún asidero para evitar caídas. Los espacios reservados para sillas de ruedas disponen de cinturones de seguridad.

SOLO DE MÁXIMA URGENCIA: En el tranvía hay 6 tiradores para accionar el freno de emergencia. Utilizarlo sin motivo puede comportar sanciones.

TRES SISTEMAS DE FRENO: El más potente es el de emergencia, que detiene el tranvía en pocos metros. Además, las unidades disponen de un sistema anti arrollamiento que evita atropellos.



LA SEGURIDAD ES CLAVE

Si eres peatón



PRIORIDAD: El tranvía siempre tiene prioridad, incluso en pasos de cebra no regulados por semáforos.



CONTROLA EL SEMÁFORO: Evita cruzar si el semáforo está cercano a cambiar a rojo, sobre todo en aquellas calles anchas donde, además del tranvía, hay varios carriles de circulación.



MIRA DOS VECES: Antes de cruzar, mira dos veces. El tranvía emite una señal acústica similar a una campana cuando se acerca a las paradas o a determinados cruces.

REFUGIOS: Utiliza los refugios (zonas en rojo intermedias en los cruces) sólo si no da tiempo a cruzar.



CRUZA SOLO POR LOS PASOS DE PEATONES: No invadas nunca la plataforma tranviaria y cruza siempre por los pasos de peatones y únicamente cuando el semáforo esté en verde.

EVITA DISTRACCIONES: Al cruzar, evita las distracciones con el móvil o con dispositivos mp3.





LA SEGURIDAD ES CLAVE

Si eres conductor



PRIORIDAD: El tranvía siempre tiene prioridad.



RESPETA LA SEÑALIZACIÓN: La mayor parte de los giros a la izquierda no están permitidos. También está prohibido detenerse, estacionar o circular sobre la plataforma del tranvía.

EMERGENCIA: En vías de un solo carril, si se acerca un vehículo de emergencia, mantente en tu carril y aminora la marcha. El vehículo de emergencia adelantará por la plataforma tranviaria.



MÍRA BIEN: Ten especial precaución en las cercanías de las paradas del tranvía. Atento a los peatones que puedan cruzar la vía.



MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES: Los conductores de motos y ciclomotores deben respetar las mismas indicaciones que los conductores de vehículos.





LA SEGURIDAD ES CLAVE

Si eres ciclista



PRIORIDAD: El tranvía siempre tiene prioridad.



POR TU SITIO: La plataforma del tranvía no es un carril bici. Circula por los espacios especialmente señalizados para ciclistas.



PRECAUCIÓN EN LOS CRUCES: Cuando esperes en el cruce ten cuidado de no invadir la plataforma del tranvía con las ruedas de la bicicleta.



SUBIR LA BICICLETA AL TRANVÍA: Se puede subir la bicicleta al tranvía siempre que no suponga una molestia para el resto de usuarios y haya suficiente espacio en el interior.



APARCAMIENTOS INTERMODALES BONIFICADOS DEL TRANVÍA

Deja tu coche a un paso del centro de Zaragoza

Ventajas:

- Precio muy reducido
- Abierto 24 horas
- Estacionamiento vigilado
- Comodidad y fácil uso

El Tranvía de Zaragoza cuenta con dos aparcamientos intermodales situados estratégicamente, que permiten a los usuarios dejar el coche y viajar en tranvía, beneficiándose de un precio muy reducido.

- **Ubicación:** Avenida Pirineos (junto al puente de Santiago, paradas La Chimenea y Plaza del Pilar-Murallas) y en la Avenida del Séptimo Arte (paradas Los Pájaros y La Ventana Indiscreta).
- **Tarifas:** 0,06 euros por hora en el caso de coger el tranvía al menos dos veces en las siguientes 24 horas. Sin coger el tranvía o realizando sólo un viaje el precio es de 0,60 euros por hora.
- **Plazas:**
 - El aparcamiento de la Avenida Pirineos cuenta con 83 plazas, 4 de ellas para personas con movilidad reducida.
 - El aparcamiento de la Avenida del Séptimo Arte tiene 118, 4 de ellas también para personas con movilidad reducida.
- **Billete Aparcamiento:** En caso de no poseer las tarjetas Ciudadana/Bus/Interbus, al abrirse la barrera del estacionamiento se genera automáticamente un Billete Aparcamiento con el que se pueden validar los viajes en tranvía. Tiene una validez de 24 horas para viajar en Tranvía tantas veces como se desee. Transcurrido ese tiempo hay que adquirir un billete de Tranvía para viajar, conservando el primero para abonar el aparcamiento. El pago se realiza al retirar el vehículo.

Recientemente, el Tranvía de Zaragoza ha editado un tríptico informativo de los aparcamientos intermodales que puede encontrarse en las oficinas de Turismo de la plaza del Pilar y el Torreón de la Zuda, así como en el Punto de Atención al Cliente del Tranvía, en el bulevar de Gran Vía. ■





- Simbolos**
- Intercambiador Bus
 - Intercambiador Cercanías Goya
 - Aparcamiento Intermodal bonificado

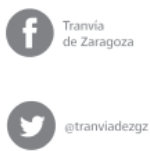


Aparcamiento Intermodal Avda. Pirineos

Aparcamiento Intermodal Avda. del Séptimo Arte



Consulta los horarios de paso del Tranvía www.tranviadezaragoza.es/horarios



MODO DE EMPLEO

- Acercar al lector del poste de entrada la tarjeta Ciudadana / Bus / Interbus.
- De no poseer ninguna, pulse y emitirá automáticamente un Billete Aparcamiento.
- Tiene una validez de 24 horas para viajar en Tranvía tantas veces como desee.
- Transcurrido ese tiempo, se deberá adquirir un billete de Tranvía para viajar, conservando el primero para abonar el aparcamiento.



Claves para una convivencia tranquila con el nuevo transporte

Desde el inicio de las obras de la Línea 1, se han llevado a cabo campañas en distintos ámbitos con el fin de trasladar a los ciudadanos las claves de convivencia tranquila con el nuevo medio de transporte. Se han realizado acciones específicas para niños, jóvenes y adultos, diferenciando entre peatones, conductores y ciclistas. A continuación se detallan las iniciativas más importantes.

CARTELERÍA. Previamente al inicio de las pruebas, se instaló cartelería a lo largo de todo el trazado de la Primera Fase, con mensajes como 'Para Mira Pasa' y 'Tranvía en Pruebas'. Asimismo, se instalaron carteles en puntos estratégicos que recomendaban comportamientos seguros a la ciudadanía, tales como 'Cruza siempre por el paso de peatones' o 'Cruza con el semáforo en verde'. En la Segunda Fase, entre Gran Vía y Parque Goya, se hizo lo propio, con la finalidad de que peatones, conductores y ciclistas prestaran atención ante la presencia del nuevo elemento urbano. Muchos de los carteles de seguridad se han mantenido una vez el tranvía ha entrado en servicio en su totalidad, como recordatorio de la importancia de mantener un comportamiento cívico.



EDICIÓN DE TRÍPTICOS.

Se han editado hasta 3 documentos informativos centrados en la seguridad.

- **'No te la juegues, mira dos veces'** es un libreto que repasa punto por punto todos los comportamientos que conductores, peatones y ciclistas deben tener en cuenta ante la presencia del Tranvía. Esta información estuvo a disposición del público en el Punto del Tranvía en Plaza de España y se distribuyó activamente por la ciudad a través del equipo de Trabajo de Campo del Tranvía de Zaragoza, así como por el cuerpo de Voluntarios del Ayuntamiento.

- **'Conecta con el Tranvía'**. Tríptico específico para gente joven, además de incluir información sobre recorrido y tarifas, se centraba en aquellos aspectos de seguridad a tener en cuenta, como utilizar con precaución el móvil o el mp3 al transitar por las calles.

- **'Para Mira Pasa'**. Tríptico que, a través de gráficos repasa aquellas situaciones a tener en cuenta para la convivencia con el Tranvía. Como los anteriores, estuvo a disposición de los usuarios en el Punto de Información del Tranvía y fue distribuido activamente en la calle.

CHARLAS ESCOLARES. La información sobre seguridad ha centrado los esfuerzos del equipo de Trabajo de Campo del Tranvía de Zaragoza. En total, se ha proporcionado charlas de Seguridad Vial y Educación en Movilidad en las escuelas a 8.574 estudiantes de 51 centros educativos, con 186 charlas para alumnos entre 6 y 16 años. Junto a ello, se realizó una exposición itinerante en seis centros cívicos (con un total de 20.000 asistentes), donde se remarcó este factor esencial de convivencia ciudadana.

CUERPO DE VOLUNTARIOS DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA. Para este ambicioso desarrollo en materia de Seguridad, se cuenta con la gran ayuda del Equipo de Voluntarios del Ayuntamiento de Zaragoza, nacido con la Expo 2008, donde más de 8.500 personas han participado prestando ayudas desinteresadamente en las paradas del tranvía, en los cruces y a pie de calle. Antes de la puesta en marcha se realizaron visitas guiadas al Tranvía para más de 200 grupos y entidades de Zaragoza, que familiarizó al nuevo medio de transporte con sus futuros usuarios. Previamente, se instaló una maqueta del Tranvía a tamaño real en el centro de la ciudad, con explicaciones directas de los Voluntarios de la Ciudad, que recibió 140.000 visitantes.

RELACIÓN ACTIVA CON POLICÍA Y BOMBEROS. Desde Los Tranvías de Zaragoza se han realizado charlas de formación con 1.200 agentes de la Policía Local y Bomberos, así como simulacros para la actuación urgente en caso de accidentes. La relación tanto con Policía con Bomberos es constante, y ambos cuentan con un plan de seguridad que ha sido elaborado conjuntamente con el Tranvía de Zaragoza.

CAMPAÑA CON STOP ACCIDENTES. La asociación Stop Accidentes ha realizado encuentros semanales de formación con diferentes sectores de la sociedad, instituyendo simbólicamente un carnet de Informador Voluntario de Seguridad Vial.





8

**PREMIOS
NACIONALES E
INTERNACIONALES**

El Ayuntamiento de Zaragoza y el Tranvía de Zaragoza suman ocho premios nacionales e internacionales desde que el medio de transporte entrara en servicio en su primera fase en 2011. Esta es una relación de los premios.

Premio Light World Awards 2013 **a la Mejor Iniciativa al Cliente**

Madrid, 10 de abril de 2013

Reconocimiento por “uno de los objetivos de creciente importancia para los medios de transporte del siglo XXI: la experiencia de los viajeros y la innovación en el servicio al cliente”. Se ha valorado entre otros aspectos: la puntualidad y eficiencia del servicio; billeteo adecuado e innovador; información al pasajero clara y precisa; compromiso con la comunidad y relación a través de los ‘social media’; o innovación tecnológica para mejorar la experiencia del usuario.

Premio Zangalleta 2012 **Fundación DFA**

Zaragoza, 12 de diciembre de 2012

Con este galardón, la organización quiso premiar “el trabajo a favor de la accesibilidad universal y la iniciativa de incorporar al equipo técnico del Tranvía a especialistas en materia de accesibilidad, que pudieron aportar su experiencia y conocimientos para que los aspectos de la accesibilidad fueran tenidos en cuenta y que han permitido aportar soluciones muy satisfactorias”.

Premio Solidario **ONCE Aragón**

Zaragoza, 25 de Octubre de 2012

El Tranvía de Zaragoza recibió de manos de la ONCE el galardón Solidarios Aragón, en la categoría de Instituciones Públicas, “por ser un medio de transporte totalmente accesible para todos los ciudadanos, y porque desde los primeros pasos estuvo en contacto con las entidades de discapacidad aragonesas para conseguir la plena accesibilidad”.

Premio Territorio & Marketing a Desarrollo Urbano **por el Tranvía de Zaragoza**

Barcelona, 18 de octubre de 2012

En la categoría de Desarrollo Urbano, el Tranvía de Zaragoza obtuvo un galardón que destaca un proyecto “que genera valor a los ciudadanos y los visitantes”.

Light Rail Awards 2012 al Mejor Proyecto Mundial del Año **por la Línea 1 del Tranvía**

Londres, 3 de octubre de 2012

El galardón, entregado por el Ministerio de Transporte británico, se concedió "por el desarrollo del proyecto, modelo empresarial, implementación económica, aportación al transporte público de la ciudad, sostenibilidad, modernidad en su trazado y tecnología innovadora".

Premio de la UITP al Mejor Proyecto de Integración Urbana

Varsovia, 9 de Mayo de 2012

La Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) y en presencia de 200 expertos de todo el mundo, reconoció con este premio "un proyecto innovador y referencial; un transporte vanguardista, eficaz y cómodo".

Zaragoza, premio de Sistemas Inteligentes de Transportes en el Tráfico Urbano

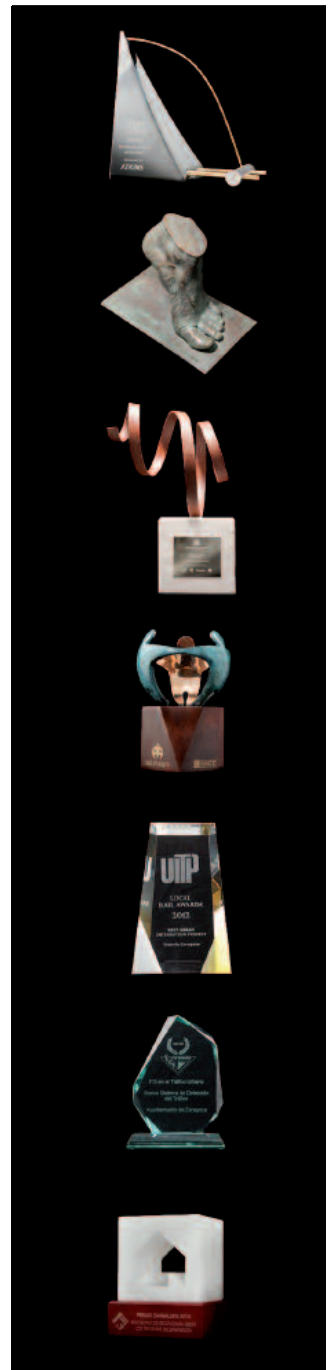
Madrid, abril de 2012

El Ayuntamiento de Zaragoza, a través del Servicio de Movilidad Urbana del área de Servicios Públicos, resultó premiado en el XII Congreso español sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) en reconocimiento al trabajo realizado en la renovación de la red semafórica de la ciudad. Este proyecto facilitó la posterior implantación de la prioridad semafórica dinámica en el eje del Tranvía.

Zaragoza, ganador del Premio Semana Española de la Movilidad Sostenible

Madrid, 22 de Septiembre de 2011

El Ministerio del Medio Ambiente del Gobierno de España concedió este galardón al Ayuntamiento de Zaragoza por la implantación de la Línea 1 del Tranvía de Zaragoza, el fomento del uso de la bicicleta y la instalación de conexiones para vehículos eléctricos.





Arriba:
Delegación del
Gobierno de
Moldavia.

Abajo izda:
Delegación
transporte
público de
Birmingham.

Abajo dcha:
Alcalde de
Cincinnati,
Mark Mallory, y
gerente de Los
Tranvías de
Zaragoza,
Alejandro
Moreno.

Visitas de más de un centenar de ciudades

El Tranvía de Zaragoza cree firmemente en el intercambio de conocimientos, experiencias y percepciones en torno a la cambiante realidad en la movilidad, que sirven para proyectar a este sector con más fuerza en el siglo XXI.

Desde el punto de vista teórico pero también práctico, la Línea 1 sustenta esta actitud mediante las constantes visitas que se realizan a las instalaciones y cocheras del nuevo medio de transporte. En estas visitas se realizan explicaciones teóricas y prácticas sobre cuestiones empresariales, tecnológicas y organizativas.

En total, se han acercado a Zaragoza a visitar la Línea 1 del Tranvía personalidades de 126 ciudades de 44 países diferentes como Reino Unido, Francia, Bélgica, Suiza, Italia, Noruega, Hungría, Estados Unidos, Moldavia, Canadá, Australia, India, Turquía, China, Argelia, Argentina, Brasil, Colombia, Venezuela, Méjico, Chile, Ecuador, Rusia, Serbia, Holanda, Suecia, Rumanía, Israel o Dinamarca. ■





RENOVACIÓN COMERCIAL



Con el tranvía, Zaragoza estrena ciudad

Zaragoza es más una gran ciudad desde que se estrenó el servicio completo del tranvía, una línea que se ha convertido en columna vertebral de la ciudad, conectando el norte con el sur y facilitando el desplazamiento diario a decenas de miles de ciudadanos.

Ahora están más unidos que nunca el Centro Histórico con los nuevos barrios de Parque Goya y Valdespartera; las áreas universitarias de San Francisco, Gran Vía y el Campus Río Ebro, con los hospitales o los centros deportivos. Porque con el nuevo medio de transporte, Zaragoza también estrena ciudad. La construcción de la Línea 1 ha propiciado la creación del "Espacio Comercial Tranvía", una apuesta clara por la promoción de los comercios que conviven con el tranvía, además de una gran revitalización urbana con la renovación de paseos, plazas y avenidas, con una apuesta clara por la peatonalización y los entornos humanos. Se ha renovado una superficie de 147.000 m² con nuevas aceras y se han ganado más de 73.000 m² de zonas ajardinadas. El Tranvía constituye una apuesta por la renovación dentro de la nueva cultura de la movilidad. ■



Espacio Comercial Tranvía

El proyecto “Espacio Comercial Tranvía” nació con el objetivo de dinamizar y potenciar los diferentes sectores comerciales de la ciudad por los que circula la línea 1 del Tranvía de Zaragoza. Hasta ocho asociaciones, desde Valdespartera a Parque Goya, han querido aprovechar las ventajas que ofrece el nuevo medio de transporta y han creado una organización que se dedica a promocionar los establecimientos a través de ofertas, promociones y actividades. La colaboración entre la Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza, Cepyme, y el proyecto “Espacio Comercial Tranvía” se materializa en diferentes actuaciones encaminadas a la promoción del comercio. ■

El Espacio Comercial Tranvía está compuesto por las siguientes entidades:

- Asociación del Comercio de Valdespartera.
- Asociación Detallistas Mercado Valdespartera.
- Asociación Comercial Sector “Fernando El Católico”.
- Asociación Comercial de Independencia “El Caracol”
- Asociación Comercial Don Jaime.
- Asociación Comercial Conde Aranda.
- Asociación Detallistas Mercado Central.
- Asociación de Comercio y Servicios Actur-Goya.



Plaza Paraíso, un enclave renovado

La plaza Paraíso de Zaragoza estrenó recientemente su nueva fuente ornamental tras llevarse a cabo una de las más importantes labores de renovación de infraestructuras de todo el trazado del Tranvía en la primera fase de sus obras. Además de la fuente, la imagen de la plaza ha cambiado significativamente incluyendo otro elemento novedoso, como es el paso peatonal y ciclista entre Gran Vía e Independencia.

La fuente de Paraíso, en forma de L, está diseñada con la idea de crear una cortina de agua lo suficientemente densa como para aislar a los peatones del tráfico y crear un espacio amable de descanso. La pata más larga de esa L tiene tres filas de surtidores, por uno la más corta, y hay en total 86. En el lado de más longitud, el agua se escalona para dar un efecto de volumen.

Para que el agua no salpique a los peatones, se ha creado una zona de resguardo de dos metros que queda delimitada por un bordillo de granito, por lo que la seguridad para el viandante es máxima.

También dispone de un circuito de reciclado y clorado del agua para economizar. Todo el sistema de cableado y bombas está oculto a la vista. La iluminación consiste en coronas de leds RGB que rodean cada uno de los surtidores con las que se logran distintos tonos al contar con led rojo, verde y azul. ■



EL FUTURO

Arriba:
Recreación
de la Línea
Este-Oeste
del Tranvía
de Zaragoza
a su paso por
la Plaza de la
Ciudadanía.

Página 35: El
tranvía a su
paso por
Conde
Aranda en
una
recreación.

La línea Este-Oeste, ahora en fase de estudio

Una vez en funcionamiento la línea Norte -Sur del tranvía, la mirada se traslada al futuro y ya se han comenzado a dar los primeros pasos para estudiar la viabilidad del trazado Este-Oeste. Con la presentación, el pasado mes de enero, del “Informe de viabilidad sobre el ramal Delicias del Tranvía de Zaragoza”, quedan claras las intenciones del consistorio, pero también la conciencia de la situación de crisis económica que se vive en estos momentos.

El informe es una herramienta orientativa, un análisis que servirá para que cuando el proyecto tenga viabilidad económica, ya existan unas bases del trazado y sus características. Este trazado, que discurriría por Conde Aranda y la Avenida de Madrid, tendría una longitud de 3 kilómetros e incluiría 7 paradas. El enlace con la actual línea norte-sur se produciría en el cruce de Conde Aranda con Coso.



MODELO DE CONVIVENCIA

En el trazado se ha tenido en cuenta el objetivo, marcado en el Plan de Movilidad Sostenible, de ganar espacio para los peatones y propiciar el uso del transporte público, siempre asegurando un espacio para los vehículos a través de carriles de servicio. Es el modelo de convivencia que ya funciona en el tramo del Coso entre la Plaza de España y César Augusto. Por estos carriles discurriría el tráfico de tránsito limitado al acceso cotidiano de vecinos a sus viviendas o de proveedores de servicios a los negocios de la zona (carga y descarga, vehículos de emergencias, mudanzas, etc). En cuanto a los tramos de mayor anchura, por ejemplo, al comienzo de la Avenida de Madrid, la plataforma sería segregada, como sucede ahora en la Vía Ibérica.

El proyecto, que tendrá forma de eje transversal de este a oeste, se prolongaría, en la otra dirección, con forma de "Y" griega, hacia las calles Miguel Servet y Compromiso de Caspe, hasta el encuentro de ambas con el Tercer Cinturón, donde estarían situadas las terminales.

Pero por ahora, los estudios se centran en el ramal que va hacia los Enlaces. Gracias a las recreaciones infográficas se puede ver el aspecto de la calle Conde Aranda con el tranvía integrado en su trazado, o el paso, en el futuro, del tranvía por delante de la Aljafería. Las paradas de este tramo, de tres kilómetros, estarían separadas entre sí por unos 450-475 metros de media. En cuanto a la alimentación eléctrica, se contemplan tres posibilidades: por catenaria convencional; captación en paradas en tercer carril (como ocurre ahora entre Plaza Aragón y Plaza del Pilar/Murallas); y captación en paradas por catenaria rígida.

En el plano económico, el informe incluye una estimación económica de lo que supondría la licitación completa, que se cifra entre 83 y 85,7 millones de euros. La demanda prevista en estos momentos rondaría los 12 millones de viajeros por año.

La intención del consistorio es que esta obra se realice con financiación privada, pero mientras se define el modelo, y ante el éxito de la línea norte sur ya en funcionamiento, se ha optado por avanzar en los trabajos más administrativos, de trazado y de viabilidad. ■



DATOS



**Todo lo que hay que saber
para viajar en el
Tranvía de Zaragoza**



EL TRANVÍA EN 10 PASOS

01

¿Qué necesito para viajar?

Para viajar en Tranvía es necesario adquirir previamente un billete o contar con saldo en la tarjeta, y validar en el mismo momento de acceso al vehículo. Pueden emplearse tarjetas bus (también abonos 30, 90 y 365), interbus, ciudadana, pensionista y turística.

En las expendedoras de parada se puede:

- Adquirir un billete
- Recargar una tarjeta

Se puede pagar con tarjeta de crédito o en metálico. Admite billetes y devuelve cambio. Las expendedoras de parada no aceptan ni disponen de monedas inferiores a 5 céntimos de euro. Para importes con fracciones que no permitan devolver el cambio exacto, se puede pagar con tarjeta de crédito. En ese caso se retirará el importe exacto.

En las expendedoras del interior del tranvía no pueden adquirirse billetes, sólo recargar tarjetas para viajes posteriores al que se está realizando. En estas expendedoras se puede pagar en efectivo (no dan cambio) o con tarjeta de crédito.

Las expendedoras cuentan con indicaciones en braille y ayuda vocal para las personas con la visión reducida. Ante cualquier problema, se puede pulsar el interfono y un operador se comunicará directamente con el usuario.



02

Tarifas

Las tarifas son idénticas a las del autobús urbano. A partir del 1 de enero de 2013, un billete sencillo, que permite un sólo viaje sin transbordos, tiene un precio de 1,35€ y caduca a la hora de su emisión. Si se utiliza tarjeta, el viaje sale a 0,74€.

Todos los usuarios del Tranvía están obligados a disponer de un título de viaje, con la excepción de los niños menores de 4 años.



03 04 05

Acceso

Hay que aguardar a que el tranvía se haya detenido completamente en la parada. Se debe esperar detrás de la franja amarilla de seguridad.

Si las puertas no se abren automáticamente, se debe pulsar el botón de apertura. El acceso al tranvía se realiza por todas las puertas. Es importante recordar que antes de entrar se debe dejar salir.

Validación

Nada más acceder al tranvía, se debe validar el billete o tarjeta en las máquinas situadas en cada una de las puertas. No se puede acceder al tranvía sin un título válido.

Si la validación se ha hecho correctamente, la pantalla se iluminará en color verde.

Multas

En el caso de no haber validado, la multa será de 50€, que se reducirá a 30€ en caso de abonarla en el acto. En las expendedoras del interior no pueden sacarse billetes para ese mismo viaje. Sólo recargar tarjetas para viajes posteriores.



06 07

Transbordos

Los billetes sencillos sólo son válidos para un viaje. Las tarjetas bus y ciudadana permiten transbordos durante una hora con autobuses urbanos. Se suprime el transbordo en viajes de ida y vuelta en la misma línea.

La tarjeta interbus también admite transbordos.

Plazas

El Tranvía está diseñado para que viajen cómodamente 200 personas, 52 de ellas sentadas. Además hay 4 espacios para sillas de ruedas en cada unidad. Es importante respetar las señales que indican los espacios destinados a personas con movilidad reducida.





08

Carritos de bebé, de compras o bicicletas

En el tranvía se pueden subir carritos de bebé y de compras. Los coches y sillas de niños son admitidos siempre que la criatura vaya debidamente sujeta al coche o silla. Se debe accionar el freno del carrito en las plataformas del tranvía, situándolo en dirección contraria respecto del sentido de la marcha del tranvía. En el interior, los coches y sillas se situarán sin dificultar el paso en los lugares destinados al tránsito de personas. El acompañante mayor de edad deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar la seguridad del niño, siendo ésta su responsabilidad. Cuando no sean usados, los coches de niño se llevarán plegados.

En el caso de bicicletas, es posible acceder con ellas en los horarios en los que la frecuencia es superior a los 5 minutos, siempre que no suponga molestias para el resto de usuarios en momentos de alta ocupación. No obstante, los usuarios respetarán las zonas reservadas donde se encuentran los asientos abatibles, teniendo prioridad las personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas.

09

Mascotas

Las mascotas no pueden subir al Tranvía, a no ser que viajen en un receptáculo homologado. Los perros lazarillos sí pueden acceder.



10

Paradas

La línea cuenta actualmente con 25 paradas por sentido. La primera es avenida Academia, en Parque Goya, y la última Mago de Oz, en Valdespartera. El recorrido completo se realiza en 40 minutos. Las unidades paran siempre en todas las paradas, por lo que no es necesario solicitar que se va a bajar. El tiempo medio de parada es de 20 segundos.

En el caso de necesitar más tiempo, se puede pulsar el botón amarillo destinado a personas con movilidad reducida, que envía un aviso al conductor y abre automáticamente las puertas más cercanas.

Todas las paradas se avisan a través de audio, así como en las pantallas.



GUÍA DE USUARIO



En el tranvía, las puertas son de **entrada y de salida**. Tiene preferencia la persona que abandona el transporte.



El tranvía incorpora un sistema de **lectura de tarjetas sin contacto**, lo que facilita la validación.

Debemos validar siempre el billete, incluso en los transbordos. Se puede subir indistintamente al tranvía o al autobús. Los transbordos son **gratuitos durante una hora**. Recuerda que se ha suprimido el transbordo en viajes de ida y vuelta en la misma línea.





El tranvía ofrece espacios reservados para carritos de bebé y personas con movilidad reducida. Por favor, respeta su uso.

Las bicis son bienvenidas, se permite entrar con ellas al tranvía cuando el periodo de paso de unidades por paradas es mayor a cinco minutos, siempre y cuando no suponga molestias para el resto de usuarios en caso de alta ocupación.

En los espacios reservados, tienen preferencia sillas de ruedas, personas con movilidad reducida y carritos de bebé, antes que usuarios de bicicleta.



El tranvía está dotado de las últimas medidas de seguridad para la protección de sus pasajeros y del mobiliario. Respetar las normas.

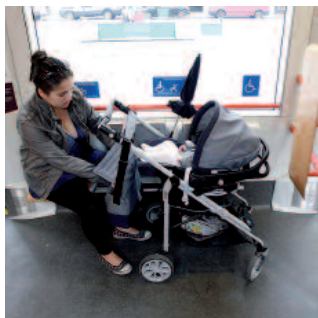
- **No se puede viajar con animales, excepto perros lazarillos y mascotas en recipientes homologados.**
- **Está prohibido fumar.**
- **Está prohibido comer y beber dentro del tranvía.**
- **Se prohíbe el uso de patines y monopatines en el interior del tranvía.**

PREGUNTAS FRECUENTES



¿Qué capacidad tiene cada unidad?

El Urbos3, modelo del Tranvía de Zaragoza, tiene unas medidas de 2,65 metros de ancho por 33 de largo. En él pueden viajar 200 personas, 52 de ellas sentadas.



¿Pueden subir las mascotas?

Según el Reglamento de Viajeros, las mascotas sólo pueden viajar en el tranvía dentro de un receptáculo homologado. Sí pueden subir los perros lazarillos, en el caso de los invidentes.

¿Cuál es la manera correcta de colocar el carrito de bebé en el interior del Tranvía?

El carrito de bebé debe ir en la zona señalizada para ellos, allí donde se ubican los asientos abatibles. En cada unidad hay 4 de estas zonas. El carrito debe colocarse en sentido contrario de la marcha del Tranvía, y con el freno accionado.



¿Cómo se garantiza la seguridad?

El Tranvía de Zaragoza cuenta con un total de 216 cámaras que registran el ámbito del trazado y el interior de los convoys. 61 se localizan a lo largo del recorrido, con especial atención a las marquesinas. Por su parte, cada tranvía dispone de 12 cámaras que permiten ver a tiempo real todo lo que ocurre en el interior. El recinto de Cocheras dispone de otras 11. Tanto en el interior de las unidades como en las marquesinas se indica que se trata de una zona videovigilada, de acuerdo con la Ley de Protección de Datos.

¿Qué puedo hacer para consultar si se ha encontrado un objeto que he perdido en el tranvía?

Puede consultar en el teléfono 902 20 50 10, a través de la página web www.tranviasdezaragoza.es, o bien dirigirse a los Centros de Atención al Cliente, indicando el día de la pérdida y describiendo el objeto perdido. Una vez confirmado por parte del personal que el objeto se ha localizado, puede pasar a retirarlo por Cocheras de Valdespartera de lunes a viernes de 06.00 a 23.00h, y sábados, domingos y festivos de 9.00 a 22.00h.



¿Cuándo se puede acceder al tranvía con bicicleta?

Según el Reglamento de Viajeros, es posible acceder con ellas en los horarios en los que la frecuencia es superior a los 5 minutos, siempre que no supongan molestias para el resto de usuarios. No obstante, los usuarios respetarán las zonas reservadas donde se encuentran los asientos abatibles, teniendo prioridad las personas con movilidad reducida y las sillas de ruedas.



¿Se pueden realizar transbordos?

Las tarjetas Bus y Ciudadana permiten transbordos con autobuses urbanos durante 1 hora. La tarjeta Interbus también admite transbordos. Se ha suprimido el transbordo en viajes de ida y vuelta en la misma línea.



¿Qué necesito para subir al tranvía?

Antes de subir al Tranvía es necesario contar con saldo suficiente en la tarjeta. Las tarjetas válidas son Bus, Interbus, Ciudadana y Zaragoza Card. En el caso de que sea necesario recargarla, es posible realizarlo en todas las paradas.

Si no se dispone de tarjeta, debe adquirirse un billete sencillo en las marquesinas. Su precio es de 1,35€.

¿Cómo y dónde puedo pagar una sanción?

Si abona la sanción dentro de los 8 días siguientes a la imposición de la misma en los Centros de Atención al Cliente, el importe es de 30 euros.

Lugares y horarios para realizar el pago:

- **Punto de Atención al Cliente del Bulevar de Gran Vía.** Días laborables de 06.00 a 23.00h. Sábados, domingos y festivos de 09.00 a 22.00h. Se admite pago con VISA.

- **Cocheras de Valdespartera (Avda. Gómez Laguna, 160).** De lunes a viernes de 06.00 a 23.00h. Sábados, domingos y festivos de 09.00 a 22.00h. Pago en efectivo.





Consulta los horarios de paso del Tranvía www.tranviadeszaragoza.es/horarios



Tranvía de Zaragoza

@tranviadezgz



ZARAGOZA PEDALEA

Bicicletas por el asfalto

Si hay un elemento de movilidad que ha experimentado un auge espectacular en los últimos tiempos ha sido el de la bicicleta. Desde que se creara en 2008 el servicio público Bizi Zaragoza, la popularidad de este medio de transporte no ha parado de crecer. No solo es ya habitual ver el trasiego diario de bicicletas de este servicio, sino que los ciudadanos han sacado sus vehículos particulares a la calle, animados por el crecimiento del número de kilómetros del carril bici: Zaragoza cuenta ya con 120 kilómetros señalizados.

Ese auge ha impulsado al consistorio a sumarse, hace más de dos años, a la Red de Ciudades por la Bicicleta, creada en 2009 y compuesta ya por más de 50 localidades de toda España, entre cuyos objetivos se encuentra la generación de una dinámica entre las ciudades españolas con el fin de facilitar, hacer más segura y desarrollar la circulación de los ciclistas, especialmente en el medio urbano.

Y no cabe duda de que en Zaragoza, este objetivo se cumple. La bicicleta es ya una de las grandes protagonistas de la movilidad urbana, un medio de transporte más en el que se realizan unos 80.000 desplazamientos diarios. No en vano, se trata de un vehículo silencioso, limpio, asequible y sostenible, perfecto para desplazamientos cortos y, además, adaptado a la orografía de esta ciudad. Las nuevas app's, la creación de infraestructuras como nuevos aparcamientos, los registros de seguridad, por supuesto el servicio Bizi... todas estas medidas explican, en gran medida, que hoy no se entiendan las calles de Zaragoza sin las bicicletas circulando por el asfalto. ■





PEATÓN, CICLISTA, CONDUCTOR

La clave está en el respeto

PEATONES



¿Se puede caminar por las vías ciclistas?

No. Los peatones no deben transitar por las vías ciclistas, aunque sí podrán atravesarlas por cualquier punto, asegurándose antes de que pueden hacerlo.

No se deben utilizar las vías ciclistas para la práctica del footing.

¿El ciclista que camina junto a su bicicleta es un peatón?

Sí, los ciclistas que transitan a pie junto a su bicicleta se consideran peatones a todos los efectos y por tanto deben cumplir las mismas normas que éstos.



VEHÍCULOS A MOTOR

¿Quién tiene prioridad en los giros?

Tal y como indica el Reglamento General de Circulación, los vehículos a motor deben ceder el paso al ciclista antes de efectuar un giro ya que, haya o no carril bici, es el ciclista el que dispone de prioridad.

¿Cómo se deben realizar los adelantamientos?

Se deben realizar teniendo siempre en cuenta la seguridad del ciclista, reduciendo la velocidad, aumentando la distancia de seguridad y dejando al menos una separación lateral de 1,5 metros.

¿Pueden los ciclistas utilizar los pasos de peatones?

Sí. Los vehículos deben ceder el paso al ciclista cuando esté cruzando una vía utilizando un paso de peatones. A su vez, el ciclista debe ceder el paso a los peatones.

Circulación en calzada

No se debe en ningún caso acosar a los ciclistas que circulan por la calzada, ya que éstos tienen autorización para circular por todas ellas, exista o no vía ciclista anexa.

En el caso de que exista vía ciclista anexa los ciclistas no deben circular por la calzada a velocidad anormalmente reducida.



CICLISTAS



¿La bicicleta es un vehículo?

Sí, por lo que debe circular por calzadas y vías ciclables. Salvo señalización específica, el ciclista debe respetar la señalización y normas impuestas para el resto de vehículos.

¿Cómo deben circular las bicicletas en calzada?

Las bicicletas deben circular por la calzada, preferiblemente por el carril de la derecha, a no ser que exista un carril bus /taxi, o que el ciclista vaya a girar a la izquierda. Se recomienda ocupar la parte central del carril.

¿Se puede circular por el carril bus con la bicicleta?

No, ni tampoco por la plataforma del tranvía, a no ser que esté expresamente autorizado.

¿Cómo se debe circular con la bicicleta en las zonas peatonales?

En las zonas peatonales, como paseos centrales, parques y sendas ciclables, se puede circular con la bicicleta siempre que no esté expresamente prohibido y no haya aglomeración.

¿Qué NO se puede hacer cuando se circula en bicicleta?

Los ciclistas, como el resto de conductores de cualquier tipo de vehículo, deben respetar la Ley sobre Tráfico.

Entre otras cosas, no se puede conducir una bicicleta ni ningún vehículo:

¿Se puede circular por las aceras con la bici?

No, como normal general. Sólo está permitido circular por la acera con la bicicleta cuando concurren TODAS las condiciones siguientes:

- La calzada no esté pacificada.
- No exista vía ciclista o ciclable señalizada.
- La intensidad del tráfico disuada de la utilización de la calzada.
- La acera disponga de 4 metros de anchura total y al menos 3 estén libres de mobiliario urbano.
- No exista aglomeración de viandantes, es decir, se pueda conservar un metro de distancia entre la bicicleta y los peatones que circulan y sea posible circular en línea recta más de 5 metros de manera continuada.
- En el caso de circular por este tipo de zonas, se debe respetar en todo caso la prioridad peatonal y se debe adecuar la velocidad a la de los viandantes.

- Utilizando auriculares conectados a aparatos de sonido.

- Utilizando el teléfono móvil.

- Habiendo consumido alcohol, estimulantes o sustancias análogas.



ORDENANZA DE CIRCULACIÓN DE PEATONES Y CICLISTAS





Presentación

El Ayuntamiento de Zaragoza está realizando una apuesta decidida por modificar el tipo de ciudad hacia el que se ha tendido en las últimas décadas, e ir hacia un modelo más amable, sostenible y seguro. Para ello, además de favorecer la intermodalidad y de actuar sobre itinerarios peatonales y transporte público, se están llevando a cabo distintas medidas tendentes a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, así como otras soluciones de movilidad sostenible. La ejecución de las infraestructuras ciclistas necesarias en las vías principales y la pacificación del tráfico en las vías secundarias son una muestra de dichas medidas cuyo fin último es que los ciclistas puedan desplazarse por la ciudad sin riesgos y sin necesidad de invadir el espacio del peatón. Con esta premisa el Ayuntamiento trabaja día a día para alcanzar el objetivo de que Zaragoza sea una ciudad ciclable.

El nuevo papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, el redescubrimiento y la necesidad de fomento de la bicicleta como modo de transporte, y la prioridad a favor de los vehículos de transporte público, hacen necesaria la elaboración de una ordenanza específica que responda al panorama actual de la movilidad en nuestra ciudad y que tenga en cuenta los cambios que se están produciendo en materia de movilidad con la ejecución de las vías pacificadas, las vías ciclistas y las posibles fricciones que pudieran producirse entre los distintos usuarios de la vía pública, estableciendo las normas y delimitando los derechos y obligaciones de cada uno de ellos.

No es objeto de esta normativa realizar una pormenorizada transcripción de la legislación vigente en este campo. Se han recogido los aspectos fundamentales, algunos que se ha considerado debían ser resaltados y sobre todo las disposiciones que adaptan la legislación general a la realidad de nuestra ciudad. Entre éstas podemos reseñar las referidas a la circulación en zonas peatonales, el uso de patines, monopatinés, patinetes o aparatos similares, la circulación de bicicletas, y el tránsito en las zonas por las que circula el tranvía.

La Ordenanza está dividida en VI títulos. El Título I, de carácter general, recoge el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza así como un capítulo dedicado a la señalización vial.

El Título II dedicado a los peatones, resalta la prioridad de éstos en la circulación urbana y recopila las normas sobre limitaciones a la circulación en las zonas de prioridad peatonal.

El Título III se refiere específicamente a las bicicletas, en atención al redescubrimiento de este modo de transporte y también a los conflictos potenciales o reales que su uso generalizado pudiera generar. Se regula la circulación de bicicletas en calzada, en las vías específicas para ciclistas y en las zonas de prioridad peatonal. También se contempla la creación de un registro de bicicletas de carácter voluntario con el objetivo de disuadir los robos de este tipo de vehículos.

El Título IV regula la circulación, parada y estacionamiento sobre las áreas de prioridad peatonal y vías ciclistas. Se establece asimismo la obligación de obtener permiso para ocupar puntualmente o excepcionalmente las zonas de uso exclusivo peatonal y/o ciclista.

El Título V viene a establecer las normas de señalización y convivencia entre el peatón, la bicicleta y el tranvía, fundamentalmente en su transcurso por zonas de prioridad peatonal.

El régimen sancionador está regulado en el Título VI de la Ordenanza. En él se establece el procedimiento sancionador y se clasifican las infracciones en leves, graves y muy graves.

El Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en su artículo 7, atribuye a los municipios competencia para la ordenación y el control del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como para su vigilancia por medio de agentes propios, la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra administración.

Asimismo, de conformidad con el citado artículo, el municipio es competente para la regulación, mediante una ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y el uso peatonal de las calles, y siempre dentro del marco de las disposiciones legales vigentes sobre estas materias. ■



Título I.

Disposiciones Generales

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y TERMINOLOGÍA

Artículo 1. Objeto

La presente Ordenanza, que se dicta en ejercicio de las competencias municipales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial reconocidas por la legislación vigente, tiene por objeto la regulación de determinados aspectos de la ordenación del tráfico de peatones y ciclistas en las vías urbanas de Zaragoza y sus barrios rurales y la concreción para este municipio de lo establecido en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de bicicletas y seguridad vial, que resulta de plena aplicación en todas aquellas cuestiones no reguladas específicamente por la presente norma.

A tal efecto, la Ordenanza regula:

- Las normas de circulación en las calzadas, vías ciclistas, zonas de prioridad peatonal y plataforma del tranvía.
- Los criterios de señalización de las vías de utilización general, se encuentren o no pacificadas, y las específicas para áreas de prioridad peatonal, de circulación de bicicletas y de circulación del tranvía.
- Las infracciones derivadas del incumplimiento de las normas establecidas.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Los preceptos de esta Ordenanza serán aplicables en todo el término municipal de Zaragoza y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos urbanos aptos para la circulación, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Artículo 3. Conceptos utilizados

A los efectos de esta Ordenanza, los conceptos básicos sobre vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, se entenderán utilizados en el sentido que para cada uno de ellos se concreta en el Anexo al presente texto.

Artículo 4. Órganos competentes

Es competencia del Ayuntamiento en Pleno la regulación general de la circulación de peatones y ciclistas en el municipio de Zaragoza mediante la aprobación de disposiciones de carácter general en la materia, así como la regulación vinculada a la aprobación de los planes y otros instrumentos de ordenación urbanística, y de los planes de ordenación de la movilidad.

Compete al Gobierno de Zaragoza, sin perjuicio de las delegaciones que se ejerzan en cada momento, la aprobación de cuantas medidas de ordenación sean precisas para el normal y adecuado desarrollo de la circulación de peatones y ciclistas, en aplicación de la regulación general establecida. En caso de urgencia, la Alcaldía podrá adoptar medidas de ordenación de carácter especial.

CAPÍTULO II. SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS

Artículo 5.

Todos los usuarios de las vías objeto de esta Ordenanza deben obedecer las señales de circulación existentes en ellas que establez-

can una obligación o una prohibición, y deben adaptar su conducta al mensaje del resto de las señales existentes en las vías por las que transiten o circulen. Quedan a salvo de la disposición recogida en el párrafo anterior las excepciones expresamente previstas en esta Ordenanza.

Artículo 6.

Las señales preceptivas instaladas en las entradas de la ciudad, individualmente o agrupadas en carteles, regirán para todo el término municipal, salvo señalización específica para un tramo de calle.

Las señales instaladas en las entradas de las zonas de prioridad peatonal y demás áreas de circulación restringida o de estacionamiento limitado, rigen, salvo excepción expresamente señalizada, para la totalidad del viario interior del perímetro.

Artículo 7. Colocación, retirada y sustitución de señales.

La colocación, retirada y sustitución de las señales que en cada caso proceda, corresponde únicamente a las autoridades municipales competentes.

Los particulares no podrán en ningún caso colocar o retirar señales en el viario público que impliquen obligación o prohibición, ni alterar en modo alguno las existentes.

La instalación por particulares de señales informativas requerirá siempre de autorización municipal, que será otorgada cuando concurren motivos de interés público y no existan otras razones que lo desaconsejen.

El órgano municipal competente en materia de señalización procederá a la retirada inmediata de toda aquella señalización que no cumpla la normativa vigente, no esté debidamente autorizada o incumpla las condiciones de la autorización municipal, todo ello sin perjuicio de la pertinente sanción.

Se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o al lado de éstas, placas, carteles, marquesinas, anuncios, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Artículo 8. Orden de prioridad de la señalización.

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales es el siguiente:

1. Señales y órdenes de los agentes encargados de la vigilancia del tráfico.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen de utilización normal de la vía pública y señales de balizamiento fijo.
3. Semáforos.
4. Señales verticales de circulación.
5. Marcas Viales.

En el supuesto de que las prescripciones indicadas por diferentes señales entren en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden a que se refiere el párrafo anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo.

La Policía Local, por razones de seguridad o para garantizar la fluidez de la circulación, podrá modificar eventualmente la ordenación existente en aquellos lugares donde se produzcan concentraciones de personas y vehículos y también en casos de emergencia. Con este fin procederá a la colocación o retirada de la señalización provisional que estime procedente, así como a la adopción de medidas preventivas.

Artículo 9. Vías pacificadas

El Ayuntamiento podrá establecer calles o zonas pacificadas, debidamente señalizadas, en las que la velocidad permitida no excederá en ningún caso de 30 km/h.

Para favorecer el calmado del tráfico en dichas zonas, el Ayuntamiento podrá aplicar distintas medidas encaminadas a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, favoreciendo el uso de dichas vías en condiciones de seguridad.

Se considerarán vías pacificadas, entre otras, y se señalarán como tales con la correspondiente limitación de velocidad, todas aquellas calzadas de la ciudad que dispongan de un único carril de circulación, independientemente de que existan bandas de aparcamiento en una o ambas márgenes de la calzada.

Las bicicletas tendrán prioridad, conforme a lo establecido en el artículo 29 de esta Ordenanza, cuando circulen por las vías pacificadas. La señalización correspondiente en dichas vías podrá indicar esta prioridad.

Artículo 10.

Por razones de seguridad de tráfico y de tránsito peatonal, los pasos de peatones podrán ser construidos a cota superior a la de la calzada siempre que cumplan los requisitos de accesibilidad. En todo caso, se atenderá a la continuidad física y formal de los itinerarios peatonales, sobre todo en la confluencia de las bocacalles con viales de primer y segundo orden, así como en la totalidad de las zonas residenciales.

Asimismo, podrán instalarse dispositivos que contribuyan a la seguridad del tránsito peatonal, allí donde coexista con la circulación de bicicletas por itinerarios señalizados en zonas de prioridad peatonal.

Artículo 11. Pasos de peatones y pasos específicos para ciclistas

Los pasos de peatones se señalarán horizontalmente mediante una serie de líneas blancas de 50 centímetros de ancho cada una, dispuestas en bandas paralelas al eje de la calzada, formando un conjunto transversal a ésta. Se empleará pintura antideslizante. Mediante acuerdo o resolución del órgano competente se podrán establecer pasos de peatones semaforizados con señalización horizontal de dos líneas blancas discontinuas antideslizantes compuestas por dados de 50x50 centímetros.

Los pasos específicos para bicicletas se señalarán horizontalmente con dos líneas blancas discontinuas antideslizantes, pudiéndose complementar con semáforos específicos para bicicletas.

En pasos no semaforizados, se completará con otras señales

verticales siempre y cuando la anchura, características e intensidad de uso del vial lo permitan. También se puede reforzar con señalización horizontal.

Artículo 12. Señalización en zonas de prioridad peatonal

Las zonas de prioridad peatonal se señalarán a la entrada y salida de las mismas, sin perjuicio de los elementos móviles que se puedan colocar para impedir o controlar los accesos de vehículos.

Siempre que sea posible, dichas señales corresponderán a las recogidas en el Reglamento General de Circulación.

En los paseos centrales, parques y vías verdes o sendas no señalizados se respetarán las restricciones de circulación y estacionamiento especificadas en esta Ordenanza.

Artículo 13. Señalización en vías ciclistas

Las vías ciclistas tendrán una señalización específica vertical y/o horizontal conforme al Plan Director de la Bicicleta. Las señales horizontales indican el sentido de circulación, advierten de la proximidad de un paso peatones, de un semáforo o una intersección. Las verticales regulan los espacios compartidos con peatones, las paradas obligatorias con semáforos en los cruces y advierten a los conductores de vehículos a motor de la presencia o incorporación de ciclistas en los dos sentidos de circulación. Además de estas señales el Ayuntamiento podrá incorporar otras informativas o de precaución complementarias a las existentes.

Artículo 14.

El Ayuntamiento podrá autorizar la implantación de dispositivos y/o señalización específica que contribuyan a la seguridad y comodidad de los ciclistas, tanto en calles de tráfico mixto como en calles que disponen de vía ciclista, como los siguientes:

- Vías ciclistas con sentido opuesto al tráfico motorizado.
- Zonas avanzadas de espera en intersecciones.
- Semáforos específicos para bicicletas, cuya orden o temporización pueda ser diferente a la de los vehículos a motor para ajustarse a las distintas necesidades de las bicicletas.

Título II. De los Peatones

CAPÍTULO I. TRÁNSITO PEATONAL

Artículo 15.

Los peatones circularán por las aceras, paseos, parques y resto de zonas peatonales y zonas de prioridad peatonal. Atravesarán las calzadas y las vías ciclistas por los pasos señalizados.

Quienes transitan a pie arrastrando una bicicleta se consideran peatones a todos los efectos.

Las personas con movilidad reducida que circulen en sillas o triciclos tendrán prioridad sobre el resto de los peatones y podrán circular, además de por los lugares destinados al resto de los peatones, por las vías ciclistas, siempre que éstas se encuentren segregadas del tráfico motorizado, donde también dispondrán de prioridad.

Las personas que se desplacen con patines, monopatines, patinetes o aparatos similares se consideran peatones con los condicionantes impuestos en los artículos 22 y 23 de esta Ordenanza.

CAPÍTULO II. ZONAS DE PRIORIDAD PEATONAL

Artículo 16.

Por razones de seguridad o de necesidad de favorecer la fluidez de la circulación o por cualesquiera otras razones que lo aconsejen, el



Ayuntamiento de Zaragoza podrá establecer la circulación y el estacionamiento de vehículos, determinando las condiciones concretas en que deberá desarrollarse la circulación en la zona afectada.

La señalización de las zonas de prioridad peatonal se regirá por lo establecido en el artículo 12 de esta Ordenanza.

Artículo 17. Tipos de zonas de prioridad peatonal

A efectos de esta Ordenanza se considerarán los siguientes tipos de zonas de prioridad peatonal sobre los vehículos:

Zonas 30: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que, la velocidad máxima en la banda de circulación es de 30 km/h. En estas vías, los peatones podrán atravesar la calzada fuera de las zonas señalizadas, para lo cual, deberán cerciorarse de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Zonas o Calles Residenciales: Zonas especialmente acondicionadas y señalizadas en las que, aunque se permite la circulación de vehículos, están destinadas en primer lugar a los peatones, pudiendo utilizar éstos últimos toda la zona de circulación. La velocidad máxima de los vehículos está fijada en 20 km/h.

Zonas Peatonales: Son zonas de acceso restringido en las que únicamente se permite el acceso, circulación y estacionamiento a aquellos vehículos que cuenten con la autorización municipal expresa o que se encuentren excluidos de la prohibición general conforme a los artículos 19 y 21 de esta Ordenanza. La velocidad máxima está fijada en 10 km/h.

Se consideran zonas peatonales las aceras, los paseos centrales, los parques y las sendas ciclables.

Artículo 18. Circulación en zonas 30 y zonas residenciales

Al transitar por las zonas 30 o zonas residenciales, los vehículos a motor deberán circular con precaución ante una posible invasión de la vía por otros usuarios y adecuar su velocidad a la de las personas que circulen en bicicletas sin sobrepasar nunca la velocidad máxima impuesta según el tipo de zona.

Del mismo modo los ciclistas y patinadores deberán adecuar su velocidad a la de los peatones y respetar los límites de velocidad establecidos. Los patinadores podrán transitar por estas zonas sólo cuando cumplan las restricciones de los artículos 22 y 23 de esta Ordenanza.

Artículo 19.

Circulación en zonas peatonales

Los vehículos a motor que de manera excepcional transiten por las zonas peatonales deberán adecuar su velocidad a la de los peatones y/o a la de las personas que circulen en bicicleta sin sobrepasar nunca la velocidad máxima fijada en 10 km/h.

En las zonas peatonales se permite la circulación de patines, monopatines, patinetes o aparatos similares y bicicletas sólo cuando se cumplan las restricciones establecidas en los artículos 22 y 23 para patines y en el 28 para bicicletas. En su tránsito los patines y bicicletas disfrutarán de prio-

ridad sobre los vehículos a motor, pero no sobre los peatones. Se deberán tener en cuenta en todo momento las mayores restricciones impuestas para las aceras.

Artículo 20. Limitaciones de circulación y/o estacionamiento

Las prohibiciones de circulación y/o estacionamiento en las zonas de prioridad peatonal podrán establecerse con carácter permanente, o referirse únicamente a unas determinadas horas del día o a unos determinados días y podrán afectar a todas o solamente a algunas de las vías de la zona delimitada. También se podrá limitar según el tipo o dimensión del vehículo.

Artículo 21. Autorizaciones

Las limitaciones de circulación que se establezcan en las zonas de prioridad peatonal no afectarán a los siguientes vehículos motorizados:

- a) A los del servicio de extinción de incendios, fuerzas y cuerpos de seguridad, asistencia sanitaria y los vehículos que presten otros servicios públicos, mientras se hallen prestando servicio.
- b) A los que trasladan personas enfermas con domicilio o atención dentro de la zona.
- c) A los que accedan o salgan de garajes y estacionamientos autorizados.
- d) A los que sean conducidos por personas con movilidad reducida o transporten a personas con movilidad reducida y se dirijan al interior o salgan de la zona.
- e) A los que posean autorización municipal expresa.
- f) A los que trasladan a las personas alojadas en los establecimientos hoteleros situados dentro de la zona.

En los supuestos recogidos en los apartados a) al e), se permitirá la parada del vehículo por el tiempo estrictamente necesario para satisfacer la causa que haya motivado la entrada en la zona de prioridad peatonal.

En el supuesto recogido en el apartado f), se permitirá la parada por el tiempo estrictamente necesario para acceso y bajada de viajeros y carga o descarga de equipajes, que no podrá sobrepasar los diez minutos.

CAPÍTULO III: TRÁNSITO CON PATINES Y MONOPATINES

Artículo 22. Circulación

Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares transitarán por vías ciclistas segregadas y zonas de prioridad peatonal, incluidas las aceras, no pudiendo invadir carriles de circulación de vehículos a motor, salvo para cruzar la calzada. En su tránsito los patinadores deberán acomodar su marcha a la de las bicicletas, si circulan por vías ciclistas, o a la de peatones en el resto de los casos, evitando en todo momento causar molestias o crear peligro.

En ningún caso se permite que sean arrastrados por otros vehículos.

Artículo 23. Uso deportivo

Los patines, monopatines, patinetes o aparatos similares únicamente podrán utilizarse con carácter deportivo en las zonas específicamente señalizadas en tal sentido.

Título III. De las Bicicletas

CAPÍTULO I: CIRCULACIÓN Y USO DE BICICLETAS

Artículo 24. Zonas de circulación

Las bicicletas circularán por la calzada. Cuando exista algún tipo de vía ciclista, circularán preferiblemente por ella, pudiendo utilizar la calzada siempre que no circulen a una velocidad anormalmente reducida.

En las calzadas en las que no exista vía ciclista, las bicicletas pueden circular a velocidad anormalmente reducida.

Las bicicletas podrán circular por las zonas 30 y las zonas residenciales, salvo prohibición expresa.

Para la circulación de bicicletas en zonas peatonales rigen las condiciones más restrictivas definidas en el artículo 28 de esta Ordenanza.

Cuando se efectúe un cruce de calzada, siempre que no existan pasos específicos para bicicletas, los ciclistas podrán utilizar los pasos de peatones, en los cuales tendrán prioridad sobre los vehículos a motor aunque deberán ceder, en todo caso, el paso a los peatones.

Artículo 25. Circulación en vías ciclistas o ciclables

Los carriles bici no segregados del tráfico motorizado serán utilizados únicamente por ciclistas. La limitación de velocidad coincidirá con la del resto del vial en el que se ubiquen.

El resto de vías ciclistas podrán ser utilizadas para la circulación en bicicleta, sillas y triciclos de personas con movilidad reducida, patines, monopatines y similares. Los usuarios de tales vías deberán mantener una velocidad moderada, sin perjuicio de mantener la debida precaución y cuidado durante la circulación.

Si el ciclista circula sobre un tramo de vía ciclista o ciclable a cota de acera debe circular con precaución ante una posible invasión del carril bici por otros usuarios de la vía pública, evitando en todo momento las maniobras bruscas.

Si se trata de acera bici el ciclista deberá mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso de los peatones en los cruces señalizados.

Si se trata de acera bici sugerida, el ci-

clista deberá mantener una velocidad moderada y respetar la prioridad de paso de los peatones en todo su recorrido.

Artículo 26. Circulación en calzada

En la calzada, las bicicletas circularán preferiblemente por el carril de la derecha, pudiendo ocupar la parte central de éste.

De existir carriles reservados a otros vehículos circularán por el carril contiguo al reservado en las mismas condiciones. Del mismo modo podrán circular por el carril de la izquierda, cuando las características de la vía no permitan hacerlo por el carril de la derecha o por tener que girar a la izquierda.

Está prohibida la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público. Con carácter excepcional, previo informe de los servicios municipales de Policía Local y Movilidad Urbana, el Ayuntamiento podrá permitir, mediante la señalización debida, la circulación de bicicletas en el carril reservado para el transporte público, pasando a ser un carril busbici. En este tipo de carril, las bicicletas favorecerán el adelantamiento siempre que éste sea posible en condiciones de seguridad.

Con carácter excepcional y, en viales de un solo sentido de circulación, el Ayuntamiento podrá permitir, debidamente señalizada, la circulación ciclista en el sentido contrario.

Los adelantamientos a bicicletas por parte de vehículos motorizados se realizarán siempre habilitando un espacio, entre éste y la bicicleta, de al menos metro y medio de anchura, pudiéndose reducir a un metro siempre y cuando la velocidad del vehículo motorizado no merme la seguridad del ciclista.

Artículo 27. Circulación en zonas 30 y zonas residenciales

Al transitar por las zonas 30 o zonas residenciales, los ciclistas deberán circular con precaución ante una posible invasión de la vía por otros usuarios, respetando los límites de velocidad establecidos y adecuando su velocidad a la de los peatones.

Artículo 28. Circulación en zonas peatonales

Excepto en momentos de aglomeración o salvo prohibición expresa, en cuyo caso el ciclista deberá apearse de la bici, se permite la circulación en bicicleta por los parques públicos, paseos centrales y resto de zonas peatonales descritas en el artículo 17 de esta Ordenanza, siempre que se respete la prioridad del peatón, se adecúe la velocidad a la de los viandantes, sin sobrepasar nunca los 10 Km/h, y no se realicen maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los peatones o incomodar su circulación.

Esta velocidad se podrá rebasar en parques públicos y sendas ciclables, siempre que se cumplan el resto de restricciones impuestas en este artículo.

El Ayuntamiento podrá establecer zonas debidamente señalizadas de tránsito compartido entre peatones y bicicletas. En estas zonas, las bicicletas deberán atenerse a todas las restricciones anteriormente impuestas para las zonas peatonales.

De manera excepcional, se permitirá la circulación de bicicletas por aceras en calles con calzada no pacificada, en las que no exista vía ciclista o ciclable señalizada, únicamente cuando la intensidad del tráfico en calzada disuada de la utilización de la misma y siempre que en la acera se cumplan las siguientes condiciones: que la acera disponga de al menos cuatro metros de anchura total, que al menos tres metros de anchura estén libres de elementos de mobiliario urbano, arbolado u otros obstáculos fijos y que no exista aglomeración



de viandantes. Si no concurren todas estas condiciones, el ciclista deberá transitar a pie arrastrando la bicicleta o circular por la calzada. Los ciclistas que circulen por las aceras deberán cumplir además con el resto de restricciones impuestas para las zonas peatonales.

Siempre que el ciclista circule por una zona peatonal en la que haya edificios, deberá mantener una distancia de al menos un metro con la fachada de los mismos.

Asimismo el ciclista deberá mantener una distancia de al menos un metro con los peatones en las operaciones de adelantamiento o cruce.

Se recomienda mantener una distancia de seguridad adecuada en los tramos de acera anexos a carriles de aparcamiento o curvas muy pronunciadas.

Se permite la circulación en bicicleta por la acera, aún cuando no se den todas las circunstancias anteriormente definidas, a los niños menores de 8 años siempre que vayan acompañados por adultos y siempre que no se sobrepasen los 10 km/h. Es recomendable la utilización de casco protector.

En las zonas y calles peatonales, como calles comerciales, podrá fijarse una prohibición total de circulación de bicicletas en horario previamente establecido o cuando así lo indique la autoridad.

Artículo 29. Prioridades

Los ciclistas tendrán prioridad sobre los peatones cuando circulen por las vías ciclistas, y sobre los vehículos a motor en todas las calzadas y zonas de prioridad peatonal. En los cruces y pasos de peatones la prioridad se rige por la señalización y normativa generales sobre Circulación y Tráfico.

Independientemente de que los ciclistas tengan o no la prioridad, deberán respetar siempre la señalización general y la normativa sobre Circulación y Tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer expresamente al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.

Aún cuando no se haya señalado una zona avanzada de espera específica para los ciclistas, éstos podrán, sin incomodar en ningún caso el paso de los peatones, adelantarse a los pasos de peatones y esperar la luz verde del semáforo o, en caso de no existir éste, cruzar la intersección cuando sea posible.

Cuando, en las condiciones del artículo 28, circulen por zonas peatonales no dispondrán de prioridad, ya que ésta corresponde al peatón.

Artículo 30.

De conformidad con el Reglamento General de Circulación:

No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido.

No se podrá conducir una bicicleta, ni ningún otro vehículo, utilizando manualmente el teléfono móvil o cualquier otro dispositivo incompatible con la obligatoria atención permanente a la conducción.

Los ciclistas, en lo que se refiere a conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas, tienen las mismas obligaciones y restricciones que el resto de conductores.

Artículo 31. Infraestructuras ciclistas

El diseño y la construcción de las infraestructuras ciclistas de la ciudad, tanto vías como estacionamientos, seguirá los criterios determinados en el Plan Director de la Bicicleta, respetando en todo momento los principios de continuidad y seguridad vial.

Las autoridades competentes velarán por el mantenimiento y mejora de las distintas infraestructuras ciclistas a fin de evitar su progresivo deterioro. Si alguna de las infraestructuras ciclistas objeto de esta normativa resultase afectada por cualquier tipo de intervención, derivada de actuaciones públicas o privadas, el agente responsable de la intervención deberá reponerlas a su ser y estado originario.

Artículo 32. Aparcamiento de bicicletas

Los aparcamientos diseñados específicamente para bicicletas serán de uso exclusivo para éstas.

Las bicicletas se estacionarán en los espacios específicamente acondicionados para tal fin, debidamente aseguradas en las parrillas habilitadas al efecto. En los supuestos de no existir aparcamientos en un radio de 75 metros, las bicicletas podrán ser amarradas a elementos del mobiliario urbano durante un plazo que en ningún caso podrá superar las 24 horas, siempre que con ello no se realice ningún daño al elemento de mobiliario urbano, no se vea alterada su función, ni se entorpezca el tránsito peatonal ni la circulación de vehículos.

En cualquier caso, para garantizar la circulación peatonal, se deberá respetar un espacio mínimo de 1 metro como zona de tránsito. En ningún caso podrán estacionarse bicicletas en aceras con anchura total inferior a 1,5 metros.

Artículo 33. Inmovilización de bicicletas

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán proceder a la inmovilización de la bicicleta cuando, como con-

secuencia del incumplimiento de los preceptos de esta Ordenanza, de su utilización pueda derivarse un riesgo grave para la circulación, las personas o los bienes.

Artículo 34. Retirada de bicicletas

Las autoridades competentes podrán proceder, si el obligado a ello no lo hiciera, a la retirada de la bicicleta de la vía pública cuando, no estando ésta aparcada en uno de los espacios específicamente acondicionados para tal fin, transcurran más de 24 horas, cuando la bicicleta se considere abandonada o cuando procediendo legalmente la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma.

Antes de la retirada de la vía pública, las autoridades competentes tomarán una fotografía de la bicicleta afectada, que podrá ser solicitada por quien reclame la bicicleta. Tras la retirada colocarán en dicho lugar el preceptivo aviso para informar al titular de la bicicleta.

Sin perjuicio de los casos en que legalmente proceda la inmovilización de la bicicleta, mediante la oportuna resolución se establecerá el protocolo de actuación para la retirada de bicicletas.

Tendrán la consideración de bicicletas abandonadas, a los efectos de su retirada por las autoridades competentes, aquellos ciclos presentes en la vía pública pública faltos de ambas ruedas, con el mecanismo de tracción inutilizado o cuyo estado demuestre de manera evidente su abandono.

El Ayuntamiento establecerá un depósito de bicicletas para favorecer su recuperación por parte del propietario o su entrega a alguna organización, transcurridos tres meses desde su retirada.

Artículo 35. Visibilidad

Las bicicletas o los ciclistas que las conducen deberán ser visibles en todo momento. Cuando circulen por la noche o en condiciones de baja visibilidad deberán disponer de luces y/o reflectantes, que las hagan suficientemente visibles para todos los usuarios de la vía pública.

Artículo 36. Elementos accesorios

Por cuestiones de seguridad es recomendable la utilización de casco de protección.

Las bicicletas podrán estar dotadas de timbre, ya que facilitan el tránsito por las vías ciclistas.

Las bicicletas podrán estar dotadas de elementos accesorios adecuados para el transporte diurno y nocturno de menores y de carga tales como sillas acopladas, remolques, semirremolques y resto de dispositivos debidamente certificados u homologados, con las limitaciones de peso que dichos dispositivos estipulen, siempre que se cumplan las condiciones especificadas en el artículo siguiente.

Artículo 37. Sillas y remolques

Las bicicletas podrán transportar, cuando el conductor sea mayor de edad y bajo su exclusiva responsabilidad, un menor de hasta siete años en sillas acopladas a las mismas.

La silla deberá contar con elementos reflectantes.

Las bicicletas podrán arrastrar un remolque o semirremolque para el transporte de todo tipo de bultos y niños/as, siempre que el conductor sea mayor de edad y bajo su exclusiva responsabilidad. En caso de circular a velocidad anormalmente reducida, las bicicletas con remolque o semirremolque tendrán prohibida la circulación por la calzada, debiendo circular por vías ciclistas, zonas 30, otras vías pacificadas o zonas peatonales autorizadas.

Dichos remolques deberán ser visibles en las mismas condiciones establecidas para las bicicletas en el artículo 35 de esta Ordenanza.

Es obligatorio, en cualquiera de los dos casos, que el menor utilice el correspondiente casco protector.

CAPÍTULO II: EL REGISTRO DE BICICLETAS

Artículo 38.

El Ayuntamiento creará un registro de bicicletas, de inscripción voluntaria, con la finalidad de evitar los robos o extravíos de las mismas, identificar a su responsable en los casos de los artículos 33 y 34 de esta Ordenanza y facilitar cualquier otro supuesto en que sea necesaria su localización.

Podrán registrar sus bicicletas las personas mayores de catorce años, aportando los siguientes datos:

- Nombre y apellidos del titular.
- Domicilio y teléfono de contacto.
- Número del documento de identidad.
- Número de bastidor de la bicicleta, en caso de que se disponga del mismo.
- Marca, modelo y color de la bicicleta.
- Características singulares.

En el caso de bicicletas pertenecientes a menores de catorce años, la inscripción se realizará a nombre de sus progenitores o representantes legales.

Al inscribir el vehículo en el Registro, su titular podrá hacer constar si dispone de aseguramiento voluntario.

Las normas de funcionamiento del Registro de Bicicletas serán establecidas mediante la correspondiente resolución. El Registro de Bicicletas se adecuará en su regulación a lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, así como a las disposiciones que la desarrollan.

Titulo IV. Circulación, parada, estacionamiento y actuaciones puntuales en zonas de prioridad peatonal y vías ciclistas

Artículo 39. Circulación

Como norma general, siempre que una calle disponga de calzada, los vehículos motorizados deberán circular por ella sin superar nunca la velocidad permitida, debiendo conceder prioridad al ciclista salvo en las intersecciones, en las que prevalece la señalización general y la normativa sobre circulación y tráfico, así como aquella otra que se pueda establecer al efecto por las autoridades municipales con competencia en la materia.



Los vehículos motorizados no podrán circular por aceras, zonas peatonales, vías ciclistas, carriles reservados para el transporte público o plataforma del tranvía, salvo que dispongan de autorización expresa o con la autorización establecida en el artículo 21 de esta Ordenanza.

Artículo 40.

En las zonas sin aceras elevadas sobre la banda de circulación, en las zonas de prioridad peatonal y en las de gran afluencia de peatones, los vehículos que circulen por ellas deberán adecuar su velocidad a la de los peatones, ciclistas y/o patinadores, sin sobrepasar nunca la velocidad máxima impuesta según el tipo de zona definida en el artículo 17 de esta Ordenanza, adoptando las precauciones necesarias.

En estas zonas, los conductores deben conceder prioridad a los peatones, patinadores y ciclistas.

Artículo 41. Parada

Queda prohibida la parada de vehículos que no dispongan de autorización municipal expresa en los siguientes supuestos, además de todos los ya recogidos en el Reglamento General de Circulación vigente:

- Donde se entorpezca la circulación de peatones o ciclistas y, particularmente, en los pasos de peatones y pasos específicos para bicicletas.
- Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso de personas o vehículos a un inmueble.
- En pasos a nivel, pasos para ciclistas y pasos de peatones.
- En los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano o en los reservados para las bicicletas.
- En la plataforma del tranvía.
- En los rebajes de acera para el paso de discapacitados físicos y resto de peatones.

Además, queda prohibida la parada de vehículos a motor en los siguientes supuestos:

- Sobre las aceras, paseos, zonas peatonales y jardines, excepto en los supuestos contemplados en el párrafo cuarto del artículo 42.
- En los aparcamientos para bicicletas o de manera que impidan u obstaculicen su uso.

Artículo 42. Estacionamiento

Queda prohibido el estacionamiento de vehículos que no disponga de autorización municipal expresa en los mismos supuestos recogidos en el artículo anterior.

En las zonas de prioridad peatonal los vehículos motorizados sin autorización expresa sólo podrán estacionar en los lugares designados por señales o marcas.

El estacionamiento de las bicicletas se regirá conforme a lo dispuesto en el Artículo 32 de esta Ordenanza.

Las motocicletas y ciclomotores se regirán por lo dispuesto en la Ordenanza General de Tráfico. En ningún caso se les permite

estacionar en aparcamientos específicos para bicicletas, sobre vías ciclistas o en la plataforma del tranvía.

Artículo 43. Ocupaciones temporales

La ocupación de zona peatonal, vía ciclista, carril de circulación, banda de aparcamiento o plataforma del tranvía, para la realización de obras públicas o privadas, instalaciones, colocación de contenedores, mobiliario urbano o de cualquier otro elemento u objeto de forma permanente o provisional en las vías objeto de esta Ordenanza, necesitará la autorización previa del Ayuntamiento y se regirá por lo dispuesto en las normas municipales y en la autorización, que contendrá las condiciones particulares a que deberá ajustarse el desarrollo de la ocupación autorizada, de obligado cumplimiento para la persona titular de la autorización.

La autorización deberá determinar la forma de realizarse la ocupación para que se generen los mínimos conflictos posibles a los usuarios. El incumplimiento de las condiciones de la autorización podrá dar lugar a la suspensión inmediata de la obra y a la obligación de reparación de la zona al estado anterior al comienzo de la misma, así como a la sanción que se defina reglamentariamente.

Titulo V. Señalización y normas de convivencia con el tranvía

Artículo 44. La señalización de las zonas de prioridad peatonal por donde discurra el tranvía.

Las zonas de prioridad peatonal por las que discurra el tranvía tendrán una señalización específica vertical y horizontal, que incluirá los lugares de parada de tranvías. El tranvía no podrá parar fuera de las zonas especialmente habilitadas para ello, y dichas zonas de parada serán de exclusivo uso del transporte público colectivo.

Asimismo, se señalará horizontalmente la plataforma por la que discurra el tranvía, que comprenderá el espacio existente entre raíles y una zona de servicio a cada lado de los mismos.

Artículo 45. Prioridad del tranvía.

Con carácter general, la señalización garantizará la prioridad del tranvía sobre los demás vehículos.

En la plataforma del tranvía, la preferencia de paso entre los peatones o ciclistas y el tranvía será en todo caso del tranvía, salvo en los cruces provistos de semáforos en los que prevalecerán las indicaciones del mismo, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 8 de la presente Ordenanza relativo a la prioridad entre las distintas señales de tráfico.

Artículo 46. Uso de la plataforma.

Se considerará la plataforma del tranvía zona de no tránsito. No obstante, los peatones y ciclistas podrán atravesarla fuera de las zonas señalizadas para su cruce, cerciorándose de que pueden hacerlo sin riesgo ni entorpecimiento indebido.

Artículo 47. Límite de velocidad del tranvía en zonas de prioridad peatonal.

Con carácter general, la velocidad de marcha del tranvía estará en función de las circunstancias de visibilidad, de las características técnicas del tranvía y del tráfico del lugar, de manera que pueda ser detenido de forma inmediata ante cualquier obstáculo o señal que indique parada sin que peligre en ningún momento la seguridad de la circulación. En cualquier caso, el tranvía no circulará en zonas de prioridad peatonal a velocidades superiores a los 20 km/h.

Artículo 48. Cruce del tranvía con vehículos.

Los vehículos extremarán su precaución cuando en su camino se crucen con una línea del tranvía, el cual tiene prioridad de paso. Los cruces serán convenientemente señalizados.

Artículo 49. Prohibición de parada y estacionamiento.

Queda prohibido parar y estacionar sobre la plataforma del tranvía.

Artículo 50. Otras normas de circulación en relación al tranvía.

Las indicaciones del semáforo consistentes en una franja blanca iluminada sobre fondo circular negro, se refieren exclusivamente a los tranvías y a los autobuses de línea, a no ser que exista un carril reservado para el transporte público; en cuyo caso se refiere a todos los vehículos que circulen por él.

Titulo VI. Régimen Sancionador

CAPÍTULO I. PROCEDIMIENTO SANCIONADOR

Artículo 51. Legitimación

Las infracciones a la presente Ordenanza, serán denunciadas bien directamente por la Policía Local o por cualquier persona, y seguirán el trámite administrativo de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Todas las infracciones cometidas contra lo dispuesto en la Ordenanza se considerarán como que lo son a la Ley sobre Tráfico Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 52.

La tramitación del procedimiento sancionador será independiente de aquellos otros procedimientos que, para la restauración de la realidad física alterada o para la ejecución forzosa pudieran, en su caso, incoarse.

Sólo se podrá proceder a la retirada de puntos a los conductores de vehículos motorizados que precisan de un permiso de circulación para su conducción.

CAPÍTULO II. INFRACCIONES

Artículo 53. Infracciones

Se clasifican en leves, graves y muy graves y se sancionarán según lo previsto en la legislación de tráfico, circulación de vehículos y seguridad vial, en función del tipo infractor establecido por aquella normativa

en el que se incluyan, teniendo en cuenta la peligrosidad y el posible daño que pueda suponer la infracción cometida.

En la determinación de la correspondiente sanción, se tendrá en cuenta la menor peligrosidad que suponen las infracciones a artículos de esta Ordenanza cometidas por peatones, patinadores y ciclistas con respecto a los vehículos a motor.

Artículo 54. Infracciones leves

Se consideran infracciones leves:

Transitar por aceras sobre patines o aparatos similares sin acomodar la marcha al peatón o con carácter deportivo fuera de las zonas señalizadas en tal sentido.

Circular en bicicleta por aceras u otras zonas peatonales sin atender a las condiciones de circulación previstas en los artículos 25 y 28 de esta Ordenanza sin provocar peligro para los usuarios de la vía.

Transitar los peatones de manera continuada por las vías para ciclistas debidamente señalizadas.

Circular en bicicleta incumpliendo las condiciones de visibilidad establecidas en los artículos 35 y 37 de esta Ordenanza.

Circular en bicicleta por vías interurbanas de noche sin luz, sin reflectante o sin casco.

Artículo 55. Infracciones graves

Se consideran infracciones graves:

Circular vehículos motorizados por aceras, zonas exclusivas para peatones y vías ciclistas sin contar con la correspondiente autorización.

No respetar la prioridad en los pasos de peatones y en los específicos de ciclistas.

No respetar los vehículos motorizados y las bicicletas la prioridad peatonal en las zonas señalizadas.

Estacionar vehículos motorizados sobre la acera, salvo los autorizados en el artículo 42 de esta Ordenanza, vías ciclistas, pasos de peatones y pasos específicos para bicicletas.

Circular en bicicleta por aceras o zonas peatonales superando las velocidades permitidas o realizando maniobras bruscas, con grave riesgo para los peatones.

Transitar por aceras sobre patines o aparatos de forma imprudente o temeraria con grave riesgo para los peatones.

Modificar o alterar el contenido de las señales o colocar elementos sobre las mismas que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a las personas usuarias de la vía o distraer su atención.

Ocupar los aparcamientos para bicicletas por parte de ciclomotores o motocicletas.

Artículo 56. Infracciones muy graves

Se considera infracción muy grave:

Circular vehículos por zonas peatonales, vías ciclistas, carriles reservados para el transporte público o plataforma del tranvía, de forma temeraria.



SERVICIO PÚBLICO BIZI-ZARAGOZA



CONTACTO

www.bizizaragoza.com

☎ 902 319 931

EN QUÉ CONSISTE. Bizi es un sistema de transporte público basado en el uso compartido de la bicicleta para los trayectos por la ciudad. Combinado con el resto de los sistemas de transporte público, permite una movilidad prácticamente absoluta por Zaragoza. Sus normas de uso son sencillas:

- Sólo es válida para mayores de 16 años y no puedes acoplar sillita para bebés.
- Tienes a tu disposición 130 estaciones bizi repartidas por la ciudad y 1.300 bizens. Coges tu bizi en una estación y la devuelves en cualquier otra.
- Puedes realizar tantos recorridos como quieras dentro del horario establecido. Cada vez que la usas la primera media hora es gratis.
- No debes utilizarla más de 2 horas seguidas para que no te bloqueen tu código.





CÓMO INSCRIBIRSE.

Abono Temporal

Debes inscribirte a través de internet www.bizizaragoza.com en la opción de "ABONO TEMPORAL"

Tras formalizar la inscripción obtienes por 5,13 euros un bono válido para 3 días consecutivos. A través de internet te facilitan un código que se activa con el primer uso de bizi. Dicho primer uso se debe producir como máximo en un mes después de haber solicitado el bono.

Abono Anual

Debes inscribirte a través de internet www.bizizaragoza.com en la opción de "ABONO ANUAL".

En este momento, para garantizar un mejor servicio, es necesario pasar por una lista de espera antes de darte de alta como abonado anual.

Además, de acuerdo con lo establecido por Acuerdo del Gobierno de Zaragoza de 17 de febrero de 2011 del Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza, todas las altas de nuevos usuarios del servicio Bizi Zaragoza se deben realizar a través de la Tarjeta Ciudadana.

Por lo tanto, si todavía no eres titular de Tarjeta Ciudadana, puedes efectuar el alta directamente a través de la web correspondiente en: <http://www.zaragoza.es/tarjetaciudadana> o acudiendo presencialmente a tu junta municipal o al Edificio Seminario. (Esta tarjeta es gratuita)

La cuota anual del servicio Bizi es de 35,89 euros y no olvides que, antes de utilizar tu tarjeta ciudadana como tarjeta bizi, debes activarla en la zona de usuarios de la web www.bizizaragoza.com



LO PRIMERO, LA TARJETA CIUDADANA

Se trata de una tarjeta inteligente multiservicio que permite unificar múltiples tarjetas y acceder a numerosos servicios y micropagos. Esta es una muestra de sus usos:

- Como Tarjeta Bus.
- Como tarjeta para acceder al tranvía.
- Para acceder al servicio BiZi.
- Además, acceso a centros deportivos, a aparcamientos públicos, a centros de mayores, a diversos servicios de bibliotecas municipales, a museos municipales, a salas de inclusión digital, a la wifi municipal y a determinados servicios de la administración electrónica.

El único requisito para solicitarla es estar empadronado en Zaragoza. La tarjeta es gratuita y toda la información para tramitarla está disponible en www.zaragoza.es



WWW.BICIREGISTRO.ES

Para más seguridad



En la imagen, el registro de una bicideta en La Cicería.

“**Biciregistro**” es un sistema informativo nacional de registro de bicicletas, propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta, que cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y varios ayuntamientos. Zaragoza ha sido la ciudad pionera en su implantación a nivel nacional. El registro de bicicletas “Biciregistro.es” es válido en todo el territorio nacional, y proporciona una serie de servicios muy valiosos para el usuario de bicicletas.

El modo de registrar una bicicleta es muy sencillo. Se accede a la web www.biciregistro.es y se abre una cuenta de usuario. Cada usuario puede añadir todas las bicis que quiera registrar a su nombre. El precio por cada bicicleta es de 5 euros. Una vez realizada esta operación se acude al centro validador y allí comprueban que el trámite ha sido realizado correctamente y le instalan el kit de registro. En Zaragoza, por ahora, el centro validador es La Cicería Social Club, aunque se irá extendiendo progresivamente a otros puntos de la ciudad. ■

CONTACTO

La Cicería Social Club
C/ Gavin, 6, 50001, Zaragoza
876 167 356 – 657 602 865
lacicleria@lacicleria.com

Horario:

Lunes a sábados de 10 a 21 y
domingos de 11 a 18.



EL REGISTRO ES VOLUNTARIO

El Biciregistro incluye el registro voluntario de bicicletas a través de la web www.biciregistro.es asociado a un sistema de búsqueda de bicis en el que desempeñan un papel fundamental el "listado de bicicletas desaparecidas" y el "listado de bicicletas localizadas".

La disminución de robos se logra gracias a un registro normalizado y único para cada bicicleta, que recoge todos los datos en un listado a nivel nacional, e identifica cada una de las bicis a través de unas pegatinas de registro, pudiéndose reforzar con un marcaje físico opcional complementario.

La web biciregistro.es otorga a cada bicicleta un código de registro que además figura en las pegatinas de registro. Dichas pegatinas están fabricadas en material de muy difícil extracción que, en caso de agresión, deja el código grabado en el bastidor, visible bajo luz ultravioleta.

El Registro de Bicicletas dificulta el comercio ilegal y posibilita la recuperación de una bicicleta robada o extraviada, todo ello a través de las herramientas que se ponen a disposición en la web biciregistro.es, ya que todos pueden comprobar si una bicicleta está registrada o no y dejar información en el historial. Esta funcionalidad es muy importante para favorecer la colaboración de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado y de talleres y tiendas de bicicletas.

En la página hay incluso un vídeo sobre consejos de seguridad y candados más apropiados, y otros consejos para circular correctamente y con seguridad. ■





ZARAGOZA Y LA MOVILIDAD



El menor índice de atascos de Europa

*Conclusiones del Congestion Index 2012
realizado por TOMTOM*

Desde hace unos años, Zaragoza está viviendo una revolución en materia de transporte urbano. A los medios convencionales, como el coche o el bus urbano, se han sumado nuevos medios como el tranvía, la bicicleta y el fomento decidido de la peatonalización de la ciudad. Ello ha provocado ajustes en los flujos de tráfico y cambios de costumbres arraigadas. Pero los resultados empiezan a notarse. Lo dice el estudio TomTom: Zaragoza es la capital europea con menor índice de atascos de entre las analizadas en Europa. De 59 capitales estudiadas (entre las que se encuentran las españolas Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas, Sevilla, Murcia, Valencia, Bilbao y





Málaga), Zaragoza es la que presenta el menor índice de congestión de todas las estudiadas. Y ello, a pesar de las afecciones provocadas por las obras del tranvía en todo su eje Norte-Sur durante el año 2012. En el extremo opuesto se encuentra Moscú, y en cuanto a las ciudades españolas, la que presenta el peor índice de las analizadas se encuentra Barcelona. El Índice de Tráfico Anual de TomTom, "Congestion Index 2012", sitúa a Zaragoza como la ciudad europea con menos porcentaje de atascos de entre todas las analizadas. El estudio es realizado regularmente por esta conocida empresa holandesa de navegadores, y ofrece un exhaustivo análisis de la situación del tráfico en las ciudades más importantes del mundo.

En esta edición, muy completa y que analiza el año 2012 de manera íntegra, se dan datos de 59 ciudades y Zaragoza ocupa la mejor posición: es decir, es la ciudad con menor índice de congestión de todas las estudiadas. La ciudad con mayor índice de atascos de Europa es Moscú, seguida de Estambul, Varsovia, Marsella, Palermo, Stuttgart, París, Roma, Hamburgo y Bruselas. En el caso de España, las diez ciudades analizadas quedan en este orden, de peor a mejor: Barcelona, Palma de Mallorca, Madrid, Las Palmas, Sevilla, Murcia, Valencia, Bilbao, Málaga y Zaragoza, que es la ciudad mejor situada. ■

Cómo se calcula

Según explica TomTom, su estudio sobre el tráfico es el barómetro más preciso del mundo en zonas urbanas. El informe es el único que está basado en datos reales de tiempo de desplazamiento captados por los vehículos que circulan por todas las carreteras de la red vial. La metodología utilizada en el estudio de tráfico de TomTom compara los tiempos de desplazamiento durante los períodos no congestionados (tráfico fluido) con los tiempos de desplazamiento en las horas punta. La diferencia se expresa con un porcentaje de incremento en el tiempo de desplazamiento. Y la conclusión es evidente: en Zaragoza, se circula con mayor movilidad que en el resto de las ciudades europeas estudiadas.



ACCESIBILIDAD

Movilidad para todos los ciudadanos

Zaragoza es una ciudad para todos, en la que ningún ciudadano debería tener problemas para desplazarse con fluidez. Es por eso que desde el ayuntamiento se han puesto en marcha una serie de medidas para asegurar el derecho de personas con movilidad reducida a disfrutar de su ciudad en las mejores condiciones posibles. En el año 2012, tanto la ONCE como Fundación DFA premiaron al Ayuntamiento de Zaragoza y al Tranvía de Zaragoza por su colaboración con ambas instituciones en materia de accesibilidad.



SEMÁFOROS PARA INIDENTES ACTIVADOS A TRAVÉS DEL BLUETOOTH. En el año 2009 había en Zaragoza 40 pasos semaforizados para invidentes. En ese momento se activaban con un mando a distancia que facilitaba a los usuarios la Fundación ONCE. Sólo pitaban al ser activados por dicho mando. En 2010 y 2011, con los fondos FEIL, se instalaron unos 20 pasos más. Estos ya se activan a través del bluetooth de los móviles. La ubicación, siempre, se hace en coordinación con la ONCE.

Con el tranvía, todos los cruces semaforizados necesarios se han puesto con este tipo de semáforos activados a través del móvil. En total son 124 pasos en Fase 1 y 154 en Fase 2. En total, existen 278 pasos con el tranvía. A todos éstos hay que sumar otros 21 pasos que se acaban de instalar (siempre en colaboración con la ONCE) a través de un convenio con la ONCE e Imserso. ■



En los autobuses adaptados la entrada se realiza por la parte central del vehículo.

AUTOBUSES ADAPTADOS Y SERVICIO PMRS. También en el transporte en bus urbano se ha hecho un esfuerzo sin precedentes para adaptar los vehículos a la movilidad. De entre los más de 300 vehículos que componen la flota de Tuzsa, un 92% disponen de piso bajo sin escaleras y sistema de arrodillamiento lateral. Además, la entrada se realiza por la parte central del autobús, para facilitar el acceso a personas con movilidad reducida ya que la entrada delantera del autobús tiene barras divisoras que dificultan la entrada con silla de ruedas. Y del total de la flota, un 36% dispone de rampa desplegable.

Las últimas unidades incorporadas están adaptadas con llamadores reservados para solicitar la extensión de la rampa para el desembarque. Hay un espacio reservado con cinturón de seguridad. Los asientos están señalizados con otra tapicería, para personas con movilidad reducida, e indicadores mediante pegatinas.

Por otro lado, está el servicio PMRS, un servicio de transporte colectivo indicado para personas con Movilidad Reducida Severa (PMRS). Funciona con horario de 7,30 a 20,40, de lunes a domingo, y va dirigido a personas que estén imposibilitadas para la utilización normal de los vehículos del transporte colectivo ordinario de la ciudad por poseer algún tipo de discapacidad física.

Los usuarios que demanden el servicio, cuyos autobuses son de color amarillo, deben indicar los días y horas que los vayan a necesitar, así como la dirección del origen y destino del servicio puerta a puerta, con una antelación mínima de 24 horas. El teléfono para solicitarlo es el 976 79 99 79. ■



Presentación y demostración del servicio de ZTaxi Accesible.

TAXIS ADAPTADOS

Hace unas semanas se puso en marcha una experiencia piloto para acceder al servicio ZTaxi Accesible. Se trata de facilitar a los usuarios con discapacidad el poder utilizar taxis adaptados durante una prueba técnica, usando Tarjeta Ciudadana y por un precio de 0,74 euros. El Ayuntamiento cubrirá el coste de la carrera hasta 10 euros en días laborales y 12 euros en días festivos

El pago de este servicio se realizaría con Tarjeta Ciudadana y utilizando teléfonos Samsung con tecnología NFC como datafonos. El proyecto ZTaxi Accesible tiene como objetivo mejorar la calidad de vida y los servicios que recibe el colectivo de personas con movilidad reducida. El sistema, que ahora se pone a prueba con 50 usuarios, consistirá en lo siguiente: el usuario podrá llamar a un taxi adaptado en la hora y lugar que más le convenga, y realizar el tipo de viaje según el tipo de utilización. Inicialmente la persona con movilidad reducida pagará – con Tarjeta Ciudadana- un mínimo similar al coste del autobús PMRS con Tarjeta Ciudadana (0,74 euros). Si la carrera no supera los 10 euros (o 12, si es festivo), esos 0,74 euros serán el coste para el usuario. Si lo superara, debería cubrir, además de los 0,74 euros, la diferencia a partir de los 10 euros (o de los 12).

Con carácter previo a la implantación de esta prestación con carácter generalizado es necesario realizar una prueba técnica -que es para la que ahora se han publicado las condiciones y la solicitud en la web del ayuntamiento de Zaragoza- en la se compruebe el funcionamiento de todos los elementos y módulos que intervendrían en la prestación del mismo, así como la eficiencia del proyecto, tanto en cuanto a la mejora de la prestación a las personas con movilidad reducida, como en cuanto a las condiciones económicas de laprestación. ■



CONDUCTORES

Cambian los hábitos, mejora la fluidez

Si en los años sesenta y setenta el coche era el rey de las ciudades, y el urbanismo giraba en torno a esta realidad, hoy las cosas no tienen nada que ver. Hoy, las ciudades se piensan para las personas.

Evidentemente, el coche tiene que convivir, además, con otros medios de transporte como el autobús, el tranvía, la bicicleta y los demás vehículos que circulan por la ciudad. Aunque la encuesta TOM TOM demuestra que en Zaragoza la fluidez del tráfico es de las mejores de Europa para las grandes capitales, a ello no ha contribuido solo la mayor concienciación del ciudadano de que cuanto menos utilice su vehículo, mejor. Además de la mejora de los transportes públicos, se han realizado diversas actuaciones para facilitar la vida a quien no puede prescindir del coche.

Es el caso de las nuevas rondas de circunvalación (Z-30 y Z-40) que ayudan a que para ciertos desplazamientos no sea necesario entrar en la ciudad, ayudando así a su descongestión. Pero si no queda más remedio, se han construido nuevos aparcamientos subterráneos, como los de las Fuentes, Seminario o Romareda; se han construido, también, aparcamientos intermodales vinculados al tranvía, para combinar el uso de coche y transporte público; se han construido nuevos puentes sobre el Ebro, como el del Tercer Milenio... Y se ha procedido a reformar la red semafórica en profundidad, para conseguir una eficacia que ha sido reconocida en foros nacionales como el XII Congreso español sobre Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), celebrado en 2012.

El proceso de mejora se inició en 2011, con el cambio de las luces de los semáforos. La totalidad del tráfico de la ciudad de Zaragoza se encuentra completamente regulado por semáforos dotados con luces de LED que aportan considerables ventajas tanto desde un punto de vista de la seguridad vial como en materia de sostenibilidad, así como un importante ahorro en la economía municipal. Zaragoza fue pionera entre las grandes ciudades de España en incorporar a toda su red semafórica esta nueva tecnología.



Pero la red semafórica ha sufrido otro cambio, también radical. El Ayuntamiento de Zaragoza invirtió en 2010, a través del Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local (FEESL) casi 5 millones de euros en la renovación y mejora de la gestión de su red semafórica. Estas inversiones fueron realizadas, además, en el momento más adecuado para la ciudad, ya que han servido para integrar en la actual red semafórica a los sistemas de control del nuevo tranvía.

Por otra parte, el nuevo sistema de aforos sirve para saber, en todo momento, las circunstancias del tráfico en la ciudad. Las mediciones se realizan tanto por sistemas de espiras y detectores inalámbricos (a través de sensores situados bajo la calzada) como por cámaras de visión artificial, situadas en el báculo de algunos semáforos, capaces de “contar” el número de vehículos que se acumulan cuando la luz está roja y los vehículos detenidos.

Otro elemento que se ha introducido en Zaragoza es un sistema que permite conocer con precisión los tiempos de recorrido entre diferentes puntos de la ciudad para elaborar con ello una completa estadística cuyo análisis permitirá seguir mejorando en este ámbito. Dicho sistema funciona a través de la detección (absolutamente anónima) de dispositivos bluetooth instalados en los vehículos, midiendo lo que tardan en pasar por distintos puntos de control.

Las novedades tecnológicas están permitiendo optimizar la gestión del Centro de Control de Tráfico, lo que a su vez redundará en una mejor fluidez del tránsito de vehículos.

Pero, además, está previsto que, a medio plazo, los sistemas que ahora se han implantado tengan utilidades aún más tangibles para el ciudadano. Así, ya es posible tener información, en tiempo real, del estado del tráfico a través del teléfono móvil y de la web www.zaragoza.es ■

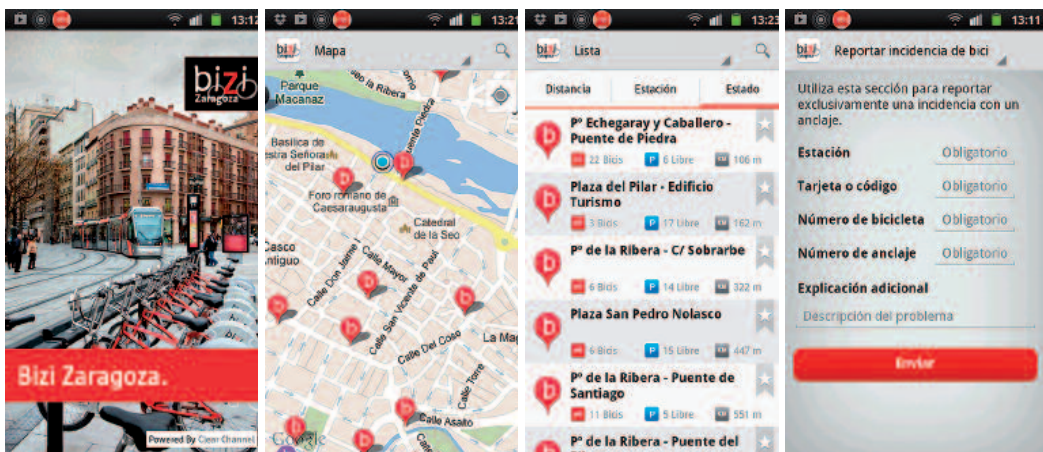


APP'S

Al servicio de la movilidad

**TRÁFICO ZARAGOZA**

Esta aplicación permite conocer el estado del tráfico en las principales vías de la ciudad de Zaragoza en tiempo real. Sensores repartidos por toda la ciudad envían información al centro de control, que procesa y publica instantáneamente el estado del tráfico. Además se muestran los cortes de vías y afecciones importantes. Sobre el mapa se puede ver el estado de las principales vías de la ciudad mediante un código de colores. Además se muestran los cortes de tráfico programados y las afecciones importantes, así como los tiempos estimados para unos recorridos prefijados. Esta aplicación es compatible con Android e iPhone. ■



BIZIZGZ

Bizi Zaragoza estrena su propia aplicación para teléfonos móviles y tabletas, BiziZGZ. Esta app está ya disponible tanto para los terminales que utilicen sistema operativo de Android como los iOS de Apple. A diferencia de otras aplicaciones disponibles, la app oficial de Bizi Zaragoza permite reportar de manera inmediata posibles incidencias con el anclaje de una bici en uso.

Además, ofrece información en tiempo real del estado de las 130 estaciones. Lo hace tanto a través de un mapa interactivo como mediante un listado que puede organizarse según las preferencias del usuario con tres criterios distintos: distancia a las estaciones desde el lugar donde se realiza la consulta; orden alfabético de estaciones; o según el estado de las estaciones. Asimismo, es posible seleccionar las estaciones favoritas o más habitualmente utilizadas por el usuario de la aplicación. La app Bizi Zaragoza ofrece también la opción de conocer, una vez seleccionada una estación, la distancia a la misma y el recorrido peatonal necesario para llegar a ella.

Como servicios añadidos, BiziZGZ incluye amplia información sobre el servicio, su funcionamiento; una Guía de Usuario –que incluye, entre otros elementos, las Normas de Uso, la Ordenanza Municipal de Ciclistas, Peatones y Conductores-; una sección de Preguntas Frecuentes (FAQ's); información sobre los abonos temporales (utilizados habitualmente por visitantes a la ciudad o por usuarios ocasionales); y una última sección de Enlaces de Interés.

En el apartado concreto de "Reportar incidencia de bizi", es imprescindible que, en caso de necesitarlo, el usuario introduzca los datos requeridos: Estación, número de Tarjeta, número de bicicleta y número de anclaje en el que se haya producido el problema. Asimismo, puede añadir una breve explicación adicional. ■



BUS URBANO

Una pieza clave en constante mejora

El autobús sigue siendo protagonista de la movilidad urbana de Zaragoza. Cada año transporta a unos 100 millones de viajeros, una cifra rotunda que define muy claramente el peso específico que este medio de transporte tiene en la capital aragonesa.

A lo largo de los últimos años, el autobús urbano ha experimentado, también, una profunda renovación. Zaragoza cuenta con una de las flotas más modernas de España y fue ciudad pionera en la introducción del biodiésel. Son muchos, asimismo, los autobuses que cuentan con rampa para personas con movilidad reducida.

La introducción de la tarjeta bus, hoy complementada con la tarjeta ciudadana y otros títulos de transporte (tarjeta interbús, abonos de distinto tipo, tarjeta turística, etcétera) supuso en su momento –no hace tantos años– una auténtica “revolución”, ya que abría la posibilidad de realizar transbordos entre autobuses, de manera gratuita, durante una hora. Ahora, la utilización de la Tarjeta Bus y la Ciudadana es determinante también para facilitar las conexiones entre autobús y tranvía, imprescindibles en una ciudad que crece y necesita diversificar sus medios de transporte.

También se han introducido importantes mejoras (líneas nocturnas, por ejemplo), y se han creado nuevos itinerarios, como las dos circulares, ahora posibles al disponer de nuevos puentes sobre el Ebro, como el del Tercer Milenio.

En estos momentos, la gestión del servicio de bus urbano se encuentra en pleno proceso de adjudicación. A lo largo del verano de 2013 se pondrá en marcha esa nueva contrata, que llevará aparejada una profunda





reordenación de la red de autobús para optimizar su funcionamiento con las necesidades actuales y con la línea 1 del Tranvía. Una reordenación que ha sido pactada y consensuada con los distintos grupos políticos y las principales entidades vecinales supraciudadanas.

El contrato supondrá la realización de 17.979.000 kilómetros de autobús anuales, a los que habrá que sumar 42.000 kilómetros del turístico y 45.000 horas de servicio de los PMR (buses para personas con movilidad reducida). En cuanto al número de vehículos, la flota objetivo será de 315 autobuses para servicio normal (de los que 15 serán vehículos de reserva); 11 PMR's y 3 turísticos de dos pisos. Dentro de los 300 autobuses "normales", se incluirá como novedad el uso de 10 microbuses de 10 metros de longitud –que serán empleados en trayectos específicos y que se incorporarán a la flota según se vayan renovando los vehículos–, que se sumarán a los 205 buses estándar de 12 metros y 85 dobles.

La futura contrata de bus urbano tendrá como punto de partida para su valoración el pago por kilómetro, aunque incluyendo importantes novedades y sistemas de control respecto a la actual contrata municipal. Así, el beneficio industrial máximo será del 8%, condicionado además por una serie de indicadores de disponibilidad y calidad que deberán ser determinados mensualmente y, en algunos casos, con periodicidad anual.

Otro aspecto importante a tener en cuenta será el hecho de que sólo se pagará sobre "kilómetros útiles", eliminando así el pago por kilómetros recorridos en vacío.

Éstas y otras novedades marcarán la nueva contrata, que se definirá en unas semanas y que será un nuevo elemento complementario para ese diseño de la movilidad sostenible por el que aboga Zaragoza. ■



TAXIS, IMPRESCINDIBLES PARA LA MOVILIDAD

A partir de ahora, también con tarjeta ciudadana

En la actualidad hay en Zaragoza 1.777 licencias de taxi, un número que garantiza con creces que cualquier ciudadano puede acceder a este servicio con comodidad y en cualquier punto de la ciudad. El gremio de los taxistas ha ido adaptándose a las exigencias de los tiempos, y si hoy son ya 300 los que permiten el pago con tarjeta bancaria, ahora se suma un servicio más, que facilitará el uso de este medio de transporte a los ciudadanos y la gestión de los pagos a los profesionales.

Porque hasta ahora, las comisiones que se quedan las entidades bancarias en cada operación, sumadas a los gastos de mantenimiento de los terminales, hacían que mantener el servicio de pago con tarjeta de crédito fuera muy oneroso para los taxistas. Pero esta situación puede cambiar en los próximos meses. Porque la implantación del pago con la tarjeta ciudadana se podría convertir en una solución fácil y cómoda para usuarios y taxistas. Para los usuarios, se trata de un sistema cómodo porque la tarjeta o puede estar asociada a una cuenta bancaria o bien se pue-



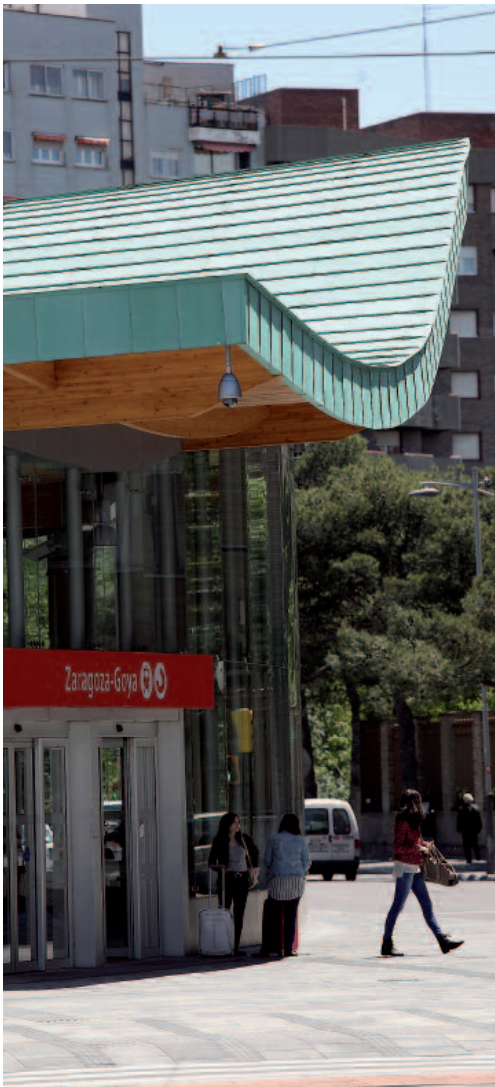
de recargar en multitud de puntos en toda Zaragoza, y además se puede utilizar para un sinfín de usos (sin ir más lejos, para acceder al bus urbano y al tranvía). Para el ciudadano, son todas ventajas ya que la tarjeta se ha convertido en una parte más de la vida cotidiana de los zaragozanos. Pero para el taxista, también hay mucho a favor. Porque con esta modalidad se evitan las comisiones y los gastos de mantenimiento de los datáfonos.

La fácil instalación de esta forma de pago es otro plus. El taxista simplemente notifica a la cooperativa que quiere implantar el sistema y, en unos días, se le instala en su teléfono móvil una aplicación. Este programa reconoce las tarjetas ciudadanas simplemente acercándolas al terminal y ordena la operación de pago.

El ciudadano sabrá si el taxi que coge dispone de este servicio porque los vehículos lucirán una pegatina característica que identifica los servicios que pueden abonarse a través de la tarjeta ciudadana. ■



ESTACIONES DE CERCANÍAS



Zaragoza-Goya, conexión en el centro de la ciudad

La intermodalidad ha sumado recursos desde que, hace un año, se abiera la céntrica estación de cercanías Zaragoza-Goya, lo que ha supuesto que las localidades de Casetas y Utebo quedaran unidas con el centro de la ciudad con rapidez y comodidad. La línea de cercanías realiza el siguiente recorrido: Casetas, Utebo, Estación de Zaragoza Delicias (correspondencia con Alta Velocidad y Media Distancia y Líneas de bus urbano e interurbano), Zaragoza Portillo, Zaragoza-Goya (conexión con líneas de bus urbano y con el tranvía) y Miraflores.

Pero sin duda es la estación de Zaragoza-Goya la que mayor éxito ha cosechado. En su primer aniversario, que se celebró el pasado 3 de abril, las cifras de uso fueron reveladoras:

En este periodo se han registrado 373.456 viajeros de cercanías, un 36,1% más respecto al mismo periodo del 2011. Estas cifras suponen que han utilizado estos convoyes 1.023 usuarios al día desde que esta estación está operativa.

De hecho, Goya también ha mejorado sus propias cifras en los últimos seis meses. Así, ha sido utilizada como estación de origen por el 30% de los viajeros, lo que significa una media diaria de más de 600 viajeros frente a los 450 que utilizaban esta infraestructura ferroviaria hace tan solo seis meses.

Del resto de estaciones, el ránking se mantiene de forma similar a otros balances realizados por Renfe. La más utilizada como origen fue Utebo, con un 36,5%; Delicias, un 10,6%; Portillo, un 9,3%; Casetas, un 7,2%, y Miraflores, un 5,6%. ■



Con la finalización de la Línea 1
Zaragoza hoy está más conectada

¡Gracias!



www.tranviasdezaragoza.es

