

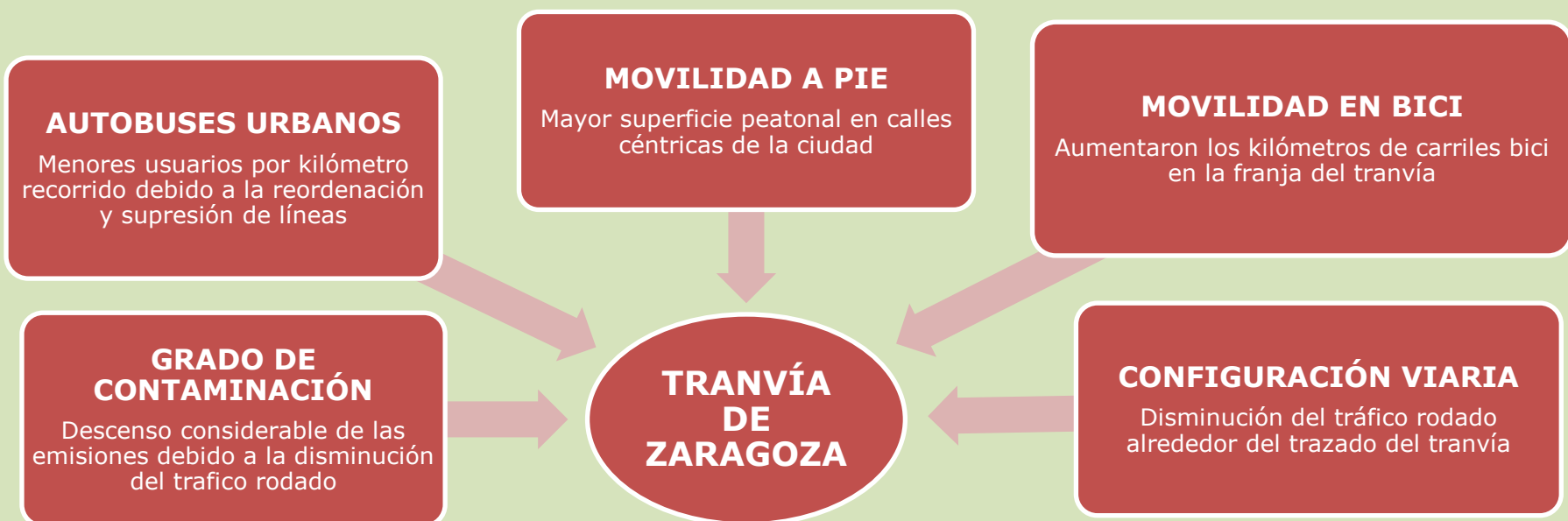
INTRODUCCIÓN:

El 19 de marzo de 2011 Zaragoza vivió un importante suceso en su historia: la implantación por segunda vez del tranvía (primera fase), aunque no fue hasta el 26 de marzo de 2013 cuando se inauguró totalmente la línea (segunda fase). La implantación del tranvía en Zaragoza ha supuesto sin duda muchos cambios en la ciudad afectando de forma considerable al transporte y con ello a los ciudadanos.



OBJETIVOS:

Se pretende responder a la pregunta de si el tranvía de Zaragoza ha sido el principal propulsor del transporte sostenible en la ciudad. Para ello nos basaremos en los resultados obtenidos de movilidad a pie, en bici, autobuses urbanos, configuración viaria y grado de contaminación.



	2007	2014	Reducción	% Disminución
TOTAL EMISIONES CO (g/día)	387.955,31	134.088,29	253.867,02	-65,44
TOTAL EMISIONES NOX (g/día)	87.414,32	47.153,38	40.260,94	-46,06
TOTAL EMISIONES N2O (g/día)	1.213,64	762,57	451,07	-37,17
TOTAL EMISIONES CO2 (g/día)	48.989.900,91	16.700.904,05	32.288.996,86	-65,91



CONCLUSIONES:

El tranvía de Zaragoza ha sido un factor determinante en la sostenibilidad en la zona de influencia de su trazado. Si se analiza a nivel global la ciudad, el tranvía de Zaragoza ha aportado al transporte sostenible aunque no ha sido el principal propulsor (ya que el Plan de Movilidad Sostenible, la EXPO y la creación del Servicio Público Bizi Zaragoza también influyeron). Sus puntos fuertes han sido reducir el tráfico y con ello las emisiones e inmisiones. En cambio, su contra ha sido su afeción a los autobuses urbanos.

