



**INFORME PROCESO PARTICIPATIVO CUALITATIVO  
FASE DE DIAGNÓSTICO  
(Mayo 2017)**

**consultrans**

**cotesa**

**Movilidad &  
Transporte  
ASESORES**



## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>PROCESO PARTICIPATIVO</b>	<b>3</b>
<b>2.1.</b>	<b>Objetivos y alcance</b>	<b>3</b>
<b>2.2.</b>	<b>Enfoque metodológico</b>	<b>4</b>
2.2.1.	Herramientas de participación	4
2.2.2.	Identificación de los/as agentes	5
2.2.3.	Jornada de Presentación	6
2.2.4.	Talleres temáticos	7
2.2.5.	Solicitud de Informe Escrito	12
<b>2.3.</b>	<b>Principales resultados</b>	<b>13</b>
2.3.1.	Potencialidades	13
2.3.1.1.	Taller 1. Transporte Público	13
2.3.1.2.	Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista	14
2.3.1.3.	Taller 3. Transporte de Mercancías	14
2.3.1.4.	Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento	14
2.3.2.	Problemática	15
2.3.2.1.	Taller 1. Transporte Público	15
2.3.2.2.	Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista	16
2.3.2.3.	Taller 3. Transporte de Mercancías	18
2.3.2.4.	Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento	19
2.3.3.	Causas y Efectos	20
2.3.3.1.	Causas	20
2.3.3.2.	Efectos	21
2.3.4.	Necesidades y Demanda Social	22
2.3.4.1.	Taller 1. Transporte Público	22
2.3.4.2.	Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista	23
2.3.4.3.	Taller 3. Transporte de Mercancías	24
2.3.4.4.	Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento	25
2.3.5.	Acciones/estrategias prioritizadas	26
2.3.6.	Conclusiones finales	30
<b>3.</b>	<b>ANEXO 1: LISTADO DE ENTIDADES CONVOCADAS</b>	<b>31</b>
<b>4.</b>	<b>ANEXO 2: ACCIONES PROPUESTAS EN LOS INFORMES ESCRITOS</b>	<b>34</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del proceso participativo, en el marco de la revisión del Plan de Movilidad Urbano Sostenible (PMUS) de Zaragoza, es contar con la ciudadanía, con las empresas y con el rico tejido social de asociaciones y entidades de esta ciudad a la hora de definir un elemento tan importante para la vida cotidiana y para la viabilidad económica y social de una ciudad como es el modelo de movilidad.

La revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza (PMUS) se concibe con un enfoque participativo lo que implica un proceso de identificación e incorporación de las necesidades reales, valores y aportaciones de los/as distintos/as agentes sociales y de la ciudadanía. El objetivo último del Plan de Participación Ciudadana propuesto es crear una participación amplia y representativa y, así generar una cultura de participación y corresponsabilidad de la comunidad. El hecho de involucrar a los/as distintos/as agentes en el proceso de toma de decisiones permite:

- Un mayor conocimiento de la realidad e información más precisa.
- Una mayor capacidad para construir acuerdos y para mediar entre los intereses en conflicto.
- Un PMUS mejor adaptado a las necesidades y las demandas sociales.
- Un cambio de actitudes cotidianas y por tanto de mentalidad.
- La obtención de soluciones socialmente más aceptables.
- La corresponsabilidad en el desarrollo de comportamientos de movilidad respetuosos y sostenibles.
- Un conocimiento en profundidad los valores, las percepciones y las actitudes en relación a la movilidad de distintos agentes económicos, sociales e institucionales.
- En definitiva, se dispone de más información, más cualitativa y más plural.

## 2. PROCESO PARTICIPATIVO

### 2.1. Objetivos y alcance

El proceso de participación ciudadana en fase de diagnóstico buscaba recopilar información relacionada con la movilidad desde la perspectiva de cada participante, consolidar un formato de participación constructivo y copartícipe con la administración local y acercar realidades particulares para enriquecer el Diagnóstico general.

Como objetivos específicos se han establecido los siguientes:

- ❖ Conocer en profundidad los condicionantes a la movilidad local, los problemas y conflictos actuales y las potencialidades con el fin de poder intervenir sobre la situación.
- ❖ Conocer la percepción-explicación causal de los problemas, estableciendo las alternativas a aplicar para solucionarlos.
- ❖ Priorizar, en base a la importancia otorgada por la ciudadanía, los problemas y conflictos detectados en torno a la movilidad.



- ❖ Captar las necesidades y demanda social en relación al sistema de movilidad.
- ❖ En base a las necesidades detectadas, definir los objetivos esenciales del sistema de movilidad de la ciudad.
- ❖ Identificar acciones/estrategias a desarrollar para alcanzar una movilidad sostenible en Zaragoza y su área de influencia.

El alcance del presente proceso participativo es alimentar y completar el diagnóstico técnico del PMUS.

## 2.2. Enfoque metodológico

### 2.2.1. Herramientas de participación

Con el fin de obtener opiniones y valoraciones de la ciudadanía sobre los diferentes aspectos de la movilidad en Zaragoza y su área de influencia, se han utilizado diferentes herramientas de participación que se describen a continuación.

El presente proceso participativo se ha llevado a cabo en el mes de mayo de 2017 y se han desarrollado distintas herramientas de participación: jornada, talleres temáticos y solicitud de informe escrito. A continuación, se muestra una tabla con las herramientas utilizadas, fecha, hora y lugar de realización de las mismas:

HERRAMIENTA DE PARTICIPACIÓN	FECHA	LUGAR	TIPO DE PARTICIPACIÓN
Jornada de presentación	11/05/2017 (18h)	Centro de Historias	<u>Informativo</u> : motivos que promueven la necesidad de proceder a la revisión del PMUS; el proceso de participación previsto; sobre los principales resultados de la fase de pre-diagnóstico, ...
Taller 1: Movilidad en transporte público	17/05/2017 (10h)	Centro Cívico La Almozara	<u>Consultivo</u> : problemática de la movilidad en Zaragoza y su área de influencia, sus causas y efectos, las necesidades detectadas, la demanda social y las acciones/estrategias priorizadas.
Taller 2: Movilidad peatonal y Movilidad ciclista	18/05/2017 (10h)	Centro Cívico Estación del Norte	
Taller 3: Transporte de mercancías	17/05/2017 (18h)	Centro Cívico La Almozara	



HERRAMIENTA DE PARTICIPACIÓN	FECHA	LUGAR	TIPO DE PARTICIPACIÓN
Taller 4: Movilidad a centros de atracción, movilidad en vehículo privado y estacionamiento	18/05/2017 (18h)	Centro Cívico Estación del Norte	
Solicitud de Informe Escrito	Hasta el 26/05/2017	<a href="mailto:planmovilidad@zaragoza.es">planmovilidad@zaragoza.es</a>	<u>Recogida de información:</u> aspectos de movilidad de su interés.

### 2.2.2. Identificación de los/as agentes

Se ha llevado a cabo un proceso de identificación de los/as agentes relevantes que han podido aportar su perspectiva en el proceso. Una vez identificados/as los/as actores, se les convocó a la Jornada de presentación donde se les comunicó que próximamente iban a recibir, por e-mail, una convocatoria para participar en uno de los cuatro talleres temáticos que iban a tener lugar. No obstante, se les ofreció, en esa misma Jornada, la posibilidad de asistir a otro u otros talleres de su interés. Para ello se les facilitó un listado donde pudieron señalar con una "X" los talleres en los que querían participar. En el Anexo 1 se adjunta el listado de entidades identificadas.



Los/as agentes seleccionados/as para estos talleres temáticos lo son en función de su representación de un grupo de interés significado dentro de la comunidad.

Las opiniones y posiciones de las diferentes entidades resultaron tanto en la formulación de problemas genéricos, problemas más localizados en una zona concreta, necesidades y demanda social, y acciones/estrategias priorizadas que pueden orientar las actuaciones.



### 2.2.3. Jornada de Presentación

Esta Jornada de presentación ha significado el punto de arranque del proceso participativo en fase de diagnóstico. Tuvo lugar, el 11 de mayo de 2017, en la Casa de Historias de la ciudad de Zaragoza, con una asistencia de 32 personas entre las que hubo representantes de distintas entidades y asociaciones implicadas: representantes de la administración relacionada con la movilidad, operadores y asociaciones de transporte, asociaciones de vecinos, universidad y colegios profesionales, representantes del sector empresarial, sindicatos, asociaciones de ciclistas y peatones, etc.

La convocatoria fue realizada por los técnicos del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza, a través de e-mail, al listado de entidades seleccionadas previamente. Además, para garantizar una mayor participación a la misma, se realizó una llamada recordatoria a cada una de las entidades convocadas.

#### Participantes

- Número de entidades convocadas: 87
- Número de personas participantes: 32
- Número de entidades: 29

- Estación Central de Autobuses	- Colectivo Pedalea
- AETIVA	- Avanza Zaragoza
- ADIF	- RENFE
- AEGAZ	- AUVE
- Colegio Arquitectos Aragón	- Unión de Consumidores (UCA)
- DGA-SAS (Participación Ciudadana)	- FETRAZ
- FABZ	- Cámara de Zaragoza
- Asoc. Provincial Taxi	- Correos y Telégrafos
- Comité Empresa AVANZA (CUT)	- Colegio Oficial de Ingenieros Civiles
- CTE. Empresa Tranvías	- Z+M
- Tranvías de Zaragoza	- INDIGO
- CCOO Aragón	- Unión Vecinal Cesaraugusta
- Fundación Educatrafic	- AA.VV. Manuel Viola Delicias
- La Veloz	
- Universidad de Zaragoza	





La Jornada tuvo una duración aproximada de 90 minutos, donde se siguió el siguiente programa:

- **Bienvenida a las entidades asistentes**, a cargo de Teresa Artigas, Concejala Delegada de Medio Ambiente y Movilidad. El discurso se centró principalmente en la participación ciudadana y asociativa como motor fundamental para el proceso de construcción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y el consenso y compromiso de los grupos políticos como eje para el éxito del nuevo modelo de ciudad.
- **Presentación de los resultados de la fase de prediagnóstico** por José Antonio Chanca, Adjunto a Jefe del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza.
- **Presentación y descripción del proceso participativo de la Revisión del PMUS**, por María Jesús Campo, técnico de la consultora que está colaborando en la revisión del PMUS.
- **Ruegos y preguntas.**
- **Cierre de la jornada e invitación a futuras sesiones participativas.**

Para la Jornada de presentación, se plantearon y cumplieron los siguientes objetivos:

- ✓ Informar de los motivos que promueven la necesidad de proceder a la revisión del Plan de Movilidad Sostenible, sobre sus objetivos y contenidos generales, así como de su proceso de elaboración, sus fases y las posibles formas de participación.
- ✓ Informar a las entidades relacionadas o interesadas en la movilidad urbana de Zaragoza de la importancia de la participación ciudadana en el proceso de construcción del PMUS.
- ✓ Informar de los principales resultados de la fase de prediagnóstico: objetivos generales y principales líneas estratégicas.
- ✓ Presentar el proceso participativo.
- ✓ Describir las herramientas de participación planificadas para la fase de diagnóstico.
- ✓ Animar a la participación.

Además, en esta Jornada se recordó a la ciudadanía los canales de comunicación puestos a su disposición:

- Portal de la movilidad en la web municipal, <https://www.zaragoza.es/sede/portal/movilidad/plan-movilidad/>, donde se informa a la ciudadanía sobre los trabajos de confección del PMUS, el proceso participativo y se cuelgan documentos relacionados.
- E-mail [planmovilidad@zaragoza.es](mailto:planmovilidad@zaragoza.es) que facilita la comunicación bidireccional.

## 2.2.4. Talleres temáticos

### Organización:

Los talleres se han organizado en torno a cuatro grandes áreas temáticas, con el objetivo de tratar de abarcar en su integridad el conjunto de problemáticas, impactos y disfuncionalidades del sistema de movilidad actual:



- Taller 1: Movilidad en transporte público
- Taller 2: Movilidad peatonal y Movilidad ciclista
- Taller 3: Transporte de mercancías
- Taller 4: Movilidad a centros de atracción, movilidad en vehículo privado y estacionamiento.

### Duración:

Los talleres temáticos se adaptaron, en tiempo y forma, al número de personas asistentes a cada taller. Así, tras dejar 10 minutos de cortesía, éstos tuvieron la siguiente duración: Taller 1: 140 minutos; Taller 2: 140 minutos; Taller 3: 130 minutos; Taller 4: 120 minutos.

### Programa:

- Bienvenida y agradecimiento a las entidades asistentes.
- Presentación del proceso participativo, situación actual, fase de diagnóstico.
- Descripción de la dinámica del taller.
- Presentación de las personas asistentes.
- Trabajo colaborativo por mesas y plenario de puesta en común de las aportaciones realizadas.
- Cierre del taller e invitación a futuras sesiones participativas.

### Dinámica grupal:

El tema de debate se presentó en forma de pregunta: ¿Cuáles son los problemas más importantes en Zaragoza y su área de influencia en relación a la movilidad?, pregunta que se adaptó a la temática de cada uno de los talleres. La recogida de información se realizó en pequeños grupos y luego hubo una puesta en común para iniciar el debate con el fin de poder priorizar tanto la problemática como las acciones/estrategias a implementar.



Durante los talleres, las personas participantes pudieron disponer de mapas, a distinta escala, para señalar en el mismo, por ejemplo, zonas de la ciudad especialmente sensibles a los problemas de movilidad. Además, para recoger de forma sistemática las aportaciones de los grupos se entregaron unos post-its donde tenían que indicar, en cada uno de ellos: problema, causa y efecto.





La moderadora documentó todos los resultados importantes del trabajo de los grupos, de forma que estos fueran visibles para todas las personas participantes en el taller. La utilización de papelógrafo, post-its, ayudó a guiar y estructurar el debate.

Las sesiones se han grabado en audio con el fin de facilitar al equipo técnico su análisis posterior.

En todos los talleres, las personas participantes firmaron en la hoja de asistencia.

Por parte del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza, en calidad de oyentes, estuvieron en distintos talleres: Santiago Rubio (Jefe de Departamento de Planificación y Diseño de la Movilidad Urbana), José Antonio Chanca (Adjunto a Jefe del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza) y José Manuel Lestegás (Técnico del Servicio de Movilidad Urbana del Ayuntamiento de Zaragoza).

### Contenido:

Los siguientes bloques temáticos se han trabajado teniendo en cuenta los objetivos generales y las líneas estratégicas, resultado del prediagnóstico.



### Cómo se ha convocado:

Los talleres temáticos se anunciaron en la Jornada de presentación del proceso participativo del 11 de mayo de 2017. La convocatoria a los mismos se realizó a través de e-mail al listado de entidades. Además, las fechas han sido recordadas a través de llamada recordatorio a cada una de las entidades convocadas y a través del Portal de la movilidad de la web municipal.

Revisión del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza. Ayuntamiento de Zaragoza - Internet Explorer

https://www.zaragoza.es/sede/portal/movilidad/plan-movilidad/

Plan Movilidad  
zaragoza.es / Ciudad / Movilidad

PLAN DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE

Sesiones Participativas

- 11 de Mayo Jornada de presentación
- 17 y 18 de mayo: Talleres temáticos
- Hasta el día 26 de mayo 2017: Recepción de los informes escritos:
- 2 de junio 2017 : Sesión de trabajo con la Comisión Técnica
- 9 de junio 2017: Sesión de trabajo con la Comisión Ejecutiva

**Fase de Diagnóstico**

Se abre ahora un Proceso Participativo en la Fase de Diagnóstico con el objetivo de recopilar la información, opiniones, documentación, etc. de los Agentes.

## Participantes:

### TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO

- Número de entidades convocadas: 50
- Número de personas participantes: 23
- Número de entidades: 21
  - Consorcio de Transporte del Área de Zaragoza-CTAZ
  - Universidad de Zaragoza
  - APATZ
  - ADIF-Zaragoza
  - AVANZA Zaragoza
  - CTE. Empresa AVANZA
  - CTE. AUZSA
  - CTE. Empresa Tranvía
  - Asociación Empresarial de transportes Interurbanos de Viajeros en Autobús en Aragón-AETIVA
  - Interurbanos de Viajeros en Autobús en Aragón-AETIVA
  - Estación Central de Autobuses de Zaragoza
  - Unión de Consumidores Aragón-UCA
  - Asoc. Provincial Taxi
  - BIZI Zaragoza
  - A.V.V. Tío Jorge Arrabal
  - A.V.V. Puente Santiago Actur





- Tranvías de Zaragoza
- U.V. Cesaraugusta
- CERMI Aragón
- FABZ

## TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA

- Número de entidades convocadas: 35
- Número de personas participantes: 13
- Número de entidades: 12
  - Colectivo Bielas Salvajes
  - Colectivo Pedalea
  - Asoc. Acera Peatonal
  - AVANZA Zaragoza
  - CTE. Empresa Tranvía
  - Bici Zaragoza
  - Universidad de Zaragoza
  - Colegio de Ingenieros Civiles
  - FABZ
  - U.V. Cesaraugusta
  - La Veloz



## TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

- Número de entidades convocadas: 28
- Número de personas participantes: 8
- Número de entidades: 7
  - Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza-FTRAZ
  - Cámara de Comercio de Zaragoza
  - Correos y Telégrafos
  - La Veloz
  - POP RAIL
  - Universidad de Zaragoza
  - Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ





#### TALLER 4. MOV. CENTROS ATRACTORES/VEH. PRIVADO/ESTACIONAMIENTO

- Número de entidades convocadas: 43
- Número de personas participantes: 11
- Número de entidades: 8
  - Estación Central de Autobuses de Zaragoza
  - Z+M
  - INDIGO
  - UGT Aragón
  - Asociación de Profesional de Empresarios de Garajes y Aparcamientos de la Provincia de Zaragoza-AEGAZ
  - Asoc. de usuarios de vehículos electrónicos
  - Colectivo Bielas Salvajes
  - Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza-FABZ



#### 2.2.5. Solicitud de Informe Escrito

Tanto en la Jornada de presentación, como en los talleres temáticos, se recordó a las personas participantes la posibilidad de poder enviar, por correo electrónico, un informe escrito sobre la problemática y preocupaciones de los aspectos de la movilidad de su interés, así como de la importancia que les confieren, sus causas, consecuencias y posibles vías de solución que prevén.

Ello ha permitido recabar información precisa y localizada sobre la problemática del sistema de movilidad actual de la ciudad de Zaragoza y conocer la demanda social de la ciudadanía en torno al mismo.

Algunas entidades han hecho llegar por escrito su posición con los aspectos de movilidad de su interés. A día de hoy, trece son las entidades que han enviado sus escritos:



- Estación Central de Autobuses	- FABZ
- AETIVA	- AA.VV. Manuel Viola Delicias
- Colegio Arquitectos Aragón	- U.V. Cesaraugusta
- FETRAZ	- UPTA
- TRADIME	- UGT
- POP RAIL	- Servicio Aragonés de Salud
- LA VELOZ	

En el Anexo 2. se anexan las acciones propuestas por cada una de las entidades que ha enviado informe escrito.

## 2.3. Principales resultados

En el presente informe se sintetizan las aportaciones recogidas en cada uno de los talleres temáticos realizados, así como en los informes escritos remitidos por las entidades.

### 2.3.1. Potencialidades

#### 2.3.1.1. Taller 1. Transporte Público

- Zaragoza es una ciudad compacta, donde las distancias no son excesivamente largas en relación con otras ciudades y su área metropolitana tampoco es muy grande. El modelo urbano concentrado ha favorecido el uso del T.P.
- En Zaragoza existe una gran diversidad de medios de T.P. y el volumen de usuarios/as es elevado.
- La implantación de la línea 1 de Tranvía ha sido un éxito: ha conseguido que la ciudad se transforme, que se reduzca el tráfico en el centro, que descienda la contaminación del aire y el nivel de ruido, con una excelente accesibilidad.
- Conexión de los barrios rurales con el centro de la ciudad a través del T.P.
- La incorporación de nuevas tecnologías ha permitido mejorar la regulación semafórica para dar prioridad a los medios de transporte menos contaminantes.
- Cooperación interadministrativa Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza y el Ayuntamiento de Zaragoza.



### 2.3.1.2. Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista

- Administración cada día más sensibilizada con la problemática de las PMR y se destaca que Zaragoza va mejorando en accesibilidad, con la eliminación de barreras arquitectónicas, tranvía, etc.
- Ciudadanía más sensibilizada sobre la necesidad de una movilidad sostenible, y predispuesta a asumir cambios para avanzar en este sentido.
- Avance de los modos no motorizados en la ciudad de Zaragoza.
- Existe una cultura de andar en Zaragoza, que se ha visto favorecida por distintas ampliaciones de aceras en los últimos tiempos.
- Los problemas de convivencia pueden mejorar si se desarrollan adecuadamente algunas infraestructuras como los carriles-bici previstos en el Plan Director de la Bicicleta, que disminuirán la presión de los ciclistas en las aceras. También mejorarán con un mayor respeto y con control de las infracciones de automovilistas, ciclistas y peatones.
- Existencia de una red base de vías ciclistas y del Servicio de préstamo de bicicletas públicas en la ciudad de Zaragoza.
- Cambio de paradigma hacia una movilidad sostenible que puede tener un retorno positivo para la colectividad del territorio.

### 2.3.1.3. Taller 3. Transporte de Mercancías

- La inclusión del transporte de mercancías en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Zaragoza.
- Las entidades vinculadas al transporte de mercancías muestran su total disponibilidad para aportar datos sobre el número de transportes que se mueven a nivel del sector.

### 2.3.1.4. Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento

- Apuesta por un modelo más sostenible y seguro de ciudad mediante el fomento de transporte público, tranvía, bicicleta y desplazamientos a pie.
- Zaragoza es una de las ciudades españolas con menor índice de motorización. Este fenómeno puede deberse a muchos factores: es una ciudad compacta y con mezcla de usos y tiene un área metropolitana pequeña.
- Gestión de parkings regulados en superficie por App. móvil.
- Aparcamientos de las motos fuera de las aceras.
- TRADIME Aragón se compromete en la realización de un estudio en profundidad sobre la problemática que representa la falta de parques para vehículos pesados, el diseño del proyecto para la realización de un aparcamiento para camiones y de su gestión, en caso de llevarse a cabo la ejecución del mismo.





## 2.3.2. Problemática

### 2.3.2.1. Taller 1. Transporte Público

Los principales problemas señalados por las personas participantes en relación al transporte público de Zaragoza fueron los siguientes:

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de consenso político y de percepción social, sensibilización y formación sobre los beneficios de una movilidad sostenible.</li> <li>• Malas conexiones entre barrios mediante el T.P., vías ciclistas o a pie, con protagonismo principal de las vías para vehículos a motor.</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La dispersión competencial e institucional en la gestión de los modos de transporte penaliza mayores avances en la coordinación tarifaria, de trayecto, de descuentos, de información, de títulos únicos.</li> <li>• Falta coordinación entre los diferentes organismos competentes en términos de movilidad. No hay una planificación integral de la movilidad. Escasa fiscalización y control, por parte de la Administración, de los servicios del T.P.</li> <li>• Solapamientos de servicios, tiempos de recorrido inadecuados, ausencia de integración tarifaria, no se comparten espacios, faltan intercambiadores atractivos y fáciles de usar. La red de bus urbano no logra una adecuada intermodalidad ni con el tranvía ni con el cercanías.</li> <li>• Dificultad de movilidad del taxi y del autobús, debido a la prioridad semafórica del tranvía (p.e. ejes M<sup>a</sup> Zambrano-Avellaneda, cruce de Avda. Pirineos con el Puente de Santiago, Plaza Paraíso y eje de Gran Vía).</li> <li>• La Línea 1 de Cercanías, con las paradas de Miraflores, Goya, Portillo, Delicias, Utebo, Casetas, apenas tiene incidencia en el modelo de transporte. No dispone de frecuencias atractivas. La estación de Miraflores está en una posición alejada de zonas residenciales.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barrios saturados que no tienen suficiente oferta de T.P. Barrios nuevos con problemas de accesibilidad a equipamientos. El T.P. no llega a los polígonos industriales o áreas empresariales del entorno de la ciudad.</li> <li>• Falta de accesibilidad en el T.P. para colectivos sensibles: PMR, Mujeres, niños/as, etc. Horarios y frecuencias ajustadas que impiden la accesibilidad de PMR.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vehículos contaminantes. Lenta implantación del motor eléctrico. Falta infraestructura adecuada y eficiente.</li> </ul>



### 2.3.2.2. Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista

#### MOVILIDAD PEATONAL:

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta seguridad en los pasos de peatones.</li> <li>• Tiempos semafóricos insuficientes. Demasiados semáforos para cruzar una vía principal, lo que alarga los tiempos de desplazamiento a pie.</li> <li>• Confusa señalización vertical en zona peatonal (Plaza España, Casco y Mercado Central).</li> <li>• Falta de control sobre los vehículos que circulan por las calles de acceso restringido.</li> <li>• Falta educación/ actitud vial/ educación cívica (como conductor, peatón o usuario/a de bicicleta).</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inexistencia de itinerarios peatonales de apoyo intermodal.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mala distribución del espacio público que favorece al tráfico motorizado. Alta ocupación del espacio público urbano por vehículos de motor que dificultan los desplazamientos “blandos” (peatones y ciclistas).</li> <li>• No existe una red de calles peatonales interconectadas que permita desplazarse desde un extremo a otro de la ciudad. Las zonas peatonales están aisladas y mal distribuidas.</li> <li>• Falta una oferta peatonal adecuada (barreras, mobiliario urbano, discontinuidades del itinerario, tamaño y mal estado de las aceras, sin rebajes en los pasos de peatones, etc. que compromete la movilidad segura de personas mayores, personas en sillas de ruedas, carritos de niños).</li> <li>• Reducción del espacio público para el peatón. La peatonalización se ha desarrollado más desde una perspectiva económica (terrazas, comercios) que desde el prisma de la movilidad. Lo que antes ocupaban los coches ahora lo ocupan las terrazas, no se ha ganado espacio para los peatones. Ocupación de aceras por motos, terrazas, mupis. Aún persisten barreras urbanísticas para personas con discapacidad.</li> <li>• Hay un exceso de espacio para parking en superficie en detrimento de aceras.</li> </ul>



**MOVILIDAD CICLISTA:**

<p><b>Segura y saludable</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La ausencia de carriles bici hace que se circule por zonas indebidas y peligrosas.</li> <li>• Falta seguridad en los cruces, paradas bus, porque no se respeta los ceda el paso.</li> <li>• La percepción de que la circulación en bici no es del todo segura penaliza su utilización entre la ciudadanía.</li> <li>• Carencia de seguridad normativa. Es necesario unificar normativas estatales y municipales. Ello genera confusión entre las personas usuarias de bici. Indefensión peatonal en caso de atropello.</li> <li>• Desconocimiento en temas de priorización de la vía pública en todos/as los/as usuarios/as: ciclistas, peatones, vehículos motorizados. Ello genera peligrosidad, accidentalidad, mala convivencia y conflictos.</li> </ul>
<p><b>Intermodal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta integrar la bici con los demás modos de transporte.</li> </ul>
<p><b>Accesible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infraestructura ciclista insuficiente (p.e. Barrios Delicias y San José) y escaso mantenimiento.</li> <li>• Escasa oferta de bicicletas públicas y de plazas de parking para bicis seguras y techadas.</li> <li>• No se puede utilizar la bici para la actividad habitual (ir al trabajo, compras, etc.). Inexistencia de carril bici a polígonos industriales, ni movilidad en bici dentro de estos polígonos. Tampoco se dispone en ellos de aparcamientos bici.</li> <li>• Se carece de estaciones de bici en los barrios. Faltan aparcamientos de larga duración en los centros de atracción: colegios, mercados, servicios de restauración.</li> <li>• Vías y plazas inaccesibles (p.e. rotondas), que se convierten en zonas inhóspitas y requieren de recorridos más largos.</li> <li>• Dificultad de acceso seguro en el entorno de los colegios debido a que los vehículos motorizados privados están en doble fila.</li> </ul>



### 2.3.2.3. Taller 3. Transporte de Mercancías

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existencia de un modelo desleal de DUM. Petición/cobro por entrega que genera inseguridad vial.</li> <li>• Quejas de los/as vecinos/as por las molestias que genera la c/d a determinadas horas (horario nocturno).</li> <li>• Desconocimiento de la normativa y falta de colaboración por parte de los/as agentes de movilidad municipales.</li> <li>• Normativa desactualizada, no adaptada a las nuevas necesidades en los hábitos de consumo. Falta de ordenación general y/o específica por zonas.</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inexistencia de Plataformas Urbanas de Distribución. Faltan centros de distribución de mercancías en barrios.</li> <li>• Carencia de zonas multifuncionales (carril bus, parada de taxis, zonas azul y naranja, etc.).</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemas de accesos y faltan zonas de c/d de mercancías. Indisciplina en la c/d de mercancías. Falta de control de acceso a las zonas de c/d.</li> <li>• Ocupación de estas zonas por vehículos mal estacionados, acopio de materiales, con la consiguiente demora en el reparto. El incremento de zonas peatonales, sobre todo en áreas muy comerciales, dificulta el acceso de los/as transportistas.</li> <li>• Los carriles bus-taxi generan también problemas de movilidad y entrega de mercancías. Principales zonas afectadas: zona centro, Las Fuentes, Las Delicias.</li> <li>• Existencia de calles demasiado estrechas o peatonales, en algunas zonas, que dificultan el correcto tránsito de vehículos. Usos de vía restringidos, por ejemplo, las zonas 30.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Horarios rígidos, poco adaptados a las nuevas necesidades y horarios comerciales. Ausencia de coordinación entre proveedores y comerciantes. Carencia de datos y estudios sobre la DUM en Zaragoza.</li> <li>• Falta una gestión eficiente en la DUM. Existencia de vehículos de distribución urbana de mercancías muy contaminantes. Dificultad de las empresas de este sector para realizar el reparto de última milla con vehículos eléctricos porque requiere una gran inversión.</li> <li>• Excesiva burocracia en la obtención de licencias de carga y descarga de mercancías.</li> </ul>



#### 2.3.2.4. Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de protección y seguridad vial en determinadas zonas de la trama urbana (intersecciones, paso de peatones, carril bici, etc.).</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baja intermodalidad en los centros atractores. Falta conectividad entre los distintos modos de T.P.</li> <li>• Inexistencia de aparcamientos disuasorios a las afueras de la ciudad (accesos desde Huesca y Teruel) con conexión con el T.P.</li> <li>• Existen pocas zonas para el estacionamiento de camiones a día de hoy y algunos cuentan con mala accesibilidad. Posible solución: emplazamiento de un parque de vehículos pesados en la Zona Expo.</li> <li>• Falta de integración de los distintos tipos de aparcamientos y de programas de rotación de aparcamientos.</li> <li>• Falta de programas de coches compartidos.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hábitos sociales que priman el uso de modos de transporte hacia los centros atractores que garanticen el “puerta a puerta” en el menor tiempo posible (el coche privado) frente al beneficio social que supone usar medios más sostenibles. Dependencia del vehículo privado para acceder a determinados centros atractores. Actualmente no existen suficientes restricciones al vehículo privado como para desincentivar su utilización. Aún los tiempos de desplazamientos son elevados.</li> <li>• Falta de acceso a algunos parkings subterráneos del centro. Carencia de aparcamiento público y privado en det. barrios como Delicias. Problemas de aparcamiento en superficie en zonas céntricas frente a la baja ocupación de los parkings subterráneos. Indisciplina en el estacionamiento y falta de control de los aparcamientos.</li> <li>• Aparcamientos para las PMR insuficientes e inadecuadas (falta de acceso) y falta de respeto hacia las mismas.</li> <li>• La ausencia de acreditación del personal sanitario de atención domiciliaria para poder aparcar en determinadas zonas conlleva multas a los conductores cuando estacionan en las zonas de carga y descarga.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenta adopción de los vehículos eléctricos e insuficientes opciones de recarga rápida.</li> </ul>



### 2.3.3. Causas y Efectos

A continuación, se recogen las principales causas y efectos de la problemática actual del sistema de movilidad urbano de Zaragoza.

#### 2.3.3.1. Causas

- Falta de coordinación entre las autoridades con competencias en materia de movilidad.
- Falta de planificación integrada.
- No aplicación de las propuestas del PMUS de 2006 (p.e. red de itinerarios peatonales).
- Urbanismo no integrador. Polígonos industriales en el exterior de la circunvalación de la Z-40.
- Falta de equipamientos básicos en algunos barrios, tanto consolidados como nuevos.
- Persistencia aún de barreras arquitectónicas.
- Mala distribución del espacio público que favorece la movilidad motorizada.
- Mal diseño de las zonas peatonales, convirtiéndolas en inhóspitas.
- Inadecuado mantenimiento de calles y vías.
- Falta de infraestructura para bicis (carriles y estaciones).
- Control insuficiente de la c/d e inventario desactualizado de estas zonas.
- Dificultades de acceso a los parkings subterráneos.
- Vehículos contaminantes circulando por la ciudad.
- Falta de implementación de NNTT.
- Normativa obsoleta y poco clara.
- No consideración de la perspectiva de género en las políticas de movilidad (patrones y usos diferentes, de las que se derivan necesidades diferentes).
- Falta una cultura de la movilidad que estimule los patrones de desplazamiento más sostenibles.
- Falta educación vial. No se respetan los ceda al paso.





### 2.3.3.2. Efectos

- Impacto negativo del vehículo privado sobre el resto de modos de transporte y los no motorizados. Competencia desigual-recuérdese el espacio que consume cada modo.
- Gestión de tráfico y falta de espacio público por la ocupación del mismo.
- Reducción del espacio público para el /la peatón.
- Zonas peatonales inhóspitas: falta de bancos, zonas verdes, fuentes, iluminación, pasos de peatones adecuados, etc.
- Falta de incentivación de la ciudadanía para utilizar modos de movilidad no motorizados. El uso excesivo del automóvil es también causante de la inhibición de los transportes no motorizados.
- Difícil convivencia entre los/as distintos/as usuarios/as de la vía pública.
- Segregación espacial y social. Espacios monofuncionales y tráfico como barrera infranqueable entre las dos aceras de una calle.
- Problemas de accesibilidad.
- Falta de equidad social. Existencia de ciertos colectivos que no pueden usar el transporte privado, carecen de carnet, vehículo o recursos económicos suficientes.
- Servicios de baja calidad, con alargamiento de los tiempos de viaje.
- Saturación del aparcamiento en superficie.
- Inseguridad vial: accidentalidad, atropellos, caídas.
- Contaminación acústica y atmosférica y gasto energético.



## 2.3.4. Necesidades y Demanda Social

### 2.3.4.1. Taller 1. Transporte Público

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puesta en marcha de un PMUS con consenso ciudadano y político que sitúe al peatón, al ciclista y al T.P., como eje central de la estrategia.</li> <li>• Cursos y campañas masivas de sensibilización, formación e información sobre el T.P. y la seguridad vial.</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear una tarifa única y establecer unas condiciones de uso y de descuento únicos para todo el T.P.</li> <li>• Mejorar la intermodalidad tranvía-bici. El acceso de la bici al tranvía resulta incómodo y no hay aparcamiento de bicis en las paradas del tranvía. Mejorar el protocolo de actuación en caso de avería del tranvía.</li> <li>• Seguir trabajando en la accesibilidad de los taxis para las PMR.</li> <li>• Ofrecer información sobre las opciones de intermodalidad a la ciudadanía. Ampliar la información en paradas.</li> <li>• Reordenar la red de buses para que el conjunto del sistema de T.P. mejore en su conjunto: mejorar la fiabilidad de las frecuencias: carriles reservados, prioridad semafórica, etc. Realizar un control por parte de la Administración de los servicios concesionarios de T.P.</li> <li>• Ampliar la red de T.P., haciendo que llegue a todo el territorio, incluyendo los polígonos o zonas industriales. Establecer más nodos de T.P. (estaciones) repartidos por la ciudad. Crear un corredor este-oeste.</li> <li>• Hay que estudiar el servicio ferroviario de cercanías e integrarlo con el resto del T.P. Establecer, cuando sea posible, un apeadero de cercanías en los Polígonos Industriales.</li> <li>• Mejorar la cooperación interadministrativa. Realizar una planificación holística e integral: T.P., bici, peatón, transporte de mercancías, vehículo privado.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguir trabajando por una movilidad inclusiva y equitativa.</li> <li>• La flota de vehículos de T.P. (urbano y metropolitano) debe avanzar hacia la accesibilidad y la sostenibilidad.</li> <li>• Mejorar la conexión entre barrios, la interconexión entre distintos medios de transporte y la información del T.P.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar la incorporación del transporte público y privado al motor eléctrico, híbrido.</li> </ul>



### 2.3.4.2. Taller 2. Movilidad peatonal y Movilidad ciclista

<p><b>Segura y saludable</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fomentar la convivencia entre peatones, ciclistas, T.P. y vehículo privado.</li> <li>• La invasión de zonas peatonales o aceras por parte de las bicis y viceversa es un problema que debe ser trabajado para evitar accidentes.</li> <li>• La educación del peatón en el respeto a las señales de tráfico y los semáforos es mejorable e imprescindible para reducir los accidentes. Campañas de concienciación.</li> </ul>
<p><b>Intermodal</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es necesaria una planificación integral de todos los modos de transporte, que facilite el intercambio y la intermodalidad. Asegurar la correcta intermodalidad entre todos los modos de T.P., creando sinergias entre lo urbano y lo metropolitano. Establecer una única Autoridad de Transporte-CTAZ que coordine toda la red de transporte, en la ciudad y en su área metropolitana.</li> <li>• Es necesario promocionar el espacio público como un espacio compartido. Se debe profundizar en el diseño de espacios compartidos, y desechar los planteamientos excluyentes.</li> </ul>
<p><b>Accesible</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperar el espacio público para el peatón. La peatonalización debe ir asociada a una normativa clara que recoja horarios, superficie del espacio público destinada al sector servicios.</li> <li>• Hay que poner al peatón en el centro del planeamiento urbano y del diseño del espacio público, y hay que facilitar que la bicicleta se desarrolle como medio de movilidad. Extender la red ciclista a toda la ciudad.</li> <li>• Barrios con servicios de forma que se reduzca la movilidad obligada. Reducir las distancias y el número de desplazamientos. Seguir trabajando en la eliminación de las barreras arquitectónicas.</li> </ul>
<p><b>Eficiente</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campañas de potenciación de modos sostenibles.</li> <li>• Se ve necesario crear un Observatorio de la Movilidad, que incluya indicadores de seguimiento y un Órgano de Seguimiento del PMUS, donde esté presente la ciudadanía.</li> </ul>



### 2.3.4.3. Taller 3. Transporte de Mercancías

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hay que disminuir la congestión de tráfico y sus consecuencias (ruido, emisiones, congestión). Muchas entregas se caracterizan por tratarse de cargas pequeñas y frecuentes viajes, lo que deriva en muchos km. por vehículo y la consecuente contaminación.</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear zonas multifuncionales de c/d en el carril bus y paradas de taxi en horarios de poca circulación. En el Centro y Casco Histórico habilitar carriles multiusos en algunos horarios y facilitar el acceso a calles peatonales.</li> <li>• Potenciar un uso racional de las zonas de aparcamiento regulado existentes (zona azul y naranja) y buscar una adecuada rotación de las plazas de aparcamiento. Generar puntos de entrega urbanos.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adecuar la oferta de zonas de c/d a la demanda. Flexibilizar los horarios y adecuar los horarios de acceso a determinadas zonas con los horarios comerciales. Necesidad pedagógica y falta de concienciación del pequeño comercio.</li> <li>• Impulsar el uso de Apps que ofrezcan información en tiempo real (sitios libres,).</li> <li>• Es preciso controlar el uso indebido del espacio destinado a labores de c/d.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular y ordenar la DUM. Es necesario crear un modelo eficiente de DUM de última milla.</li> <li>• Optimizar las zonas de c/d. Dada la variabilidad del transporte de mercancías, es preciso implantar medidas flexibles y adaptadas a cada situación. Tratamiento diferenciado por zonas.</li> <li>• Normativa específica para cada zona (banda horaria, tiempo de uso, etc.). Adaptar la normativa a las nuevas necesidades comerciales.</li> <li>• Aplicar las NNTT a la DUM.</li> <li>• Realización de estudios piloto sobre la DUM en la ciudad de Zaragoza. Experiencias de otros países, aprovechando las subvenciones y ayudas de la Unión Europea.</li> </ul>



#### 2.3.4.4. Taller 4. Movilidad a centros atractores, vehículo privado y estacionamiento

<b>Segura y saludable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hay que disminuir al máximo el número de accidentes de tráfico y minimizar sus consecuencias, así como la contaminación atmosférica y acústica.</li> <li>• Respecto a la indisciplina viaria, es necesario combinar las medidas coercitivas con campañas de concienciación.</li> </ul>
<b>Intermodal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los transbordos entre autobús-autobús, autobús-tranvía, autobús-cercanías, tranvía-cercanías se deben realizar de forma rápida y cómoda. Favorecer el trasvase de viajes desde los desplazamientos en vehículo privado hacia los desplazamientos andando, en bicicleta y en T.P.</li> <li>• Respecto al vehículo privado hay que facilitar aparcamiento a los desplazamientos esenciales y asegurar un mínimo nivel de servicio. Integrar en los aparcamientos la intermodalidad y los puntos de recarga eléctricos.</li> </ul>
<b>Accesible</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejorar la movilidad en T.P. a los centros atractores (áreas de actividad económica, eventos, áreas comerciales). Coordinar el planeamiento urbano con los modos de transporte en mayor medida en futuras planificaciones. Conexión entre al Aeropuerto de Zaragoza y la malla urbana de la ciudad a través de T.P. eficiente.</li> <li>• Reducir el espacio destinado al coche para dárselo al peatón, la bici y al transporte público.</li> <li>• Garantizar, minimizando sus costes, la movilidad esencial en vehículo privado (personas con movilidad reducida, la c/d y servicios).</li> <li>• Hay que seguir trabajando en los caminos escolares seguros.</li> <li>• Adecuación de las plazas de aparcamiento, en determinadas zonas, a la demanda existente.</li> <li>• Ante la aparición de App que permiten el pago del estacionamiento de forma ilimitada, se ve necesaria una limitación temporal con un doble objetivo: que queden plazas de aparcamiento libre en zonas saturadas y que no se beneficien sólo las personas con mayores recursos económicos.</li> </ul>
<b>Eficiente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incrementar los puntos de recarga de vehículos eléctricos. Promoción de coche compartido.</li> </ul>



### 2.3.5. Acciones/estrategias prioritizadas

	TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO	TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA	TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	TALLER 4. MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES, VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO
SEGURA Y SALUDABLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promocionar y desarrollar la red de suministro de combustibles y energías menos contaminantes.</li> <li>➤ Mejorar intersecciones y señalización.</li> <li>➤ Mejorar las frecuencias y tiempos de viaje del T.P.</li> <li>➤ Dar prioridad al T.P. en las intersecciones, como ocurre con el tranvía.</li> <li>➤ Desarrollar campañas de información y concienciación en favor del uso del T.P.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mejorar la seguridad vial del/de la peatón y del/de la ciclista.</li> <li>➤ Habilitar aparcamientos seguros para bicicletas.</li> <li>➤ Desarrollar tecnologías orientadas a evitar el robo de bicicletas: aplicación o llave electrónica.</li> <li>➤ Crear una Unidad de policía local de bici.</li> <li>➤ Disminuir la emisión de gases contaminantes y reducir el nivel de ruido en el viario urbano.</li> <li>➤ Realizar campaña de sensibilización para fomentar los desplazamientos caminando, en bici o en T.P. Campañas de educación y civismo dirigida a todos/as los/as usuarios/as de la vía pública.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear una red de aparcamiento, descanso y descarga de vehículos de grandes dimensiones en el perímetro de la ciudad (polígono del transporte y otras zonas).</li> <li>➤ Reducir las emisiones en la distribución urbana de mercancías (DUM).</li> <li>➤ Realizar campañas de información, concienciación y educación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reducir el tráfico rodado en general y en el centro.</li> <li>➤ Racionalizar el uso del automóvil, fomentando por una parte el uso del coche compartido en la empresa y, por otra, realizando una gestión de las plazas de aparcamiento en los centros de trabajo, de forma que no se incentive el uso individual del coche.</li> <li>➤ Estudiar nuevas zonas de 30 km/h.</li> <li>➤ Crear zonas de aparcamiento a las afueras de las supermanzanas.</li> </ul>
INTERMODAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Avanzar hacia una eliminación de solapamientos que disminuya el déficit de los servicios.</li> <li>➤ Definir un sistema tarifario común.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mejorar la intermodalidad de la bici con el T.P.</li> <li>➤ Crear aparcamientos bici en paradas de T.P y en parkings privados.</li> <li>➤ Crear itinerarios peatonales de apoyo intermodal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implantar carriles de uso compartido.</li> <li>➤ Utilizar las zonas azules y naranjas infrautilizadas como zonas de c/d.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear y adaptar los parkings subterráneos para el estacionamiento de las bicis.</li> </ul>





	TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO	TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA	TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	TALLER 4. MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES, VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Reordenar las líneas de autobús urbano e interurbano.</li> <li>➤ Informar sobre todas las alternativas al vehículo privado de que dispone la ciudadanía a través de campañas. Introducir NNTT e integrar la información de los distintos modos de T.P.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Implantar Plataformas urbanas de distribución de gestión pública, privada o mixta.</li> <li>➤ Impulsar el uso de la bici para el T.M. en zonas de acceso restringido al tráfico.</li> <li>➤ Integrar el ferrocarril en la cadena de suministro: trayectos de media y larga distancia en ferrocarril y circuitos locales mediante otros medios sostenibles: triciclos de carga, furgonetas eléctricas o híbridas en colaboración con empresas locales.</li> </ul>	
ACCESIBLE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Disponer de una red de T.P. accesible, que permita conectar con cualquier zona de la ciudad en un tiempo aceptable. Lo transbordos deben ser fáciles, cómodos, rápidos y agradables.</li> <li>➤ Mejorar su accesibilidad con rampas, adecuación a personas con discapacidad (barreras, marquesinas, paradas, acceso al interior del bus metropolitano, etc.), adaptar frecuencias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Desarrollar un urbanismo de proximidad, que facilite el uso de modos no motorizados. Estudiar la implantación de supermanzanas y facilitar la constitución paulatina de los caminos escolares.</li> <li>➤ Aumentar el espacio público destinado a peatones y ciclistas, reduciendo el destinado a la circulación motorizada. Recuperar espacio público urbano para el /la ciudadano/a de a pie.</li> <li>➤ Implementar políticas activas a favor del T.P., la bicicleta, y el/la peatón.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Adecuar las zonas de carga y descarga y controlarlas (p.e. con algún disco horario de control de estacionamiento).</li> <li>➤ Evitar la ocupación de las zonas de c/d.</li> <li>➤ Delimitar en el tiempo el uso de esas zonas.</li> <li>➤ Llevar a cabo campaña de concienciación del buen uso de estas zonas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Construir aparcamientos disuasorios en las afueras de la ciudad con el fin de poder acceder al centro a través de T.P., andando o en bicicleta.</li> <li>➤ Extender el aparcamiento regulado a toda la ciudad.</li> <li>➤ Dotar de aparcamientos ajustados a las necesidades de cada barrio.</li> <li>➤ Potenciar la rotación en los aparcamientos de superficie. Crear zonas de fuerte rotación.</li> </ul>



	TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO	TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA	TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	TALLER 4. MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES, VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Mejorar la accesibilidad de paradas y estaciones.</li> <li>➤ Mejorar los accesos a los polígonos industriales, así como la señalización externa e interna, implantando sistemas de información a la entrada de cada área industrial.</li> <li>➤ Aumentar el número de autobuses lanzadera para poder cubrir largas distancias en la ciudad con un simple trasbordo, e incluso que lleguen a los polígonos industriales.</li> <li>➤ Adaptación de la movilidad a los patrones y usos de los diferentes colectivos: mujeres, menores, personas mayores, PMR, etc.</li> <li>➤ Crear un corredor transversal que de servicio al conjunto de la ciudad.</li> <li>➤ Crear sistemas de información para las personas usuarias del T.P.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear vías ciclables seguras en calzada e itinerarios radiales, que fomente la conectividad entre barrios, y de aparcamientos de bicis (seguros y techados), así como de servicios de préstamo de bicis, que realmente permita el desplazamiento en este medio para los diferentes usos: trabajo, compras, ocio, etc. Fomentar el uso de la bicicleta en los polígonos.</li> <li>➤ Definir e implementar rutas peatonales seguras y amigables en el centro y en los barrios.</li> <li>➤ Adoptar medidas amigables para la movilidad peatonal: frecuencias semafóricas, paso de peatones, minorización de la velocidad, pasos elevados en vías de alta capacidad y/o velocidad, ...</li> <li>➤ Mejorar la calidad de los espacios peatonales y la accesibilidad peatonal a las paradas y estaciones de T.P.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Realizar un estudio y contar con herramientas que midan el uso real que se hace de dichas zonas.</li> <li>➤ Reordenar las zonas 30, los carriles restringidos, zonas de pacificación, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Crear aparcamientos económicos en superficie, aprovechando los vacíos urbanos repartidos por la ciudad, mediante acuerdo con propietarios.</li> <li>➤ Habilitar el parking de Valdespartera para el estacionamiento de caravanas.</li> <li>➤ Optimizar el uso de plazas reservadas para PMR.</li> <li>➤ Crear un sistema de acreditación para que el personal sanitario de atención domiciliar pueda aparcar en determinadas zonas.</li> <li>➤ Promover un urbanismo equilibrado que no estimule el uso del automóvil, alejándose de la especialización de usos y permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio.</li> </ul>
EFICIENTE	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Promover e incentivar la sustitución progresiva de las flotas, tanto públicas como privadas, con vehículos limpios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Incrementar el uso de bicis de carga y para el transporte de menores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Optimizar los horarios de reparto.</li> <li>➤ Implantar, de forma progresiva, vehículos ecológicos, con políticas incentivadoras y sensibilización al</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aprovechar las fuentes de energías alternativas.</li> <li>➤ Disponer de puntos de recarga eléctrica en todos los parkings y dotarlos de NNTT (Apps) para informar</li> </ul>



	TALLER 1. TRANSPORTE PÚBLICO	TALLER 2. MOVILIDAD PEATONAL Y MOVILIDAD CICLISTA	TALLER 3. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	TALLER 4. MOVILIDAD A CENTROS ATRACTORES, VEHÍCULO PRIVADO Y ESTACIONAMIENTO
			<p>cambio que ayuden a reducir el sobrecoste asociado.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Realizar un sistema de movilidad sostenible para las dinámicas de comercio y servicios en la ciudad, valorando el empleo de triciclos eléctricos.</li> <li>➤ Implantar instrumentos tecnológicos para el control de la indisciplina en las zonas de c/d.</li> </ul>	<p>a las personas usuarias si están libres esos puntos de recarga.</p>



### 2.3.6. Conclusiones finales

1. En términos generales, las opiniones de las personas participantes están alineadas con los objetivos generales y líneas estratégicas del PMUS, establecidas en fase de pre-diagnóstico.
2. Prevalece la convicción de que para conseguir una movilidad sostenible es necesario abordar el problema desde tres dimensiones: social, económica y ambiental. La dimensión social debe tender a preservar la calidad de vida de la ciudadanía, la igualdad de oportunidades y el acceso a bienes en condiciones de equidad; el aspecto económico debe conjugar los intereses del sector transporte y los costes crecientes que supone. Y, por último, una adecuada gestión desde el punto de vista ambiental, tiene que abordar los problemas de contaminación atmosférica, el ruido y los impactos que se generan.
3. En general, se percibe a la ciudadanía de Zaragoza sensibilizada sobre la necesidad de una movilidad sostenible y predispuesta a asumir cambios para avanzar en este sentido.
4. Existe una clara sintonía con la idea de seguir avanzando en mejorar las condiciones para desplazarse por la ciudad en T.P., andando y en bicicleta, y en reducir la presencia del coche. Un nuevo papel del vehículo privado en la ciudad secundario frente a otras opciones social y ambientalmente más sostenibles.
5. Se demanda un nuevo paisaje de la movilidad cotidiana que incluya a ciclistas, peatones y otros modos, no sólo en el centro sino en toda la ciudad y entorno, a través de redes ciclistas y espacios peatonales o de prioridad peatonal bien planificados y conectados.
6. Se defiende un transporte público como alternativa real, con mejor oferta, buena gestión, compromiso ecológico, intermodalidad y buen acceso a zonas industriales, a áreas de uso intenso y a lugares de actividad económica.
7. Se ve necesaria una nueva regulación del transporte de mercancías que racionalice el tránsito en el ámbito de la ciudad.
8. Se demanda un espacio público seguro, saludable y accesible que garantice la autonomía de niños/as, mayores y personas con cualquier tipo de discapacidad, una ciudad que sea pensada en clave de convivencia y de accesibilidad universal, cómoda y equitativa.
9. La ciudadanía considera importante que la revisión del PMUS tenga en cuenta, como sus principales áreas de acción, los siguientes cuatro pilares básicos: infraestructura, normativa, gestión de la movilidad y educación, formación y sensibilización de los/as usuarios/as.
10. Se percibe como necesaria la integración de la planificación de políticas sectoriales y aproximaciones a diversas escalas de gestión, sobre todo, entre urbanismo y movilidad.
11. La ciudadanía considera que, por la trascendencia de las actuaciones que se contemplan en un PMUS, es fundamental realizar un planteamiento integral, con el mayor consenso, político y ciudadano, posible.



### 3. ANEXO 1: LISTADO DE ENTIDADES CONVOCADAS

ENTIDADES CONVOCADAS
ADIF - ZARAGOZA
ASOCIACIÓN DE CENTROS INFANTILES, GUARDERÍAS INFANTILES Y JARDINES DE INFANCIA DE ZARAGOZA
ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBUS EN ARAGON (AETIVA)
ARAGONESA DE CONSUMIDORES Y USUARIOS (F.A.C.U.)
ASOCIACIÓN ARAGONESA DE MUJERES EMPRESARIAS Y PROFESIONALES (ARAME)
ASINTRA - ARAGÓN
ASOC. REG. DE MUDANZAS, TTES. DE MUEBLES Y GUARDAMUEBLES (ATRAMUG)
ASOCIACIÓN ACERA PEATONAL
ASOCIACIÓN DE AMAS DE CASA Y CONSUMIDORES CESARAUGUSTA
ASOCIACIÓN DE DETALLISTAS DEL MERCADO CENTRAL DE ZARAGOZA
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE APARCAMIENTOS Y GARAJES (ASESGA)
ASOCIACIÓN DE GRÚAS DE ARAGON (AGRUAR)
ASOCIACIÓN DE MOTEROS DE ARAGON
ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE EMPRESARIOS DE CAFÉS, BARES Y SIMILARES DE ZARAGOZA
ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTOESCUELAS DE ZARAGOZA
ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE AUTO-TAXI
ASOCIACIÓN DE USUARIOS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (AUVE)
AVANZA ZARAGOZA
BIZI ZARAGOZA
CÁMARA DE COMERCIO DE ZARAGOZA
CENTRO ZARAGOZA. Instituto de Investigación sobre vehículos, S.A.
CERMI Aragón (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad)
CONSEJO ARAGONÉS DE PERSONAS MAYORES (COAPEMA)
COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
COLEGIOS DE INGENIEROS INDUSTRIALES
COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE ARAGÓN
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ARAGÓN (CREA)
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ZARAGOZA (CEOE Zaragoza)
CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT)
CONFEDERACIÓN PEQUEÑA Y MEDIANA AMPRES (CEPYME)
CONSEJO ARAGONÉS DE LAS PERSONAS MAYORES COAPEMA
Consejo de Salud del Hospital Clínico Universitario Lozano Blesa
Consejo de Salud del Hospital Universitario Miguel Servet
CONSEJO ESCOLAR DE ARAGÓN
CONSORCIO DE TRANSPORTES DEL ÁREA DE ZARAGOZA (CTAZ)
COOPERTATIVA DE TAXI DE ZARAGOZA
COORDINADORA FEMINISTA DE ZARAGOZA
CORREOS - ZARAGOZA
CTE Empresa Bus
CTE Empresa Tranvía
ECOMENSAJERÍA LA VELOZ



ENTIDADES CONVOCADAS
ESTACIÓN CENTRAL DE AUTOBUSES DE ZARAGOZA
FEDERACIÓN ARAGONESA DE CICLISMO
FEDERACIÓN ASOCIACIONES PADRES ALUMNOS (FAPAR)
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE BARRIOS DE ZARAGOZA (FABZ)
FEDERACIÓN DE MUJERES EN IGUALDAD DE ARAGÓN
FEDERACIÓN PROFESIONAL DE EMPRESARIOS DEL COMERCIO DE ZARAGOZA (ECOS)
FEDERACIÓN DE POLÍGONOS EMPRESARIALES DE ARAGON (FEPEA)
FETRAZ (Federación de Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza)
FORO DE MOVILIDAD
Fundación ecología y desarrollo (ECODES) o WWF Adena
FUNDACIÓN EDUCATRAFIK
INSTITUTO TECNOLÓGICO DE ARAGÓN
JUNTA VECINAL - ALFOCEA
JUNTA VECINAL - LA CARTUJA BAJA
JUNTA VECINAL - CASETAS
JUNTA VECINAL - GARRAPINILLOS
JUNTA VECINAL - JUSLIBOL
JUNTA VECINAL - MONTAÑANA
JUNTA VECINAL - MONZALBARBA
JUNTA VECINAL - MOVERA
JUNTA VECINAL - PEÑAFLORES
JUNTA VECINAL - SAN GREGORIO
JUNTA VECINAL - SAN JUAN DE MONZARRIFAR
JUNTA VECINAL - TORRECILLA DE VALMADRID
JUNTA VECINAL - VENTA DEL OLIVAR
JUNTA VECINAL - VILLARRAPA
LAS BIELAS SALVAJES
MERCAZARAGOZA
PATINAR ZARAGOZA
PEDALEAR
REAL AUTOMÓVIL CLUB ESPAÑA - ARAGÓN (RACE)
RENFE
PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ZARAGOZA (PLAZA)
CENTRO COMERCIAL EL TROBADOR ZARAGOZA
SEM Tranvía
SERVICIOS DE EMERGENCIAS SANITARIAS
STOP ACCIDENTES ARAGÓN
ASOCIACIÓN DE TTE. DISCRECIONALES DE MERCANCIAS ARAGON (TRADIME)
UNIÓN DE CONSUMIDORES DE ARAGÓN (UCA)
UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES ARAGÓN
UNIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS ARAGÓN
UNIÓN VECINAL CESARAUGUSTA
UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA (Rectorado o Vicerreptorado de Estudiantes)

**ENTIDADES CONVOCADAS**

UPTA Aragón (Unión de Profesionales y Trabajadores Autónomos)

Z+M

ZARAGOZA LOGISTIC CENTER (ZLC)





## 4. ANEXO 2: ACCIONES PROPUESTAS EN LOS INFORMES ESCRITOS

ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Pacificar el tráfico que redunde en la calidad de vida de la ciudadanía.	AVV. DELICIAS
Reordenar la red de buses.	AVV. DELICIAS
Peatón: Crear espacios peatonales. Mejorar la accesibilidad peatonal. Trabajar sobre la señalización y adaptación en los transportes públicos. Mejorar la sensibilización a través de la educación y el desarrollo de un sistema de alarma.	AVV. DELICIAS
T.P.: Crear un sistema de información intermodal que pueda visualizarse a través de una aplicación. Introducir incentivos: tarifarios o <gamificación>, e integrarlos en la tarjeta ciudadana. Sistema de wifi en el transporte público. Buscar la integración tarifaria. Crear una red de alta capacidad interurbana y otra intraurbana. Construir aparcamientos y crear intercambiadores para favorecer la intermodalidad.	AVV. DELICIAS
Bicicleta: Solucionar los problemas de señalización y la conflictividad derivada, a través de una APP. Desarrollar tecnologías orientadas a evitar el robo de bicicletas: aplicación o llave electrónica. Favorecer la movilidad en bicicleta.	AVV. DELICIAS
Elaborar políticas activas en favor de los modos preferentes, que son el T.P., la bicicleta y el peatón.	AVV. DELICIAS
Mantener e incrementar la participación del T.P. y del individual no contaminante, para orientar la ciudad y su área de influencia hacia escenarios de sostenibilidad.	AVV. DELICIAS
Asegurar la correcta intermodalidad de los distintos modos de transporte.	AVV. DELICIAS
Reforzar las propuestas de intermodalidad, creando sinergias entre lo urbano y lo metropolitano, mediante una correcta accesibilidad entre los transportes públicos. Apoyarse en el uso y difusión que las nuevas tecnologías ofrecen. Aplicaciones para smartphones o teléfonos inteligentes han de mejorar las relaciones e información del ciudadano con el transporte público.	AVV. DELICIAS
Crear zonas de intercambio modal fácil, ágil y cómodo que favorecen el flujo de viajeros.	AVV. DELICIAS
Coordinar la planificación urbanística con la planificación de la movilidad: modelo de ciudad inteligente, mezcla de usos del suelo.	AVV. DELICIAS
Tráfico: Apostar por el T.P. económico y eficiente que haga evitable el transporte mediante vehículos privados excepto para entrar y salir de la ciudad y en casos muy concretos de verdadera necesidad. Reducir la velocidad en el interior de la ciudad que la haga más segura a la ciudadanía. Crear intersecciones con prioridad para el T.P., como ocurre con el tranvía. Definir las circunvalaciones y sus comunicaciones con claridad para mejorar la congestión (desviar el tráfico de paso a viales concretos). Crear	A.V. CESARAUGUSTA



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
carriles exclusivos para el T.P. (la actual red de carril bus es pequeña e inconexa). Facilitar el acceso a pie mediante aceras del ancho necesario y arboladas.	
Aparcamiento: Extender el aparcamiento regulado a toda la ciudad. Facilitar el aparcamiento de rotación, evitando el anclado de los vehículos. Canalizar la entrada de vehículos a las ciudades hacia aparcamientos en conexión con el transporte público. Crear aparcamientos económicos en superficie.	A.V. CESARAUGUSTA
T.P.: Planificar una buena red de T.P. que permita acceder a cualquier parte de la ciudad desde cualquier zona. Adecuar las líneas de bus a las nuevas necesidades (nuevos barrios, conexión entre barrios). Establecer más nodos de T.P. repartidos por la ciudad. Crear carriles exclusivos para el T.P. Dar prioridad en las intersecciones al T.P. Tarifas integradas. Ampliar la información en paradas, sistemas de validación, etc. Integrar las cercanías con el resto del T.P.	A.V. CESARAUGUSTA
Infraestructura Urbana: Recuperar aceras, plazas, bulevares... para la ciudadanía, conectando recorridos (estudiar recorridos peatonales – Gran Vía antes cortada, Paseo Constitución). Extender la red ciclista a toda la ciudad.	A.V. CESARAUGUSTA
Gestión de la movilidad: Construir más aparcamientos en la ciudad. Implementar el transporte a la demanda en determinadas zonas (p.e. polígonos industriales). Promocionar el coche compartido.	A.V. CESARAUGUSTA
PMR: Seguir trabajando en la eliminación de las barreras arquitectónicas.	A.V. CESARAUGUSTA
T.M.: Transporte de mercancías en vehículos más pequeños y más ágiles. Evitar la c/d en horas punta. Adecuar las zonas de c/d. Crear una red de aparcamiento, descanso y descarga de vehículos de grandes dimensiones en el perímetro de la ciudad (polígono del transporte y otras zonas).	A.V. CESARAUGUSTA
Movilidad y urbanismo: Peatonalizar sin poner en peligro la actividad comercial. Contemplar densidades de población en las que el T.P. es competitivo.	A.V. CESARAUGUSTA
Calidad ambiental: Mejorar el T.P. Reparto de mercancías mediante vehículos eficientes.	A.V. CESARAUGUSTA
Movilidad a centros atractores: Mejorar su accesibilidad para el T.P. Horario flexible para evitar congestiones (la salida de Plaza Imperial con un solo carril se colapsa).	A.V. CESARAUGUSTA
Seguridad: Separar flujos (bicicleta, peatón, rodada, ...). Mejorar intersecciones y señalización.	A.V. CESARAUGUSTA



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Zona Casco Histórico: Facilitar el acceso desde el Paseo Echegaray y Caballero a la calle Predicadores. No prohibir el acceso a la zona de las Murallas y Mercado. Poner semáforos en la zona Mercado-César Augusto y que se puede acceder en línea recta al parking del Mercado Central desde César Augusto sin tener que dar la vuelta por el Coso.	A.V. CESARAUGUSTA
Zona Conde de Aranda: Racionalizar el Paseo M <sup>a</sup> Agustín desde la zona comprendida entre la plaza del Portillo y la plaza de Europa (tráfico diario de 90.000 vehículos). Prohibir el giro a la izquierda desde la Avenida de Madrid hacia el Paseo M <sup>a</sup> Agustín. Permitir la entrada de vehículos desde Echegaray y Caballero hacia la calle Predicadores.	A.V. CESARAUGUSTA
Zona San Pantaleón: Instalar marquesinas para las paradas de autobús. Eliminar barreras arquitectónicas en la entrada del centro cívico del barrio. Incrementar el número de aparcamientos.	A.V. CESARAUGUSTA
Zona Olivar-Casablanca-Las Nieves: Ensanchar las aceras de calle Embarcadero. Habilitar el doble sentido en el puente de la Sagrada Familia. Mejorar la iluminación en el tramo entre Balaitus y Gastón de Bearne. Instalar semáforo en el cruce entre Sagrada Familia y Argualas.	A.V. CESARAUGUSTA
Zona Casablanca: Reanudar las obras de ensanche y construcción de aceras del camino de la Fuente de la Junquera. Prolongar la línea 58 desde la Fuente de la Junquera hasta el centro de salud de Valdespartera y de más servicios, comercios y farmacias. Instalar marquesinas en distintas paradas de las líneas 42, 57 y 58. Dotar de dos estaciones de alquiler de bicicletas en los alrededores del Centro Cívico y en la Fuente de la Junquera, nº 100. Extender la red de Bizi con Zaragoza al barrio.	A.V. CESARAUGUSTA
Incentivar el uso de automóviles menos contaminantes.	FABZ
Restringir la circulación de vehículos en función de las emisiones reales.	FABZ
Potenciar el T.P. renovar la flota, para reducir la contaminación. Vehículos eléctricos o híbridos que minimicen al máximo los efectos contaminantes del transporte urbano en autobús.	FABZ
Mejorar las frecuencias del tranvía en horas punta. mejorar el protocolo de actuación en caso de avería del tranvía.	FABZ
Reducir las distancias y el número de desplazamientos al trabajo.	FABZ
Mejorar el diseño de las ciudades y los nuevos barrios para reducir los desplazamientos.	FABZ
Formar a los conductores en conducción eficiente, con el fin de reducir el consumo de combustible.	FABZ
Optimizar el transporte de mercancías, los grandes camiones consumen más y contaminan más. Apuesta decidida por el ferrocarril.	FABZ
Establecer una única Autoridad del Transporte. Apuesta por el CTAZ.	FABZ



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Mejorar la intermodalidad: necesidad de seguir avanzando en la integración tarifaria; intercambiadores en todos los accesos a la ciudad y en concreto: 1. Plaza Emperador Carlos V (Carretera Valencia-Teruel). 2. Entorno Pabellón Príncipe Felipe (Carretera Castellón-Bajo Aragón), en Cesaréo Alierta, se plantea la posibilidad de aprovechar la Glorieta de la Selección Española de Fútbol. 3. Plaza Mozart (Carretera Barcelona). 4. Entorno Estación Central-Avad. Navarra (Carretera Logroño). 5. Gasolinera cerrada Enlaces-Avda. Hispanidad (Carretera de Madrid).	FABZ
Estudiar la implantación de supermanzanas.	FABZ
Crear apedaderos de cercanías en los Polígonos Industriales.	FABZ
Planificar unas lanzaderas ágiles para conectar con el tranvía.	FABZ
Generar aparcamientos disuasorios en todas las entradas a la ciudad que, lógicamente, deberían tener conexión directa al transporte público.	FABZ
Mapear los solares existentes en este momento y, mientras no se edifiquen, valorar su utilización como zonas de aparcamiento.	FABZ
Revisar y actualizar de forma regular las reservas de aparcamientos.	FABZ
Ante la aparición de aplicaciones móviles que permiten el pago del estacionamiento de forma ilimitada, planteamos una limitación temporal con un doble objetivo; por un lado, que puedan quedar libre alguna plaza de aparcamiento en zonas saturadas y, por otro, que no se beneficie a las personas con mayores recursos económicos.	FABZ
Facilitar la utilización de plazas de aparcamiento que en la actualidad se encuentran infrautilizadas (ya sean parkings privados soterrados: Romareda, Villa Ansó (antigua cárcel de Torrero), esquinas Delicias, etc., ya sea en superficie como en la Expo),...	FABZ
Ofertar plazas de aparcamiento de motos sobre todo en los nodos principales y en la zona centro.	FABZ
Estudiar la implantación de aparcamientos públicos, sobre todo en el centro de la ciudad, y contemplar la posibilidad de combinar horarios en los aparcamientos para que en las horas centrales del día se aparquen motos y bicicletas y a partir de una hora determinada puedan aparcar de forma indistinta coches.	FABZ
Es necesario mejorar los niveles información en dos sentidos 1.- Demandar más y mejor información al usuario, que dicha información sea puntual, esté actualizada y sea accesible e inmediata en las paradas y en las redes informáticas móviles. 2.- Analizar y redactar propuestas que consigan el establecimiento de canales fluidos de intercomunicación directa entre los usuarios y el gestor del servicio.	FABZ
T.M.: Controlar el cumplimiento de las ordenanzas municipales en las zonas de c/d. Restricción de los camiones de gran tonelaje, limitación de ruidos, usos compartidos de las zonas de c/d, microplataformas.	FABZ



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Mejorar la coordinación de los semáforos, y que la prioridad semaforica del tranvía reduzca al máximo posible la afección al T.P., en primer lugar, y por último al resto de circulación.	FABZ
Creación de una Unidad de policía local de bici.	FABZ
Puesta en servicio de taxis de 6 plazas, tanto por motivos de carácter económico, como por razones medioambientales.	FABZ
Extender el servicio Z-Taxi adaptados para PMR.	FABZ
Ampliar las aceras y solventar los problemas de deslizamiento de las baldosas, eliminando las barreras arquitectónicas.	FABZ
Acometer las deficitarias interconexiones mediante puentes sobre el Canal Imperial, en los barrios de Casablanca-Oliver, Valdefierro, Rosales del Canal, Montecanal y Torrero La Paz-San José. Así mismo, son prioritarias para la movilidad en la zona Sureste de la ciudad, la ejecución de la prolongación de Tenor Fleeta, y la adecuación viaria del Paseo del Canal y del Camino de San Antonio, implementar actuaciones para evitar los colapsos circulatorios debidos a la actividad comercial de Puerto Venecia, o acabar la Avenida Casablanca para hacer realidad el enlace N-II.	FABZ
Realizar un pequeño estudio de movilidad en los barrios rurales de la ciudad, que podría traducirse en planes específicos para los mismos donde se recogieran sus necesidades específicas (es paradigmático el estado de innumerables caminos rurales que se utilizan como un vial más –Garrapinillos, Miraflores, San Antonio,...-).	FABZ
Definir un área central de la ciudad pacificada, con máximo un carril por dirección, para circular a 30 kms/hora, de tráfico restringido.	FABZ
Reducir el espacio público que se destina al automóvil: ensanchando aceras, peatonalizando calles, restringiendo accesos, habilitando carriles exclusivos para transporte público o para bicicletas, priorizando otros modos en la regulación viaria y semaforica...	FABZ
Contar con un eje este-oeste, sin que ello suponga determinar a través de que medio se prestará el servicio.	FABZ
Definir e implementar rutas peatonales seguras y amigables. Es imprescindible continuar introduciendo mejoras en la movilidad peatonal y ciclista: mantenimiento de aceras y carriles bici, rebajes, cruces.	FABZ
Estudiar la conveniencia de prefijar un servicio con una línea específica, circular de doble dirección, que funcionaría en determinadas fechas concretas (Fiestas del Pilar, Semana Santa, etc.).	FABZ
Crear infraestructuras necesarias: prolongación de Tenor Fleeta, Puente/s sobre el Canal (La Paz, Torrero y Rosales del Canal), rotonda acceso 4º cinturón desde la carretera de Castellón (soterramiento).	FABZ



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Mejorar la situación derivada de la instalación de Puerto Venecia para el distrito Torrero – La Paz: a) recogiendo la demanda vecinal de introducir un carril reservado para el TP y otros servicios desde la rotonda de la Policía Local hasta la rotonda que conecta con el 4º cinturón, ... b) exigiendo a la Sociedad que gestiona Puerto Venecia sufragar una salida directa a través de una vía de alta capacidad al 4º cinturón, etc.	FABZ
Profundizar en el diseño de espacios compartidos	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
Dotar de puntos de recarga para coches eléctricos.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
T.M.: Estudiar actuaciones como habilitar locales, correos, a modo de centros logísticos en manzanas, etc.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
Construir aparcamientos disuasorios, que permitan aparcar el coche y circular por la malla urbana, para eliminar coche privado en el interior.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
Crear un corredor transversal que tenga carácter estructurante, que, de servicio al conjunto de la ciudad, debe resolver de manera satisfactoria la conexión con la Estación Intermodal, ya que es la centralidad de mayor envergadura en el Oeste de la ciudad, y que conecta a su vez con el Aeropuerto de Zaragoza.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
Establecer las paradas del T.P. a una distancia mínima de 300 metros, ello contribuiría a mejorar notablemente la velocidad de servicio de estas líneas de autobús si, además, se contempla un diseño óptimo de los transbordos.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
Crear espacios de tráfico pacificados.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
La revisión del modelo de movilidad puede requerir una actualización del principal instrumento urbanístico de la ciudad, el Plan General.	Colegio de Arquitectos de Zaragoza
T.M.: Delimitar el tiempo de uso de las zonas de c/d. Realizar campañas de concienciación del buen uso de estas zonas. Flexibilizar y ampliar los horarios.	UPTA
Disponer de alguna acreditación que permita a los profesionales de atención domiciliaria a aparcar en zonas de c/d sin ser multados.	Servicio Aragonés de Salud





ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
Integrar el ferrocarril en la cadena de suministro: trayectos de media y larga distancia en ferrocarril y circuitos locales mediante otros medios sostenibles: triciclos de carga, furgonetas eléctricas o híbridas en colaboración con empresas locales.	POP RAIL
Realizar un sistema de movilidad sostenible para las dinámicas de comercio y servicios en la ciudad, valorar el empleo de triciclos eléctricos.	POP RAIL
Crear HUBS dinamizadores del comercio.	POP RAIL
T.M.: Emplazamiento de un parque de vehículos pesados en la Zona Expo, por diversas cuestiones: 1.- Urbanística, por ser un área cercana a las principales vías de comunicación. 2.- Dimensional, por su localización y espacio. 3.- Propiedad, por distinguir un área perteneciente al Ayuntamiento de Zaragoza. 4.- Funcional, por su proximidad a los ejes viarios de conexión de la ciudad, la existencia de accesos y la topología de la zona.	TRADIME
Es necesario regular la entrada de los vehículos de más de 12.500 Kg. por sus condiciones especiales, pero debería revisarse la normativa actual y, entre otras cuestiones, eliminar la fianza que se exige (1.300 € aprox.) a la hora de solicitar un permiso anual, puesto que los vehículos tienen de obligado cumplimiento un seguro de responsabilidad civil.	TRADIME
Incrementar el control de las zonas de c/d. para evitar que se invadan.	TRADIME
Coordinación entre proveedores y empresas para fijar horarios.	TRADIME
Aumentar las zonas de carga y descarga tanto en las calles como habilitando en las nuevas urbanizaciones zonas de carga y descarga específicas fuera de los viales de circulación, e incrementar el control sobre las mismas y de los vehículos indebidamente estacionados en ellas.	FETRAZ
Controlar las zonas de carga y descarga con algún Disco horario de control de estacionamiento.	FETRAZ
Crear zonas multifuncionales de carga y descarga en el carril bus y paradas de taxis en horarios de poca circulación.	FETRAZ
Flexibilizar los horarios y adecuar los horarios de acceso a determinadas zonas con los horarios comerciales.	FETRAZ
Implantar carriles de uso compartido.	FETRAZ
Implantar de manera progresiva Plataformas urbanas de distribución.	FETRAZ
Implantar de manera progresiva de vehículos ecológicos con políticas incentivadoras y sensibilización al cambio que ayuden a reducir el sobrecoste asociado.	FETRAZ





ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
<p>POR ZONAS: En el Centro y Casco Histórico habilitar carriles multiusos en algunos horarios y facilitar el acceso a calles peatonales. Por ejemplo, en la calle Don Jaime dejando también como zona de carga y descarga la parada de taxis de la Plaza Ariño que es muy poco usada para este fin según informes de la policía local. Mejorar las zonas de carga y descarga en Conde de Aranda, aplicar soluciones similares en otras áreas conflictivas señaladas. En la zona Centro, sobre todo en Independencia y Sagasta, habilitar algunas zonas de carga y descarga y permitir la utilización del carril bus y paradas de taxi en algunas horas. En Las Fuentes extremar la vigilancia para tener liberadas las zonas de carga y descarga permitir carriles multiusos en algunas horas.</p>	FETRAZ
<p>Normativa: Sincronizar las normativas de distinto rango y ámbito de aplicación. Campañas de información, concienciación y educación. Incrementar la coordinación entre los distintos agentes con competencias en la materia (policía local, asesoría jurídica, técnicos de infraestructuras y servicios mantenimiento de parques y jardines, etc.).</p>	LA VELOZ
<p>T.M.: Actualizar las zonas de c/d y los horarios, adecuándolas a las nuevas necesidades del sector. Estudiar una solución combinada con la gestión de las zonas de estacionamiento controlado.</p>	LA VELOZ
<p>Infraestructuras: Optimizar los carriles especiales (servicio público). Discriminar las zonas de tráfico calmado (zonas 30, de uso compartido, peatonales, de acceso restringido) con empleo de señalización horizontal, vertical, pavimentos distintivos etc.</p>	LA VELOZ
<p>Peatón: Implantar medidas amigables para la movilidad peatonal (frecuencias semafóricas, pasos de peatones, minoración de la velocidad, pasos sobreelevados en vías de alta capacidad y/o velocidad, travesías).</p>	LA VELOZ
<p>Explorar el modelo de centros de concentración de mercancías, microplataformas de distribución o hubs, priorizando el reparto en el centro por medio de vehículos ecológicos (bicicletas de carga y similares, vehículos eléctricos, vehículos propulsados por gas o similares). Realizar un estudio piloto, con asesoramiento y financiación europeos.</p>	LA VELOZ
<p>Implementar Planes de movilidad sostenible que fomente el uso del transporte público y los medios no motorizados, integrando planes de transporte de empresa que se acuerden mediante negociación colectiva.</p>	UGT
<p>Ampliar la red de transporte público, haciendo que llegue a todo el territorio, incluyendo los polígonos o zonas industriales.</p>	UGT
<p>Mejorar los accesos a los polígonos industriales, así como la señalización externa e interna, implantando sistemas de información a la entrada de cada área industrial.</p>	UGT
<p>Racionalizar el uso del automóvil, fomentando por una parte el uso del coche compartido y, por otra, realizando una gestión de las plazas de</p>	UGT



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
aparcamiento en los centros de trabajo, de forma que no se incentive el uso individual del coche.	
Realizar un adecuado mantenimiento y conservación de las carreteras, principalmente de las vías con mayor tráfico de vehículos.	UGT
Introducir nuevas directrices en la normativa de ordenación del territorio que planifique la movilidad en el diseño urbanístico, que prevea los modos de transporte más sostenible, económicos y seguros y que obligue a los promotores a incluir planes de transporte colectivo en el diseño de nuevos polígonos industriales en nuestra Comunidad Autónoma.	UGT
Impulsar una política decidida, clara y bien estructurada al objeto de reducir la necesidad de desplazarse en vehículo privado, fomentando la demanda de medios más eficientes de transporte.	UGT
Potenciar el transporte público frente al coche, dándole más importancia: carriles bus, prioridad en la circulación (horas punta, cruces problemáticos).	UGT
Apostar por la intermodalidad entre todos los medios de transporte público de la ciudad y su área metropolitana.	UGT
Incrementar la red de calles peatonales, así como los carriles bici, siempre que sean operativos.	UGT
Aumentar el número de autobuses lanzadera para poder cubrir largas distancias en la ciudad con un simple trasbordo, e incluso que lleguen a los polígonos industriales.	UGT
Construir aparcamientos disuasorios en las afueras de la ciudad con el fin de poder acceder al centro a través de transporte público, andando o en bicicleta.	UGT
Formar a los conductores noveles y expertos sobre conducción eficiente de los vehículos privados, camiones y autobuses, dando a conocer las técnicas de conducción eficiente.	UGT
Informar sobre todas las alternativas al vehículo privado de que dispone la ciudadanía a través de campañas.	UGT
Construir y financiar una rotonda en la Avda. de Navarra, a la altura de llegadas del tren de la Estación Intermodal.	ESTACIÓN CENTRAL DE AUTOBUSES
Prohibir el paso por la calle Miquel Roca i Junyent (cubierta de la Estación de Autobuses) de autobuses urbanos e interurbanos, lo que llevaría a modificar la ubicación de las paradas del bus urbano de las líneas que dan servicio a la Estación, trasladándolas a la AP-68, en situación paralela a las	CENTRAL DE AUTOBUSES



ACCIÓN PRIORITARIA	ENTIDAD
actuales. Crear un carril en la AP-68 dedicado a autobuses con paradas reglamentarias y carga y descarga de pasajeros en vehículo ligero.	
Crear un punto de parada en la 2ª línea de tranvía en la Estación de Autobuses, para ello se propone el recorrido por Túnel carretero desde Averly hasta Estación Intermodal, poniendo parada a la altura de Estación de buses. Única parada para todo el edificio.	CENTRAL DE AUTOBUSES
Crear un parking de autobuses debajo del Vial de la AP-68 dirección Zaragoza, para lo cual es necesario la cesión del espacio por parte del Ayuntamiento de Zaragoza y el acondicionamiento por parte de la DGA.	CENTRAL DE AUTOBUSES
Permitir giro en "U" para taxis y autobuses desde AP-68 dirección Logroño a AP-68 dirección Zaragoza a la altura de llegadas tren en la Estación Intermodal.	CENTRAL DE AUTOBUSES
<p>Modificar los trayectos de las líneas de autobús en los alrededores de la Estación Intermodal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Línea 51: cambiar recorrido desde parada de Avenida de Navarra junto a lonja de pescados, seguir recto por Avda. de Navarra y girar a la derecha en llegadas de tren para pasar a AP-68 dirección Zaragoza con paradas paralelas a las actuales.</li> <li>- Líneas 22 y 32: alargar recorrido desde Vía Hispanidad por Avenida de Navarra, torciendo a la izquierda por rotonda de nueva construcción hacia AP-68 a la altura de llegadas de tren en Estación Intermodal. Paradas similares a propuesta para línea 51.</li> <li>- Líneas 52, 42 y 36: alargar recorrido alrededor de Estación Intermodal con paradas propuestas para línea 51.</li> <li>- Línea 31: Alargar recorrido por Avda. Ciudad de Soria, hacer giro en "U" a la altura de llegadas tren de Estación Intermodal, y vuelta por AP-68 y Ciudad de Soria a enlazar con recorrido actual.</li> </ul>	CENTRAL DE AUTOBUSES
Incrementar el número de líneas urbanas de autobús que dan servicios a la Estación Intermodal Zaragoza-Delicias y mejorar el recorrido de las actuales.	CENTRAL DE AUTOBUSES