

GUIA DE OBJETIVOS Y MEDIDAS DEL MOVIMIENTO VECINAL PARA SU DEFENSA EN EL PROCESO PARTICIPATIVO DEL PMUS

(con independencia de otras concretas que puedan defenderse desde los diferentes territorios)

1.- Medidas de carácter urbanístico

Objetivo/s:

- Revitalizar la ciudad consolidada para fijar población y disminuir la movilidad obligada, creando centralidades y puntos de atracción para toda la ciudad también en los barrios.
- Reducir las necesidades de transporte de vecinas y vecinos, ya sea propiciando la multifuncionalidad de los barrios, ya sea impidiendo nuevos desarrollos urbanos, comerciales, al menos dentro del Tercer Cinturón, donde por la concentración de población es factible plantearlo.
- Redefinir la red viaria ampliando el concepto de “centro” y ganar espacios para el disfrute ciudadano e ir reduciendo paulatinamente el destinado al tráfico rodado, en especial a los vehículos privados. (1 y 5)
- Contar en todos los territorios con su Plan de barrio donde se recojan de forma obligatoria las medidas de mejora de la movilidad de los mismos
- Analizar en profundidad la generación de infraestructuras que vayan a suponer una mejora de la movilidad en la ciudad, y por tanto, una disminución de tráfico en la misma

Medidas:

- Redefinir red viaria para ir ampliando el concepto “centro”.
 - definir un primer cinturón de prioridad peatonal impidiendo que el vehículo privado pueda utilizarla como zona de paso o para cruzar la ciudad
 - definir un segundo cinturón como Área de prioridad residencial (APR) donde sólo en los viales principales se pueda circular a 50, y el resto convertirlo en zona 30
 - complementando las anteriores propuestas, definir asimismo un área central de la ciudad pacificada, con máximo un carril por dirección, para circular a 30 kms/hora, de tráfico restringido (ello supondría que en general no sería necesario carril bici en dicha área.
 - la misma medida anterior en los barrios en los que sus características así lo aconsejaran (barrios con un centro neurálgico, comercial, de disfrute ciudadano,..., en la línea de lo que hace años se hizo en la calle Delicias).
 - para el resto de la ciudad estar a lo que se establezca en los Planes de Barrio, que como comentamos también tiene su propio centro neurálgico que puede ser revitalizado desde el urbanismo.
- Redactar Planes de barrio que definan al menos:
 - espacios de prioridad peatonal, sin tráfico de paso, seguros y con calidad urbana
 - aparcamientos disuasorios según necesidades de cada barrio
 - ampliación zonas de estacionamiento regulado
 - y que cuenten con la participación y el consenso vecinal
 - donde proceda, utilizar la figura de los vecindarios/supermanzanas, para estructurar las diferentes categorías de viales.

- Exigir desde la ley un Plan previo de Movilidad cada vez que se vaya a comenzar cualquier desarrollo urbanístico, y supeditar el comienzo del mismo a la existencia de dicho plan, no permitiéndose comenzar ningún tipo de obra hasta obtener la aceptación del plan por el servicio de movilidad municipal.
- Infraestructuras de ciudad:
 - Actuar y adecuar de forma integrada en determinados viales de la ciudad para transformarlos en ejes / corredores que mejoren y calmen el tráfico en el interior de los barrios (Avda. América, Avda. Navarra, Miguel Servet, Rodrigo Rebolledo,...)
 - Prolongación de Tenor Fleta, con dos carriles de entrada y dos de salida (transporte público y vehículo privado), además de carril bici.
 - Fijar Tenor Fleta-Goya-Anselmo Clavé-Tunel-Plaza de la Ciudadanía-Avenida Ciudad de Soria el eje básico de la comunicación E-O de la ciudad desde el punto de vista del vehículo privado, dado su emplazamiento y la capacidad de absorción de tráfico.
 - Desdoblamiento de la Avda. de San José con la creación de un vial paralelo Canal-Puente Virrey-Monasterio de Samos.
 - Puente/s sobre el Canal (La Paz, Torrero y Rosales del Canal) Conexión de puente La Paz- Cabezo Cortado-Prolongación Tenor Fleta y puente para conexión de Parque Venecia PGOU, puentes conexión Rosales del Canal-Valdefierro.
 - Rotonda acceso 4º cinturón desde la carretera de Castellón (soterramiento)
 - Transformar Cesáreo Alierta y Paseo de la Constitución en un vial transversal con mayor carácter peatonal que el actual que sirva de nexo con la infraestructura verde: Canal, Torre Ramona/Ebro, La Granja, Huerva...
 - Conversión de la nacional 330 hasta el barrio de San Gregorio en zona urbana, para evitar la cicatriz que tiene nuestro barrio.
 - mejorar la salida del Barrio de Peñaflor a la Z40 desde la Cartuja de Aula Dei.
 - desdoblar la vía soterrada en el tramo Goya - Tenor Fleta para incrementar su capacidad actual
- Mejorar la situación derivada de la instalación de Puerto Venecia para el distrito Torrero – La Paz, que afecta a toda la ciudad:
 - 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,...
 - exigir a la Sociedad que gestiona Puerto Venecia sufragar una salida directa a través de una vía de alta capacidad al 4º cinturón, etc.
- Plantear un estudio de viabilidad de una Estación de Cercanías en la Estación del Norte como nodo intermodal que rentabilice las infraestructuras ferroviarias que atraviesan el Distrito del Rabal dando acceso directo a servicios básicos como el Hospital Royo Villanova, el Centro de Especialidades Grande Covian y el propio Centro Cívico Estación del Norte, sin olvidar su proximidad a la Zaragoza turística.
- 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,...-), ya que entendemos que en algunos casos, pequeñas actuaciones, podrían reportar interesantes beneficios para la movilidad en los mismos. Tres posibles ejemplos para ilustrarlo:
 - en el barrio de San Juan de Mozarrifar sería necesario plantear una alternativa que permitiera un mejor acceso y salida del mismo, ya que en este momento se realizan ambas por una vía con capacidad para un solo vehículo,

- en el barrio de Montañana habría que buscar alguna alternativa al problema que se deriva del elevado tráfico de camiones pesados por la *Avenida Montañana (la dirección de Montañanesa está interesada en dar una salida trasera a su factoría pero precisa la colaboración del servicio de urbanismo del Ayuntamiento)*.
- en el barrio de Casetas hay un elevado tránsito de vehículos de gran tonelaje por el centro (antigua nacional 232), pues a pesar de transformarse en paseo ciudadano en 2007, al haber un pequeño polígono al otro lado del barrio es más cómodo cruzarlo; una solución sería finalizar la conexión con la autovía iniciada en la segunda fase del paseo.
- Redactar, en consonancia con la infraestructura verde de Zaragoza, un plan del corredor verde para su adecuación a la movilidad a pie y en bicicleta (ej. Canal, Riberas...)

2.- Movilidad ciclista

Objetivo/s:

- Cumplir el Plan Director de la Bicicleta
- Mejorar la seguridad

Medidas:

- completar la red ciclable del Plan
- como complemento al punto anterior redactar plan de ciclabilidad de los caminos rurales del entorno de Zaragoza para crear una red de caminos informada, con circuitos que potenciaran esta alternativa de ocio que puede beneficiar a los barrios rurales de la ciudad y localidades del área metropolitana. Ver posibilidades de enlazarlo con el proyecto Life y la puesta en relación de las áreas naturales del entorno de la ciudad con su zona urbana
- promocionar el uso de la bicicleta
- aclarar las normas (sobre todo cuando se reforme la normativa estatal)
- que la bici eléctrica y los nuevos Vehículos de Movilidad Personal (VMPs) se incluyan en las políticas de promoción del vehículo eléctrico
- extender la red de estaciones Bizi a todos los barrios de la ciudad
- zonas de tráfico denso, como la Avenida Montañana, necesitan vía ciclista en el eje Avenida Montañana – Avenida Industria, así como arcones reglamentarios en la travesía de la A.123, a su paso por Montañana, que eviten el actual peligro en el tránsito de peatones y bicis

3.- Movilidad peatonal

Objetivo/s:

- definir e implantar rutas peatonales seguras y amigables en los barrios de la ciudad, no sólo en el centro de la misma, mejorando los recorridos peatonales para hacerlos eficientes, más seguros y agradables.
- Que el orden de prioridad de los modos se lleve a la práctica: peatonal, ciclista, TP, vehículo privado (y siempre anteponiendo en los más amables y sostenibles)

Medidas:

- continuar introduciendo mejoras en la movilidad peatonal y ciclista: mantenimiento de aceras y carriles bici, rebajes, cruces,
- Elaborar un inventario por Distrito (Servicio de Infraestructuras) de los viales más estrechos cuyas infraestructuras soterradas no precisen de mejoras y diseñar un mapa de calles de plataforma única que evitaren obras como rebajes y mejorarán la movilidad peatonal. Extensible a barrios rurales, por ejemplo la plataforma única en calle Iglesia y Plazas NS Rosario y del Zapatero.
- Ir introduciendo planes de aceras-plataformas únicas, ensanchando aceras, haciéndolas accesibles, liberándolas de obstáculos y “adornándolas” (ejemplo: eje este-oeste; c/ Granada – c/ Coruña: Isla de San José)
- Transformación en bulevar de Cesáreo Alierta hasta su conexión con Paseo de la Constitución.
- Aumentar el n.º de pasos de peatones reduciendo los semáforos a los mínimos indispensables para el tráfico rodado.

4.- Accesibilidad

Objetivo/s:

- Conseguir la efectiva accesibilidad universal y en el acceso al TP

Medidas:

- bordillos accesibles en toda la ciudad/rebaje de aceras
- dotar de aceras todos los viales de la ciudad (por ejemplo en la rotonda de la MAZ)
- buses con rampa funcionando
- protocolo taxi para posibles averías de rampa.
- ir extendiendo la plataforma única
- acondicionamiento de las paradas de TP para que pueda ser utilizadas por todas las personas.

5.- Movilidad vehículo privado

Objetivo/s:

- Redefinir la red viaria ampliando el concepto de “centro” donde se haga realidad el calmado y la pacificación del tráfico, y ganar espacios para el disfrute ciudadano e ir reduciendo paulatinamente el destinado al tráfico rodado, en especial al vehículo privado.
- Establecer planes de movilidad a Polígono y Centros de trabajo (para reducir el uso del vehículo privado).

Medidas:

- definir un primer cinturón prioridad peatonal impidiendo que el vehículo privado pueda utilizarla como zona de paso o para cruzar la ciudad
- definir un segundo cinturón como Área de prioridad residencial (APR) donde sólo en los viales principales se pueda circular a 50, y el resto convertirlo en zona 30

- para el resto estar a lo que se establezca en los Planes de Barrio, que también tiene su propio centro neurálgico que puede ser revitalizado desde el urbanismo.

6.-Aparcamientos

Objetivo/s:

- Mejorar, generar y en su caso ampliar los espacios públicos para el disfrute de vecinas y vecinos en toda la ciudad

Medidas:

- mejorar y ampliar la oferta de los aparcamientos disuasorios en las entradas a la ciudad (tanto en capacidad, ubicación y conexión al TP), en los que incluso se podría encontrar una alternativa para auto-caravanas y autobuses turísticos (por ejemplo aprovechar la rotonda de la MAZ para crear un aparcamiento disuasorio).
- Se considera insuficiente el número de estacionamientos disuasorios en la Margen Izquierda, y se plantea crear un estacionamiento disuasorio en el eje de Avenida Cataluña- Plaza Mozart.
- ante la aparición de aplicaciones móviles que permiten el pago del estacionamiento de forma ilimitada, limitarlo temporalmente para que puedan quedar libre alguna plaza de aparcamiento en zonas saturadas y, no se beneficie a las personas con mayores recursos económicos.
- apoyar la utilización de las miles 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), para facilitar la sacada de vehículos de nuestras calles, y por tanto ganar espacio para otros usos que nos acerquen a la ciudad que deseamos.
- modificar el PGOU, siempre con el objetivo de ganar espacio público para vecinas y vecinos, para posibilitar que locales comerciales vacíos se pueda conceder el uso de aparcamiento. Se precisaría un estudio pormenorizado de al menos por Distrito.
- establecimiento de un control de vídeo-vigilancia (como el existente en Huesca) para las diferentes zonas de estacionamiento.
- ampliación de las zonas naranjas en las áreas colmatadas y sin garaje en edificios (San José, las Fuentes, Torrero, Delicias...) con unas tarifas competitivas.

7.-Mercancías/Carga y descarga

Objetivo/s:

- Reformular en profundidad todo el sistema de reparto de mercancías en la ciudad que en la actualidad ya supone un porcentaje de tráfico importante

Medidas:

- Plan última milla con vehículos limpios: bicicletas y eléctricos. Creación de nodos de ruptura de carga y microdistribución.

- Reordenación carga y descarga. Horarios, espacios, sistemas de control: discos, lectores de matrículas
- Ir introduciendo nuevas figuras como las pequeñas centrales de recogida, o los puntos de ruptura de carga (que supondría a su vez ir introduciendo la intermodalidad también en mercancías)
- Con independencia de los sistemas que definitivamente se puedan implantar de cara a la regulación de las zonas de carga/descarga, o de sistemas específicos para entrega en la última milla, consideramos de gran interés para caminar hacia el modelo de ciudad que deseamos, y por tanto planteamos como una medida complementaria a todas las que se puedan tomar en este ámbito que se tenga en cuenta y potencie la participación activa del sector del pequeño comercio de los barrios.
- Limitar y controlar el transporte pesado de empresas con centros productivos en el interior de la ciudad (La Zaragozana entre otras) que provocan grandes deterioros en viales.
- Eliminar el paso de vehículos de transporte, de más de 8 tm, por la Avenida de la Academia General Militar.

8.- Transporte Público

Objetivo/s:

- Mejorar el servicio de TP en general dando cobertura a todos los territorios y atendiendo a la evolución de los propios territorios; traería consigo múltiples efectos de mejora en la movilidad de la ciudad
- Cuantitativa y cualitativamente el servicio de TP en la ciudad y su área metropolitana, incrementando el presupuesto destinado e implicando a otras administraciones en su financiación.

Medidas:

- Seguimos apostando por una L2 de tranvía:
 - conectada con cercanías y con el resto del sistema de movilidad,
 - de gestión pública, o como mínimo, con un control público efectivo.
 - sin despidos en el bus urbano ni reducción sensible del servicio de autobús para mejorar la red de TP en la ciudad
- Definir en el PMUS el eje Este-Oeste con un corredor de alta capacidad, imprescindible para aprovechar sinergias y efectos multiplicadores de la L1 del tranvía, y que se incrementen los usos del TP.
- Reordenar la red bus:
 - Jerarquizar la red generando grandes corredores con carril bus y prioridad semafórica
 - Usar corredores de las líneas funcionan bien y son reconocibles. Incluyendo en su caso posibles ampliaciones para dar respuesta a nuevas necesidades, y mejorar la prestación del servicio (por ejemplo con la L21 cubrir la zona nueva del Barrio Jesús, y totalmente desarrollada)
 - Dotar a los corredores de los grandes ejes de carril bus y prioridad semafórica

- Mejorar frecuencias, recorridos y horarios, planteando en su caso desde la reducción de alguna línea, buscando eliminar trayectos redundantes (en algunos casos en un 80%).
 - Garantizar servicio eficiente a los distritos más alejados y/o con más necesidades (Santa Isabel, Miralbueno y Barrios del Sur).
 - Analizar las líneas más deficitarias para tratar de introducir pequeñas modificaciones que puedan mejorar el número de usos de las mismas.
 - contemplar dentro de una futura reordenación de líneas la creación de una línea “sanitaria” en el este de la ciudad con la que poder acceder a los Centro de Salud de Las Fuentes, San José, Torrero, el Centro de Especialidades Médicas San José y los Hospitales Miguel Servet, Militar y Clínico
 - En el caso de los Barrios del Sur se plantea crear una línea que los recorra desde Valdespartera, Montecanal, Arcosur y Rosales del Canal, para, por la Nacional II conectar con la estación Delicias, como punto de intermodalidad fundamental
 - Mejorar la intermodalidad ajustando horarios, frecuencias, señalización, etc. y resulten espacios cómodos y fiables que inviten a su uso.
 - los barrios rurales, preocupados por recorridos, frecuencias y paradas, básicamente por la dificultad de separar el servicio en el tramo urbano y en el tramo periférico, consideran más apropiado la integración de toda la red de Zaragoza en el Consorcio (y que cualquier modificación se integre en la reforma de toda la red)
- Siendo conocida en fechas concretas la necesidad de contar el tráfico y/o el tranvía en el centro de la ciudad (Fiestas del Pilar, Semana Santa, manifestaciones, etc.), prefijar un servicio con una línea específica, lo ideal es que fuera una línea circular de doble dirección, que sólo funcionara en esas fechas concretas y que permitiera en la práctica la interconexión de toda la ciudad. Ello posibilitaría a las personas usuarias tener un conocimiento previo que les permitiría realizar sus desplazamientos en dichas fechas.
 - Analizar las alternativas del transporte público para soslayar la barrera que representa el río entre las dos riberas y su interconexión.
 - Respecto al Taxi evaluar la ampliación de la zona límite de retorno que permita integrar los cascos urbanos de los barrios rurales en la zona A.

9.- Género

Objetivo/s:

- Qué se contemplen siempre las especiales necesidades sentidas desde el punto de vista de género en relación con la movilidad, y muy especialmente en lo que al TP se refiere, del que las mujeres son las mayores usuarias.

Medidas:

- Que todas las medidas que se acaben incorporando al PMUS, y sean susceptibles de tener una visión de género, cuenten con dicho análisis y lectura.

10.- Medio ambiente y energía

Objetivo/s:

- Mejora medioambiental local y global, donde acaben siendo energías limpias las que alimenten los sistemas de transporte
- Adoptar medidas para seguir reduciendo, de forma paulatina, la contaminación atmosférica (que en las ciudades proviene de los vehículos particulares en su mayor parte), o lo que es lo mismo, reducir el espacio público que se destina al automóvil (no podemos olvidar que una importante parte de la ciudad fue pensada para el coche al que se consideró prioritario) .
- Mejorar la eficacia de la red de bus y la intermodalidad de la red de TP (10 y 12)

Medidas:

- Implementar una estrategia vehículo eléctrico que complemente la necesaria y prioritaria reducción de los vehículos que transitan por la ciudad:
 - en la red de TP (Bus urbano 100% híbrido, eléctrico; taxi limpio a partir de 2020-25) en el parque de vehículos municipales y de las contratadas (exigencia en pliegos)
 - extensión de la red de puntos de recarga en la vía pública
 - implantación de car/ moto sharing (alquiler x tiempo de uso)
 - utilización de energía eléctrica de origen limpio / renovable:
 - no trasladar el problema de la ciudad al lugar donde se genere dicha energía eléctrica
 - introducir la propuesta de creación de una futura empresa eléctrica municipal que obtendría recursos para mantener entre otras cosas el TP –como ya ocurre en otras ciudades europeas-)
 - definir un calendario de restricciones a la circulación por la ciudad si se sobrepasan determinados niveles de contaminación, y por el centro de la misma a los vehículos más contaminantes (en función de la tecnología euro III, IV, V, VI, y el año de fabricación)
 - crear Unidades de Policía Local en Bicicleta, inicialmente para las zonas de trazado más tortuoso y donde hay dificultades para transitar con otros vehículos; comenzar su implantación progresiva con la creación de una unidad específica en el Parque José Antonio Labordeta.
- Reducción espacio público para el vehículo privado
 - ensanchando aceras,
 - peatonalizando calles,
 - restringiendo accesos,
 - habilitando carriles exclusivos para transporte público o para bicicletas,
 - priorizando otros modos en la regulación viaria y semafórica...

11.- Accidentalidad

Objetivo/s:

- Reducción de la accidentalidad

Medidas:

- establecer planes de movilidad a Polígonos y Centros de trabajo para combatir el elevadísimo porcentaje de accidente in itinere.
- Extender, como ya se ha planteado el Zaragoza 30 (excluyendo corredores que se determinen, cinturones o lo que se pudiera considerar); se han ido extendiendo estas zonas poco a poco, y aunque su cumplimiento dista de ser el que sería conveniente, entendemos que si se saltan el 30 será para ir a 40/45/50; ahora de 50 pasan a 70 en muchas zonas de la ciudad.
- elevar, sobre todo en algunas calles estrechas o con poca visibilidad, los pasos de cebra (donde tanto atropellos se producen)
- extender paulatinamente la plataforma única en los centros neurálgicos de los barrios (zonas comerciales donde más desplazamientos andando se producen)
- evaluar por los servicios técnicos de movilidad la eliminación de algún semáforo (en concreto algunos que sustituyeron semáforos intermitentes y generan el incumplimiento de los peatones fundamentalmente) o plantear alguna semaforización concreta (por ejemplo en La Paz en la confluencia Zafiro, Alhama y La Perla, o en el cruce Avenida Montañana – Calle Mayor)
- dotar de plataformas de aproximación y marquesinas a las paradas más expuestas
- conseguir pasos de peatones más seguros con orejetas de aproximación al paso de cebra, mejorando la iluminación en puntos estratégicos, incluso colocando luces LED integradas en el pavimento en pasos peatonales con mala visibilidad nocturna
- en zonas de tráfico denso, como la Avenida Montañana, necesitan conexión mediante aceras o andadores Montañana – Santa Isabel., así como arcenes reglamentarios en la travesía de la A.123, a su paso por Montañana, que eviten el actual peligro en el tránsito de peatones y bicis

12.-Intermodalidad

Objetivo/s:

- Mejorar la eficacia de la red de bus y la intermodalidad de la red de TP

Medidas:

- Además de grandes puntos de intermodalidad donde coincidan diversos medios e infraestructuras, establecer pequeños puntos de intercambio en los barrios, incluso de un solo medio (bus urbano) coordinando frecuencias y/o mejorando el espacio físico, que permitan y mejoren la interconexión entre líneas, y redunden en el incremento del uso del TP.

- Profundizar en los intercambiadores aprobados por el Consorcio en su Plan, y en virtud de ellos diseñar las grandes rutas de bus de ámbito de ciudad. Establecer a nivel de Distrito intercambiadores de menor rango.

13.- Eficiencia

- Implementar una estrategia vehículo eléctrico que complemente la necesaria y prioritaria reducción de los vehículos que transitan por la ciudad
 - en la red de TP (Bus urbano 100% híbrido, eléctrico; taxi limpio a partir de 2020-25) en el parque de vehículos municipales y de las contratas (exigencia en pliegos)
 - extensión de la red de puntos de recarga en la vía pública
 - implantación de car/ moto sharing (alquiler x tiempo de uso)
 - utilización de energía eléctrica de origen limpio / renovable:
 - no trasladar el problema de la ciudad al lugar donde se genere dicha energía eléctrica
 - introducir la propuesta de creación de una futura empresa eléctrica municipal que obtendría recursos para mantener entre otras cosas el TP –como ya ocurre en otras ciudades europeas-
 - definir un calendario de restricciones a la circulación por la ciudad si se sobrepasan determinados niveles de contaminación, y por el centro de la misma a los vehículos más contaminantes (en función de la tecnología euro III, IV, V, VI, y el año de fabricación)

14.- Medidas de carácter social

Objetivo/s:

- Avanzar hacia la plena integración tarifaria y revisar dichas tarifas
- Promover una Ley de Financiación del TP
- Profundizar en un sistema de gestión directa del transporte público.

Medidas:

- Revisar las actuales tarifas siempre con el objetivo de promover el uso del TP:
 - Ampliar la gratuidad hasta 8 años
 - Plantear un sistema progresivo según renta entre 8 y 14 años
 - Replantear las bonificaciones actuales (revisión periódica de cumplimiento de requisitos, simplificarlas y extenderlas en su caso)
- Dar la máxima publicidad y transparencia a las cuentas relacionadas con la movilidad dado su carácter de servicio público que debe posibilitar avanzar una verdadera igualdad de oportunidades
- trasladar el coste de mantenimiento, o al menos parte del mismo, de determinadas vías utilizadas especialmente por parte de empresas, ya sean industriales o de servicios, que precisan vehículos de gran tonelaje.