

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta
Taller de propuestas Nº4

Viernes 17 de mayo 2024

ÍNDICE

Introducción.....	3
Asistentes.....	4
Objetivos de la sesión	5
Desarrollo de la sesión	5
1- Bienvenida y encuadre de la sesión	5
2- Trabajo deliberativo en plenario y en grupos.....	6
3- 1. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo.....	8
4- Sigüientes pasos y cierre de la sesión.....	14

Introducción

El Ayuntamiento de Zaragoza se encuentra actualmente en el proceso de elaboración del primer Plan Urbano de Seguridad Vial de la ciudad que complementa el Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado en 2019. Con el objetivo de dar forma a un documento con un amplio consenso social plantea la realización de un proceso participativo con entidades y colectivos relacionados con la Seguridad Vial.

El proceso participativo da comienzo el día 20 de febrero con una sesión informativa en la que se describe detalladamente el contexto en el que se plantea este proceso participativo a través de la exposición de un avance de diagnóstico de la seguridad vial en Zaragoza y de las fases del proceso participativo.

Una de las etapas iniciales es la de diagnóstico para la que se convocan talleres participativos orientados a obtener **un diagnóstico de percepción ciudadana en torno a la seguridad vial de la ciudad** que complementa el avance de diagnóstico realizado por el ayuntamiento de Zaragoza. Una vez finalizada esta fase se implementa la **fase de propuestas al borrador de Plan de Seguridad Vial**.

Para dicha consulta se invita a participar y a aportar su voz y su visión sobre el tema a más de 80 entidades y personas expertas en la materia. Dicha participación se articula a través de la convocatoria a tres talleres participativos dirigidos a tres sectores relevantes en la seguridad vial: peatones, conductores vulnerables y motorizados y una sesión con personas expertas en la temática.

Esta acta expone los resultados del **taller participativo nº 4** que tuvo lugar el **viernes 17 de mayo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de las **PERSONAS EXPERTAS** en seguridad vial.



Asistentes

Un total de 16 personas pertenecientes a 14 entidades asistieron al taller en calidad de participantes. El ayuntamiento de Zaragoza está contabilizado como más de una entidad ya que estuvo representados por varias de sus áreas o servicios.

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Alba López	Juan José	Grupo Vehivial Universidad de Zaragoza
2	Bautista Perucha	Santiago	Ayuntamiento de Zaragoza - Brigadas
3	Claveras Pérez	Cesar	Ayuntamiento de Zaragoza - Policía Local
4	Colell	Eduardo	Fundación Educatrafic
5	de Miguel Miranda	Juan Luis	CENTRO ZARAGOZA
6	Díaz Hernández	Israel	Ayuntamiento de Zaragoza - Movilidad
7	Díaz Pérez	Elena	Ayuntamiento de Zaragoza - Movilidad
8	Giménez	Jesús	Ayuntamiento de Zaragoza - Infraestructuras
9	Laserna Rodríguez	Naiara	061 Aragón
10	López Uriel	Manuel	Ayuntamiento de Zaragoza - Bomberos
11	Oliván del Cahcho	Javier	El Justicia de Aragón
12	Rituerto Sin	Iñaki	Consortio de Transportes del Área de Zaragoza
13	Sam	Mónica	Alianza Española Para La Seguridad Vial Infantil, AESVI
14	Vergara Román	Laura	ConBici
15	Domínguez Herranz	Susana	Ayuntamiento de Zaragoza
16	Herrera	Maite	El Justicia de Aragón

Por parte del equipo facilitador de Atelier de Ideas asistieron:

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
Elisa Pérez	Atelier de Ideas S.Coop
Ainhoa Estrada	Atelier de Ideas S.Coop

Objetivos de la sesión

Los objetivos que se persiguen con la sesión son:

- Incorporar la visión de las personas expertas en la elaboración del Plan Urbano de Seguridad Vial.
- Favorecer el diálogo para llegar a propuestas más integradoras y globales desde el respeto a todas las visiones.
- Aprovechar el conocimiento de los distintos sectores y entidades implicadas en la seguridad vial.

Desarrollo de la sesión

El taller participativo se desarrolló durante la mañana del 17 de mayo de 2024 y tuvo una duración de 3h, de 9.30 a 12.30 horas y contó con el siguiente esquema de trabajo:

1. Bienvenida y encuadre de la sesión.
2. Trabajo deliberativo en grupos
3. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo
4. Sigüientes pasos y cierre de la sesión.

1- Bienvenida y encuadre de la sesión

Ainhoa Estada, del equipo facilitador, enmarca esta sesión dentro de un proceso de participación que cuenta con 5 fases y que se inició el 20 de febrero con una sesión informativa. Actualmente el proceso se encuentra en la tercera de las fases, en una etapa de debate y deliberación sobre propuestas al documento borrador de Plan Urbano de Seguridad Vial. Tras la recogida de aportaciones se dará un posterior periodo de valoración técnica de las aportaciones y de redacción de plan para finalizar con la devolución de los resultados del proceso.



En este momento de bienvenida, desde las personas asistentes se toma la palabra para indicar algunas cuestiones respecto al proceso participativo.

Juan José Alba, del grupo Vehivial de la Universidad de Zaragoza, expone que no está de acuerdo con la información que el Ayuntamiento ha hecho de los resultados de los talleres porque habla de

“buscar el mayor consenso”, cuando la realidad es que se ha trabajado por “libre aportación de opiniones”, que no necesariamente resultaban de un consenso. Esto es importante porque, según él, hay incorrecciones técnicas y aseveraciones que no son ciertas en algunas afirmaciones/conclusiones que se han extraído de los talleres de diagnóstico del proceso participativo y sin embargo se presentan como ciertas y consensuadas.

Por ejemplo, se presentaron públicamente como conclusiones la alta tasa de accidentes de motociclistas “que se atribuye a la alta cilindrada de éstas y, como consecuencia, a su velocidad”. También se dijo que “el exceso de velocidad de los automóviles se identifica como causa objetiva de siniestralidad y de lesividad”. Son dos muestras de opiniones realizadas sin ningún sustento documental, y con el desconocimiento del error que supone introducir cuestiones administrativas en el análisis de causas de los accidentes.

Por otra parte, añade que hay que tener en cuenta que nadie está capacitado para hablar con máxima autoridad sobre “seguridad vial” siendo que ésta se nutre de aportaciones muy técnicas provenientes de disciplinas tan distantes entre sí como -entre otras- pueden ser la ingeniería, el derecho, la pedagogía o la medicina. Se cita él mismo como ejemplo al reconocerse cierto conocimiento en una materia como el análisis de accidentes de tráfico, en la que lleva trabajando treinta años, pero reconociéndose incompetente en, por ejemplo, protocolos para excarcelar personas en vehículos accidentados o, también a modo de ejemplo, valoración de los procedimientos sancionadores relacionados con los delitos contra la seguridad vial. Sin embargo, manifiesta “se está otorgando la misma autoridad a todas nuestras voces”.

También manifiesta que el documento que se presenta a debate en la segunda sesión de trabajo, es una transcripción de un documento genérico elaborado por la DGT, y no un documento surgido del análisis de los problemas específicos de la realidad zaragozana, o que se adapte a la esencia de lo que se dijo en los talleres.

Insiste en que sus observaciones se dirigen a lo que es la concepción de la “elaboración de un plan de seguridad vial” y, en ningún momento, al desarrollo formal del proceso participativo al que no pone ninguna objeción.

Elena Díaz, del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento, aclara que el problema puede deberse a que no se comunicó bien el resultado de los talleres, que habría que haber dejado claro que eran opiniones recogidas en los talleres.

Con posterioridad a estas intervenciones, se explica que quedarán recogidas en acta y se prosigue con la sesión.

2- Trabajo deliberativo en plenario y en grupos

El objetivo del trabajo deliberativo se centra en recabar aportaciones a las líneas estratégicas y objetivos generales (páginas 15 y 16 del documento borrador) para validarlos o completarlos así como proponer medidas que implementen los objetivos generales.

La metodología de trabajo busca optimizar el tiempo de la sesión multiplicando espacios de debate. Se plantea el trabajo en tres mesas con diferentes líneas estratégicas cada una que busca agrupar líneas parecidas y volumen de trabajo equilibrado entre las mesas.

MESA 1	L1- POTENCIAR EL DISEÑO VIARIO SEGURO – GESTIÓN INTEGRAL DE LA VELOCIDAD
MESA 2	L2- GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL L8 – TOLERANCIA CERO A LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO L9 - INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO
MESA 3	L3 -INTEGRAR LA SEGURIDAD VIAL EN OTRAS POLÍTICAS MUNICIPALES L4- POTENCIAR LA DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LA CONECTIVIDAD L5 – ADAPTAR LA NORMATIVA DE LA REALIDAD A LA MOVILIDAD URBANA

Sin embargo la mesa 3 no es escogida y se duplica la mesa 2 que parece concitar más interés para las personas asistentes. En la segunda mitad de la sesión se abre la posibilidad de aportar a cualquiera de las líneas estratégicas.



En el primer momento de plenario, Elena Díaz, del Servicio de Movilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, pone de manifiesto que:

El tempo de la reglamentación (Ordenanza de Movilidad) no ha ido acompasado con el tempo del plan de seguridad vial. Las medidas reglamentarias que se han introducido en el Anteproyecto de Ordenanza de Movilidad tenían que ser fruto de las conclusiones del plan de seguridad vial, es decir, el Ayuntamiento debía haber terminado este proceso y ver sus conclusiones antes de establecer reglamentación sobre obligatoriedad de seguro, casco, y otras medidas que se han recogido en el Anteproyecto de Ordenanza, que actualmente está en exposición pública.

3- 1. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo

La última parte de la sesión se dedica a exponer de una manera resumida y no exhaustiva los resultados que han salido en cada grupo de trabajo.

Algunas cuestiones a tener en cuenta en la lectura del acta:

- Hay cuestiones que parecen repetidas y es debido a que han sido nombradas en varios grupos.
- Si se produce algún disenso ha quedado reflejado con las correspondientes visiones que se expusieron.
- Si no se realiza ninguna aportación a alguna línea estratégica ese apartado no aparece.

Línea 1 – **POTENCIAR EL DISEÑO VIARIO SEGURO – GESTIÓN INTEGRAL DE LA VELOCIDAD**

OBJETIVOS GENERALES

- 1.1. PLANIFICACIÓN DEL USO DEL ESPACIO
- 1.2. GESTIÓN DE LA MULTIMODALIDAD. PRIORIZAR LA SEGURIDAD CONFORME A PIRÁMIDE DE PRIORIDADES DE LA MOVILIDAD.
- 1.3. JERARQUIZACIÓN VIARIA PARA ADECUAR LAS VELOCIDADES
- 1.4. IMPLEMENTAR DISEÑOS QUE FAVOREZCAN VELOCIDADES SEGURAS.
- 1.5. PLANIFICACIÓN DE VÍAS SEGREGADA
- 1.6. MEJORAR LA VISIBILIDAD DE LAS INTERSECCIONES DE TURISMOS CON USUARIOS VULNERABLES
- 1.7. IDENTIFICACIÓN DE TRAMOS URBANOS DE MAYOR PELIGROSIDAD

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

1.	Estudiar puntos y tramos de pavimento en mal estado para evitar siniestros, caídas VMP...
1.	Aumentar partidas de conservación de pavimento.
1.1	Estudios concretos de demanda de ejes peatonales.
1.1	Aforos concretos de peatones.
1.1	Líneas de deseo de peatones en los cruces.
1.4	Pasos de peatones sobre-elevados en calles secundarias (bien diseñados) para cumplir con los 30km/hr.

Línea 2 – **GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL**

OBJETIVOS GENERALES

- 2.1. DESARROLLO DE ITINERARIOS CONTINUOS, SEGUROS Y ACCESIBLES.
- 2.2. MEJORA DE LA VISIBILIDAD EN PASOS DE PEATONES.
- 2.3. GARANTIZAR ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS
- 2.4. ADECUACIÓN SEMAFÓRICA PRIORITARIA A LA DEMANDA PEATONAL

Aportaciones recabadas:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

	Transversal a la línea estratégica: Analizar las causas de los accidentes como paso previo al establecimiento de los objetivos.
	Nuevo objetivo (2.5): Especial atención a la discapacidad. Ajustar en la nueva tecnología que mejore y favorezca la movilidad de las personas con discapacidad sensorial y movilidad reducida.

Medidas propuestas

2.1	Continuidad y señalización horizontal clara (p.e. en verde) de carril bici
2.1	Eliminar cruce de carril bici y salida de autobús urbano o tranvía y con zona peatonal
2.1	Señalizar en los carriles bici la señal de obligatoriedad de uso. DISSENSO : No se recomienda la obligatoriedad de uso porque va en contra de la señalización de ciclocarriles y la seguridad jurídica de las personas que necesiten usar la calzada para incorporaciones o conexión con otros puntos.
2.2	Retranqueo de pasos de peatones y carril bici en los cruces con calzadas para evitar el ángulo muerto de visibilidad. DISSENSO ¹ : Los principales manuales desaconsejan los retranqueos ya que reducen la visibilidad, especialmente en vías de dos carriles como es el caso del cruce Goya/avenida Valencia. Además, reducen la visibilidad desde la bicicleta y generan giros de 90 grados incómodos y aumentan el riesgo.
2.2	LED rojos en el suelo en los pasos de peatones adicionales a los semáforos.
2.2	En pasos de peatones luces LED para indicar a los vehículos la presencia de peatones.
2.2	Necesidad de un canal de alerta inmediata para comunicar este tipo de peligros.
2.3	Solicitar que las personas condenadas a trabajos sociales estén como apoyo en los cruces de las calles a la entrada y salida de los colegios.
2.3	Implementar rutas escolares seguras.
2.4	Adecuación semafórica a la realidad de la circulación. No solo basada en el peatón. Optimización del tráfico.
2.4	Temporizador en los semáforos.
2.4	En los cruces solo peatonales que los semáforos sean de activación con botón.
2.4	Alargar los tiempos en los semáforos necesarios para los peatones.

Línea 3 – INTEGRAR LA SEGURIDAD VIAL EN OTRAS POLÍTICAS MUNICIPALES

OBJETIVOS GENERALES

3.1. ESTABLECER COMO ELEMENTO CLAVE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS ACTUACIONES DE MOVILIDAD URBANA

3.2. CREAR ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN PARA SEGUIMIENTO DE LAS POLÍTICAS SEGURIDAD VIAL

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

¹ Disenso recogido al finalizar el taller por una de las personas que se incorporó tarde a la sesión y a la que no se le dio opción de disentir en el plenario porque se descuadraban los tiempos marcados para la siguiente fase de aportaciones de la sesión .

3.2	Formar una comisión de seguridad vial municipal para estudiar los siniestros, las causas y buscar soluciones.
-----	---

Línea 4 – **POTENCIAR LA DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LA CONECTIVIDAD**

OBJETIVOS GENERALES

- 4.1. DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE SINIESTRALIDAD
- 4.2. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO EN PROFUNDIDAD.
- 4.3. POTENCIAR LA RECOGIDA DE INFORMACIÓN DE MOVILIDAD DE LOS DISTINTOS MODOS
- 4.4. DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN DE MOVILIDAD
- 4.5. CONECTIVIDAD CON DGT 3.0

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

4.1/4.2	Integración en el sistema único de atestado de accidentes de tráfico para homogeneizar a nivel estatal.
4.2	Los resultados de la investigación de los accidentes deberían llegar a todos los actores de movilidad, transporte, mantenimiento... municipales.
4.4	Llegar a acuerdos (ayuntamiento-empresas de tecnología) para mostrar la información de incidencias de tráfico en tiempo real.
4.4	Aumentar paneles de información del tráfico con capacidad para proporcionar información en tiempo real (propuesta de rutas alternativas, etc.)
4.4	Uso de big data e inteligencia artificial para mejorar la movilidad en tiempo real.

Línea 6 – **AUMENTO DE LA SEGURIDAD EN FLOTAS PÚBLICAS, CONCESIONES Y AUTORIZACIONES**

OBJETIVOS GENERALES

- 6.1. ELEVAR AL MÁXIMO LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.
- 6.2. ELEVAR AL MÁXIMO LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD A LOS VEHÍCULOS DE CONTRATAS MUNICIPALES EN DISEÑO Y OPERACIÓN.
- 6.3. CONTROL DE LA VELOCIDAD EN VEHÍCULOS DE CONCESIONES Y AUTORIZACIONES MUNICIPALES.
- 6.4. EXIGENCIA DE CONTROL DE VELOCIDAD Y VEHÍCULOS SEGUROS EN LA MOVILIDAD COMPARTIDA
- 6.5. ANÁLISIS DE RIESGOS EN FLOTAS DE CONCESIONES Y AUTORIZACIONES TANTO DE SERVICIOS COMO DE MOVILIDAD COMPARTIDA.

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

6.	En general la línea 6 va más allá de los conceptos que se incluyen en los objetivos, tendría que haber una interpretación más amplia de los conceptos.
6.	En las licitaciones de concesiones obligatoriedad de formación práctica a los conductores en conducción segura.
6.	Instalación de cámaras internas y externas en todos los vehículos.

6.1/6.2	Implementar los ADAS (ayudas a la conducción) en todas las flotas públicas.
6.3/6.4	Control de velocidad en todos los vehículos que circulan por todas las vías públicas.
6.5	Sujeciones de sillas para personas de movilidad reducida y coches de bebés en taxis. Se produce una situación incomprensible de excepciones en los taxis, se ha de hacer pedagogía para que las familias puedan requerir SRISs en taxis, es un deber moral de la sociedad.

Línea 7 – AUMENTAR LA SEGURIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

OBJETIVOS GENERALES

- 7.1. DISEÑO SEGURO DE LOS ESPACIOS DE CARGA Y DESCARGA.
- 7.2. SEGREGACIÓN DE FLUJOS POR FRANJAS HORARIAS.
- 7.3. DISMINUCIÓN DE RECORRIDOS MEDIANTE LA GESTIÓN INTELIGENTE DE LOS ESPACIOS DE C Y D
- 7.4. CREACIÓN DE CENTROS DE CONSOLIDACIÓN PARA REDUCIR USOS DE CAMIONES GRANDES
- 7.5. FACILIDADES DE CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO A LA CICLOGÍSTICA Y LOGÍSTICA CON VMP

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

7.	Realizar un estudio que cuantifique la demanda de espacios de carga y descarga real (por zonas, por polígonos... la presión de demanda sobre unas y otros es diferente).
7.	Regularización de los espacios de carga y descarga para determinados usos en función de franjas horarias (hostelería, comercio, particulares...)
7.	Concentración de repartos por zonas, horarios, empresas.
7.	Tratamiento diferenciado de los seguros en el reparto profesional bicis/VMP (en relación a la obligatoriedad propuesta en la nueva ordenanza de movilidad por la que bicis y VMP a nivel particular han de contratar un seguro de responsabilidad civil). DISENSO ² : es la regulación laboral la que regula los seguros necesarios para la ciclogística, no es necesario ni competencia del Ayuntamiento establecerlo. Tampoco para otros vehículos como el VMP o la bicicleta.

Línea 8 – TOLERANCIA CERO A LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

OBJETIVOS GENERALES

- 8.1. AUMENTAR EL IMPACTO DE LA VIGILANCIA MEDIANTE UNA MEJOR PLANIFICACIÓN
- 8.2. POTENCIAR LA VIGILANCIA DE LAS CONDUCTAS DE MAYOR RIESGO Y LA APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

Aportaciones recabadas:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

8.	Modificación redacción línea estratégica: Tolerancia cero con el incumplimiento de las normas
----	---

² Disenso recogido al finalizar el taller por una de las personas que, habiendo avisado, se incorporó tarde a la sesión y a la que no se le dio opción de disentir en el plenario porque se descuadraban los tiempos marcados para la siguiente fase de aportaciones de la sesión.

	Nuevo objetivo (8.3): Mejorar las dotaciones a la policía, como garantes de la seguridad. Igualmente con bomberos.
--	--

Medidas propuestas

8.1/8.2	Método de identificación de VMP y bicicletas + cámaras en los semáforos en rojo de los cruces más conflictivos. DISENSO: Visión subjetiva de que son las bicis+VMP las que más se saltan los semáforos. Sin embargo, el nivel de riesgo es menor como se refleja en el artículo.47 relativo a infracciones leves de la Ley de tráfico, así que, por el principio de proporcionalidad del riesgo, no es necesaria la identificación de bicicletas y su gestión es altamente compleja (y no sería competencia municipal). En contra posición reforzar el registro de bicicletas sería una medida a valorar. Se añade también que si bien la identificación no sería competencia municipal, sí sería la de sancionar. No obstante, las denuncias por foto de semáforo en rojo se anulan en los tribunales porque no se puede determinar que el/la conductor/a haya podido frenar en unas condiciones de seguridad adecuadas, que es lo que pide el reglamento. Estas instalaciones se suelen retirar porque las denuncias se recurren y hacen que sea un sistema insostenible porque se pretende financiar con las propias denuncias.
8.2	Mejorar conductas de riesgo por parte de las actuaciones de la propia administración.

Línea 9 – **INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO**

OBJETIVOS GENERALES

- 9.1. CREACIÓN DE CANALES COMUNICACIÓN AYUNTAMIENTO CIUDADANÍA SOBRE SEGURIDAD VIAL
- 9.2. CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN SOBRE LOS RIESGOS DE ACTITUDES IMPRUDENTES.

Aportaciones recabadas:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

	Nuevo objetivo (9.3) FORMACIÓN
--	--------------------------------

Medidas propuestas

9.1	Canales de información en las redes sociales
9.2	Hacer especial hincapié en la creación de centros formativos en seguridad vial.
9.2	Señalizar los puntos negros de la ciudad por accidentes de coches y peatones.
9.3	Formación obligatoria de educación vial a los usuarios de VMP y bicicletas sin carné de conducir
9.3	Formación a menores de edad usuarios de VMP
9.3	Formación a personas mayores.

Línea 10 – **ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS**

OBJETIVOS GENERALES

- 10.1. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD SEGURA PARA LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y EMPRESAS.
- 10.2. MEJORA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES Y TRATAMIENTO DEL ACCIDENTE IN ITINERE.
- 10.3. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD SEGURA EN POLÍGONOS INDUSTRIALES.

10.4. INTRODUCIR LA SEGURIDAD VIAL EN LAS COMPRAS, CONTRATOS Y CONCESIONES MUNICIPALES.

10.5. POTENCIAR LA VIGILANCIA DE LA SALUD DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES.

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

10.2	Algunas medidas pueden ser: flexibilizar el horario de entrada y admitir el teletrabajo si fuese viable.
10.2	Análisis de los accidentes in itinere por administraciones o polígonos industriales para su transparencia y difusión y concienciación de conductores.
10.3	Fomentar el transporte colectivo en polígonos industriales.
10.4	Interesante incluir en cláusulas subjetivas para valorar la formación en seguridad vial de los trabajadores que prestarán el contrato.



4- Siguiendo pasos y cierre de la sesión

Al final de la sesión se detallan dos cuestiones relevantes para los siguientes pasos: Se explica el proceso de elaboración que va a llevar el acta y el proceso para continuar realizando aportaciones que se ha abierto en la web del ayuntamiento a través de la Plataforma IDEA.

Se finaliza la sesión agradeciendo la participación a todas las personas asistentes. Este momento es aprovechado por las personas asistentes para plantear algunas cuestiones que quedan recogidas en el siguiente listado:

- Se pregunta por la calendarización de las medidas del Plan de seguridad vial.
- Se solicita que la fase de retorno cuente con un margen de flexibilidad para que si el Ayuntamiento ha tenido en cuenta las propuestas se puedan hacer matices...
- Se pone de manifiesto que la caracterización de los datos de movilidad de Zaragoza no está actualizada. Se arrastra un reparto modal basado en datos de 2007 que no refleja la realidad actual. En 2017 se hizo una encuesta de movilidad para el Plan de movilidad sostenible a través de encuesta telefónica, pero no resultó una herramienta adecuada porque contaba con un error muestral muy grande y otras cuestiones técnicas. En el año 2020 se hizo un análisis de desplazamientos por telefonía móvil que demostró que los datos del reparto modal no eran adecuados: los datos de aforos de tráfico no casaban con el reparto modal, eran más los conductores motorizados y menos los usuarios a pie. Se solicita por tanto la actualización de los datos de movilidad y la actualización de los datos de reparto modal para saber cuál es la foto actual de la ciudad y saber cómo se están desplazando los ciudadanos.
- En relación al punto anterior, se solicita que en la medida de lo posible la encuesta de movilidad se realice a escala metropolitana.