



MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE PODEMOS PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PRÓXIMO PLENO ORDINARIO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

El pasado mes de octubre, el grupo Municipal de Podemos presentó una iniciativa para abordar el estudio del número de semáforos en la ciudad. La Consejera de Servicios Públicos y Movilidad alegó que los técnicos de su área estaban desbordados y no habían tenido tiempo para hacerlo.

En Zaragoza hay 700 intersecciones que están reguladas por semáforos; eso hace unos 7.000 semáforos aproximadamente y 2.400 pasos de peatones semaforizados. Ésto convierte a Zaragoza en una de las ciudades con más semáforos de toda España por debajo de Valencia.

Ya en 2004, el ingeniero jefe de Movilidad Urbana del ayuntamiento decía que "los semáforos no siempre se colocan donde son necesarios, sino donde decide la presión social y política". En ese momento había 520 intersecciones semaforizadas, cuando las necesidades de la ciudad se estimaban en 300.

Aun así, el servicio de Movilidad recibe numerosas solicitudes de vecinos para poner semáforos en distintas intersecciones que no están reguladas, motivadas por la sensación de falta de seguridad de peatones u otros usuarios de las vías y que no responde a la realidad, ya que, según un estudio realizado por Ford, las intersecciones en las que están colocados concentran hasta el 60% de todos los accidentes que se producen.

La eliminación de semáforos es una importante medida de reducción de la siniestralidad. Desde 1983 numerosas localidades europeas han ido eliminando sus semáforos en Holanda, Alemania, Suecia, Reino Unido y España con una mejora considerable de fluidez de la circulación pero con una reducción significativa del número de accidentes. Así, Amorebieta que apagó en 2000 todos sus semáforos, atropellos y accidentes descendieron el 85%.

Las ciudades que se suman a estas propuestas son cada vez de mayor tamaño Durango, Iurreta o Abadiño, Xirivella o Durango con 30.000, Écija con 40.000, Pinto con 50.000 o Las Rozas con 95.000 son localidades que han ido progresivamente eliminando sus semáforos. Un caso paradigmático de ausencia de semáforos, fluidez y gran número de vehículos es Amsterdam respecto a su ordenamiento de las bicicletas.

Un elevado número de semáforos y de detenciones del tráfico tiene repercusiones para todos los usuarios de la vía: desde peatones a ciclistas, al transporte público y a los vehículos privados, no siendo siempre la mejor medida para regular la movilidad (otras veces si) y relegando otras medidas de control del tráfico y de la velocidad como rotondas, pasos de peatones normales o elevados o chicanes entre otras. El mismo estudio de Ford mencionado calcula una media de 48 horas anuales las que se permanece detenido delante de una luz roja.

Los peatones sufren un diseño de los tramos semaforicos que priorizan al vehículo frente al peatón, con menores tiempos de paso y con pocos elementos de priorización sobre el vehículo en la ciudad y que hagan más seguro su paso como podrían ser pasos de peatones señalizados con luces o señales intermitentes o de advertencia o pasos

elevados para obligar a frenar y reducir la velocidad. Las calles de plataforma compartida también están demostrando ser vías muy seguras para peatones.

Igualmente, parar en un semáforo es uno de los momentos más críticos para la seguridad de un ciclista, siendo precisamente en semáforos que regulan giros a derecha dónde peores atropellos de ciclistas se producen. Además, la mayor parte de los ciclistas fallecidos en esas circunstancias son mujeres que a su vez son quienes más respeta los semáforos. La detención total de la bicicleta supone también estar tragando el humo de los vehículos que pueda llevar delante y para el ciclista es un sobre esfuerzo añadido arrancar y volver a tomar velocidad, algo crítico cuando se circula en vías no segregadas. Situaciones similares, aún con menos riesgo, se viven con los vehículos de movilidad eléctrica unipersonal.

A las ya de por sí numerosas paradas que tiene el autobús urbano en Zaragoza hay que sumar nuevas paradas consecuencia de los semáforos, lo que alarga considerablemente los trayectos de viaje siendo una de las causas por las que se opte por otro tipo de desplazamiento.

Por último, el transporte privado coincide con los demás usuarios y vehículos de la vida al alargar los tiempos de desplazamientos pero se hace aún más contaminante su presencia en las calles de la ciudad al tener que detenerse y volver a ponerse en marcha en muchas ocasiones.

Prescindir de semáforos tiene que ir acompañado de mecanismos de pacificación de las vías que privilegien la seguridad de peatones y ciclistas y favorezcan los flujos de

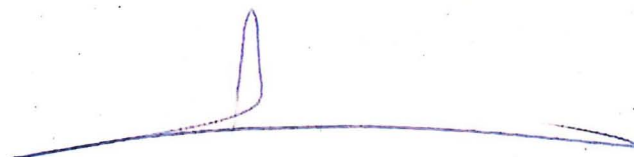
circulación de todos los usuarios de la vía. Todos, y no sólo los vehículos privados, debemos salir beneficiados de esta medida desde el punto de vista de la seguridad, el ahorro del tiempo, el consumo energético, el ahorro en el mantenimiento y la mejora del medio ambiente en consonancia con un modelo de ciudad más pausado, menos ruidoso y más agradable.

Por todo ello el Grupo Municipal de Podemos presenta para su debate y aprobación en pleno la siguiente:

MOCIÓN

1. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a elaborar un estudio en el mínimo plazo de tiempo posible para conocer la ubicación, eficiencia y sentido de los semáforos de la ciudad orientado a la eliminación del mayor número posible de los mismos.
2. El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a planificar en sus actuaciones urbanísticas, en la medida de lo posible, rotondas que integren y prioricen el paso de ciclistas y peatones en las intersecciones sin usar señalización semafórica.

I.C. de Zaragoza a 21 de abril de 2022



PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS

Fernando Rivarés Esco