

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta

Taller de diagnóstico Nº2

Jueves 7 de marzo 2024

Índice

Introducción.....	3
Asistentes.....	4
Objetivos de la sesión	5
Desarrollo de la sesión.....	5
1- Bienvenida institucional y encuadre de la sesión.....	5
2- Resultados del trabajo deliberativo	7
TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA	7
TEMA 2 PEATONES Y CONDUCTORES VULNERABLES.....	10
TEMA 3 AUTOMÓVIL PARTICULAR	12
TEMA 4 SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM.....	13
OTROS FACTORES DE RIESGO	14
3- Puesta en común de los resultados.....	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 tres talleres participativos que están 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.

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.

Asimismo, esta distribución encaja con las tres líneas estratégicas planteadas inicialmente

Los grupos de trabajo se estructurarán en torno a las **3 líneas estratégicas** inicialmente planteadas, que son:

- 1) Seguridad vial de peatones y de personas con movilidad reducida. Atención temprana en accidentes.
- 2) Seguridad vial de personas vulnerables: bicicletas, VMP, motocicletas y ciclomotores.
- 3) Seguridad vial de vehículos relacionados con la jornada laboral: vehículo privado, servicios públicos (transporte público, limpieza pública, obras en la vía pública), DUM, movilidad a la empresa.

Esta acta expone los resultados del **taller participativo nº 2** que tuvo lugar el **jueves 7 de marzo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de las **BICICLETAS y VMP**.

Asistentes

Un total de 13 personas pertenecientes a 10 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Aranda	Antonio	Serveo
2	Ballester Corres	Sara	Bielas Salvajes
3	Calvo Lausin	Fco. Javier	Poprail
4	Cañada Gracia	Javier	Conbici
5	Cuenca Bueno	Antonio	Ebrobizi
6	Lorente García	Alberto	Colectivo Pedalea
7	Rodríguez	Manuel	Serveo
8	Royo Calderón	Guillermo	Azu Kemp
9	Sancho Royo	Arturo	Colectivo Pedalea
10	Serrano Berni	Antonio	Federación Aragonesa De Ciclismo
11	Tello Gómez	Javier	Asociación Zaragoza En Bici
12	Tome Davila	Jose Manuel	La Pomada Ciclismo Urbano
13	Vergara Roman	Laura	Conbici

Por parte del Ayuntamiento de Zaragoza y del equipo facilitador de Atelier de Ideas asistieron:

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
Elena Díaz	Ayuntamiento de Zaragoza
Pilar Leza	Atelier de Ideas S.Coop
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 conductores vulnerables (ciclistas y VMP) s 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 tarde del 7 de marzo de 2024 y tuvo una duración de 2.5h, de 17.30 a 20.00 horas y contó con el siguiente esquema de trabajo:

1. Bienvenida institucional y encuadre de la sesión
2. Trabajo deliberativo en grupos.
3. Puesta en común de los resultados.

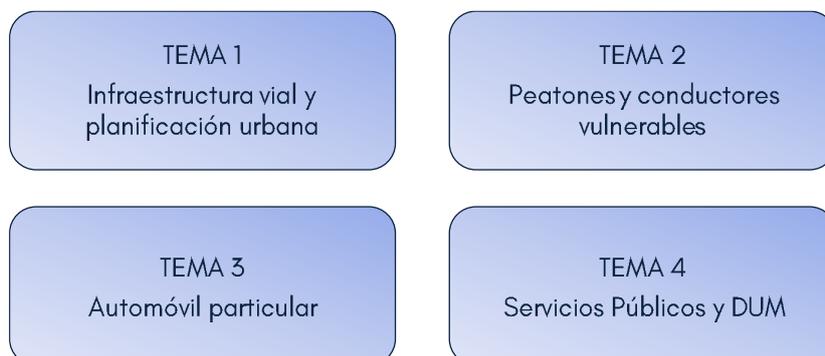
1- Bienvenida institucional y encuadre de la sesión

Elena Díaz por parte del ayuntamiento de Zaragoza abre la sesión agradeciendo la presencia a todas las personas asistentes. Indica que con esta sesión se inicia el ciclo de talleres participativos del proceso y presenta al equipo de Atelier de Ideas, dinamizador del proceso, a quien cede la palabra.

Ainhoa Estada procede a describir el proceso de participación que cuenta con 5 fases que inicia con una sesión informativa a la que sigue una etapa de debate y deliberación en la que los distintos agentes realizan las aportaciones. 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.



Conocer los problemas y sus causas es el primer paso para avanzar en su solución y en la actual fase de diagnóstico se pretende identificar los principales problemas de seguridad vial que los distintos agentes conocedores de la materia detectan. Para ello se estructura la reflexión en torno a cuatro temáticas:



La metodología de trabajo busca optimizar el tiempo de la sesión multiplicando espacios de debate para lo que se organizan grupos de trabajo. Se solicita a las personas asistentes que se distribuyan en los grupos y que, si vienen más de una persona de la misma entidad, se coloquen en grupos diferentes para que su voz quede representada en ambos grupos.

A continuación se presentan los resultados del trabajo de cada uno de los dos grupos cada uno moderado por una facilitadora

GRUPO A	ELISA PÉREZ
GRUPO B	AINHOA ESTRADA

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 los distintos grupos.
- Si se produce algún disenso ha quedado reflejado con las correspondientes visiones que se expusieron.
- Si no se realiza ninguna aportación a algún tema esa tabla no aparece.
- Si se realiza una aportación a otros factores de riesgo que no entran dentro de los cuatro temas se citan en un apartado específico al final del acta.

2- Resultados del trabajo deliberativo

A continuación se presentan los resultados del trabajo de cada uno de los dos grupos en los que se distribuye a las personas participantes. Hay cuestiones que se repiten en función de que hayan sido nombradas en los distintos grupos. Si se produce algún disenso ha quedado reflejado con las correspondientes visiones que se expusieron.

TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA

En este apartado se aborda la infraestructura vial en tanto que el conjunto de elementos físicos (calles, puentes, carriles bici, etc.) competencia del ayuntamiento y que constituyen el soporte de las comunicaciones rodadas de la ciudad y la planificación urbana como proceso mediante el que se establecen políticas y estrategias para el desarrollo y gestión de la ciudad. Los resultados son:

INFRAESTRUCTURA VIAL

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- No hay un adecuado mantenimiento de la infraestructura existente (especialmente relevante el estado del asfalto para VMP).
- Infraestructura no conectada.
- Segregación entre vehículos y bicicleta.
- Mal diseño del carril bici: giros a la derecha peligrosos, carril bici segregado, calles de un solo carril de tráfico y a 50 que obligan a las bicis a ir por la izquierda...
- Carriles bici al límite de su capacidad. Problema que puede agravarse con la implantación del nuevo sistema de bicis compartidas eléctricas.
- Problemas de convivencia en el uso del carril bici por los nuevos usuarios: rango de velocidades distintos, anchura de carriles insuficiente para hacer adelantamientos seguros...

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Ejecución de infraestructuras priorizando la movilidad del coche.
- Infraestructura poco facilitadora para el uso de transportes que no sean el coche
- Falta continuidad en la red de carriles bici y otros viales pacificados lo que obliga a usar las calzadas y a tener que compartir espacio con otros usuarios (peatones, vehículo motor, etc.)
- Faltan cruces ciclistas en paralelo a los pasos de cebra.
- No pensar solo en carril bici como infraestructura vial para ciclistas.
- Las infraestructuras no contemplan redes para la movilidad segura bici/VMP
- La señalética está pensada para el coche.
- Los pasos de peatones con lluvia son un peligro para las bicicletas y VMP.
- Los cruces y pasos no regulados aumentan la accidentalidad.
- Los giros son un problema por falta de visibilidad.
- Los retranqueos ponen en riesgo a bicicletas cuando hay dos carriles por falta de visibilidad.

- Si la infraestructura vial está orientada a grandes viales y velocidad la inseguridad aumenta.
- Grandes infraestructuras de transporte actúan como barreras para toda la movilidad que no sea en coche.
- Las soluciones a puntos críticos han ido en la línea de perjudicar a la bici.
- No se priorizan los criterios de seguridad vial ni de pacificación en la proyección de nuevos viales sino que se prioriza el aparcamiento.
- Los espacios *invadidos* son un problema aunque los compartidos pueden llegar a ser una oportunidad si se piensan poniendo en el centro al más vulnerable
- Se continúan planificando aparcamientos en zonas públicas sin problemas de aparcamiento. DISENSO: a) Si hay más espacio para aparcar los coches están menos tiempo en circulación y por lo tanto se reduce el riesgo

PLANIFICACIÓN URBANA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- A pesar de que los números muestran que un mayor número de automóviles genera un mayor riesgo, la planificación urbana sigue centrada en el coche: diseños urbanos pensados para coches (vías rápidas y mucho aparcamiento), estructura y diseño viario concebido para el automóvil.
- A pesar de existir consenso técnico, las actuaciones del nuevo diseño viario contradicen: dispersión urbana, segunda y tercera corona, barrios nuevos...
- A pesar de que la evidencia “safety in numbers” muestra que cuantas más bicis se produce una menor accidentalidad:
 - La planificación urbana coloca a la bici en último lugar: el diseño de la infraestructura ciclista es “marginal”, barato y “donde quepa”; no se diseña pensando en la seguridad y “comodidad” ciclista” (carril bici donde “no moleste”).
 - Actuaciones que desincentivan el uso de la bici: reversión de zonas 30, falta de zonas de tráfico restringido, relajación en las medidas de pacificación de calles.
 - Se buscan soluciones que crean más problemas, suelen ser soluciones que perjudican a la bici.
- La base de la planificación en seguridad vial debería ser que la carga de la responsabilidad recaiga sobre el que más daño puede hacer.
- Falta de concienciación para determinar si se desea más seguridad o más velocidad.
- Falta planificación en las actuaciones para implementar nuevas infraestructuras y mantener las existentes.
- Falta de comunicación entre servicios municipales: infraestructura y movilidad para el mantenimiento y entre urbanismo y movilidad para el diseño.
- Diferentes capas sin coordinación: por ejemplo, vehículos de recogida de RSU en horas punta del tráfico.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Modelo de planificación basado casi exclusivamente en la movilidad del coche.

- No está planteada una perspectiva diversa en la planificación urbana de la infraestructura vial. Se piensa solo en el coche.
 - Estrategia urbana que reduce la posibilidad de moverse andando.
 - Distribución desequilibrada del espacio público
 - Falta una planificación de los entornos escolares que permita reducir los riesgos y llegar con seguridad a los centros educativos.
 - Falta una estrategia de transporte de gran capacidad a centros de trabajo.
 - Urbanismo promovido y diseñado en torno a la inversión inmobiliaria sin tener una estrategia de seguridad vial planteada.
 - La promoción de vivienda nueva va vinculada a la construcción de garajes y eso implica más coches.
 - Escasas zonas peatonales en el centro de la ciudad. DISENSO a) ¿solo en el centro? también son escasas en los barrios b) habría que empezar por el centro de la ciudad
-

TEMA 2 PEATONES Y CONDUCTORES VULNERABLES

Se profundiza en este apartado sobre la problemática de seguridad vial que tienen peatones y conductores vulnerables (bicicletas y VMP). Los resultados son:

PEATONES
PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A
<ul style="list-style-type: none">• En los carriles bici que van contrarios a la circulación, los peatones solo atienden a los coches y cruzan sin mirar el carril bici.• Falta de planificación y diseño en los cruces con peatones.
PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B
Se matiza que con este planteamiento de detección de problemas se mezclan dos conceptos: movilidad activa y movilidad pasiva
<ul style="list-style-type: none">• Principio de proporcionalidad del riesgo: no es comparable el problema que genera un coche frente al de otro tipo de vehículo como bicis y VMP• Se nombran muchos despistes por parte de peatones. DISENSO: El peatón debe ser el último agente en la cadena al que exigirle atención.• Poca atención a ciudadanía con dificultades (personas mayores, personas con diversidad funcional...)• Tener que cruzar un carril bici para acceder a un contenedor de basura.

BICIS
PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A
<ul style="list-style-type: none">• Falta de aparcamientos para bicis (y VMP) seguros.
PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B
<ul style="list-style-type: none">• Mantenimiento del estado de las bicis públicas• Falta de aparcamientos para bicis seguros• En lo eléctrico hay trucajes y van a más de 25 km/h• La normativa se adapta a trompicones y es un factor de riesgo no saber por dónde se puede o no circular.• Ha habido problemas de convivencia enorme y se han atajado vía normativa segregadora DISENSO Según usos y pesos.• Falta conocimiento sobre seguridad vial, manejo de la bici, mecánica y normativa.• ¿está la ciudad capacitada para absorber el modelo de bicicleta eléctrica que se plantea con las nuevas bicis públicas?

VMP
PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Se están poniendo trabas al uso del VMP (p.e. limitación edad a los 16 años) cuando es un medio más seguro que otros. Además, las medidas que se adoptan no tienen base científica.
- Puede ser peligroso limitar la velocidad de los VMP en el carril bici porque puede obstaculizar los adelantamientos. **DISENSO:** El problema no tiene tanto que ver con la limitación de la velocidad sino con que la anchura del carril bici es insuficiente para el tráfico actual de bicis+VMP y para hacer adelantamientos seguros.
- Se está poniendo el foco en las VMP como vehículo peligroso. Esto se percibe como que las VMP son la “nueva cabeza de turco” para no hablar del coche (han ocupado el lugar de la bici hace 20 años). Esto se acentúa por diversas razones: es un colectivo menos organizado (y por tanto con menor capacidad de reacción social), los usuarios son un blanco fácil (jóvenes, migrantes...)

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Problemas sobre cómo se usa el VMP
- En lo eléctrico hay trucajes y van a más de 25 km/h
- Carencia de educación vial

TEMA 3 AUTOMÓVIL PARTICULAR

Se analiza en esta sección la problemática de seguridad vial vinculada al automóvil particular. Los resultados son:

AUTOMÓVIL PARTICULAR

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- No se ajusta la frecuencia semafórica para que los coches vayan a 30.
- Desconocimiento de los derechos de circulación de las bicis.
- Normalización del predominio del automóvil.
- Permisividad de la policía ante las infracciones de los coches en las salidas de los coles y en todo el entorno escolar: coches en doble fila, subidos a las aceras...
- Las medidas futuras previstas pueden acentuar los problemas a la salida de los coles: aparcamientos en la puerta de los coles, zona única escolar)que conllevará más desplazamientos en la ciudad)

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- En general hay una falta de respeto por parte de los coches. El coche transforma a algunas personas.
- Problema con el tráfico de paso.
- El coche tiene mucho beneplácito.
- En los últimos años se ha dado una reversión respecto a una tendencia previa de que el coche dominara menos el espacio urbano.
- No se aplican sanciones en la ZBE y eso supone devolver privilegios al coche..
- No se respetan los límites de velocidad especialmente en las calles 30.
- No se respetan los semáforos.
- Se da un abuso en la utilización del coche para trayecto corto.
- Exceso de coches en entornos de centros educativos. Mucho coche en espacios reducidos.
- Se utiliza el móvil. Despistes.
- Falta conocimiento de la normativa.

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Se observa más respeto a la bici actualmente que hace 20 años.

TEMA 4 SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM

En esta temática se propone realizar aportaciones diagnósticas en torno a la atención de emergencias, la policía local, los servicios de transporte de viajeros y de limpieza urbana así como de la distribución urbana de mercancías.

POLICÍA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta empatía hacia los ciclistas.
- Exceso de celo en infracciones de bajo riesgo.
- Se han creado más campañas en los últimos 6 años para perseguir a la bici que a los coches.

DUM

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Cuanto mayor es la envergadura del vehículo, mayores son los ángulos muertos y por tanto la peligrosidad.
- Desregulación de la pequeña DUM, que ha crecido de manera importante en los últimos años debido al comercio electrónico. Falta regulación de horarios, lugares para cargar y descarga...

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Desde la pandemia ha crecido el comercio online y por lo tanto la densidad de DUM.
- Mala distribución de horarios de carga y descarga.
- DUM vinculada a modelos de negocio precarios que influye en la seguridad vial.

TRANSPORTE DE VIAJEROS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- El casco histórico supone una barrera a las bicis y se agrava por el trazado del tranvía.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta intermodalidad (bus)

OTROS FACTORES DE RIESGO

OTROS FACTORES DE RIESGO

GRUPO A

- Aumento de las agresiones viales hacia conductores vulnerables. Además, no hay vías para denunciar este acoso vial. Esta agresividad aleja a las mujeres del uso de la bicicleta.
- La comunicación de los accidentes pone el acento en las víctimas y no en los causantes. La información se extrae de los partes de policía y acaban poniendo el acento en factores no relacionados con el accidente (p.e. si el VMP o la bici iban con o sin casco). Son discursos viciados e ineficaces.
- Falta sensibilización y formación con los conductores que más interactúan. Necesario para “ponerte en lugar del otro”, para tener más cuidado con el más vulnerable.
- Falta de campañas de sensibilización, que deberían mantener proporción sobre los colectivos donde incidir (aquellos que provocan más accidentes).
- Necesidad del cumplimiento del Plan director de la bici.



Imagen 1 - Momentos de trabajo en grupos y de puesta en común

3- Puesta en común de los resultados

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.