

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta
Taller de diagnóstico Nº3

Miércoles 14 de marzo 2024

Índice

Introducción.....	3
Asistentes.....	4
Objetivos de la sesión	5
Desarrollo de la sesión.....	6
1- Bienvenida institucional y encuadre de la sesión.....	6
2- Resultados del trabajo deliberativo	7
TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA	8
TEMA 2 PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL.....	14
TEMA 3 TRANSPORTE DE VIAJEROS	17
TEMA 4 OTROS SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM	19
OTROS FACTORES DE RIESGO.....	21
3- Puesta en común de los resultados.....	21

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 3** que tuvo lugar el **jueves 14 de marzo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de los **AGENTES MOTORIZADOS**.

Asistentes

Un total de 23 personas pertenecientes a 18 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Aramendia Nebreda	Julián	Sindicato Ferroviario de Zaragoza-Intersindical
2	Arranz López	Aldo	Zaragoza Logistics Center (ZLC)
3	Artal Cester	Sergio	Cooperativa Auto-Taxi de Zaragoza
4	Artal Royo	David	Central Sindical Independiente de Funcionarios
5	Cabeza García	Raúl	Comisiones Obreras
6	Fuertes Bertol	Andrés	Cruz Roja
7	García Ortiz	Natalia	Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza
8	Gargallo Hernández	Yael	Avanza Zaragoza
9	Hernández Tornero	Javier	Colectivo Unitario de Trabajadores
10	Isasa Lizaga	Manuel	Colegio Ingenieros Industriales Aragón y Rioja
11	Lagomarsino Michelis	Roberto Miguel	Los Tranvías de Zaragoza
12	Mancia Caballero	Juan Carlos	Sindicato Ferroviario de Zaragoza - Intersindical
13	Montañés Gracia	José Manuel	Comité de Empresa Avanza
14	Munarriz Sangüesa	Antonio	Sindicato Aragonés de Trabajadores del Transporte
15	Perdiguero Martínez	Miguel Ángel	Asociación Provincial de Auto-Taxi
16	Pérez Sierra	Mª Victoria	Cepyme Aragón
17	Prada Lambea	Luis	Limpieza Pública y Recogida de Residuos FCC
18	Pulido Terreros	José Manuel	Limpieza Pública y Recogida FCC
19	Quílez Ezquerria	Antonio	Avanza Zaragoza - UGT
20	Ruíz De Angulo	Sergio	Limpieza Pública y Recogida de Residuos Fcc
21	Ruiz Ginés	Roberto	Avanza Zaragoza
22	Sanz Millán	Roberto	Cooperativa Auto-Taxi de Zaragoza
23	Viñas Navarro	Fernando	Federación Empresas Transporte de Mercancías de Zaragoza

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

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
José Manuel Lestegás	Ayuntamiento de Zaragoza
María Rivases	Atelier de Ideas S.Coop
Elisa Pérez	Atelier de Ideas S.Coop
Pilar Leza	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 los conductores de vehículos relacionados con la jornada laboral y los servicios públicos 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.



Imagen 1 Momento inicial de la sesión

Desarrollo de la sesión

El taller participativo se desarrolló durante la tarde del 14 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

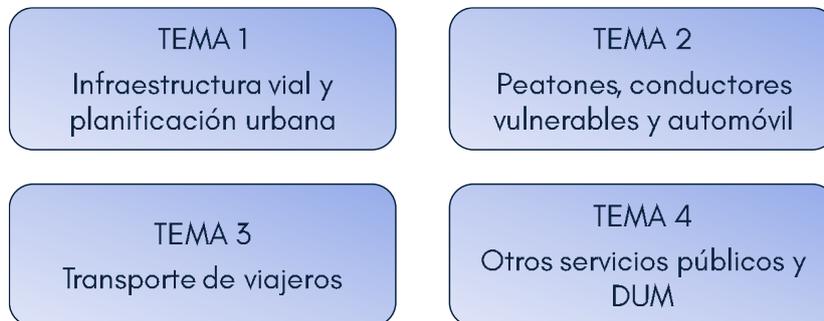
José Manuel Lestegás, del ayuntamiento de Zaragoza abre la sesión agradeciendo la presencia a todas las personas asistentes. Indica que esta sesión es la tercera del ciclo de talleres participativos del proceso y presenta al equipo de Atelier de Ideas, dinamizador del proceso, a quien cede la palabra.

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 una etapa de debate y deliberación de diagnóstico en la que los distintos agentes realizan las aportaciones que estará seguida de una fase de propuestas. 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.



2- Resultados del trabajo deliberativo

Conocer los problemas y sus causas es el primer paso para avanzar en su solución. 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 cuatro grupos cada uno moderado por una facilitadora

GRUPO A	MARÍA RIVASES
GRUPO B	ELISA PÉREZ
GRUPO C	PILAR LEZA
GRUPO D	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.

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

- Zonas compartidas (bus/peatones o tranvía peatones)
 - Tranvía/ peaton:
 - semáforos que detienen al tranvía que no tienen pasos de peatones propios (C. Augusto frente a Audiencia, C. Augusto Murallas).
 - Señalizar las vías del tranvía
 - Pza. España parada más transitada, gente cruza por cualquier lado.
 - Bus/ peaton:
 - difícil la convivencia en Puente de Piedra o en calles peatonalizadas.
 - Faltan pasos de peatones en zonas peatonales del centro donde conviven bus/peaton (Pº Echegaray con Puente Piedra)
- Prioridad semafórica del tranvía:
 - hay que revisarla porque no está correcta: los peatones tienen tiempo justo para pasar en algunos pasos y/o no hay paso para peatones.
 - El tiempo de espera en el cruce de Plaza Aragon puede alargarse más allá de lo habitual, se debe tener en cuenta que es uno de los puntos con más tráfico de la ciudad.
- Carril bici:
 - No hay autorización para cortar el carril bici mientras se está limpiando
 - Se limpian y el vehículo de limpieza lo ocupa todo. Ciclistas siguen y bajan a calzada o acera con peligro para el resto.
 - Giros a la derecha sin visibilidad con respecto a los carriles bici (que no haya semáforos intermitentes)
 - Carriles bici de doble sentido más peligroso en giros a la derecha.
- Carriles bus
 - falta mejorar la seguridad, hay muchos atropellos.
 - Con setos en las medianas: la gente sale de los setos y no se les ve.
- Carril/zona auxiliar del Pº Independencia que está con adoquines no está pintada y la circulación no para cuando los autobuses están en paradas. Peligro por adelantamientos cuando por esa zona no se podría circular.
- Calles con un único carril de circulación
 - hacen la calzada más estrecha, favoreciendo que el peatón vea posible cruzar por cualquier lado (Miguel Servet, Pº Independencia era impensable cruzarlo fuera del paso de peatones y ahora lo hace todo el mundo -de 6 carriles a 1)
 - No se respeta la limitación de velocidad a 30.
- Pasos de peatones:
 - Pintura actual de los pasos de peatones hace resbalar los vehículos. Aunque sea antideslizante, como exige poco mantenimiento, dura mucho y es una capa gruesa, las ruedas patinan hasta no volver a tocar asfalto.
 - Pasos de peatones pequeños en Pza. España en relación al volumen de gente en paradas tranvía.

- Faltan pasos de peatones a contenedores de residuos en zonas centrales de sacos de aparcamiento (Actur).
- Falta visibilidad:
 - Nuevos MUPIs publicitarios en la línea del tranvía dificultan la visibilidad de conductores.
 - Situar contenedores junto a pasos de peatones dificulta la visibilidad y hace que haya más peatones entre contenedores (peligro cruces y atropellos por limpieza)
 - Calles con carril bus con medianas con setos (Conde Aranda)
- Falta mantenimiento:
 - De la pintura de los pasos de peatones.
 - De las vías del tranvía en época de otoño/invierno: con hojas y/o lluvia el tranvía resbala, aunque esté con todos los frenos accionados.
 - De los setos y arbustos en las medianas, cogen mucha altura e impiden visibilidad.
- Zonas problemáticas
 - Actur entre paradas 6 y 9 del tranvía: las líneas de detención de los coches y los semáforos para hacer giros a la derecha dan problema. Aunque estén en rojo, como el de seguir recto se pone verde, los coches arrancan girando y hay alcances.
 - Zona Coso/Cesar Augusto con circulación de coches y tranvía: mala señalización de la circulación para los coches y mala delimitación de los carriles, dan muchos problemas.
 - Pza San Francisco: cambio en la configuración del carril bici que sale del boulevard cruzando las vías y vuelve a cruzarlas para volver al boulevard. Ha pasado el problema de peatón – bici a tranvía – bici.
 - Curva tranvía a la altura del CPS Ingeniería: falta paso peatones y es curva en rasante con baja visibilidad para peatón y para tranvía.
 - c/ Celma: 2º baden hace que la gente que lo conoce vaya un poco más despacio, pero la gente pasea por la calzada porque no se distingue.

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Señalización luminosa en los pasos de peatones del tranvía
- Bajada de la siniestralidad en tranvía por señalización en pasos de tranvía, señales de circulación con luces led y otras medidas tomadas.
- Carriles de circulación con diseño en Z en Antonio Leyva y Domingo Miral. DISENSO: Esos carriles son problemáticos para camiones de limpieza y autobuses.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de visibilidad en los giros a la derecha (bus, taxi, tranvía y servicios de limpieza):
 - Cuando el giro a la derecha tiene un paso de peatones o un carril bici.
 - Cuando el giro a la derecha no tiene regulación semafórica.
- Falta un acondicionamiento óptimo de las vías del tranvía. Como el tranvía no frena, sino que se desliza, el acondicionamiento de las vías es importante, hay momentos críticos como vías mojadas, caída de hojas....
- Tanto en buses como en tranvía prima la «velocidad comercial» vinculada a la ganancia económica más que a la calidad y comodidad de los viajeros. Los pliegos de las contratas públicas priman la velocidad comercial cuando el transporte público debería definirse por conceptos de calidad y confort, no económicos.
- La velocidad comercial implica:

- Incompatibilidad de las áreas pacificadas con los tiempos de recorrido.
- Falta de descanso en los finales de línea (tranvía/buses). En general, no se garantizan los descansos de los conductores.
- Temeridad que los buses vayan a 50km/hora por las vías céntricas de la ciudad.
- El tranvía se mueve a 50km/hr por el centro de la ciudad cuando sería recomendable a 30 como el resto de vehículos. Si se reduce la velocidad de marcha se debería incrementar el tiempo de recorrido. También necesario aumentar los tiempos de recorridos de las líneas de bus.
- Falta regular el ciclo semafórico para que permita reducir la velocidad. **DISENSO**: este aspecto sería perjudicial para el taxi.
- Mala ubicación de pasos de peatones y carriles bici: paso de peatones demasiado cerca de las paradas de bus; paso de peatones delante de la parada de bus que hace que muchos peatones crucen por delante; carriles bici que pasan por delante de la parada.
- Carriles bici infrautilizados, que suponen unos recursos económicos desperdiciados y quitan vías de circulación.
- Faltan carriles bus/taxi, así como plataformas de subida y bajada de viajeros.
- Algunos carriles bici están muy forzados (p.e. Camino Las Torres).
- En los carriles bus/taxi de contradirección, los peatones no miran (p.e. avda. San José)
- Falta de señalización en algunas zonas (p.e. en Coso el trazado central del tranvía que separa en espacio entre vías) y de algunos elementos (p.e. balizas luminosas en paradas de bus como las del tranvía).

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO B

- Para el taxi, la calzada única de Don Jaime puesto que le da mayor facilidad. **DISENSO**: para los buses aumenta la peligrosidad sobre todo en los eventos festivos de la ciudad.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Asfalto y aceras en mal estado y señalización deficiente o descuidada: esto también referido a polígonos industriales (se traslada la necesidad de apoyo a las empresas privadas para este tema).
- Superficies deslizantes en pasos de peatones y aceras (se acentúa cuando llueve o con el riego del servicio de limpieza -noches-).
- Inclinación de aceras y falta de rebajes: que complica la movilidad y supone riesgos (se hace referencia a sillas de ruedas y carritos de bebés).
- Señalizaciones poco visibles: por arbolado que las tapa o porque quedan ocultas detrás de vehículos voluminosos.
- Señalizaciones poco comprensibles (accesibilidad): o bien tienen mucho texto o este es complejo para algunas personas (no dominan el idioma) o bien no incluyen iconos (intuitivos).
- Algunos elementos (terrazas, mobiliario, etc.) obligan a restar carriles para circulación de vehículos (se ha quitado carril bici y disminuye la fluidez del tráfico, “es una merma a la circulación”).
- La regulación de los ciclos semafóricos “es un desastre”: Hay excesivos semáforos y mal sincronizados. Los tiempos a veces no son adecuados: algunos muy lentos y otros muy

rápidos para PMR. Esto genera tensión a peatones y y menos conductores y disminuye el respeto a la regulación semafórica.

- Hay demasiados semáforos en ámbar: son puntos peligrosos para peatones y crea un alto estrés a conductores.
- Faltan semáforos de botón y semáforos acústicos (adaptados a diferentes necesidades).

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO C

- Se valora positiva la iluminación de pasos de peatones del tranvía.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Hay poco carril bus/taxi. Menos del 5% respecto de la red por la que circula el autobús urbano y no ha habido incremento en los últimos años.
- Carril bus más estrechos que el propio autobús.
- Carril bici delante de la parada del bus es un peligro
- Faltan plataformas en condiciones para favorecer la accesibilidad a bus: son cortas y bajas y en muchos casos impide que el conductor pueda acercarse a ellas.
- Carriles bici rectos hacen que se coja mucha velocidad y eso incrementa los riesgos.
- Pasos de peatones con poca visibilidad
- Carril bici y, en paralelo, carril calmado hace que haya bicis por todas partes.
- Carril bici unidireccional y peligrosidad con el giro a la derecha.
- Diseño desastroso del carril bici sobre todo lo relacionado con los cruces e interconexiones con otra infraestructura vial.
- Semáforos mal sincronizados. En algunas zonas se consigue continuidad al ir por encima de los 50km/h (Ej. Camino de las Torres) y eso hace que se incremente la velocidad y aumente el riesgo.
- Problema con algunos semáforos ambar sin fase verde (Puente de Piedra)
- Poner pulsador en los semáforos de algunas avenidas.
- En general gran cantidad de semáforos

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO D

- Carril bici por el centro en determinadas avenidas ralentiza la velocidad del automóvil.
DISEÑO Habrá que ver en qué sitios sí y en cuáles no. No existen soluciones únicas y hay que pensarlas caso por caso.
- Quitar la plaza de aparcamiento pegada a los pasos de peatones

PLANIFICACIÓN URBANA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Cruce de Gran Vía con Corona de Aragón y San Juan de la Cruz: diseño del espacio en el semáforo del boulevard hace que si queda en el semáforo un camión de limpieza invada las vías del tranvía.
- Calles diseñadas estrechas: no hay sitio para el paso de camiones en relación a los coches aparcados y cuanto más estrecha el carril de circulación más fácil que los peatones salgan por cualquier lado.
- Mal diseño de los carriles bicis:
 - estrechos,

- dejan estrecho también el carril de circulación anexo para los camiones/buses
- no se tiene en cuenta en el diseño la voladura de 40 cm de los espejos retrovisores de los camiones.
- Al diseñar carriles bicis o zonas compartidas con peatones no se tiene en cuenta los ángulos muertos y el efecto compás de los vehículos grandes en alcances laterales.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de solución a los puntos negros de la ciudad.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Demasiadas variaciones en trazado de carriles: un carril desaparece (de 3 a 2) o a la inversa (y ese tercer carril “no sirve”) y eso requiere adaptación constante de la conducción y por lo tanto riesgos.
- Los diversos pasos de peatones (con semáforo o no) no están diferenciados (por ejemplo con colores o con algún otro elemento visual) y genera malentendidos a peatones que cruzan a veces pasos regulados por semáforo sin atender a este. Ejemplo: Avda. Sagasta.
- Mal diseño de paradas de bus: Las paradas de bus son cortas (20mts.) y no responden a las necesidades y a lo que esta previsto en la normativa (deberían poder parar dos buses cortos (24mts.). Esto hace que algunas personas bajen del bus fuera de las parada.
- Exceso de paradas de bus en algunos tramos (que no responde a la necesidad del conjunto de pasajeros sino a peticiones individuales).
- Mala ubicación de paradas de bus: las que están junto a carriles bici son un riesgo en la bajada de pasajeros. Y muchas están situadas justo antes de un giro a la derecha lo que supone que cuando el bus recoge pasajeros y vuelve a circular se encuentra con vehículos que desde su izquierda tratan de adelantar para girar a la derecha.
- La circulación cruzada de coches/buses en algunas calles aumenta riesgos (los peatones no tienen presente el bus al cruzar la calle).
- La circulación de bicis y VMP en el mismo sentido que vehículos motorizados no facilita la visibilidad de ambos cuando comparten una vía (se compara con la seguridad de la normativa de peatones cuando caminan por carretera en dirección contraria a los vehículos).
- Los giros a la derecha son puntos críticos para la seguridad vial (los vehículos motorizados grandes pierden visibilidad de vehículos vulnerables).
- La plataforma del tranvía no se puede utilizar excepto por servicios de emergencias. El resto de vehículos no pueden usarla ni siquiera fuera del horario del servicio de tranvia. La falta de fluidez del tráfico genera puntos críticos a la seguridad.
- Falta concienciar en relación a la seguridad vial: sobre vehículos de emergencias, zonas peatonalizadas, normativa para peatones o algunos tipos de vehículos.
- En zonas peatonalizadas faltan mejoras en señalización y regulación de usos (peatones y vehículos). DISENSO: Opinión 1: Es peligroso permitir el paso de vehículos en zonas peatonales (ejemplo: Don Jaime o Puente de Piedra). Opinión 2: solo es peligroso si falta señalización, regulación o sensibilización a la población. Algunos vehículos tienen que pasar y algunos peatones no lo respetan o no tienen lo presente.

- El límite de velocidad de 50km/h en el cinturón de la ciudad crea estrés y discomfort a conductores, lo que aumenta riesgos.
- En grandes eventos, como las fiestas del Pilar, no se comunica a la ciudadanía una estrategia planificada de movilidad. Lo que después supone problemas de seguridad vial.

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO C

- Vías subterráneas, como el túnel de Cesareo Alierta bajo camino de las Torres, son una opción segura y práctica.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Mal diseño urbano que viene dado de decisiones políticas y de falta de inversión
 - Hay decisiones políticas que no se quieren tomar o recursos que no se invierten adecuadamente.
 - Un buen diseño urbano haría que hubiera menos coches en la ciudad pero para ello hay que facilitar con unos buenos servicios de transporte. Dotar de un buen transporte público mejoraría la movilidad y la seguridad.
 - Faltan intercambiadores y aparcamientos disuasorios. Y se llama intercambiador a cosas que no lo son como por ejemplo el de Valle de Broto.
 - La conversión de carriles de coche a carriles bici no ha generado una buena infraestructura vial.
 - Se planifica obra nueva sin carril bus
-

TEMA 2 PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL

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

- Intermodalidad: corren para cambiar entre bus/tranvía y cruzan por cualquier lugar.
- Falta de paciencia de la ciudadanía con quien trabaja (especialmente con limpieza pública que van más despacio)
- No respetan la señalización: peatones pasan delante del tranvía en Pza España sin ver lo que venga por el carril de circulación.
- No se dan cuenta de lo que cuesta que se detenga un vehículo de gran envergadura y con carga, en muchos casos de viajeros

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de respeto a las normas
- Falta de atención de los peatones
- No se respeta la franja amarilla en las vías y paradas de bus, los peatones se colocan en el borde. Falta información sobre qué son.
- Conductas temerarias como cruces peligrosos (por delante de bus, a través de setos...) o sentarse en las vallas de las vías del tranvía con mochilas colgando...
- Falta de amonestación a peatones (cruces indebidos, en rojo...)
- Falta de pedagogía, educación vial.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- La normativa no se cumple por parte de peatones. Y estos no son sancionados.
- La convivencia de diferentes carriles en una misma calzada crea confusión a los peatones (para diferentes vehículos y con velocidades y direcciones diferentes).

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Hábito generalizado de cruzar por donde no se debe. Se nombra especialmente a la población mayor que cruza en rojo y sin mirar.
- Carril bus en contra dirección supone un grave riesgo de atropello porque el peatón solo mira al lado del que vienen los coches y no contempla que por el otro lado puede venir un bus.

BICIS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Carril bici y paradas de bus con peatones.
- Peligro en los carriles bici compartidos con paradas de bus.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de respeto de las normas
- Excesiva permisividad a bicis

- Mal uso del carril bici (cuando hay carril bici no se pueden bajar a la calzada, la excusa: que van más rápidos)

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

Se hace referencia a Bicis y VMP

- Semáforos en ámbar en zonas que conviven peatones, bicis y VMP son un riesgo.
- Falta cumplimiento de la normativa por parte de conductores de bicis y VMP: por ejemplo, si hay carril bici deberían ir por él (Ejemplo: Paseo Echegaray y Caballero).
- Falta conocimiento de la normativa (por parte de conductores de bicis y VMP). Por ejemplo, utilizan habitualmente el carril bus.
- Falta de sanciones ante incumplimiento de la normativa (y si se dan, falta que se difundan en medios de comunicación para que tengan efecto en la ciudadanía).
- Faltan elementos de seguridad (hacen relación al casco). Que debería ser obligatorio.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Poco respeto a las normas. Circulan con los derechos del peatón y los derechos del coche.

VMP

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Se saltan semáforos y generan inseguridad cuando dudan cuando ven el tranvía y por no calcular bien la inercia de su propia velocidad
- Patinetes circulando por la calzada en el Tercer Cinturón cuando no pueden (apunte técnico por parte de ayuntamiento sobre la ordenanza de patinetes en este punto)
- No tienen seguro para conducir los patinetes: algunos cubren incidencias con seguro del hogar que no es obligatorio.
- Desconocimiento de las ordenanzas por parte de la adolescencia.
- No se exige nada para conducirlos (aunque ahora parece que eso está cambiando).

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de respeto de las normas
- Excesiva permisividad VMPs
- Falta homologación luces (VMP privadas, no de alquiler), no se utilizan las luces normalizadas (roja detrás para frenar, blanca delante)
- Algunas VMP de alquiler se dejan tiradas en cualquier parte obstaculizando la vía pública (aceras, calzada, paradas de taxis, de bus...)
- Los jóvenes adquieren malas costumbres con las VMP que luego pasan a las motos (ejemplos: paro y, si no viene nadie, paso; dirección prohibida en trayectos cortos para acceder a algún sitio...)

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

Se han nombrado en el apartado de bicis

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Van a mucha velocidad.

- Perfil de usuario de jóvenes, sin casco, haciendo adelantamientos peligrosos... Es el vehículo más rápido que pueden llevar sin carnet. El patinete es visto por ellos como un juego.
 - Faltan nociones básicas en seguridad vial
-

AUTOMÓVIL PARTICULAR

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- No respetan la señalización que tienen con respecto al tranvía (suponen el 80% de los alcances tranvía/automóvil)

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Los vehículos silenciosos son difíciles de anticipar para los peatones, bicis y VMP. Por lo tanto peligrosos.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Abuso del coche en trayecto corto por falta de fiabilidad en el transporte público.
DISSENSO: no se está de acuerdo con que haya una falta de fiabilidad en el transporte público sino que, al contrario, se considera que la ciudad dispone de un buen transporte público.
- Entornos escolares colapsados por el automóvil. Mucho coche y , mal aparcado supone una falta de respeto y provoca problemas de seguridad
- Los coches no usan los intermitentes. **DISSENSO:** se considera que es un tópico.
Hay desconocimiento sobre cómo facilitar el tráfico en situaciones de emergencia (por el ejemplo en el paso de ambulancias) **DISSENSO:** No más que en otros países

ACIERTOS DETECTADOS GRUPO D

- Zaragoza es una de las pocas ciudades con ordenanza de VMP
-

TEMA 3 TRANSPORTE DE VIAJEROS

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.

AUTOBÚS URBANO

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Tiempos de recorrido estimados el personal intenta cumplirlos pero no responden a cambios en la realidad (límites de velocidad menores en algunas calles) y buses van a más velocidad de la que legalmente pueden ir para cumplir los tiempos.
- Falta de visibilidad en los buses eléctricos nuevos por el pilar vertical interior de los espejos (genera un ángulo muerto delantero): ha provocado 2 atropellos últimamente en puntos amplios y despejados donde nunca había habido incidentes.
- Espejos de los buses eléctricos: están en el interior y dan problemas de visibilidad en los giros.
- Chocan la seguridad vial y la viabilidad económica de la empresa, falla ese equilibrio el Ayuntamiento tendría que resolverlo.
- Falta mantenimiento y limpieza de la flota de autobuses.
- Problemas con el diseño de los propios autobuses: nula participación de los profesionales en el diseño

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Se insiste en que las paradas de bus justo antes de giros a la derecha es la causa de muchas situaciones de riesgo para otros vehículos más pequeños (referido en “Planificación”).
- Circulación con frenadas y arranques constantes: peligrosos para personas vulnerables en el interior del vehículo y altamente contaminantes. Se apunta a un exceso de semáforos y también a un exceso de paradas (innecesarias en algunos tramos; ver “Planificación”).
- Los buses urbanos en ocasiones superan la capacidad de viajeros permitida.
- Deficiente planificación del servicio de transporte público en relación a grandes eventos, fines de semana y noches (cuando es frecuente el consumo de alcohol). La falta de opciones en transporte público disuade de su uso y ocasiona acumulación de vehículos privados y uso de estos en condiciones poco seguras.
- Las situaciones descritas causan tensión en conductores e imprevistos y esto afecta directamente a la seguridad vial

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Problema de accesibilidad al autobús para la gente mayor. Si vamos hacia una población cada vez más envejecida esto es un problema.
- El diseño del bus no está adaptado a una población cada vez más envejecida. El diseño juega en contra de la seguridad. **DISEÑO** a) Se valora que los espacios destinados a personas con dificultades es adecuado y suficiente. B) Se nombran escalones y aristas
- No se respetan los espacios reservados **DISEÑO** Sí que se respetan

TRANVÍA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Estimación de los tiempos de recorridos actuales fueron hecho en marcha en blanco, sin viajeros.
- Fallos en la prioridad semafórica.
- Es necesario revisar los límites de velocidad del tranvía porque hay tramos que puede ir más deprisa que los vehículos por el carril de circulación. DISENSO: Los tiempos están bien limitados, salta la baliza de velocidad si los intentas pasar, excepto en Fernando en Católico que sí que está a 50 km/hora cuando el carril de circulación anexo es de 30.
- Mantenimiento de las retrocámaras: no se ve cuándo ha entrado o salido la puerta y cerramos “por intuición”

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- El tranvía tiene limitada capacidad de frenada en situaciones de emergencia.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Va muy saturado en horas punta. Una única línea no puede cubrir lo que antes hacían 5 líneas de bus.
- No se respetan los espacios destinados a personas con dificultades (mayores, discapacitados...) por lo que aumentan los riesgos de caída o de falta de sujeción dentro del tranvía

TAXI

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- El taxi tiene muy poca accidentalidad, sin embargo se le aplican unas medidas que le son perjudiciales.
- Hay una percepción diferente del servicio según el tipo de transporte: en el taxi se busca la rapidez mientras que en el bus o tranvía la comodidad. Esto conlleva la dificultad de conciliar diferentes velocidades/ usos de la calzada por unos y otros.
- Es un sector al que no se suele tener en cuenta.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Ante eventos de ocio, deportivos u otros con mucha afluencia de visitantes el servicio queda desbordado. El taxi no puede asumir la responsabilidad de estos desplazamientos sin refuerzo del transporte público. Y como consecuencia se dan frecuentes situaciones de peligro para peatones.
- La doble dirección de taxis /buses sin señalización de alerta aumenta riesgos (referido también en “planificación”).

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- UBER: Tienen una mayor tasa de siniestralidad frente al taxi. Se relaciona con que no se les exige la misma formación que a un taxista.

AUTOBÚS INTERURBANO

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Bus 603: los viajeros van de pie cuando hay tramos de recorrido por autovía (Carretera Logroño).

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Pasajeros de pie en momentos que el autobús va a velocidades altas (riesgo de caídas).
- El uso del cinturón de seguridad de pasajeros de autobuses interurbanos aumenta los riesgos en el caso de accidente (se justifica haciendo referencia a cómo afecta la posición fija de los cuerpos de las personas viajeras en caso de vuelco del vehículo. La masa se desplaza de forma peligrosa).

TEMA 4 OTROS SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM

ATENCIÓN A EMERGENCIAS

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Calles muy estrechas: cuando la ambulancia para para un servicio bloquea el tráfico o el conductor no puede parar (estrés).
- Dificultades en el acceso de las ambulancias al hospital: no pueden subir a la acera, se encuentran con jardines y no pueden usar la sirena. Aumenta el estrés en la conducción y por tanto los riesgos.
- Falta de información y sensibilización a la ciudadanía sobre cómo actuar ante el paso de un vehículo de emergencia. Las sirenas y luces alertan pero si no hay directrices claras los conductores se pueden bloquear.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- No hay formación básica en emergencias como en otros países

POLICÍA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Invaden la traza del tranvía fuera de emergencias. En los tramos con césped, los coches de policía se quedan atascados y algunos no son conscientes de que eso pasa.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- No hay una correcta vigilancia del cumplimiento de normativa y la señalización. Se hace referencia a la Zona 0 emisiones (en ella la circulación es imprevisible).
- Ante peatones que incumplen las normas (cruces indebidos) se desconoce que haya sanciones por parte de la policía (consideran que sancionar determinadas conductas y comunicarlo en medios de comunicación podría tener efecto disuasorio).
- Faltan acciones informativas de la policía (mejoran el cumplimiento de normas y reducen siniestralidad),

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Se fijan solo en los coches y no en el resto de usuarios de la vía pública.
- No saben regular el tráfico. **DISENSO**: No se está de acuerdo con esta afirmación
- Se considera que es un cuerpo más recaudador que regulador aunque sí que su presencia se considera que tiene un efecto disuasorio.
- La misión de la seguridad ciudadana debe estar depositada en los cuerpos y fuerzas de seguridad del estado (Guardia Civil, Policía Nacional) y no en la policía local. **DISENSO**: No se está de acuerdo con esta opinión y se hace aclaración técnica y legal al respecto.

SERVICIOS DE LIMPIEZA

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Tiempos de recorrido estimados de los camiones están calculados en 2008 y ha cambiado la realidad: calles a 30/50, cambios en contenedores, etc. Hay que actualizar los tiempos estimados para reducir el estrés en la conducción.
- Personas indigentes y/o rebuscadores (infancia también) duermen o están dentro de los contenedores: no es posible verlos, caen a la prensa del camión y es un problema de seguridad para esas personas y de posibles denuncias para quienes conducen.
- Problemas de visibilidad en los nuevos vehículos de la nueva contrata.
- Faltan zonas donde puedan aparcar o parar los vehículos de limpieza pública de manera segura.
- Mantenimiento de vehículos: los camiones pierden líquidos peligrosos para la circulación, como aceite hidráulico (1.500 litros /día) porque hacen resbalar los vehículos.
- Falta perímetro de seguridad específico para los camiones de limpieza trabajando en zonas de aglomeración ciudadana en eventos como pregón del Pilar, 5 marzada, cabalgatas..
- Camiones de limpieza nuevos no tienen aparato de aire acondicionado: peligrosidad por estrés térmico en verano de conductores.
- Salida de camiones en 20 minutos desde la asignación del mismo no permite que se pueda revisar el camión y repostar, especialmente los vehículos de gas cuyo repostaje no dura una jornada de limpieza.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Dificultad de acceso a contenedores en calles muy pequeñas. Más accidentalidad aquí que en calzada.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Los vehículos eléctricos son silenciosos y no permiten anticiparlos a peatones y conductores vulnerables (extensible a otros paneles). **DISENSO**: No hay acuerdo sobre si sonorizarlos reduciría riesgos o no, o si esto debería ser recomendable para todo tipo de vehículos.
- La salida de vehículos de limpieza de su recinto (ctra. Castellón) al inicio de turno genera incidentes que se evitarían con una salida escalonada.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Que el servicio de limpieza sea diurno hace ralentizar el tráfico y provoca atascos o que peatones crucen mal.
- No respetan las normas de tráfico, especialmente semáforos porque van a destajo y así acaban antes. **DISENSO** No se está de acuerdo con esta afirmación

DUM

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- Furgonetas de las empresas de reparto invaden aceras y espacios de aparcamiento y ponen en peligro: impiden la visibilidad.
- Falta de control: invaden las zonas habilitadas del bus.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Se hace un uso indebido de las zonas de carga y descarga, que conlleva, por ejemplo, la pérdida de zonas de bajada de viajeros de usuarios de taxis. Esto se entiende que es porque "somos muchos", con usos y velocidades muy diferentes, y no cabemos todos.

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- Falta de planificación de zonas de carga y descarga de mercancías: faltan *hubs* en la ciudad que puedan acoger carga y descarga de vehículos de DUM (quizás para vehículos pequeños, que son más seguros). La alta demanda de estos servicios y la complicación del reparto afecta a la seguridad vial.
- También se hace necesario regular horarios de estas actividades que afectan a la conducción de otros vehículos (frenadas, falta de visibilidad, etc.).

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- Las zonas de carga y descarga están ocupadas por otro tipo de vehículos lo que provoca aparcamientos en doble fila e inseguridad.

OTROS FACTORES DE RIESGO

OTROS FACTORES DE RIESGO

PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO D

- No hay un criterio técnico ni político único en torno a la seguridad vial

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.



Imagen 2 Momento de trabajo en grupos