

Proceso participativo  
para la elaboración del  
PLAN URBANO  
**SEGURIDAD VIAL**  
ZARAGOZA



Acta  
Taller de diagnóstico Nº4

Miércoles 27 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 .....	6
TEMA 1 INFRAESTRUCTURA VIAL Y PLANIFICACIÓN URBANA .....	8
TEMA 2 PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL.....	12
TEMA 3 TRANSPORTE DE VIAJEROS .....	14
TEMA 4 OTROS SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM .....	16
3- Puesta en común de los resultados .....	18

## 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 4** que tuvo lugar el **miércoles 27 de marzo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con **EXPERTOS Y EXPERTAS en la materia**.

## Asistentes

Un total de 14 personas pertenecientes a 14 entidades asistieron al taller participativo 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	Ballesteros Chueca	Mª Jose	Fundación Educatrafic
3	Bautista Perucha	Santiago Fermín	Ayuntamiento de Zaragoza-Brigadas
4	Claveras Pérez	Cesar	Ayuntamietno de Zaragoza-Policia Local
5	de Miguel Miranda	Juan Luis	Centro Zaragoza
6	Díaz Hernández	Israel	Ayuntamiento Zaragoza-Señalización
7	Díaz Pérez	Elena	Ayuntamiento de Zaragoza – Movilidad
8	Domínguez Herranz	Susana	Ayuntamiento de Zaragoza – Planeamiento y rehabilitación
9	Forrellad Vives	Joan	Alianza Española Para La Seguridad Vial Infantil, Aesvi
10	Laserna Rodríguez	Naiara	Salud- 061 Aragón
11	Lorén Alba	Pedro Jesús	Ayuntamiento de Zaragoza - Bomberos
12	Monreal Sumelzo	Marta	Jefatura provincial de Tráfico de Zaragoza (DGT)
13	Oliván del Cacho	Javier	El Justicia de Aragón
14	Rituerto Sin	Iñaki	Consortio de Transportes del Área 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
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 los técnicos y personas expertas en la materia 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 27 de marzo 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 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

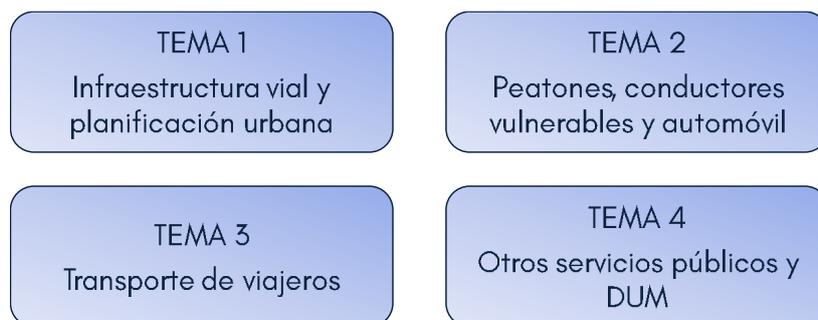
José Manuel Lestegás, del ayuntamiento de Zaragoza abre la sesión agradeciendo la presencia a todas las personas asistentes. Indica que con esta sesión se cierra el ciclo de talleres participativos del proceso. Pone en valor la participación de todas las aportaciones que puedan realizar y presenta al equipo de Atelier de Ideas, dinamizador del proceso, a quien cede la palabra.

Ainhoa Estrada, 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 conedores 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.

En la primera parte de la sesión todos los grupos identifican las problemáticas vinculadas al tema 1 y en la segunda parte los tres grupos rotan por las mesas aportando en los siguientes temas. aA continuación se presentan los resultados del trabajo de cada uno de los tres grupos cada uno moderado por una facilitadora

GRUPO A	AINHOA ESTRADA	PEATONES, CONDUCTORES VULNERABLES Y AUTOMÓVIL
GRUPO B	ELISA PÉREZ	TRANSPORTE URBANO

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.

## 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

- Semáforos en ámbar más giro a la derecha. No se respetan y es una puerta abierta a los atropellos.
- Los giros a la derecha suponen un grave problema de visibilidad (nula).
- No hay buena segregación de espacios para motoristas.
- Accidentes en vehículos de dos ruedas provocados por pavimentos deslizantes o por mal mantenimiento (aceites).
- Falta pintar marcas viales de carriles en rotondas.
- Carril bici más giro de 90º (izquierda y derecha) con mala visibilidad.
- La infraestructura ciclista no está preparada para mezclar el vehículo a pedal y el eléctrico. Dificultad en la coexistencia de las dos formas de movilidad.
- Falta favorecer la visibilidad del más vulnerable: esquinas, vegetación...
- Parada de bus más carril bici es un punto crítico y provocan accidentes porque no se respeta la prioridad peatonal.
- Cruces peligroso: El incremento de las modalidades de movilidad provoca muchos problemas en cruces y giros. No hay suficiente señalización y la que hay no es eficaz.
- Intersecciones sobre vía de tranvía peligrosas tanto en el ámbito conductores como peatones.
- Mantenimiento del firme para evitar caídas en VMP. Esta circunstancia actualmente adquiere mucha relevancia.
- Faltan pavimentos pigmentados para favorecer la reducción de velocidad y otros problemas como caídas.
- Falta señalización luminosa. P.ej. los destellos luminosos en tranvía para avisar a peatón.

#### ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Estacionamientos de bicis y motos en cruces que han mejorado la visibilidad.

#### PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Visibilidad hacia el peatón, VMP y bicis (situaciones en las que el peatón sale de detrás de un contenedor o un seto, en calles secundarias...)
- Complejidad de la señalización propia de la ciudad (difícil para personas de fuera, p.e. salida del parking de plaza de España).
- Señalización publicitaria que despista, más aún con los nuevos mupies de vídeo publicidad.
- Exceso de semaforización. Dificultad de interpretar. También problemas cuando semáforo en ámbar para automóviles y verde para peatones.
- Falta de visibilidad en los giros a la derecha con carril bici y con cruce de peatones.
- Trazado compartido carril bici y peatones (aceras bici).

- Movilidad transporte infantil: concentración de vehículos a la salida de las escuelas, segundas y terceras filas...
- Conservación del pavimento (aunque ha mejorado). Importante para motos y VMP.
- Pintura en calzada deslizante o que por la noche no se ve.

#### ACIERTOS DETECTADOS GRUPO B

- Hitos de carretera en carriles bici.

#### PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- **FALTA DE VISIBILIDAD:** Hay demasiados elementos de mobiliario urbano que dificultan la visibilidad a conductores (contenedores de residuos por ejemplo). También falta para peatones (especialmente en radios de giro).
- **GIROS A LA DERECHA:** en arterias principales en las que confluyen diferentes carriles, se pierde visibilidad. Alto riesgo en el caso de vehículos rápidos que giran a la derecha.
- **DEMASIADOS CARRILES BICI:** Invaden espacio peatonal. **DISEÑO:** contribuyen a la pacificación de la ciudad.
- **CARRILES BICI MAL POSICIONADOS:** Por el centro de la calzada son especialmente peligrosos. También junto a las paradas de tranvía (confluyen con peatones que bajan).
- **CARRILES BICI POCO SEÑALIZADOS:** falta señalización vertical.
- **LOS CARRILES BICI NO ESTÁN ADECUADOS PARA VMP:** tienen resaltes en la calzada u otras limitaciones en el carril que en caso de una maniobra imprevista una bici supera fácilmente pero no un patín.
- **SEMÁFOROS DE CARRIL BICI Y PEATONES:** van a la misma velocidad (sincronizados al mismo tiempo). El hecho de coincidir bicicletas y peatones en la calzada al mismo tiempo es un problema.
- **FALTA DE ESPACIO PARA LA CIRCULACIÓN SEGURA DE PEATONES POR ACERAS:** Se ocupan las aceras con marquesinas, terrazas, postes, setos, e incluso con elementos privados (por ejemplo ascensores de viviendas que no los pueden ubicar por interior).
- **LOS BOLARDOS FIJOS** no se adaptan a necesidades de emergencias o tráfico: Cuando son fijos y hay incidentes, los vehículos de emergencias se tienen que subir por la acera.
- **EXCESO DE APARCAMIENTOS EN CALLES ESTRECHAS:** el hecho de haber aparcamientos en los dos lados hace que calles no tan estrechas queden limitadas.
- **PAVIMENTO EN MAL ESTADO:** El autobús eléctrico es muy pesado y “destroza” la calzada (levanta el asfalto en paradas de bus, en pasos de peatones, etc.). Afecta a peatones vulnerables y a VMP (la calzada no está pensada para estos vehículos).
- **PINTURA EN LA CALZADA POCO VISIBLE O DESLIZANTE** (en ocasiones). Los cambios de temperatura afectan a la calidad de la pintura y es difícil encontrar un producto con equilibrio entre adherencia y resistencia. Además la pintura de pasos de peatones y ejes que separan carriles tiene efecto deslizante que afecta a motos.
- **INSEGURIDAD DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD:** personas ciegas, con sillas de ruedas, etc.

#### PLANIFICACIÓN URBANA

##### PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO A

- El diseño de los carriles bici ha seguido un criterio más político que técnico. Son muy estrechos y se producen colisiones dentro del propio carril bici cuando son en doble sentido.
- La velocidad aumenta la peligrosidad y la lesividad (medidas para el calmado del tráfico)

- Falta visión o diseño que atienda a la diversidad funcional en la planificación.
- Falta enfoque de sistema seguro hacia personas mayores en una sociedad cada vez más envejecida: fases semafóricas más largas, bancos en avenidas más grandes. Se trata de facilitar el tránsito peatonal sobre todo en viales de largo recorrido.
- Falta de visibilidad
- Hay muchas formas de movilidad y poca claridad en torno a la reglamentación.
- Falta regulación de VMP
- Falta implementar medidas y señalización en entornos escolares (prioridad de tránsito peatonal en esas zonas)

#### ACIERTOS DETECTADOS GRUPO A

- Medidas de calmado de tráfico: velocidad 30., zigzags, estrechamiento de calzadas, pasos de peatones sobreelevados, retranqueos, resaltes, estrechamiento de calzadas y estrechamiento visual mediante marcas viales

#### PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO B

- Falta de intervención inmediata de los servicios municipales cuando surge algún problema en la infraestructura vial (excepto semáforos).
- Falta de coordinación entre los servicios municipales de Infraestructuras y de Medio Ambiente y Movilidad para las actuaciones de conservación de asfalto y carril bici.
- No hay una jerarquía viaria clara. Al no estar clara la funcionalidad de la calle induce a un mal uso de la infraestructura, velocidades indebidas, mal uso de carga y descarga...
- Falta de coordinación y comunicación entre los distintos servicios municipales vinculados a la seguridad vial. Toma de decisiones a nivel de servicio (con buena voluntad), pero falta mirada multidisciplinar.
- Falta de directriz de instrucción de vía pública para el desarrollo de nuevas zonas.
- Falta de estudios de las causas técnicas de los accidentes que permitan fundamentar las cuestiones de seguridad vial.

#### PROBLEMAS DETECTADOS GRUPO C

- **PLANIFICACIÓN DE NUEVOS DESARROLLOS:** no se conocen los usos de los equipamientos y no se prevé su uso. Por ejemplo, se desconoce que una zona será escolar y no se planifica este uso inicialmente.
- **COMPLICACIONES EN ZONA ESCOLAR:** coches aparcados en doble fila, circulación de VMP y bicis a gran velocidad, etc.
- **FALTAN INTERVENCIONES EN LA CIUDAD CONSOLIDADA:** Por ejemplo en relación a aparcamientos. Se han hecho pocos intentos de aparcamientos disuasorios. **DISEÑO:** Algunas personas piensan que faltan aparcamientos en el centro, valorando incluso la posibilidad de aparcamientos verticales (en plantas). Otras que deberían ser en las afueras.
- **FALTAN CRITERIOS CLAROS DE PLANIFICACIÓN Y PRIORIZACIÓN.** No queda claro si se apuesta por el coche o por otros medios.
- **FALTAN ESTUDIOS PROFUNDOS:** No se conocen las necesidades de vehículos por áreas. Por lo tanto tampoco hay un criterio para poder limitar el acceso.
- **FALTAN INTERVENCIONES EN LAS PLATAFORMAS ÚNICAS y ZONAS ESCOLARES** (espacios de convivencia entre vehículos y peatones): Falta señalar, concienciar y limitar.
- **FALTA REGULACIÓN EN CAMINOS RURALES:** no hay señalización, ni regulación de dimensiones, ni limitación a la circulación de camiones, ni condiciones adecuadas para la circulación. **DISEÑO:** Hay quienes opinan que se han de acondicionar. Hay quienes piensan que asfaltarlos genera una falsa percepción de seguridad. Que si no está prevista

la circulación inicialmente, responden a construcciones ilegales, es más seguro dejarlos sin asfaltar.

- **FALTA MEJORAR LA RESPONSABILIDAD EN GENERAL:** Los peatones muestran falta de atención habitualmente y conductas imprudentes (que no se sancionan). **DISEÑO:** ha de mejorar la responsabilidad también de conductores. Tenerse presentes mutuamente y no delegar la responsabilidad a factores externos.
  - **LA PLANIFICACIÓN ACTUAL NO ESTÁ PENSADA PARA NUEVOS VEHÍCULOS:** Los anchos de los coches han aumentado y no caben en algunos aparcamientos. Los camiones de reparto también sobresalen en algunas calles.
-

## 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). También las cuestiones relacionadas con el automóvil.

La idea general que se nombra es la de que hay que trabajar para que el accidente no se produzca y bajo el enfoque de sistema seguro y los resultados concretos son:

### PEATONES

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Distracciones como principal problema en accidentes entre peatones
- Atropellos a las personas mayores
- Aceras ocupadas por bicis y VMP que van a más velocidad y no se les oye
- Acera bici: Incrementa el riesgo de accidentes por interacción de distintos tipos de movilidad.
- Infracciones y falta de civismo
- El peatón incumple la normativa. DISENSO: es el más vulnerable y hay muchos motivos para incumplir la normativa.
- Falta espacio para el peatón. Derecho a deambular.
- El peatón también puede provocar accidentes.

### BICIS

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Faltan uso de elementos de seguridad (casco)
- Las bicis van tanto por calzada como por carril bici
- Los espacios de Interacción de bicis y VMP con el coche son de mayor riesgo
- Nuevo sistema municipal de bici eléctrica ¿problemas de convivencia bici y VMP?

### VMP

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Falta de observación de las normas por desconocimiento derivado de la falta de formación.
- Falta de formación (tanto inicial como de reciclaje) y de sensibilización especialmente entre colectivos específicos como jóvenes.
- No se exige formación.
- La normativa estatal que establezca criterios homogéneos (casco y otros elementos de protección personal, seguros...) está tardando mucho.
- Falta de visibilidad (elementos reflectantes) y de regulación intraurbana al respecto.
- Dos personas en un patinete sobre todo jóvenes.
- Faltan uso de elementos de seguridad (casco)

- Los espacios de Interacción de bicis y VMP con el coche son de mayor riesgo
  - Lo eléctrico debería ir a la calzada **DISENSO**. No es adecuado obligar a ir a estos vehículos con otros de mayor peso y gran tonelaje
- 

## AUTOMÓVIL PARTICULAR

### PROBLEMAS DETECTADOS

- Velocidad como causa objetiva de siniestralidad y lesividad.
  - No se sabe actuar en las rotondas.
  - Alcohol y drogas muy frecuentes en los datos de accidentes. Extensible a los demás medios de movilidad. Nombrados específicamente VMP y motos (alcohol).  
**DISENSO** Aunque la presencia de alcohol/drogas es muy frecuente en los accidentes, pocas veces constituye el factor que determina el origen de un accidente. La presencia de alcohol/drogas, obviamente, es indeseable, pero la atribución del origen de todos los accidentes a su mera presencia, puede llevar a un incorrecto análisis de los problemas de seguridad
- 

## MOTOCICLETAS

### PROBLEMAS DETECTADOS

- Siniestralidad grave en este colectivo. No hay formación ni habilidad en el manejo de quienes acceden con B2+3años
  - Zigzagueo entre vehículos
  - Problema de velocidad con las motos de gran cilindrada.
-

## TEMA 3 TRANSPORTE DE VIAJEROS

En esta temática se propone realizar aportaciones diagnósticas en torno al transporte de viajeros en tanto que autobús urbano e interurbano, taxi y tranvía. Inicialmente se aporta también la posibilidad de incluir el CERCANÍAS, que, aunque no es competencia municipal, sí implica zonas soterradas, salida y entrada de viajeros. Se propone como tema pero no se hace ninguna aportación al diagnóstico.

### AUTOBÚS URBANO

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Hay una mayor peligrosidad en los trazados sin carril bus, en los que no tienen una zona segregada.
- Paradas de bus con carril bici (problemas en la bajada y subida de viajeros).
- El control de los tiempos en los recorridos provoca en ocasiones una excesiva velocidad, movimientos y giros bruscos, frenazos...
- La falta de regularidad, calidad, comodidad, seguridad... del transporte público desvía a los viajeros hacia otros medios de transporte menos seguros.
- Falta de aplicación de nuevas tecnologías de sistema de apoyo a la conducción (cámaras internas y externas, detección de movimiento...)
- Falta de control de alcoholemia en conductores (hay sistemas que pueden ser preinstalados).
- Los buses eléctricos son muy silenciosos y no se escuchan.
- El excesivo peso de los autobuses eléctricos deteriora el pavimento. **DISENSO**: está estudiado y su peso es compatible).
- Falta de información de las empresas de contratas hacia el Ayuntamiento en temas como formación en seguridad vial de los conductores o partes de incidentes sin lesiones (no se tienen datos, no quedan documentados). **BUS, TRANVÍA E INTERURBANO**
- Necesidad de precisar algunos temas en los pliegos de contratación pública como medidas de seguridad vial obligatorias en los vehículos (ej. detección de vulnerables, frenada autónoma, detección de ángulos muertos, asistente velocidad, detección de somnolencia y similares) así como la garantía por parte de las empresas adjudicatarias de informar al Ayuntamiento y documentar los incidentes que ocurran en el interior de los vehículos. **BUS, TRANVÍA E INTERURBANO**
- **AJUSTE DE LOS TIEMPOS DEL BUS**: no circulan a la hora prevista, esto genera estrés en la conducción, frenadas y arranques peligrosos y velocidades de riesgo en el trayecto.

### TRANVÍA

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- La zona de vías con césped no permite el paso de vehículos de emergencias (bomberos, ambulancias...)
- No se utilizan los sistemas de retención por carritos de bebé o sillas de ruedas.
- Los pasos de peatones a las vías del tranvía no están normalizados.
- En general, las vías de acceso a los andenes son puntos peligrosos.

### TAXI

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Falta de obligación de uso de sistemas de retención infantil en taxis y VTC. Vinculado a la falta de concienciación vial (consciencia del peligro del transportar niños pequeños).
- Salida de viajeros en zonas con carril bus.
- Salida y subida de viajeros por la puerta que da a la calzada

#### AUTOBÚS INTERURBANO

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- Pasajeros que viajan de pie fuera de zonas urbanas (velocidad superior a los 50km/h).

## TEMA 4 OTROS SERVICIOS PÚBLICOS Y DUM

En este tema se abordan los problemas vinculados a servicios públicos como la atención a emergencias, policía local y limpieza así como la distribución urbana de mercancías.

### ATENCIÓN A EMERGENCIAS

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- NO SE RESPETA la preferencia de vehículos de emergencias.
- No está definida la FORMACIÓN e INFORMACIÓN que conductores y peatones han de tener ante vehículos de emergencias.
- DIFICULTAD PARA LA ATENCIÓN TEMPRANA DE LAS EMERGENCIAS: Convendría algún semáforo de salida prioritaria (estación de bomberos). Además las calles estrechas y con aparcamiento a ambos lados complican el paso. También influyen las sirenas, poco audibles. Se añade al problema la presencia de conductores noveles.
- Algunos elementos fijos en la calzada como las OREJETAS de pasos de peatones (salientes de la acera que mejoran la visión de peatones) estrechan la calzada y dificultan el paso de vehículos de emergencias. **DISSENSO**: No hay acuerdo sobre su conveniencia o no.
- PLANIFICACIÓN INSUFICIENTE O FALTA DE INFORMACIÓN EN EVENTOS -ocasionales pero también regulares-: No todos los servicios de emergencias reciben información detallada (ambulancias parece que no siempre dispone de toda la información actualizada). No se prevén zonas de paso a vehículos de emergencias.
- Hay una alta intensidad de eventos que modifican el trazado y complican la movilidad. Y faltan efectivos de policía que garanticen la atención de emergencias.

#### ACIERTOS DETECTADOS

- En otras ciudades, como Huesca, hay PIVOTES ELEVABLES que limitan el acceso a algunas zonas peatonalizadas pero que los servicios de emergencia pueden manejar (tienen código) cuando es necesario.

### POLICÍA LOCAL

#### PROBLEMAS DETECTADOS

- LA POLICÍA NO SANCIONA o NO SEÑALA suficientemente a vehículos estacionados en doble final. Es importante vincular esta práctica al riesgo (sensibilizar). **DISSENSO**: La Policía sí sanciona pero con MULTACAR (aplicativo online), esto incide a posteriori pero no de inmediato.
- La actuación de la policía no es ejemplarizante (aparcen en zonas peatonales) e influye en el cumplimiento de otras normas por parte de peatones y conductores (no perciben el riesgo). **DISSENSO**: A veces no es opción (cuando se trata de urgencias).

#### ACIERTOS DETECTADOS

- Cuando hay presencia policial en cruces o zonas escolares se garantiza el respeto a las normas.

## SERVICIO DE LIMPIEZA

### PROBLEMAS DETECTADOS

- Los **CONTENEDORES RESTAN VISIBILIDAD**. Se sitúan de acuerdo a las necesidades del camión de recogida y no a las del resto de conductores o peatones. El 5º contenedor hace que estos elementos ocupen hasta 11m. de carril.
- El **ALTO NÚMERO DE CONTENEDORES** aumenta el riesgo de incendio.
- Los **HORARIOS DE ACTIVIDAD** coinciden con otras actividades (se podría pensar en ciertos trabajos de mantenimiento por las noches).
- Los horarios de recogida de basuras deberían adaptarse en zonas escolares o peatonalizadas.
- Los **SERVICIOS NO ESTÁN COORDINADOS**. Falta establecer prioridades. Y adaptarlos a necesidades concretas (por ejemplo, se moja la calzada para limpiar contenedores justo cuando se están limpios por la lluvia del día anterior).

## D.U.M.

### PROBLEMAS DETECTADOS

- **ALTA OCUPACIÓN DE LA VÍA PÚBLICA** para esta actividad. Se concentra en algunas zonas, centro de la ciudad. En muchos casos no se trata de servicios necesarios.
- No hay regulación horaria que priorice otros usos del espacio.
- **VAN RÁPIDO** (alto volumen de trabajo y poco tiempo).
- Las condiciones laborales y los tiempos del servicio hacen que **INCUMPLAN NORMATIVA, Y VAN MUY RÁPIDO**.
- **INSEGURIDAD** vinculada a VMP de reparto (profesionales). Necesaria formación de conductores, cumplimiento de normativa y uso de casco.
- **FALTAN AUDITORIAS**, que estudien el tema. La tendencia de reparto crece.
- Los vehículos de reparto restan **VISIBILIDAD** (sus accidentes puede que sean de baja intensidad pero la falta de visibilidad a peatones y otros conductores aumenta el riesgo).
- **APARCAN EN DOBLE FILA**. A veces es porque vehículos privados ocupan sus zonas de carga y descarga.

### ACIERTOS DETECTADOS

- En otras ciudades funcionan **APLICACIONES WEB** de carga y descarga que permiten reservar y saber disponibilidad de zonas (escala nacional y a tiempo real).

### 3- Puesta en común de los resultados

Tras cada uno de los momentos de trabajo en grupo se dedica un tiempo a exponer de una manera resumida y no exhaustiva los resultados que han salido en cada grupo de trabajo.



*Imagen 1 -Momentos de trabajo en grupos y de plenario*