

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta
Taller de propuestas N°3

Miércoles 15 de mayo 2024

ÍNDICE

Introducción	3
Asistentes	4
Objetivos de la sesión	5
Desarrollo de la sesión	5
1- Bienvenida y encuadre de la sesión	5
2- Trabajo deliberativo en grupos	6
3- Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo.....	7
4- Sigüientes pasos y cierre de la sesión.....	14

Introducción

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

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

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

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

Esta acta expone los resultados del **taller participativo nº 3** que tuvo lugar el **miércoles 15 de mayo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de los **CONDUCTORES MOTORIZADOS**.



Asistentes

Un total de 23 personas pertenecientes a 19 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Aramendia Nebreda	Julian	Comité Tranvías
2	Arranz López	Aldo	Zaragoza Logistics Center (ZLC)
3	Artal Cester	Sergio	Cooperativa Auto-Taxi de Zaragoza
4	Artal Royo	David	CSIF- Central Sindical Independiente de Funcionarios
5	Artigot Noguer	Diego	Cámara de Comercio, Industria y Servicios de Zaragoza
6	Cabeza Garcia	Raul	CCOO - Comisiones Obreras
7	Cuartero Escobes	Jose Ignacio	Sindicato Forzapol (Ayto Zaragoza)
8	Hernández Tornero	Javier	CUT
9	Iñiguez Gómara	Antonio	Tranvías Urbanos de Zaragoza
10	Isasa Lizaga	Manuel	Colegio de Ingenieros Industriales de Aragón y La Rioja
11	Mancía Caballero	Juan Carlos	Sindicato Ferroviario de Zaragoza
12	Pérez Doménech	M ^a de los Ángeles	SATTRA
13	Pérez Sierra	M ^a Victoria	CEPYME
14	Picazo Salvo	Diego	Tranvías Urbanos de Zaragoza
15	Prades Orduna	Juan Carlos	Avanza Zaragoza
16	Pulido Terreros	Jose Manuel	FCC Medio Ambiente
17	Quilez Ezquerria	Antonio	UGT
18	Real Cebrián	David	Asociación Provincial Autoescuelas
19	Ruiz de Angulo	Sergio	FCC Medio Ambiente
20	Ruiz Ginés	Roberto	Avanza Zaragoza
21	Sanz	Roberto	Cooperativa Auto-Taxi de Zaragoza
22	Simón Pérez	Ana Isabel	Correos
23	Viñas Navarro	Fernando	Federación Empresas de Transporte de Mercancías de Zaragoza

Por parte del equipo facilitador de Atelier de Ideas asistieron:

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
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 motorizados 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 15 de mayo 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 y encuadre de la sesión.
2. Trabajo deliberativo en grupos
3. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo
4. Sigüientes pasos y cierre de la sesión.

1- Bienvenida y encuadre de la sesión

Ainhoa Estada, del equipo facilitador, enmarca esta sesión dentro de un proceso de participación que cuenta con 5 fases y que se inició el 20 de febrero con una sesión informativa. Actualmente el proceso se encuentra en la tercera de las fases, en una etapa de debate y deliberación sobre propuestas al documento borrador



de Plan Urbano de Seguridad Vial. Tras la recogida de aportaciones se dará un posterior periodo de valoración técnica de las aportaciones y de redacción de plan para finalizar con la devolución de los resultados del proceso.

2- Trabajo deliberativo en grupos

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

La metodología de trabajo busca optimizar el tiempo de la sesión multiplicando espacios de debate. Inicialmente se distribuye a las personas asistentes en 4 mesas de trabajo. En cada grupo realizan aportaciones a una línea estratégica. La propuesta es que en esta primera mitad de la sesión se abordan las siguientes líneas:

- L1-POTENCIAR EL DISEÑO VIARIO SEGURO – GESTIÓN INTEGRAL DE LA VELOCIDAD
- L6 -AUMENTO DE LA SEGURIDAD EN FLOTAS PÚBLICAS, CONCESIONES Y AUTORIZACIONES
- L7 AUMENTAR LA SEGURIDAD EN LA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS
- L10 – ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS

En la segunda mitad de la sesión se trabajan las demás líneas estratégicas. Cada persona puede aportar sobre todas las líneas.



3- Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo

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

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

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

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

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

1.1	Anular este objetivo y que pase a ser el nombre de la línea estratégica 1
L1	Modificar el título de la línea por “Planificación del uso del espacio”

Medidas propuestas

1.2	Pasar los carriles de bici por detrás de las paradas de autobús.
1.2	Obligar a los usuarios a respetar las normas actuales (peatón, bici, VMP).
1.2	Señalizar claramente la prioridad de cada participante (por ejemplo en c/Coso peatón/tranvía). Reducción de velocidad en esos espacios.
1.2	Señalizar claramente y obligar a usuarios a utilizar los viales correspondientes (Ejemplo: bici por el carril bici). DISENSO: No se puede obligar al uso de carriles bici mientras no sean seguros. Hay bordillos que los hacen peligrosos.
1.2	Sacar los buses de Puente de Piedra y Don Jaime. DISENSO: Por la movilidad es interesante que sí pasen.
1.3	Adequar la velocidad al vehículo, la situación, horario y visibilidad de la vía.
1.3	Diferenciar el cinturón del resto de vías (en cuanto a velocidad).

1.3	Vías o recorridos atractivos para ciertos medios (P.e. más velocidad por el cinturón para evitar trayectos por el centro).
1.4	Repintar línea amarilla de las paradas del tranvía.
1.4	Pintar zonas de tránsito peatonal compartidas con el tranvía.
1.4	Creación de “orejas” en los cruces para mejorar la visibilidad (en las aceras).
1.4	Limitar el tamaño de los vehículos aparcados en las intersecciones
1.5	Cambiar el sentido de circulación de los carriles bici (1.5 y 1.6).
1.5	Facilitar el cambio de carril de autobuses y taxis (adelanto en semáforos).
1.5	Apertura adelantada de los semáforos para favorecer el transporte público.
1.5	Dotar de más kilómetros de carril bus y taxi.
1.6	Cambiar el nombre del objetivo (Modificar “turismo” por “vehículos”).
1.6	Antes de los pasos de cebra evitar contenedores de residuos.
1.7	Carriles bici en contradi dirección (en Don Jaime, Puente de Piedra, Coso Alto, Zonas de varios colegios, algunas calles en Barrio La Paz y Barrio Oliver).
1.7	Solicitar a la policía judicial de la Policía Local el listado de puntos negros.

Línea 2 - **GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL**

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

2.1	Mejorar sincronización semafórico.
2.2	Creación de orejas en las aceras en los cruces de las calles.
2.3	Evitar parar delante de centros escolares para dejar alumnos (hay demasiados).
2.4	Semaforización prioritaria para el transporte urbano.
2.4	Semáforos con pulsador para peatones. Más seguro y mejor percepción del conductor.

Línea 3 - INTEGRAR LA SEGURIDAD VIAL EN OTRAS POLÍTICAS MUNICIPALES

OBJETIVOS GENERALES

- 3.1. ESTABLECER COMO ELEMENTO CLAVE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS ACTUACIONES DE MOVILIDAD URBANA
- 3.2. CREAR ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN PARA SEGUIMIENTO DE LAS POLÍTICAS SEGURIDAD VIAL

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

3.1	Paradas de bus con espacios suficiente para para cambiar de carril.
3.1	Integrar la seguridad vial y priorizar este aspecto en la programación de eventos.
3.1	Formación en seguridad vial en colegios desde primaria (3.1 y 3.2).
3.2	Creación de una comisión municipal multidisciplinar y multisectorial para análisis y propuestas de mejora.
3.2	Creación de un grupo/comisión de análisis periódico con representación de trabajadores.

Línea 4 - POTENCIAR LA DIGITALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN Y LA CONECTIVIDAD

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

4.1	Información de la siniestralidad a los ayuntamientos para que las compañías hagan las propuestas según los siniestros de la ciudad.
4.2	No se realiza en muchas ocasiones un estudio correcto de las causas reales de los accidentes.
4.2	Creación en la empresa tranvías de una comisión de investigación de accidentes en la que formen parte la representación de los trabajadores.
4.3	Realizar encuestas de movilidad de manera regular (3-5 años).
4.3	Implantación de la conexión entre el vehículo y la vía.
4.4	Herramientas y aplicaciones para el acceso público en tiempo real a la información del tráfico en la ciudad y accesos.

Línea 5 – ADAPTAR LA NORMATIVA A LA REALIDAD DE LA MOVILIDAD URBANA

OBJETIVOS GENERALES

- 5.1. REVISIÓN DE LA NORMATIVA MUNICIPAL DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA SEGURIDAD VIAL.
- 5.2. ADAPTACIÓN DE LA NORMATIVA DE MOVILIDAD. NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD.

Aportaciones recabadas:

5.1	Que bicis y VMP tengan un seguro y lleven casco y chaleco.
5.1	Curso obligatorio de normas de seguridad vial básicas. Incluso en colegios.
5.1	Respeto, por parte del tranvía, de la velocidad =30 km/h. en vías pacificadas. No tiene sentido que el tranvía en estas vías circule a 50 km/h. aunque el ayuntamiento pueda decidirlo así (es legal pero no debería serlo).
5.2	Normativa más individual para los diferentes viales. No tan genérica en la ciudad.
5.2	Normativa específica para el tranvía. Regulación / reglamento de circulación.
5.2	Crear reuniones con los colectivos más implicados para asesorarse sobre cuál es la mejor forma/horario que se debe tomar.

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

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

6.1	La homologación europea de los vehículos exige el cumplimiento de todas las medidas de seguridad, tanto activa como pasiva.
6.1	Mejorar la ergonomía para no aumentar la fatiga y minimizar los riesgos.
6.1	Mecanismos externos de revisión pública del tranvía (tipo ITV).
6.1	Más exigencia por parte de policía. La policía no revisa requisitos de vehículos de transporte público.
6.1	Pruebas de los sistemas de seguridad antes de salir a circulación. Que se consulte a conductores.
6.1	La empresa podría certificar mediante un sello la idoneidad del tranvía. Para saber que ha sido revisado.
6.1	Sistema, en los tranvías, que no permita abrir el lado equivocado de las puertas.

6.1	Incorporación de cámaras y mamparas en el interior (taxi).
6.1	Mejorar los sistemas de deslumbramiento, tanto en las lunas laterales, frontal y en las puertas de cabina.
6.2	Más revisión por parte de los inspectores municipales.
6.2	Prueba de autobuses nuevos antes de prestar servicio.
6.2	Retrocámaras en correctas condiciones de calidad y amplitud de imagen.
6.3	Auditoría de los tiempos de expedición (ampliar los tiempos).
6.3	Revisión y modificación de las limitaciones de velocidad por los diferentes tramos de la línea del tranvía.
6.3	Más control en las empresas concesionarias.
6.4	Dotar de tiempos de recorrido a los servicios públicos adaptados a la velocidad de la vía.
6.5	Mantenimientos más exhaustivos de los vehículos.
6.5	Reducir la edad útil de los vehículos de las flotas públicas.

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

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

7.1	Se debería prohibir la carga y descarga en lugares no habilitados y pegados a la traza del tranvía (ej. Zona del Actur-Gran Casa).
7.1	Ampliar zonas de carga y descarga para disminuir la distancia del reparto y el riesgo consiguiente.
7.1	Garantizar la disponibilidad de las zonas en los tiempos marcados.
7.1	Adecuada señalización de estos.
7.2	Adaptar horarios a las necesidades de los distintos destinatarios. Priorizar distribución nocturna en los casos que sea factible.
7.3	Desarrollo de aplicativo con zonas e C y D, índices de ocupación y horarios, de forma que las empresas puedan planificar los repartos.
7.3	Aplicación obligatoria para estacionar en las zonas de C y D.
7.4	Distribución por el día desde los mismos vehículos ligeros.
7.4	Centros compartidos por las empresas.
7.4	Análisis de los puntos óptimos para la creación de centros de consolidación.
7.4	Acceso nocturno a los mismo con vehículos pesados.
7.5	Incentivar el uso de estos medios en las zonas de bajas emisiones y peatonales.

Línea 8 – TOLERANCIA CERO A LOS COMPORTAMIENTOS DE RIESGO

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

8.1	Más control y mayor vigilancia de policía local (menos “buenismo” desde la administración).
8.1	Tolerancia 0 pero no con afán recaudatorio (puntos 8.1 y 8.2).
8.2	Actividades de concienciación ciudadana.

Línea 9 – INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO

OBJETIVOS GENERALES

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

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

9.1	Campañas informativas de las obligaciones de bicis, VMP y peatones.
9.2	Difusión de las imprudencias y sus consecuencias (infracciones).
9.2	Campañas escolares para resaltar la importancia de respetar la distancia de seguridad (línea amarilla de las paradas del tranvía).
9.2	Los conductores no tienen clara la prioridad peatonal en zonas de prioridad peatonal. Educar y concienciar.

Línea 10 – ADMINISTRACIONES, EMPRESAS Y ORGANIZACIONES SEGURAS

OBJETIVOS GENERALES

- 10.1. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD SEGURA PARA LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS Y EMPRESAS.
- 10.2. MEJORA DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES Y TRATAMIENTO DEL ACCIDENTE IN ITINERE.
- 10.3. PROMOCIÓN DE PLANES DE MOVILIDAD SEGURA EN POLÍGONOS INDUSTRIALES.
- 10.4. INTRODUCIR LA SEGURIDAD VIAL EN LAS COMPRAS, CONTRATOS Y CONCESIONES MUNICIPALES.
- 10.5. POTENCIAR LA VIGILANCIA DE LA SALUD DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES.

Aportaciones recabadas:

Medidas propuestas

10.1	Transporte público compatible con horario de empresas y acceso a polígonos.
10.1	Apoyo por parte de las administraciones a la elaboración de planes de movilidad en empresas.
10.1	Incrementar el control de la administración en el control de EPIs de empresas de reparto. Obligar a usar EPIs y protecciones homologadas.
10.2	Formación específica de movilidad en colegios.
10.2	Establecer permisos para usar bicis, VMP, etc. En las ciudades.
10.2	Campañas de sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial para empresas.
10.3	Transporte público y horarios.
10.3	Estado del firme y señalización. Mejorar el apoyo de la administración.
10.3	Ser exigentes con los titulares de las vías, para mantenerlas adecuadamente
10.4	Obligar en los contratos a poner sistemas de seguridad extra. Seguridad pasiva.
10.4	Que las administraciones sean conscientes del "coste" de la seguridad.
10.4	Poner más medios para temas como reducir la velocidad. Ponerlo en los pliegos.
10.4	Pensar baremos de pliegos que fomenten la seguridad en la propia gestión de los contratos.
10.5	Que la administración se implique activamente para incentivar la jubilación de los conductores profesionales a los 60 años. Por seguridad de las personas.

4- Sigüientes pasos y cierre de la sesión

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

Se finaliza la sesión agradeciendo la participación a todas las personas asistentes.

