

Proceso participativo
para la elaboración del
PLAN URBANO
SEGURIDAD VIAL
ZARAGOZA



Acta
Taller de propuestas Nº1

Lunes 13 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 plenario y en grupos.....	6
3- 1. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo	6
4- Siguietes pasos y cierre de la sesión.....	12

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 1** que tuvo lugar el **lunes 13 de mayo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de los **PEATONES**.



Asistentes

Un total de 12 personas pertenecientes a 11 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Ballester Corres	Sara	FABZ: Federación de Asociaciones de Barrios de Zaragoza
2	Bascuñán	Cristian	CERMI
3	Bernal Ariza	Miguel Ángel	Stop Accidentes
4	Cerrada Ruiz	Olga	Cruz Roja
5	García Solana	José Antonio	Unión Vecinal Cesaraugusta
6	Jimenez Refusta	Francisco	ASEVITAL Asociacion para la seguridad Vital
7	Martin Salinas	MANUEL ANTONIO	ONCE
8	Navarro Gonzalo	Fernando	Acera Peatonal
9	Pérez López	Mª Jose	Fecaparagon
10	Sepúlveda Villacura	Danilo	COCEMFE Aragón
11	Torres Zamorano	Elisa	Cruz Roja
12	Ureta Torcal	Francisco Antonio	AESLEME Aragón

Por parte del equipo facilitador de Atelier de Ideas asistieron:

NOMBRE Y APELLIDOS	ENTIDAD
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 peatones 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 13 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 plenario y en grupos
3. Puesta en común de los resultados del trabajo deliberativo
4. Sigüentes 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 plenario y 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 realizan aportaciones en un solo grupo a la línea estratégica 2 para favorecer que todas las personas asistentes comprenden la propuesta de trabajo. Posteriormente se distribuye a los participantes en tres grupos e inicialmente realizan aportaciones a la línea estratégica 1. En la segunda mitad de la sesión se trabajan las demás líneas estratégicas. Cada grupo elige sobre cuál prioriza realizar aportaciones.



3- 1. 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:

Medidas propuestas

1.1	Extrapolar medidas de pacificación del centro a los barrios: plataformas únicas, aceras más anchas, etc.
1.1	Las paradas de autobús tienen que tener diseño accesible y también garantizar accesibilidad en la acera.
1.1	Clasificación de lo nuevo con preferencia peatonal. Poner al ser humano en el centro, pensar la ciudad para el peatón buscando la pacificación.
1.1	Aparcabicis y motos en entornos de pasos de peatones. Liberar espacios de aparcamiento en zonas próximas a pasos de peatones.
1.1	Realizar una planificación de la ciudad a largo plazo.
1.1	Eliminar elementos que obstaculizan el paso en aceras estrechas.
1.1	Rediseño de carriles bici que son peligrosos. P.ej carril bici en Fernando El Católico y Gran Vía. DISENSO desde el punto de vista de los usuarios ese carril bici en concreto es uno de los más empleados y más seguros, por lo que ese rediseño, en caso de hacerse, no debería ir a perjudicar a los mismos, dado que también son usuarios vulnerables respecto a la seguridad vial.
1.1	Carril bici por mitad de la calzada (como el de avenida Navarra)
1.1	Eliminar los semáforos filtrados para las bicis. DISENSO Son beneficiosos para la seguridad de estos usuarios y que lo que hacía falta era una mayor educación vial.
1.1/1.6	Recoger un protocolo que tenga como objetivo respetar por todos el espacio directamente relacionado con la seguridad (p.ej. no aparcar para descargar cerca de cruces peatonales)
1.2	Mejorar el servicio de transporte público urbano: frecuencias y trayectos.
1.4	Colocar semáforos con pulsador para favorecer el cruce de peatones donde sea posible.
1.4	Crear plataformas elevadas en entradas a calles pacificadas (5-10m)
1.4/1.7	Restringir el tráfico en horas de entrada y salida al colegio en la puerta.
1.4	Mantener las actuales medidas de las zonas pacificadas e incorporar como calle pacificada las calles cortas con doble carril en el mismo sentido.
1.4	Tendencia a eliminar calles con vías de doble sentido.
1.4	Coordinar los semáforos para que coincidan en ambos sentidos.
1.5	Planificar solo vías de un solo sentido Doble sentido-doble peligrosidad
1.5	Jerarquizar las calles: Calles de carga (mayor movimiento de vehículos), calles de descanso (no locales, comunicación vecinal) y callesemipeatonal (esparcimiento, juego y distención, bancos y zona verde, fuentes y sombras)

1.5	Que no se permita la circulación de vehículos de emergencia por la zona del tranvía sin señales acústicas y luminosas que indiquen su presencia
1.6	Eliminar obstáculos antes de pasos de peatones (contenedores, carga y descarga, aparcamientos, etc.) 1 plaza mínimo, mejor dos (5-10 metros libres de obstáculos)
1.6	Implantar semáforos inteligentes en zonas 30 para disminuir la siniestralidad y que perdonen el error humano. El semáforo se pone automáticamente en verde para el peatón cuando va a cruzar.
1.7	Rampa en "L" de las paradas a dos niveles donde hay mucho desnivel a la calzada o a las vías.
1.7	Elevar los pasos de peatones de los tramos con mayor peligrosidad
1.7	Coordinación con organismo competente (policía local) para sacar estadística de zonas de mayor siniestralidad y exceso de velocidad.

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:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

	Nuevo objetivo: Posibilidad de ir tranquilo por las aceras
	Incorporar la parte emocional en el concepto de "ciudad Educadora" DISENSO: Peligro con la sobreseñalización

Medidas propuestas

2.1	Semáforos inteligentes sonoros.
2.1	No hacer itinerarios que sean discriminatorios para las personas con discapacidad.
2.1	Aumentar el tiempo de intermitencia para que dé tiempo a realizar el cruce entero.
2.1	Señalización podotáctil
2.1	Instalar bancos (cómodos), sombra y puntos de agua en los itinerarios peatonales.
2.1	Sacar los vehículos de las aceras y zonas peatonales
2.1	Aparcamientos y circulación fuera de las aceras. Quitar aceras-bici DISENSO se debería hacer si se sustituye por otro carril bici segregado en calzada, dado que si no se perjudica a otros usuarios vulnerables de la vía, más aún cuando se trata de personas de edad reducida que se desplazan en bicicleta o patinete.
2.1	Recuperar la idea de islas o super manzanas. DISENSO: Hacerlas según el modelo de Barcelona suponen una dificultad para personas con discapacidad visual ya que no tienen en cuenta la discapacidad visual y no colocan elementos segregadores en las zonas de paso de vehículos.
2.1	Mejorar la accesibilidad a zonas verdes. Fomentar una movilidad activa.
2.1	Semáforos emocionales. DISENSO: precaución con la sobreseñalización.

2.1	Garantizar un equilibrio entre los distintos modelos de movilidad: bajar carriles bici a la calzada y generar espacio seguros para las bicis.
2.1	Garantizar el paso en todas las aceras a través de la eliminación de obstáculos y barreras.
2.1	Zonas de plataforma única accesible para facilitar la orientación: pavimento podotáctil, evitar la carga y descarga fuera de las zonas destinadas a este fin.
2.1/2.2	Pasos de peatones en todos los cruces de calle para garantizar el recorrido continuo, sin tener que realizar tres cruces para seguir por la misma acera

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

3.2	Crear un observatorio de la seguridad vial con representación amplia y ciudadana.
-----	---

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:

Medidas propuestas

5.2	La normativa de movilidad se está redactando de forma paralela sin tener en cuenta este proceso de participación.
-----	---

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	Mayor tiempo de acomodación para los pasajeros del bus antes de arrancar y verificación por parte del conductor para evitar caídas.
6.1/1.7	Colocar medidas de visibilidad en tranvía como luces y semáforos LED en el suelo en todo el trazado.
6.3	Limitar la velocidad del tranvía en zonas de mayor concentración de peatones.
6.3	Limitación o control automático de velocidad para todos los vehículos de transporte urbano (también para interurbanos CTAZ)

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

8.2	Aplicar sanciones económicas.
-----	-------------------------------

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:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

9	Cambiar el título de la línea por Información y educación vial desde la perspectiva de la movilidad urbana.
---	---

Medidas propuestas

9.1	Compromiso desde las instituciones/administración municipal con la ciudadanía para que la seguridad vial esté presente a lo largo de la vida. No solo en educación.
9.1	Generación de un canal con expertos donde se pueda estudiar la causa y la culpa por separado en un siniestro de tráfico.
9.2	Trabajar desde el servicio de educación de Zaragoza con los centros educativos públicos y privados, con entidades sociales que pueden aportar diferentes visiones a este problema de salud pública. (se establece cuando hay más de 50 víctimas por cada 1.000 habitantes: 51 en Zaragoza).

9.2	Datos abiertos de siniestralidad hasta la actualidad ¡ya! Y campañas de información al respecto. Se cuenta con datos hasta el 2019 pero la movilidad entre 2019 y 2023 ha cambiado radicalmente por lo que cualquier plan que no cuente con datos actualizados está respondiendo a otra realidad.
9.2	Usar más Aragón TV para campañas de comunicación dirigidas a públicos concretos (adolescentes) y generales sobre seguridad vial
9.2	Dar a conocer iniciativas vecinales, educativas, etc. que se hagan en la ciudad y dar incentivos que fomenten este tipo de actividades y proyectos. Otorgar el premio del año a la mejor iniciativa de seguridad vial en la ciudad.
9.2	Campaña de sensibilización para reducir conductas de riesgo. Hace falta asignar presupuesto a estas campañas.

Nuevas líneas estratégicas propuestas.

Medidas propuestas

NL-P1	Educación y sensibilización
	Educar desde pequeños. Asignatura específica de seguridad vial.
NL-P2	Elaborar estrategias de impacto cultural

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.

