

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



Acta  
Taller de propuestas Nº2

Martes 14 de mayo 2024

Introducción.....	3
Asistentes.....	4
Objetivos de la sesión .....	5
Desarrollo de la sesión.....	5
1- Bienvenida y encuadre de la sesión .....	5
2- Resultados del trabajo deliberativo en plenario .....	6
3- Sigüientes 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 2** que tuvo lugar el **martes 14 de mayo** de 2024 en el Centro Cívico Estación del Norte de Zaragoza con el sector de los **CONDUCTORES VULNERABLES**.



## Asistentes

Un total de 7 personas pertenecientes a 6 entidades asistieron al taller participativo en calidad de participantes:

Nº	APELLIDOS	NOMBRE	ENTIDAD
1	Ballester Corres	Sara	Bielas Salvajes
2	Calvo Lausín	Francisco Javier	Pop Rail
3	Cañada Gracia	Javier	ConBici
4	Lambán Alastuey	Ramón	Colectivo Pedalea
5	Tello Gómez	Javier	Asociación Zaragoza en Bici
6	Serrano	Antonio	Federación Aragonesa de Ciclismo
7	Vergara Román	Laura	ConBici

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 conductores vulnerables 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 14 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. Resultados del trabajo deliberativo en plenario.
3. 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- Resultados del trabajo deliberativo en plenario

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.

El tamaño del grupo permite abordar la tarea realizando las aportaciones en un único grupo.

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

- 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

1.5	Sustituir el objetivo 1.5. por: Planificación de la red de infraestructura ciclista. Refuerzo de plataformas de transporte público.
-----	---

### Medidas propuestas

1.1	Planificar la redistribución del espacio atendiendo a criterios de movilidad sostenible.
1.1	Estudio y reforma del PGOU para la redistribución.
1.1	Previsión de distintas moviidades en el diseño de los nuevos espacios.
1.1	Claridad en las directrices relacionadas con la planificación viaria tanto para el sector público como privado.
1.1	Reducir el espacio destinado al vehículo particular, aparcado y en movimiento.
1.1	Priorizar el carril bici segregado.
1.1	Priorizar la construcción de carriles bici contra dirección para generar doble dirección ciclista.
1.1	Mover aparcamientos a otros espacios en vías de doble sentido que se dan por pacificadas (p.e. Camino del Pílon)
1.2	Aplicar la pirámide de la movilidad en el diseño de la ciudad.
1.2	Reforzar la seguridad de los usuarios más vulnerables sin eliminar su preferencia.
1.3	Que ninguna vía en ámbito urbano supere los 50km/hr. Objetivo: ciudad 30.
1.4	Limitar la anchura del carril bici en calzada. DISENSO: por un lado se opina que al limitar la anchura se reduce la visibilidad y la capacidad de reacción, por otro, que a mayor amplitud, mayor velocidad y mayor peligro y, por tanto, si se limita la anchura, se fuerza a reducir la velocidad y disminuye el peligro.
1.4	Urbanismo táctico (CHICÁN)
1.4	Urbanismo táctico: que el/la conductor/a sepa que está en una calle 10, 20 o 30 solo por el diseño, no por la señalización. Medidas como el falso adoquín o la cota cero disuaden de una mayor velocidad.
1.5	Cuando en una acera hay gran cantidad de gente en bici, no multar sino pensar que hay una necesidad manifiesta de carril bici.
1.5	Analizar las zonas con carácter preventivo, identificación no por los lugares en los que ha habido accidentes sino que se base en la prevención
1.5	Mayor planificación de servicios de movilidad (p.e. bici pública, aparcamientos seguros...)

1.5	Compartir espacio en carril bus con pendiente favorable y cuando no sea posible priorizar carril bici a doble dirección
1.5	Resolver las discontinuidades. No hacer con vías ciclistas lo que no se haría con un vehículo a motor.
1.6	Quitar los dos últimos aparcamientos o sustituir por carril bici.
1.6	Carril específico para giros.
1.6	Colocación de espejos que eviten los ángulos muertos.
1.6	Semáforos en ámbar para bicis.
1.7	Factores de riesgo a tener en cuenta: infraestructura en mal estado o con falta de mantenimiento, falta de iluminación...

## 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

2.4	Modificar la redacción del objetivo 2.4. por: Adecuación semafórica a la demanda de peatones especialmente, y además a la ciclista y a la del transporte público.
-----	---

### Medidas propuestas

2.1	Cuando hay obras pensar en desvíos para bicis y VMP
2.1	Garantizar la accesibilidad de todos los usuarios (también bicis) en las zonas verdes y corredores naturales.
2.1	Cumplir con los nuevos criterios que establece la “guía de recomendaciones de infraestructura ciclista” del MITMA en el diseño de nuevos carriles bici y en la reforma de los antiguos
2.2	Aplicar medidas similares que para la bici: aparcamientos, orejas, eliminar obstáculos en pasos de peatones...
2.3	Peatonalización de las puertas de los colegios (acceso restringido que permita también bicis)
2.3	Favorecer los bici-bus
2.3	Más equipamientos e instalaciones ciclistas en los entornos de los centros educativos.
2.3	Amabilizar, pacificar, reducir la velocidad... en los tramos finales de la puerta de entrada a los centros educativos. Facilitar aparcamientos de coches cerca.
2.3	Urbanismo táctico: que todo indique que estás entrando en un entorno escolar para que el/la conductor/a reduzca la velocidad (p.e. picos de dragón)
2.3	Continuidad del programa “bici en el cole”
2.4	Crear intersecciones en cruces abiertos para el cruce directo. Evitar paradas continuas.

### 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	Convocar órganos que ya están creados (vinculados al Plan Director de la Bici) más que crear nuevos órganos.
-----	--

### 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

Transversal	Transparencia de datos a partir de 2019.
4.1	Analizar los datos de siniestralidad recogidos por la DGT.
4.2	Protocolo para investigar causas de accidentes.
4.3	Protocolo para recoger datos ciclistas y que sean accesibles, darles visibilidad (pantallas, infografías...)
4.4	Aplicación del protocolo del “punto nacional de información” (NAP)

### 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:

Modificación de línea estratégica o de objetivos

Proceso participativo para la elaboración del Plan Urbano de Seguridad Vial de Zaragoza  
Acta del Taller de propuestas 2- 14/05/2024

5.2	Modificar la redacción del objetivo 5.2. por: Adaptación de la normativa de movilidad. Nueva ordenanza de Movilidad y ordenanza de Zona de Bajas Emisiones. (justificación: también está vinculada a la seguridad vial).
-----	--

#### Medidas propuestas

5.1	Hacer referencia a la salud vial. Generación de corredores climáticos y descarbonización de vehículos.
5.1	Revisar la normativa relacionada con la vivienda para que se tenga en cuenta que los aparcabicis es una medida de eficiencia energética.
5.2	Incorporar en la ordenanza el ceda paso ciclista en ciclo semafórico rojo para bicicletas. Equivalente a semáforo ámbar.
5.2	Reflejar en la ordenanza la pacificación de la jerarquización de vías.
5.2	Destinar las sanciones de la zona de bajas emisiones a urbanismo táctico.
5.2	Ajuste [del ayuntamiento] a las competencias municipales en la redacción de la ordenanza y del Plan así como tener en cuenta los resultados de este proceso participativo.

## 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:

##### Modificación de línea estratégica o de objetivos

6.1	Modificar la redacción del objetivo 6.1. por: Elevar al máximo los requisitos de seguridad de los vehículos de transporte público y fomentar la intermodalidad
-----	--

#### Medidas propuestas

6.3	Limitación automática de la velocidad.
6.5	Tener en cuenta los tiempos/frecuencias del servicio para un transporte seguro

## 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

7.4/7.5	Sinergia entre los objetivos 7.4 y 7.5. Generar microhubs para facilitar el reparto ciclo-peatonal y en VMP de Km0
---------	--

## 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	Establecer el principio de proporcionalidad del riesgo en el diseño de campañas de control
8.2	Establecer el principio de proporcionalidad del riesgo en la aplicación de sanciones
8.2	Protocolo de acoso ciclista (medida que no implica sanción sino acción informativa, comunicación policial disuasoria).
8.2	Simplificar el proceso de las denuncias a requerimiento. Permitir la vía telemática (lo que permite mejorar la transparencia)

## 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

L9	Añadir FORMACIÓN. Quedaría FORMACIÓN, INFORMACIÓN Y CONOCIMIENTO.
Nuevo objetivo	Añadir un nuevo objetivo 9.3 vinculado a la formación

## Medidas propuestas

9.2	Información accesible y más sencilla de comprender por el gran público.
9.2	Campañas de información que promuevan la movilidad activa y el transporte público bajo la idea de que son seguros.
9.3	Formación a cargos políticos y personal técnico sobre circulación de bicicletas (práctica: montar en bici un día al mes)
9.3	Formación a lo largo de la vida para la convivencia en la movilidad.
9.3	Formación continua en seguridad vial para profesionales de DUM.

## 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:

#### Modificación de línea estratégica o de objetivos

10.1/10.3	Unificar objetivos 10.1 y 10.3. de manera que se eliminaría el 10.3 y la redacción del 10.1 sería: promoción de planes de movilidad segura para las administraciones públicas y empresas y en polígonos industriales.
-----------	---

#### Medidas propuestas

10.1	Favorecer la multimodalidad y el transporte público mancomunado.
10.1	Comprobación de carriles bici por los técnicos que los aprueban/diseñan
10.5	Que en la definición de “conductores profesionales” se tengan en cuenta también a los riders, que no se queden fuera.

## 3- Sigüientes pasos y cierre de la sesión

Al final de la sesión se detallan dos cuestiones relevantes para los siguientes 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.