

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
PRIMER TALLER DE DIAGNÓSTICO
INFRAESTRUCTURAS SEGURAS
15 de Marzo de 2010

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Dirección General de Participación Ciudadana



Índice

| | |
|---|----|
| 1. Introducción..... | 3 |
| 2. Objetivos y desarrollo del taller | 4 |
| 3. Asistentes | 5 |
| 4. Resultados del debate..... | 6 |
| 4.1. Valoración global del documento | 6 |
| 4.2. Diagnóstico sobre la gestión de la movilidad | 7 |
| 4.3. Diagnóstico sobre el diseño y trazado de las infraestructuras..... | 9 |
| 4.4. Diagnóstico sobre el transporte público | 12 |
| 4.5. Diagnóstico sobre las zonas urbanas: accesos y travesías..... | 14 |
| 5. La visión, la misión y el objetivo del plan | 15 |
| Sobre la visión del Plan..... | 15 |
| Respecto a la misión..... | 15 |
| 6. Evaluación de la sesión | 16 |
| Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes..... | 16 |
| Puntuaciones medias y valoraciones generales..... | 16 |
| Comentarios de los participantes | 18 |
| Aspectos positivos a destacar..... | 18 |
| Aspectos que conviene mejorar | 18 |
| Otros comentarios..... | 19 |
| Anexo 1 | 1 |
| Ejemplos de falta de accesibilidad remitidos por ONCE | 1 |
| Anexo 2 | 6 |
| Esquema del proceso participativo..... | 6 |



1. Introducción

El Gobierno de Aragón ha asumido el reto de elaborar un Plan Integral de Seguridad Vial que nos permita sentar las bases de un futuro esperanzador en el que la cultura de la seguridad vial impregne la conciencia colectiva de los aragoneses y en el que cada día haya un menor número de accidentes y con consecuencias menos graves.

Al Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, le ha correspondido el papel de coordinar esfuerzos y de unir voluntades para que el Plan de Seguridad Vial vea la luz y contenga las líneas estratégicas y las actuaciones posibles que han de conformar la política de seguridad vial de los próximos cinco años en nuestra Comunidad.

Para su elaboración, el Departamento ha optado por desarrollar un proceso participativo abierto a la sociedad aragonesa (el esquema del proceso se adjunta como **anexo 1**).

Hasta la fecha, se ha elaborado un borrador del plan. Este borrador ha sido contrastado por un grupo de expertos y fruto de su trabajo, se elaboró un nuevo borrador, que se entregó el pasado 24 de febrero a todas las personas asistentes a la sesión de inicio del proceso de participación social.

A partir de ese día, tal y como se comentó, se iniciaba el proceso de participación social, en el que se preveían dos rondas de talleres a celebrar con los siguientes grupos de trabajo:

- Grupo de trabajo 1. Infraestructuras seguras
- Grupo de trabajo 2. Seguridad de los usuarios
- Grupo de trabajo 3. Seguridad de los vehículos
- Grupo de trabajo 4. Tratamiento post-accidente
- Grupo de trabajo 5. Recogida, análisis y divulgación de los datos

Esta acta recoge los resultados del taller celebrado el **15 de Marzo de 2010 por el grupo de trabajo 1 (Infraestructuras seguras)**.

2. Objetivos y desarrollo del taller

Los objetivos del taller eran:

- Abrir un espacio de participación a agentes sociales, asociaciones y ONG's en el diseño del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón
- Realizar una valoración global y una valoración de la misión, la visión y el objetivo general del Plan
- Realizar un diagnóstico participado sobre las Infraestructuras seguras

El taller se celebró el día 15 de marzo de 2010 en Zaragoza, en el Edificio Pignatelli (en la Sala Bayeu) y tuvo una duración de 4h, en horario de 10 a 14h con el siguiente orden del día:

| | |
|---------------|---|
| 10,00 – 10,15 | Bienvenida y presentación del funcionamiento de la sesión |
| 10,15 – 10,30 | Ronda de presentaciones y valoración global del documento |
| 10,30 – 12,00 | Debate (1ª parte) |
| 12,00 – 12,30 | PAUSA - CAFÉ |
| 12,30 – 13,50 | Debate (2ª parte) |
| 13,50 – 14,00 | Despedida y explicación próximos pasos |



3. Asistentes

| NOMBRE | ENTIDAD |
|---|--|
| Juan José Alba López | UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA |
| Francisco Javier Albericio Vilda | ISSLA |
| Marta Alonso Casamajó | CREA |
| Jesús Arbiol Tena | TRADIME ARAGÓN |
| M ^a Jesús Bellón Fernández | ONCE |
| José Antonio Chanca Cáceres | EXCMO. AYTO. DE ZARAGOZA - MOVILIDAD URBANA |
| Teresa Esteban | DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZARAGOZA |
| Gonzalo Ferrer Fumanal | COLEGIO DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS |
| Ángel Hernando del Cura | COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS |
| Antonio Ibáñez Zafrilla | JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA |
| Miguel Iritia Montero | CHUNTA ARAGONESISTA |
| Rosa M ^a Lagrava Alcañiz | ONCE |
| Ramón Lambán | COLECTIVO PEDALEA |
| Felix Ángel López Alonso | PLATAFORMA MOTERA PARA LA SEGURIDAD VIAL |
| M ^a Isabel Martínez Parrilla | COMARCA CAMPO DE BELCHITE |
| Rodolfo Mozota Azcutia | JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA |
| Concepción Ortiz Calvo | JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ZARAGOZA |
| Arturo Paniza Galindo | GRUPO FRANCO OBRAS Y PROYECTOS SL |
| Margarita Pery Trénor | IDOM ZARAGOZA S.A. |
| Carlos Redal Baigorri | COLEGIO I. T. DE OBRAS PÚBLICAS |
| José Rodríguez Álvarez | ASOCIACIÓN DE MOTEROS DE ARAGÓN |
| Diego Ruiz Estrampes | ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA |
| Carlos Salcedo Merino | CEPYME ARAGÓN |
| Luis Simón Olmos | COLEGIO I. T. DE OBRAS PÚBLICAS |
| Diego Talayero Gracia | COMARCA RIBERA BAJA DEL EBRO |
| Juan Carlos Toribio Ramos | ASOCIACIÓN MUTUA MOTERA |
| Diego Torralba Vicioso | PACASA (SEÑALIZACIÓN VIAL) |
| Mariano Torrecilla Insa | AYUNTAMIENTO DE UTEBO |

Por parte del Gobierno de Aragón, las personas que participaron en el Taller fueron:

| NOMBRE | ENTIDAD |
|-----------------------------------|---|
| Gema Herrero Garzón | DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS |
| Eva M ^a Sierra Vinagre | DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTES |
| Carlos Clemente Barriendo | DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO RURAL |
| Ángel Godina Rufat | DIRECCIÓN GENERAL DE INTERIOR |
| Dolores Bernal Esteban | DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS, URBANISMO Y TRANSPORTES |
| Xavier Carbonell Casadesús | ASISTENCIA TÉCNICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA |
| Diego Chueca Gimeno | ASISTENCIA TÉCNICA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA |

4. Resultados del debate

La bienvenida al taller la realizó Dolores Bernal Esteban, Asesora técnica de la Secretaría General Técnica del Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.

Previamente al comienzo al debate, Xavier Carbonell recordó, en nombre de la Dirección General de Participación Ciudadana, el cronograma del proceso de participación, presentó los objetivos de la sesión, el horario y las reglas del juego.

4.1. Valoración global del documento

Aportaciones del debate directamente relacionadas con la estructura del documento:

En el arranque del taller cada asistente se presentó al grupo y se cedió un tiempo para que cada uno de los intervinientes pudiera expresar su opinión general sobre la estructura del documento de diagnóstico. A continuación se recogen las aportaciones realizadas:

- Es un buen documento técnicamente, pero faltan datos estadísticos relacionados con la intensidad del tráfico. Se entiende que el número de vehículos por día en un punto fijo permitiría valorar mejor la peligrosidad de los diferentes tramos.
- No se tiene en cuenta la vialidad invernal.
- Es preciso realizar mejoras en el apartado de accesos y caminos rurales, reflejando la problemática de los polígonos industriales cercanos a Zaragoza.

- Convendría situar geográficamente a Aragón para evidenciar que somos una comunidad de paso y que este hecho condiciona nuestro tráfico.
- Necesario realizar énfasis en las auditorías en infraestructuras.
- El diagnóstico es bueno y permitirá trabajar en la fase de propuestas.
- En principio, el borrador está poco enfocado a los vehículos de dos ruedas.
- Aunque se nombra, no se pone de relevancia la importancia de la seguridad vial en las escuelas.
- Se esperaba un diagnóstico más amplio que pudiera detallar las causas de los siniestros.
- Se solicita que el trabajo sea productivo por parte de los asistentes y que la administración tome nota y actúe.



4.2. Diagnóstico sobre la gestión de la movilidad

Falta un análisis exhaustivo de la situación de Aragón (necesidades reales de movilidad y accidentabilidad)

- No se puede hacer un plan de seguridad sin conocer las necesidades reales de movilidad en Aragón.
- Análisis de campo deficiente de la accidentabilidad (no se investigan las razones reales de los accidentes, sobre todo a nivel de estado de las vías).
 - Anualmente se hacen estudios de la percepción de la población del estado de cada una de las vías, pero no llega a los investigadores de accidentes.
- Recoger, entre otros Índices de Peligrosidad de las Carreteras y los Tramos de Concentración de Accidentes.

Falta una buena encuesta de movilidad en Aragón

- En el diagnóstico no se habla de la movilidad, sino de accidentabilidad.
- No se contempla la realidad de las vías de comunicación de Aragón. Es necesario más detalle.
- Debería contemplar aspectos concretos como el análisis de cada una de las vías, caracterización, etc.
 - Hay que tener en cuenta que es un plan de seguridad vial, no de movilidad y que, por lo tanto hay que trabajar en ese sentido.
- El estudio de la movilidad y la siniestralidad debe de ir de la mano.

Datos de tráfico y longitudes de las carreteras

- Estos dos datos tienen gran importancia en el cálculo del índice de siniestralidad. Si no se refleja, el dato es inexacto.

Falta un estudio en detalle de los accesos al cinturón de circunvalación en Zaragoza.

- Se toma Zaragoza como referencia, pero es aplicable a todos los accesos a polígonos industriales, etc.
- Especial incidencia de los accesos a Plaza, salidas principales de pueblos y polígonos industriales.

Movilidad rural e interurbana

- Hay que tener en cuenta el desplazamiento de profesionales desde las capitales hacia el medio rural (profesorado, sanidad, etc.). Se ha potenciado mucho la movilidad urbana pero se ha olvidado el desplazamiento a los pequeños municipios y hacia la cabecera de comarca.
- Hay que reflejar la necesidad de mejora en la movilidad urbana, periurbana e interurbana (ejemplo de creación de núcleos de movilidad en la zona de Barbastro, Monzón y polígonos industriales).

Reflejar la falta de transporte público, especialmente en polígonos industriales

- Como es un problema de movilidad, se traduce en siniestralidad.
- No se habla del déficit de transporte público.

No refleja las retenciones en las vías y sus consecuencias en siniestralidad.

- El golpe por alcance es una de las principales causas de los accidentes in itinere.
- Para entrar a valorar un detalle tan concreto como el accidente por alcance es preciso un estudio de la accidentabilidad.

Deficiencia en señalización

- El diagnóstico necesita un análisis sobre el protagonismo de la señalización en la generación o evitación de accidentes (claridad, precisión en la información, rigor y credibilidad de lo señalado, cantidad adecuada, etc.).

Análisis del cumplimiento de la normativa técnica y legal por parte de la administración

- No se refleja el nivel de cumplimiento en el caso de actuaciones de la administración (mantenimiento de las vías, por ejemplo). Estas actuaciones podrían reducir la siniestralidad.

Evaluación de la formación

- Se debería realizar tanto a nivel de usuarios, como de responsables públicos.
- Sería necesario desarrollar una encuesta para conocer el grado de formación.

Incumplimiento de la normativa de accesibilidad

- Reflejar el incumplimiento, sobre todo a nivel de accesibilidad de peatones (ONCE proporcionará información al respecto).

Análisis general. Uso de experiencias y buenas prácticas de lugares pioneros.

- Hasta ahora no se ha aprovechado el trabajo realizado por otros países. Sería necesario analizar las experiencias existentes y poner en práctica lo que funciona.
- No hay que olvidar que no existen fórmulas uniformes a todos los casos. Si los problemas son distintos, las soluciones deberán ser diferentes.

4.3. Diagnóstico sobre el diseño y trazado de las infraestructuras

No se contempla la relación con la vialidad invernal.

- La relación entre el estado de la red y la siniestrabilidad es muy elevado, sobre todo frente a hielo (que sí que se puede evitar con tratamiento preventivo). “El hielo mata”.
- Existen referencias de países nórdicos, con bajos índices de accidentes a pesar de las condiciones climáticas.

Falta adecuación de las vías al tamaño de los vehículos.

- Sobre todo en vehículos pesados.
- En acceso a vías rápidas congestionadas de polígonos industriales y pueblos no existen carriles de aceleración/desaceleración.

Referencia a la existencia de auditorías de seguridad vial

- Se ha comenzado a trabajar en Aragón con el Proyecto Red (vertebración de Aragón). Es la primera experiencia y es la vía a seguir.
- Estas auditorías deberían ser llevadas a cabo por personal independiente de cualquier gobierno y empresa constructora.

Titularidad y competencia de las carreteras

- Reflejar los problemas generados por los conflictos competenciales (titularidad de la vía y entidad responsable del mantenimiento).

Establecer recomendaciones fuera del marco competencial

- El documento debería ser influyente para otras administraciones diferentes al Gobierno de Aragón (estatal, provincial, comarcal y municipal).
- Se deben tener en cuenta las actuaciones de todas las administraciones y áreas del Gobierno de Aragón.

Referencias al mantenimiento de las vías

- Es preciso profundizar.
- Reflejar la necesidad de exigir los Planes de Conservación y Mantenimiento en los proyectos de nueva construcción.
- Se valora escasamente el estado del firme.
 - Sería importante conocer el coeficiente rozamiento transversal, especialmente en la época invernal.
 - Partes de accidente de la DGT (se deberían contemplar en los protocolos de investigación de accidentes, ya que actualmente no se hace).
- Indicar para cada accidente la relación entre:
 - Tipo de la vía
 - Competencia de la vía
 - Estado de conservación
 - Fuente: Partes de accidentes (municipal y DGT).
 - Es preciso protocolarizar para que se generalice y estandarice (se valoran hasta 80 datos por accidente, pero la formación de los agentes puede no ser la adecuada).
 - Alerta al nivel de *contaminación* de los datos (para un agente la vía puede estar en condiciones correctas si el firme está limpio).
- Reflejar el estado de mantenimiento de las vías durante las obras (no sólo en señalización, sino también en limpieza).



Referencias a la señalización

- Es preciso profundizar.
- Mejora y adaptación de la señalización de obra. Es esencial el estudio de cada caso concreto en las labores de conservación. El documento debería incidir en el tema.
 - Existe señalización que sólo tiene utilidad en un momento del día, o que su duración prolongada puede llevar a confusión.

Referencia a la carencia total de las áreas de descanso para profesionales del transporte

- Son áreas obligatorias (Plan Petra, etc.) y muy necesarias para reducir la siniestrabilidad.

Datos de kilometraje provincial

- Se plantea la posible corrección de los datos presentados en la página 19. Necesario revisarlo.

Datos no concordantes entre DGT y otras administraciones en relación al TCA (tramo de concentración de accidentes) o punto negro

- No existe una definición única entre el Estado y las distintas Comunidades Autónomas (en algunos casos, por ejemplo, se aplica sólo cuando se dan 3 accidentes en el mismo punto).
- Necesario trabajar en la homogenización (y, por ende, en la coordinación de todas las administraciones. Se cita el ejemplo de las redes de información meteorológica. Muchas redes independientes sin acceso compartido).
- Han existido muchos intentos de trabajo conjunto pero hasta la fecha no han sido fructíferos. Es necesario seguir trabajando.

En la decisión sobre las actuaciones de mantenimiento y conservación de las vías es necesario conocer la relación coste/beneficio

- Es necesario contemplar la intensidad media diaria (IMD) de las vías para valorar la necesidad de inversiones.

Factor concurrente (pag. 25 del diagnóstico)

- La estadística que se refleja no indica el estado de la vía como factor influyente y debería contemplar.
- Datos a incluir: Datos de accidentes/tipo de accidente/titularidad.
 - No se ha reflejado porque en los partes de accidente no se reflejan. Sólo existen referencias puntuales.

Diseño de cunetas y medianas

- En la fecha sólo se diseñan pensando en la vía (evacuación de agua, etc.) y no en la evitación de daños en accidentes (salvo en autovías de cuarta generación). El documento debería reflejarlo.

Conflictos de competencia en la supresión de pasos a nivel y barreras arquitectónicas

- Reflejar la necesidad de coordinación.
- Recoger en el diagnóstico la necesidad de incluir el criterio de accesibilidad en el diseño de las vías.

Recoger en el informe la relación entre el tipo de intersecciones y la accidentalidad

- Para poder completarlo es preciso incluir este dato en los estadillos de parte de accidente de la Guardia Civil.

Datos de accidentes en función de la vía (pág. 21 y 22)

- Disgregar los accidentes entre urbanos y carretera (la realidad de Zaragoza enmascara la situación municipal).
- Relacionar los accidentes con los kilómetros de la vía, la titularidad de la misma y el nivel de aforos.

Infraestructuras mal dimensionadas en nuevas zonas industriales, residenciales y travesías locales

- Reflejar esta problemática, carencia de circunvalaciones, conflictos en zonas industriales, etc.

Anejos de seguridad vial en carreteras y caminos rurales

- Recoger en el diagnóstico estos anejos a la hora de realizar nuevos proyectos.

Análisis del coste total de los accidentes de tráfico en Aragón

- Se recomienda incluir en el informe para conocer el verdadero alcance de los accidentes y relacionarlo con las inversiones en seguridad vial.



4.4. Diagnóstico sobre el transporte público

Crear un Plan de Transporte público en conexión con Seguridad Vial

- Necesario reflejar la necesidad de crear un plan de transporte que relacione todos los municipios de Aragón y que reduciría la accidentalidad.
 - Ya existe un Plan de transporte público de Aragón.
 - Existe una relación directa (con la mejora de transporte público baja la IMD y, en consecuencia, disminuyen los accidentes) entre ambas cuestiones y se debería potenciar. Se trabajará en la fase de propuestas.
- Reflejar la escasa utilización de las Cercanías y el transporte de mercancías por ferrocarril (sobre todo N-II y carretera de Logroño) a pesar de que las infraestructuras están previstas.

Indicar posibilidad de emplear transporte público

- Reflejar si los accidentados in itinere podían haber empleado transporte público. Necesario identificar el recorrido.

Análisis de la demanda y oferta de transporte público

- Valorar cómo se puede potenciar el transporte público y las ventajas que conllevaría.

Reflejar la importancia del transporte colectivo (privado complementario)

- Recoger los accidentes que se generan por transportes colectivos.

- Se podría recoger en el informe la posibilidad que ofrecen los convenios de las empresas para cambiar la oferta de transporte por plus de transporte (o viceversa).
- Las empresas también deben asumir sus responsabilidades y no sólo exigir a la administración. La administración puede obligar a que los empresarios se organicen para ofrecer un transporte común.

Aplicación directiva ITV industriales en carretera

- Se debería aplicar para evitar causas de accidentes (desprendimiento de lonas, piezas, fugas de líquidos, etc.).

Potenciar transporte público como transporte seguro

- Analizar datos de accidentes que se podían haber evitado (trabajo, alcoholemias, desplazamientos rurales en festivos, etc.).
 - No se puede disponer de los datos de alcoholemia salvo que sean víctimas mortales porque no están accesibles.

Datos de accidentes de transporte público

- Indicar la accidentabilidad del transporte público
- Reflejar la situación de usuarios sensibles
 - Movilidad reducida
 - Mayores
 - Bebés y niños

Datos de partida de transporte público

- Faltan datos de uso.
- Existen datos sobre accidentabilidad del transporte público de autobuses de Zaragoza.
 - Se está trabajando con el IAEST para explotar los datos de accidentabilidad.



4.5. Diagnóstico sobre las zonas urbanas: accesos y travesías

Datos de accidentes de peatones

- Es necesario precisar la información de:
 - Edad, forma de accidentes, etc.
 - *Posible para 2006, 2007 y 2008, pero no para 2009 (por no estar recogido el dato de la edad en el 81% de las víctimas).*

Datos sobre análisis de velocidad y siniestrabilidad

- Valorar si en los puntos en los que se ha reducido el límite ha disminuido la accidentalidad.
 - Posible a partir de los datos de la policía local de Zaragoza y el histórico de cambios de disminución del límite.

Estudios de accidentabilidad y evitabilidad

- Deberían ser parejos

Análisis accidentes en motocicletas (125cc. Con 3 años de antigüedad de B1)

- Necesario conocer el análisis de accidentalidad de ese sector concreto (B1+3años frente a permiso A) y obtener conclusiones.

Datos de carga y descarga y apeaderos de autobuses interurbanos

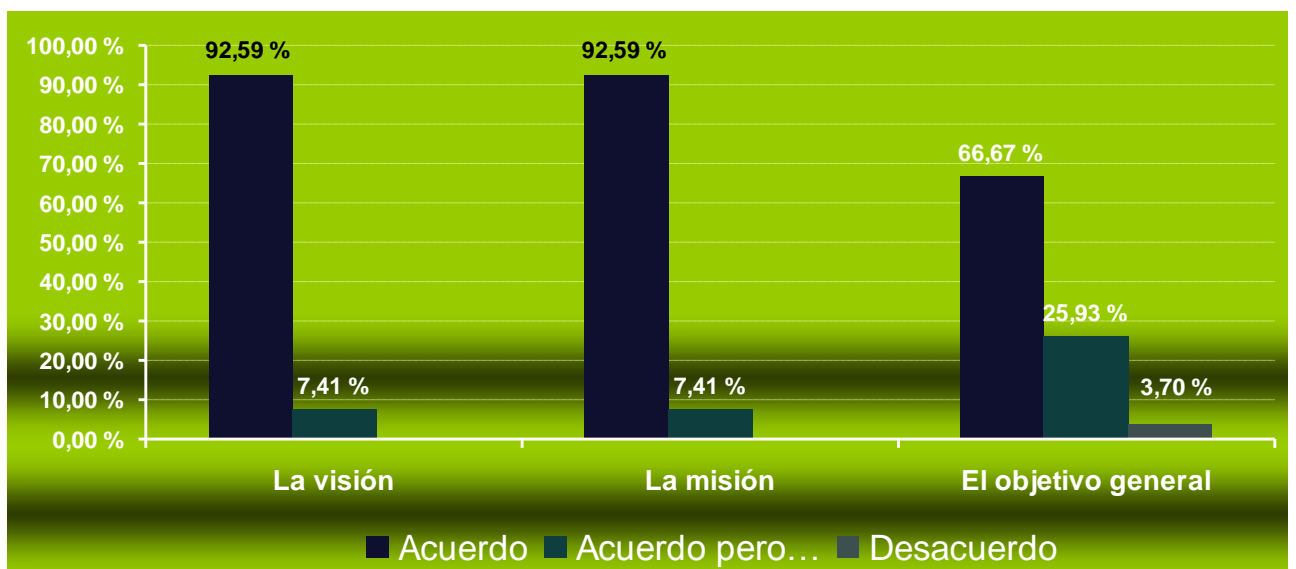
- Valorar los accidentes generados por la falta o mala ubicación de una zona de carga y descarga (reducción de visibilidad, aparcamiento en doble fila, etc.), así como los apeaderos de transporte público ubicados en pequeños municipios.
 - Muy difícil de conseguir a nivel municipal. Sólo se pueden aportar los números de zonas de carga y descarga.



5. La visión, la misión y el objetivo del plan

Se entregó una ficha a todas las personas asistentes, para que indicaran su grado de acuerdo con la Visión, la misión y el objetivo General del Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón. Se trataba de un pequeño sondeo para contrastar estos tres elementos estratégicos del Plan con el grupo de trabajo.

Más del 90% de los asistentes estaban de acuerdo con la misión y la visión, mientras que sólo el 66% se manifestó conforme al objetivo general.



Sobre la visión del Plan

- Eliminar el MÁS
- Y si se producen, procurar que sus consecuencias sean las menos lesivas

Respecto a la misión

- Coordinar mejor entre las diferentes administraciones
- Muy importante disminuir las consecuencias de los accidentes

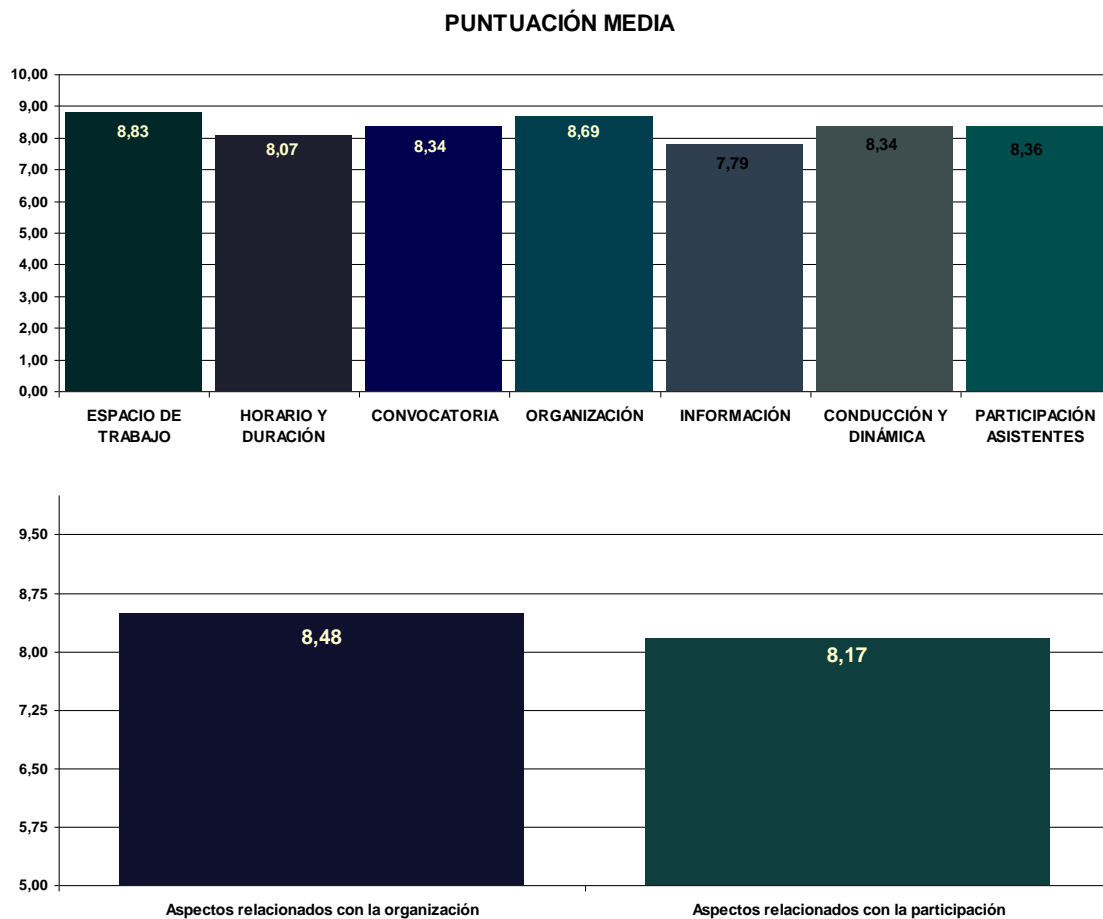
6. Evaluación de la sesión

Valoración del proceso y las sesiones por parte de los participantes

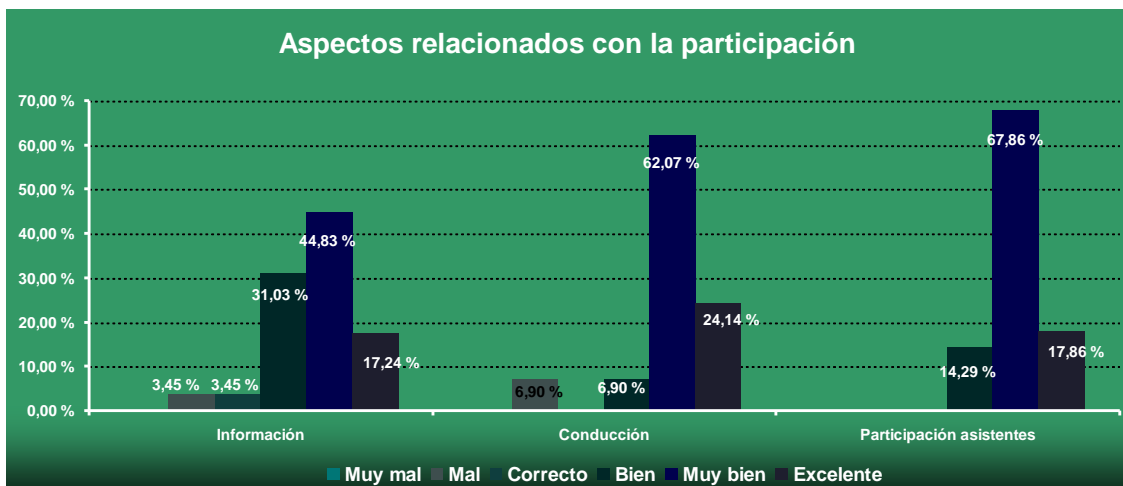
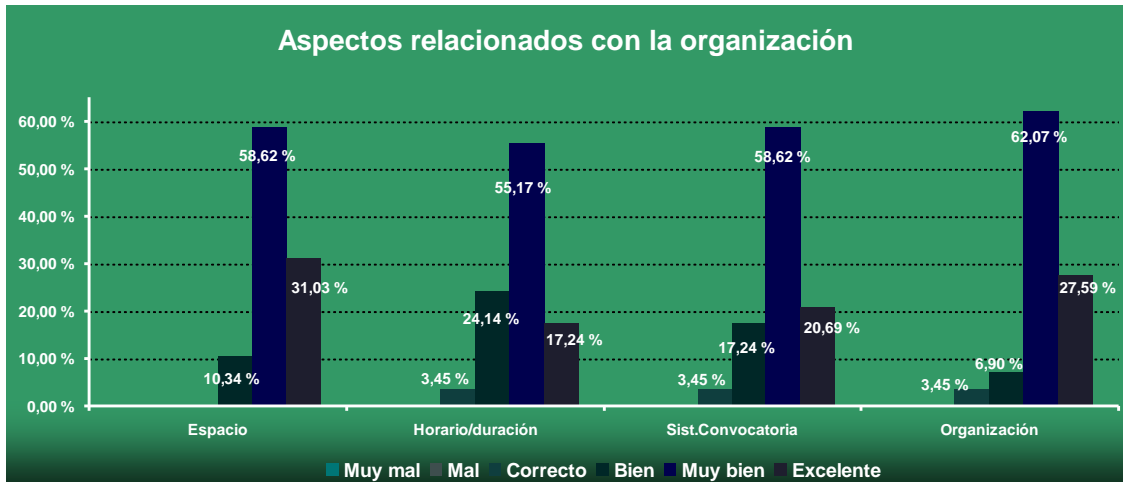
Para valorar el funcionamiento de las mesas de debate, se facilitó a las asistentes en la última sesión un sencillo cuestionario cerrado, por el que analizar diversos aspectos entre un baremo que oscila entre el 1 y el 10, siendo 10 la puntuación máxima.

Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 29 cuestionarios recogidos.

Puntuaciones medias y valoraciones generales



| | |
|------------------|--------------------|
| Muy mal | Puntuaciones 1 y 2 |
| Mal | Puntuaciones 3 y 4 |
| Correcto | Puntuación 5 |
| Bien | Puntuaciones 6 y 7 |
| Muy bien | Puntuaciones 8 y 9 |
| Excelente | Puntuación 10 |



Comentarios de los participantes

Aspectos positivos a destacar

- La gran participación
- La buena organización
- Forma de trabajar dinámica
- Multidisciplinar
- La regulación de los tiempos y la división por grupos
- Valentía en la afrontación del plan ¡enhorabuena!
- La organización y el espacio de trabajo
- La posibilidad de poder ayudar en este tema, aportando nuestro conocimiento
- El debate y la participación
- El moderador
- Me ha parecido un proceso abierto e interesante
- La organización y asistencia ha sido muy buena
- La presencia de administraciones y su compromiso
- Se ha participado y la forma de trabajar en grupo ha sido dinámica
- La variedad de colectivos y la importancia de los temas a desarrollar
- La facilidad para participar

Aspectos que conviene mejorar

- La temporalización
- Conocer de antemano cómo se compartimentará cada taller
- Organizar más reuniones de duración más corta
- Algún descanso más
- Existen personas que no han aportado nada, con lo que se podría pensar en reducir el foro
- El horario y la dificultad para compatibilizar la participación en los talleres con otras responsabilidades (laborales, personales,...)
- Los estudios del borrador ya que faltan "datos de campo"
- Ajustar un poco más los tiempos
- Se han visto toda clase de estadísticas, datos y toda la problemática habida y por haber, pero, ¿qué hacemos para reducir los accidentes? Aparte de inflar a multas al ciudadano
- Falta la participación de la empresa privada
- Respetar horarios
- En la convocatoria no queda claro el objeto de cada reunión
- Muchos participantes y muchas intervenciones
- ¿Venimos a resolver problemas o a "cumplir un expediente"?

Otros comentarios

- No me gusta el reportaje fotográfico a cierto colectivo
- Si tenemos un orden del día previo más preciso, se puede traer el trabajo más elaborado
- Con este sistema de trabajo no se puede profundizar en ningún tema

Zaragoza, 15 de Marzo de 2010



Anexo 1

Ejemplos de falta de accesibilidad remitidos por ONCE

A continuación detallamos algunos de las situaciones donde no se cumple la normativa de Accesibilidad. Nos hemos centrado en la ciudad de Zaragoza, por buscar los ejemplos más conocidos por todos. La normativa reguladora a la que nos referiremos a continuación viene establecida en el decreto 19/1999 de 9 de Febrero del Gobierno de Aragón, por el que se regula la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, Urbanísticas, de Transportes y de la Comunicación.

1. OBSTÁCULOS

Según el decreto, punto **1.1.9. Obstáculos en la vía pública** *“se considerará obstáculo cualquier objeto, fijo o móvil, situado a una altura inferior a 210 cm (en la nueva legislación 2.20). Asimismo se considera obstáculo cualquier información no perceptible por, al menos, dos sentidos corporales.*

En caso de existir algún obstáculo, se complementará prolongando verticalmente la geometría de su perímetro máximo horizontal situado a menos de 210 cm, hasta el suelo. El ancho de paso cumplirá con los mínimos exigidos”.

- Ejemplos donde no se cumple:
 - la pasarela que une la Estación de Delicias con el funicular
 - carteles fijos varios, ej: en la Plaza de Sas
 - carteles temporales, en obras,
 - ramas de árbol
 - toldos y sombrillas

2. CRUCES:

Según el citado **ANEXO II punto 1.1.4 respecto a los pavimentos:** *“En cada frente de los vados peatonales, cruces regulados por semáforos y cruces de calles, existirá una banda de pavimento de textura y tacto diferenciador del resto. Será elemento señalizador detectable por invidentes. Dicha banda tendrá una longitud igual a la del frente que señala, y una anchura de un metro”.*

- Ejemplos donde no se cumple:
Coso, Paseo Independencia, Paseo de Echegaray,.... Todas ellas de remodelación reciente.

- Recomendable para personas con discapacidad visual, sería regularizarlos y que todos tuviesen la misma forma, actualmente los hay en forma de H, de T, sin forma...

Asimismo en el **punto 1.1.6. Vados y pasos de peatones**, se apunta: *“En caso de existir semáforo, se regularán para una velocidad de cruce peatonal de 0,7 m/s y dispondrán de indicador acústico del tiempo de paso para peatones, activable por personas con limitaciones visuales mediante mando a distancia”.*

- Ejemplos donde no se cumple: la mayoría de los cruces regulados por semáforo existentes en la ciudad.

Además, señalar la importancia del mantenimiento de la pintura de los pasos de cebra. En ocasiones, por obras, se asfalta y se cubre el paso, parcial o totalmente, dificultando su localización por las personas con discapacidad visual.

Y que *“En caso de efectuarse el paso con parada intermedia, el refugio tendrá una anchura mínima de 120 cm en sentido transversal al eje de la calzada. Cuando su anchura sea inferior a 400 cm, su pavimento estará nivelado con el de la calzada y tendrá una textura diferenciada”.*

- Ejemplos donde no se cumple:
 - En el cruce de Cesar Augusto, a la altura de la “fuente de la rana”
 - En el cruce del Paseo de María Agustín, a la altura de la iglesia del Portillo.....

3. OBRAS:

Según el **ANEXO II punto 1.1.9 sobre Protección y señalización de obras**, *“Se considerará obstáculo cualquier objeto, fijo o móvil, situado a una altura inferior a 210 cm. Asimismo se considera obstáculo cualquier información no perceptible por, al menos, dos sentidos corporales”.*

–En caso de existir algún obstáculo, se complementará prolongando verticalmente la geometría de su perímetro máximo horizontal situado a menos de 210 cm; hasta el suelo. El ancho de paso cumplirá con los mínimos exigidos.

–Las obras y sus medios materiales de ejecución, cualquiera que sea su provisionalidad, deberán respetar siempre los gálibos de paso o, en caso de imposibilidad, deberá habilitarse y señalizarse, un itinerario alternativo provisional. En cualquier caso, estarán dotadas de los medios humanos y materiales suficientes para mantener permanentemente una señalización, un vallado continuo y un pavimento antideslizante.

-La señalización debe ser permanente, con iluminación durante la noche que garantice una iluminación mínima de 10 lux.

-Las vallas serán continuas y sin cantos vivos, separarán adecuadamente las zonas de trabajos y se fijarán con seguridad a más de 60 cm del borde de todo hueco o zanja. No se utilizarán cuerdas, cables o elementos similares como vallado. 1.1.10. Accesos: Puertas y pequeños mecanismos a) Autonomía –Los lugares de pública concurrencia definidos en los ámbitos de esta Norma tendrán accesos físicamente utilizables, en forma autónoma, por personas con limitaciones, no pudiendo condicionarse su uso a limitaciones de ningún tipo.

▪ Ejemplos donde no se cumple: son numerosos pero al no ser permanentes, no exponemos ningún ejemplo concreto.

4. ESCALERAS:

Según decreto, **anexo II, punto 1.1.7** *"Con el fin de advertir a las personas con limitaciones visuales, los pasamanos indicarán cuando se producen cambios tanto en la pendiente como en la dirección del itinerario mediante puntos de inflexión en el inicio o final de cada tramo y se prolongarán 30 cm.*

Según decreto, **anexo II, punto 1.2.3. escaleras:** *"...Cada meseta inferior de arranque o llegada a cada tramo de escalera tendrá un elemento señalizador, detectable por personas con dificultades de visión mediante banda de pavimento de color, textura y tacto diferenciador del resto, adosada a la tabica de su primer peldaño. Dicha banda tendrá longitud igual al ancho útil de escalera, y un fondo de al menos 30 cm."*

▪ Ejemplos donde no se cumple: Plaza del Pilar, Paseo de Echegaray en el lado de la ribera a la altura de la calle Celma, en la Estación de Delicias en la Avda. de Navarra, en el Parque del Agua,

En general ninguna está marcada.

▪ Recomendable para personas con discapacidad visual sería:

- que fuesen regulares, ej: en la Plaza del Pilar en unos tramos tiene un peldaño en otros 3 o 4,...

- que en toda contrahuella de las escaleras lleven una señalización luminosa.

Anexo 2

Esquema del proceso participativo

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE ARAGÓN

Proceso de Participación

[CRONOGRAMA DE LA FASE INICIAL]

