

PROCESO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL
Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón

ACTA del
PRIMER TALLER DE PROPUESTAS:
INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

19 de Abril de 2010

Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Dirección General de Participación Ciudadana

Índice

1. Introducción	2
2. Objetivos y desarrollo del taller	3
3. Asistentes	4
4. Resultados del debate.....	5
4.1. Propuestas prioritarias	5
4.2. Propuestas secundarias.....	22
4.3. Propuestas individuales	27
5. Evaluación de la sesión	36
Anexo 1	1
Valoración de las propuestas tratadas en plenario	1
Anexo 2	7
Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas.....	7



1. Introducción

Una vez finalizada la primera ronda de talleres participativos, dedicada al contraste del diagnóstico sobre la seguridad vial aragonesa realizado por el Departamento de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes del Gobierno de Aragón, comenzó la fase propositiva del proceso participativo.

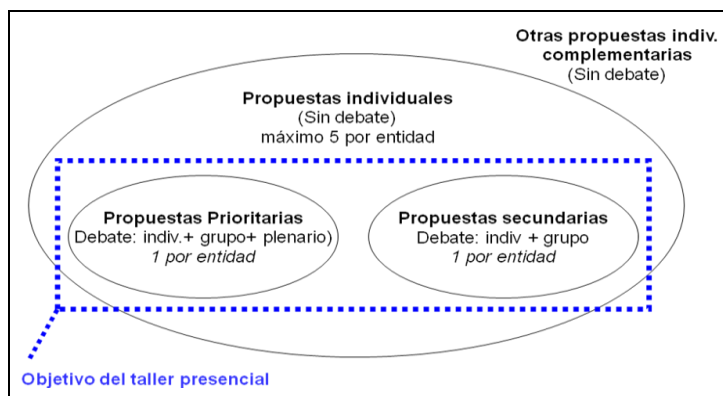
La voluntad política manifestada en la presentación del proceso de participación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes fue elaborar un Plan aplicable y práctico, privilegiando unas cuantas medidas importantes para la sociedad aragonesa por encima de grandes listados que sobrepasaran las posibilidades reales de ejecución y generaran falsas expectativas.

Siguiendo estas premisas, se diseñó una metodología que combinara la recogida de todas las aportaciones realizadas por los asistentes, con el debate de aquellos temas considerados prioritarios por los participantes.

Para ello se contaba con el trabajo previo de los asistentes, la mayoría de los cuales había respondido con anterioridad al correo electrónico que se adjunta como **Anexo 2** a este informe. En él, se solicitaba el envío de las propuestas que se deseara tratar en el taller y la priorización de aquella que se considerara más importante.

En cada taller se trabajó en base a tres niveles diferentes de propuestas:

1. PROPUESTAS PRIORITARIAS
 - Identificadas como tal por los participantes. Debatidas en grupos y en plenario.
2. PROPUESTAS SECUNDARIAS
 - Debatidas únicamente en grupos.
3. PROPUESTAS INDIVIDUALES
 - Resto de aportaciones remitidas al Plan que no son objeto de debate.



Esquema de los tres niveles de propuesta

Se celebraron cinco talleres coincidentes con los grupos de trabajo que llevaron a cabo la revisión del diagnóstico:

- 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 **19 de Abril 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.
- Contrastar las principales medidas sobre INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD VIAL aportadas por los integrantes del grupo.
- Realizar una primera valoración sobre el carácter estratégico, el grado de urgencia y el interés general de las propuestas.

El taller se celebró el día 19 de abril de 2010 en Zaragoza, en la Sala Bayeu del Edificio Pignatelli y tuvo una duración de 4h, en horario de 10 a 14h con el siguiente orden del día:

10h.	Bienvenida, acogida y presentación de los objetivos de la sesión. Ronda de presentaciones
10,15h.	Propuestas prioritarias – trabajo individual (fichas)
10,25h.	Valoración en grupos de las propuestas
11h.	Plenario. Puesta en común y valoraciones del resto de grupos
12h.	PAUSA – CAFÉ
12,15h.	Plenario (continuación)
13,15h.	Propuestas secundarias – trabajo individual
13,25h.	Valoración en grupos de las propuestas
14h.	Despedida y evaluación de la sesión

3. Asistentes

NOMBRE		ENTIDAD
Tomás	Adsuara Sanahuja	PACASA
Juan José	Alba López	UNIVERSIDAD DE ZARAGOZA
Marta	Alonso Casamajó	CREA
Jesús	Arbiol Tena	TRADIME Aragón
Mª Jesús	Bellón Fernández	ONCE
Jesús Manuel	Bueno Bellido	TRADIME Aragón
Vicente	Gimeno Latorre	Ayuntamiento de Utebo
Ángel	Hernando del Cura	Colegio de Ingenieros de Caminos
Antonio	Ibáñez Zafrilla	Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza
Miguel	Iritia Montero	Chunta Aragonesista
Santiago	Laborda Ferrán	AB Ingeniería Civil SL
Ramón	Lambán Alastuey	Colectivo Pedalea
Felix Ángel	López Alonso	Plataforma Motera para la Seguridad Vial
Enrique	Millares Olivar	Asociación Española de la Carretera
Antonio	Pérez Casañ	COIIAR
Margarita	Pery Trénor	Idom Zaragoza S.A.
Carlos	Redal Baigorri	Colegio I. T. de Obras Públicas
Diego	Ruiz Estrampes	Asociación Mutua Motera
Luis	Simón Olmos	Colegio I. T. de Obras Públicas
Juan Carlos	Toribio Ramos	Asociación Mutua Motera
Diego	Torralba Vicioso	PACASA (señalización vial)

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

NOMBRE		ENTIDAD
Francisco Javier	Albericio Vilda	ISSLA
Gema	Herrero Garzón	Dirección General de Carreteras
Carlos	Clemente Barriendo	Dirección General de Desarrollo Rural
Celia	Bautista Alonso	Dirección General de Transportes
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, en nombre de la Dirección General de Participación Ciudadana, recordó el cronograma del proceso de participación y el camino realizado hasta la fecha, presentó los objetivos de la sesión, el horario y explicó la metodología a seguir en esta sesión.



4.1. Propuestas prioritarias

(Debatidas en el grupo y en el plenario)

4.1.1. Impulsar planes municipales de seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
Chunta Aragonesista
Descripción
Impulsar la aprobación en Aragón de Planes Municipales de Seguridad Vial, atendiendo a las recomendaciones del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial y del Plan Estratégico español, en los que se incluyan el análisis de la accidentalidad, los indicadores para valorar su evolución, las actuaciones a llevar a cabo en educación, formación, sensibilización, disciplina, en infraestructuras, en el transporte profesional de viajeros y mercancías, en atención y auxilio a las víctimas, etc., ya que en el ámbito urbano se concentran una buena parte de los accidentes con víctimas que aconsejan una atención específica en su tratamiento.

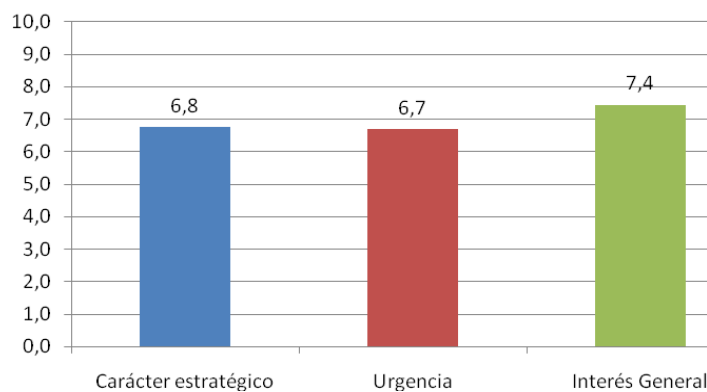
Argumentos positivos del grupo y el plenario

- Existe un precedente a nivel europeo y español. Por ejemplo, DGT y Generalitat de Cataluña disponen de documentos (Plan de Movilidad Urbana) diseñados para municipios de diferentes tamaños que se podrían aprovechar.
- Se estudia cada municipio específicamente.
- Posible ampliar a planes comarcales, aunque se plantean a nivel municipal por la realidad de los diferentes municipios (pequeños municipios frente a Zaragoza: No todos tiene transporte público, por ejemplo).
- Se podrá ampliar en un futuro.

Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Los medios humanos y económicos disponibles en los pequeños municipios.

Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.2. Estudio de señalización y adaptación de las vías en las que transitan vehículos agrícolas

Entidad que hace la propuesta

PACASA / UAGA

Descripción

En ocasiones las señales empleadas en las vías de circulación son confusas o erróneas. Tanto la excesiva señalización como la ubicación inadecuada pueden plantear problemas a los conductores. Por lo tanto se propone realizar un estudio de la señalización empleada en las vías de circulación para permitir su optimización.

El problema de señalización se incrementa en los lugares donde circula maquinaria agrícola (anchura menor de 4 m., cruce de vehículos, etc.).

Argumentos positivos del grupo y el plenario

- Muy importante por la especial incidencia, en carreteras secundarias o rotondas, de la circulación de maquinaria o vehículos agrícolas.
- Permitiría detectar los problemas de unificación y clarificación.

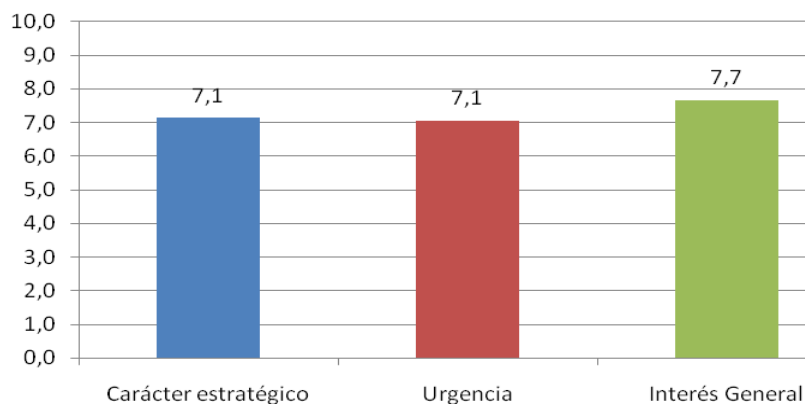
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- La coordinación entre los diferentes organismo públicos implicados (ayuntamientos, diputaciones, gobierno autonómico y Ministerio de Fomento).
- Coste económico.
- Existe un proyecto de Real Decreto (mejora de la red viaria del medio rural) en el que ya contempla este aspecto (en proyecto desde 2006).

Aportaciones adicionales

- La mejora de las carreteras se suele traducir en problemas para los caminos agrícolas (accesos, etc.) y aumenta el riesgo. Se propone incorporar la señalización de maquinaria agrícola circulando.

Valoración de la propuesta por los participantes

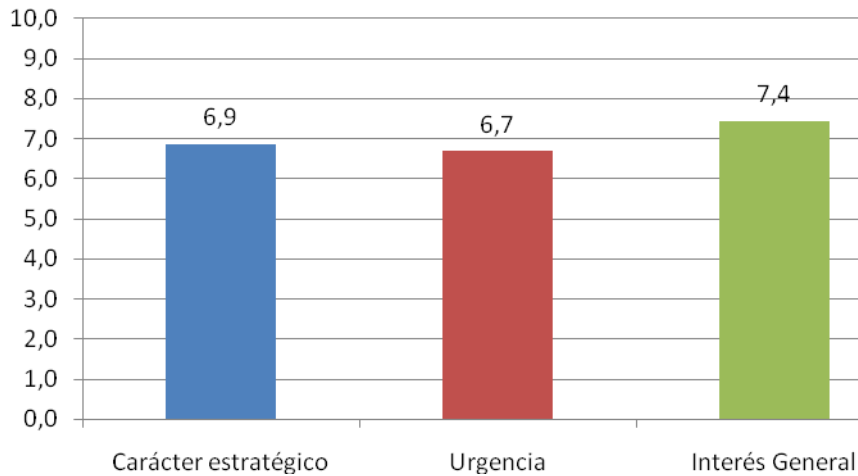


4.1.3. Anchura y diseño de las vías

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo
Descripción
Adaptación y modificación de la anchura de los actuales carriles, adaptándolos para permitir la circulación de todo tipo de vehículos. Sería necesario ampliar la plataforma de algunas vías hasta 3 o 3,5 metros.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos han ido cambiando pero las vías no se han adaptado. • La mayoría de las veces es un problema de diseño, no de coste económico.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Precisa expropiaciones para llevar a buen fin la propuesta. • Precisa modificar la normativa legal para poder cambiar la distancia de las señales a la calzada. • Los árboles no se pueden plantar en la cuneta, sino en espacios definidos. • La ampliación de los carriles puede suponer la eliminación de hileras de árboles que conforman el paisaje.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • En todo caso, sería preciso comprobar el cumplimiento de la normativa vigente (tanto anchura de carriles –aprox. 3 metros- como ubicación de señales), ya que en ese caso se considera que se solucionarían los problemas. • Se propone que la posible eliminación de árboles vaya unida a una plantación compensatoria en un lugar que no suponga un problema para la seguridad vial.



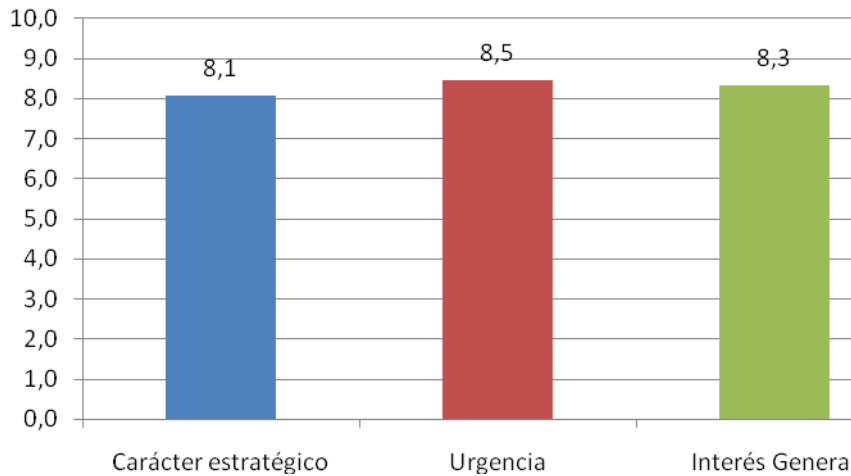
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.4. Ejecución de actuaciones de bajo coste

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Descripción
Actuaciones inmediatas que mejoren la seguridad vial, fáciles de realizar y de bajo coste (por ejemplo, intersecciones, mejora de la señalización, defensas, tratamientos superficiales, etc.) en los tramos de concentración de accidentes (TCA).
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Elevada relación eficacia / coste. • Elevada reducción de víctimas hasta que se realice la actuación definitiva. • Posibilidad de actuaciones inmediatas.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Provisionalidad de las soluciones.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • No sería exactamente un paquete de medidas, sino una única medida denominada ingeniería de bajo coste (buenos ejemplos de aplicación en América del Sur) • Ya se realiza por parte de algunas administraciones. Sería necesario tomar como ejemplo y ampliar al resto. • No olvidar las medidas de coste cero en fase de proyecto. Precisaría contemplarlas y asegurar su ejecución.

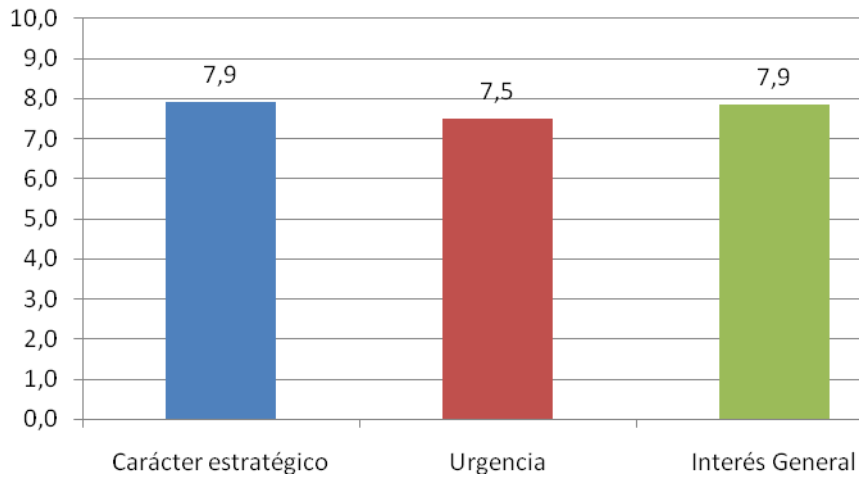
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.5. Prioridades de actuación en base a la relación entre mejora de la seguridad e inversión

Entidad que hace la propuesta
IDOM Zaragoza
Descripción
Toma de decisión acerca de actuaciones a llevar a cabo en función de una relación objetiva entre la mejora a obtener y la inversión requerida.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Optimización de recursos. • Medidas definitivas
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Sería complejo fijar criterios estándar para la toma de decisiones. • Se puede llegar considerar como irrealizables algunas medidas a medio / largo plazo. • La definición de criterios previos basados en beneficio/coste puede ser un problema, dado que el establecimiento de prioridades objetivas se traducirá en que no se desarrollarán actuaciones en lugares con menor tránsito o menor importancia económica. • Previamente sería necesario hacer un inventario que indicara el estado actual. Este supondría un coste muy elevado para la comunidad autónoma.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Positivo si prima el criterio de reducción de la accidentalidad. Se corre el riesgo de priorizar el ahorro económico.

Valoración de la propuesta por los participantes

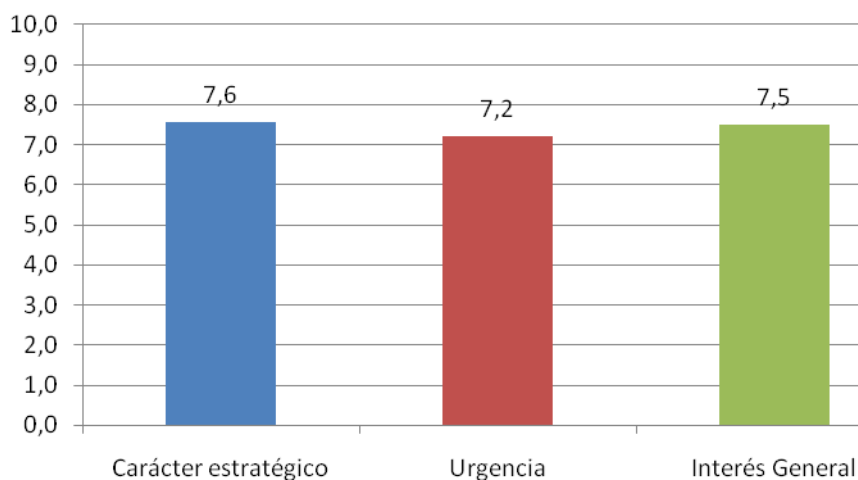


4.1.6. Potenciación del transporte público seguro y la intermodalidad

Propuesta vinculada a la propuesta número 12 de la CREA.

Entidad que hace la propuesta
Colectivo Pedalea
Descripción
Si se consigue que la población emplee el transporte público colectivo, tanto para el trabajo como para el ocio, se reducirá el uso del vehículo privado (menos seguro). Además, si se combina con otros vehículos como la bicicleta, se reducirá la contaminación.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Buenos ejemplos en otras autonomías. • Reducción del consumo de energía generada a partir de petróleo (elevada importación). • Reducción de accidentes por la menor cantidad de coches circulando. • Reducción de la contaminación por la intermodalidad. • Refuerzo de carriles bici e infraestructuras ciclistas.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de inversión y concienciación de las administraciones públicas. • No hay legislación, o esta es muy restrictiva en cuanto al aparcamiento de bicis.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Se debería de hacer de forma escalonada, comenzando por una línea concreta de transporte urbano. • Podría tener cabida también en el grupo de trabajo de Seguridad de los usuarios.

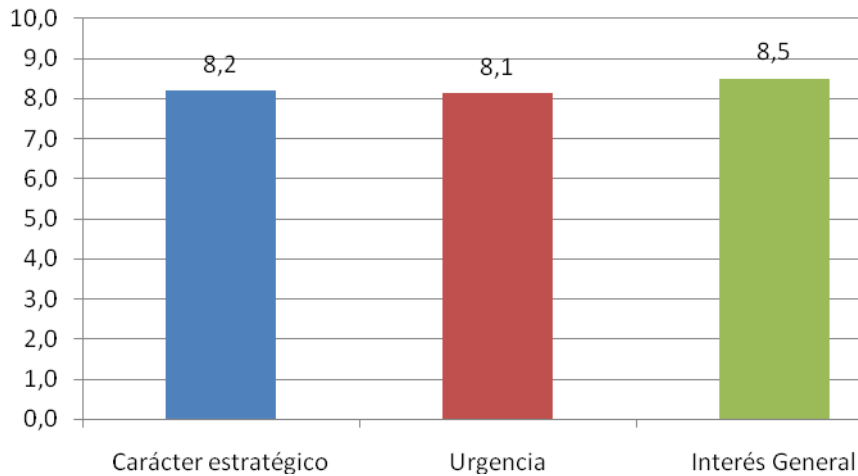
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.7. Cumplimiento normas técnicas y legales en materia de conservación y mantenimiento de carreteras

Entidad que hace la propuesta
Asociación Mutua Motera
Descripción
<p>Exigir el cumplimiento de las diferentes normas técnicas y legales en materia de conservación y mantenimiento de carreteras en lo referente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Firme • Señalización vertical y horizontal • Gálibo y elemento guía • Tratamiento de la seguridad pasiva • Tratamiento de la seguridad pasiva de usuarios de vehículos vulnerables (ciclistas, motociclistas y usuarios de ciclomotores)
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la credibilidad y garantía de derechos. • El cumplimiento firme de las normas, se traduciría directamente en un incremento de la seguridad vial.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Elevada partida presupuestaria. • Problemas planteados por la propia administración pública. • Se recuerda que el usuario debe adecuar la conducción a las condiciones de la vía. Igualmente, se pone de manifiesto que la administración también debe ser comprensiva con la falta de recursos de los usuarios y aplicar con flexibilidad la normativa existente (en referencia a la circulación de vehículos agrícolas). La aplicación de la flexibilidad puede generar conflictos por diferencia de criterio.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Necesario distinguir entre ley y norma. La primera exige su cumplimiento nada más entrar en vigor, mientras que las normas no se pueden cumplir inmediatamente, sino que precisa un tiempo de adaptación. Deberá existir un plan de carreteras para ir adaptando la realizada a la norma en función de los recursos disponibles. • Las normas están concebidas para que se cumplan. Por lo tanto, aquellas que no sean correctas porque no se pueden cumplir, deberían cambiarse. • En el caso de nuevos trazados se supone que cumplirán la norma en su gran mayoría. La adaptación de trazados existentes supone un coste muy elevado, por lo que no se consideraría como una infracción de la administración sino como una falta de recursos.

Valoración de la propuesta por los participantes



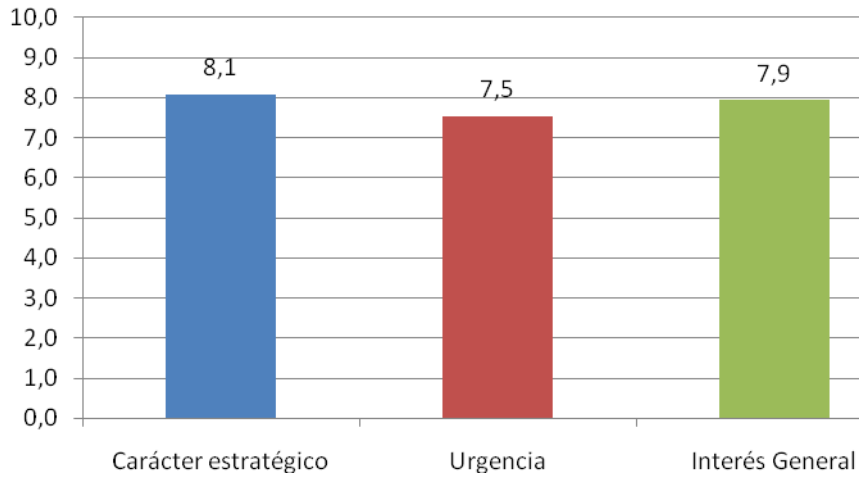
4.1.8. Gestión de la concentración de incidentes

Entidad que hace la propuesta
Universidad de Zaragoza / Asociación Mutua Motera / Plataforma Motera por la Seguridad Vial
Descripción
Gestionar el accidente y el incidente de forma análoga al tratamiento recibido en seguridad aérea.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • No es moralmente aceptable el concepto de Punto Negro o Tramo de Concentración de Accidentes. Además, en caso de empujarse, se deberían analizar y estandarizar los conceptos. • Interesante contemplar los incidentes, dado que se consideran el germen de los accidentes. Anticipación a posibles accidentes. • Tener en cuenta las consideraciones de la Guardia Civil o Policía Local. Pueden aportar mucha información. • Es posible comunicar muchos datos importantes que no contradicen la ley de protección de datos. • Se considera adecuado y se está trabajando en ello (análisis de los TCA y diseño de medidas de bajo coste).

Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta

- Necesidad de recursos técnicos y coordinación.
- No se contempla el concepto de incidente, sólo los casos de accidente.
- Problema en la circulación de datos entre administraciones. No exista una dinámica de intercambio de información.

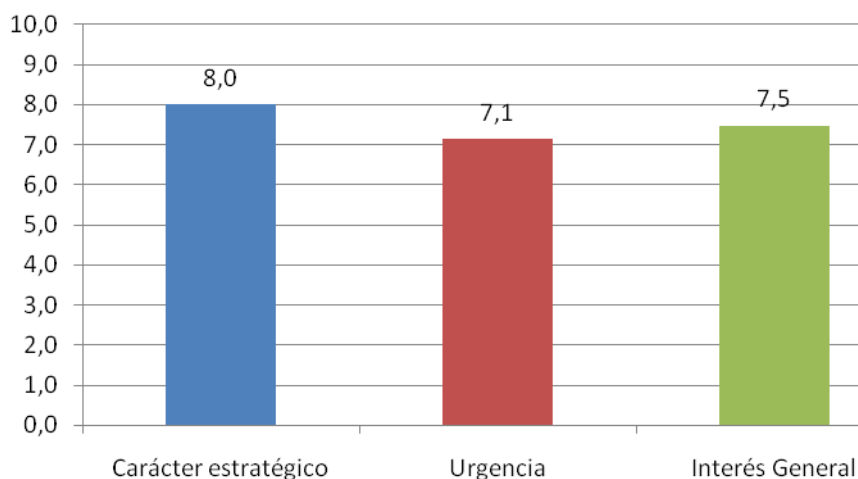
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.9. Realización de auditorías por personal técnico capacitado e independiente

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Primar el conocimiento del estado de las infraestructuras y, a partir de ahí, realizar auditorías periódicas para conocer su evolución.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Prevención como principio básico y prioritario. • Existe una experiencia piloto de auditoría de 2.000 kms. a través del proyecto RED. • La independencia de los auditores puede evitar el posible corporativismo de la administración.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Trabas desde la propia administración a la realización de auditorías. • La AEC, que ha realizado las auditorías en Aragón, ha seguido la metodología europea pero no dispone de una acreditación concreta por no estar definidos los criterios claramente. • Es complicado definir los términos de personal cualificado e independiente. • Garantía jurídica. • Elevado presupuesto económico. • Falta de voluntad política.

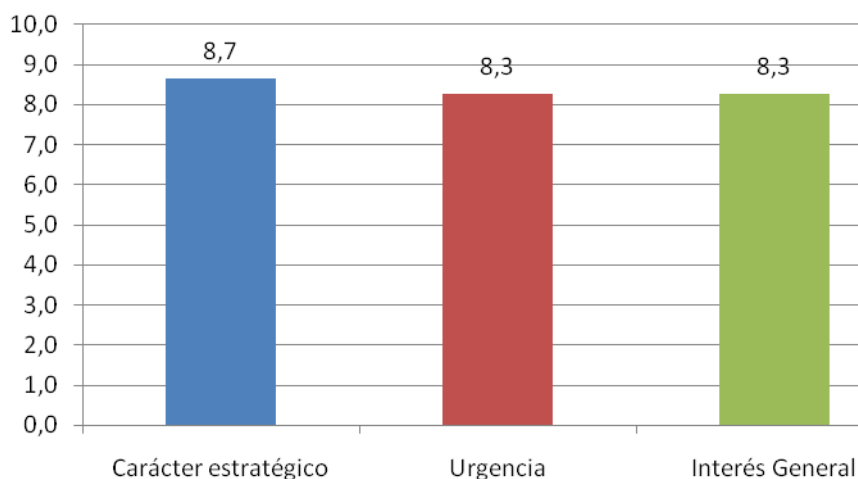
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.10. Tramos de concentración de accidentes o puntos negros

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Tráfico
Descripción
<p>Estudio de las causas de repetición de accidentes en un mismo tramo, teniendo en cuenta su similitud. Actuación inmediata para corregir las causas, tanto sean del factor vía, como del humano, mediante actuación sobre la infraestructura, señalización o campañas de concienciación sobre los conductores.</p> <p>Promover desde la Administración del Gobierno de Aragón, la definición única sobre qué se considera punto negro o tramo de concentración de accidentes (vinculado a la propuesta número 8).</p>
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la seguridad vial • Se valora positivamente la inclusión del concepto de incidente (situaciones de grave riesgo que no llegan a considerarse accidente) a la hora de unificar los criterios. • A efectos estadísticos es sencillo incorporar los incidentes como un índice más de valoración de los TCA. Otras administraciones ya incorporan estos criterios.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Falta de coordinación entre administraciones. • Disponibilidad económica.
Aportaciones adicionales

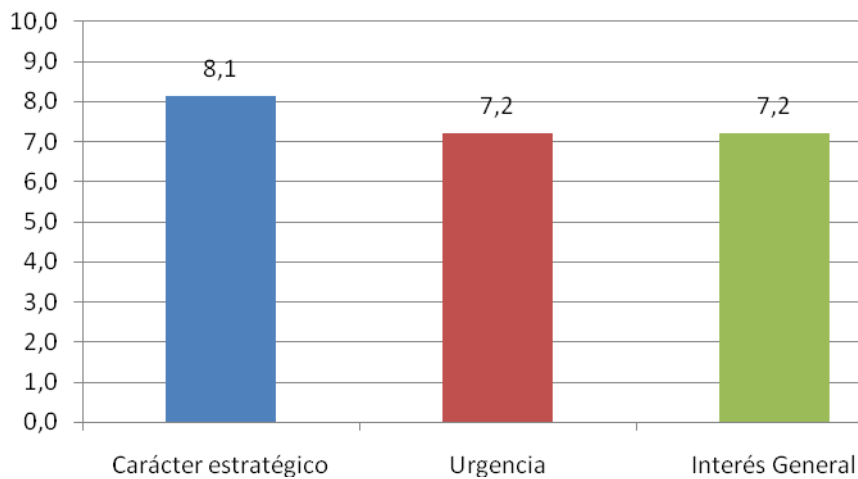
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.11. Homogenización de la normativa entre administraciones

Entidad que hace la propuesta
AB Ingeniería Civil
Descripción
Homogenizar la normativa, los términos de referencia (tramos de concentración de accidentes, índices de todo tipo, etc.) y las recomendaciones para construir una infraestructura segura en todas las administraciones.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir la siniestrabilidad. • Reducción de la gravedad de los accidentes. • Conocimiento de datos por todos los implicados en la seguridad vial.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación entre administraciones. • Disponibilidad económica.
Aportaciones adicionales

Valoración de la propuesta por los participantes

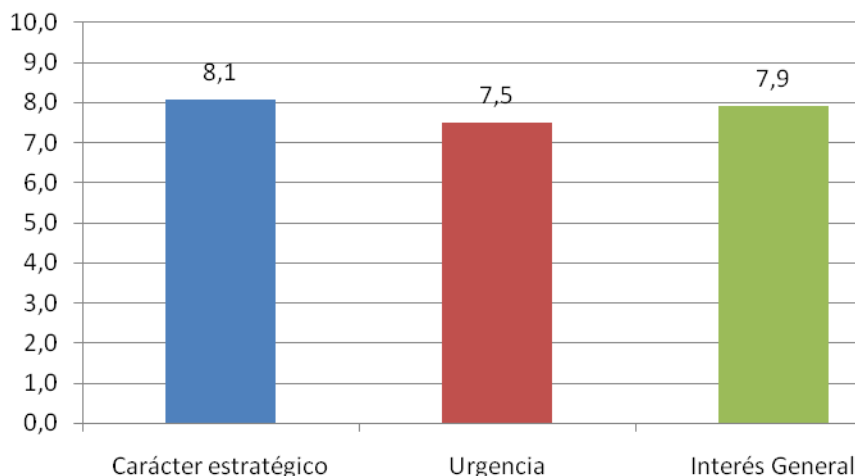


4.1.12. Refuerzo importante al transporte público y potenciación de su uso.

Propuesta vinculada a la propuesta número 6 del Colectivo Pedalea.

Entidad que hace la propuesta
Confederación Regional de Empresarios de Aragón
Descripción
Es imprescindible reforzar el transporte público como medida de máximo interés general, tanto para favorecer la movilidad, como para reducir la siniestralidad. La medida se centra en el impulso a la red de cercanías y al refuerzo de las líneas de autobús, con especial interés en los polígonos industriales.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Buena experiencia en otras autonomías. • Reduciría la siniestralidad laboral. • Se considera que el uso del transporte público, al reducir el número de vehículos circulando, disminuye el riesgo de accidentes. • Existe un estudio realizado en este sentido por la Dirección General de Trabajo.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Resultados visibles a medio o largo plazo.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Se opina que, posiblemente, puede ser la medida que más aportaría a la seguridad vial

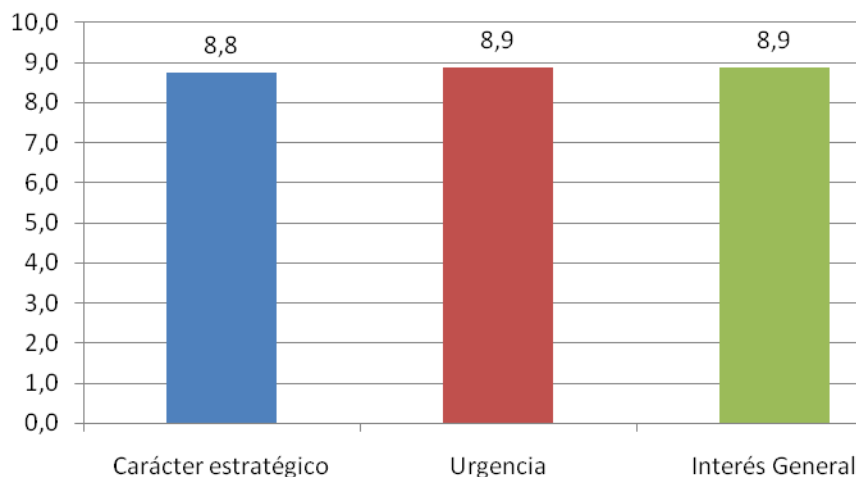
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.13. Cumplimiento de la normativa sobre accesibilidad respecto al tema de las infraestructuras

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
En numerosas ocasiones, no se cumple la normativa reguladora 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. Tampoco se cumplen con frecuencia las nuevas normativas que van apareciendo, como por ejemplo, el Real Decreto del Transporte 173/2010.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Es de obligado cumplimiento. • No es tanto un problema de falta de interés, sino de percepción de los responsables. • Es posible alegar en la fase de diseño de los proyectos públicos
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • No todo el mundo es discapacitado. Falta concienciación. • Es un tema con poca respuesta por parte de la población en general (ejemplo de asistencia en jornadas con invitación a la Universidad de Zaragoza). • Se plantea falta de conocimiento técnico (especialmente por parte de la administración) para aplicar las medidas necesarias. Falta formación técnica. • La aplicación de medidas por parte depende en demasía del criterio de personas concretas de la administración.

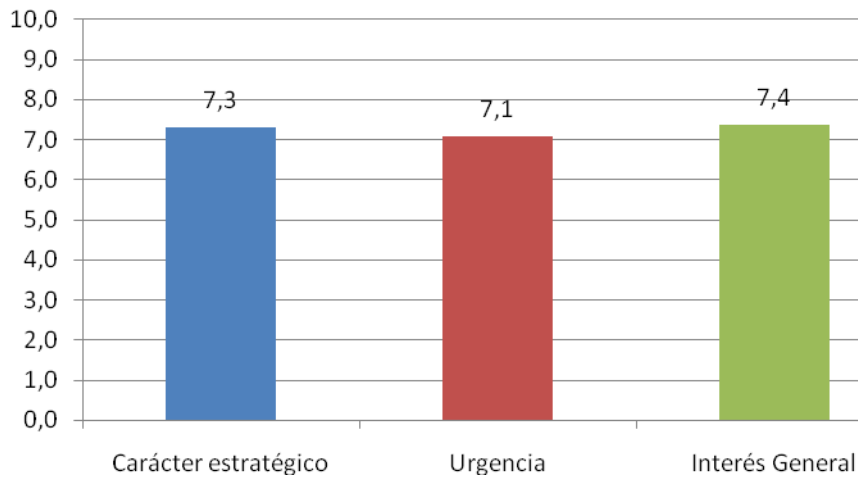
Valoración de la propuesta por los participantes



4.1.14. Contemplar la importancia de las actuaciones en la entrada y salida de las vías

Entidad que hace la propuesta
TRADIME
Descripción
Los vehículos industriales tienen especial dificultad para acceder y salir de las vías. Esto hace que sea preciso diseñar, señalizar y educar sobre este tema, que supone un riesgo constante y grave.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Interés general, ya que mejora la seguridad de todos los usuarios.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Coste. • Coordinación entre administraciones.

Valoración de la propuesta por los participantes



4.2. Propuestas secundarias

(Debatidas solamente en el grupo)

4.2.1. Ampliar a los vehículos pesados la liberación de peajes en autopista

Entidad que hace la propuesta
Chunta Aragonesista
Descripción
Ampliar la liberación del peaje de las autopistas AP2 y AP68 a los vehículos pesados.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Reducir el tránsito de vehículos pesados por la carretera. • Se pretende, de esta forma, reducir la siniestralidad de la N-II y de la N-232.

4.2.2. Plan de movilidad urbana para las ciudades de Aragón de más de 2.500 habitantes

Entidad que hace la propuesta
PACASA
Descripción
Desarrollo de un plan de movilidad urbana en las principales poblaciones de Aragón
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Un buen estudio de la movilidad constituye la mejor forma de prevenir accidentes.



4.2.3. Capacitación de los señalistas de las carreteras

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo
Descripción
Establecer una formación o titulación adecuada para los señalistas de obras en carretera de forma que proporcionen una señalización real y creíble.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Se estima que se dispone de la formación adecuada y que en la mayoría de los casos la señalización se atiene a la normativa. • Se realizan cursos para cualificar a las empresas que trabajan para la administración.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Se aplicaría tanto a los operarios que realizan una señalización puntual como a los que colocan las señales temporales en los tramos de obras. • Se considera que es más un problema de sensibilización que de formación. En ese caso, deberían actuar los cuerpos de seguridad del estado.

4.2.4. Programa de adecuación (actuaciones de bajo coste) y rehabilitación de los firmes.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
Descripción
Fundamentalmente se trata del refuerzo del firme de la carretera, mejorando las características del pavimento. Paralelamente se podría aprovechar para realizar mejoras puntuales en la señalización, intersecciones y barreras de seguridad.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Mejora muy importante para la seguridad vial. • Se considera muy importante el empleo de tratamientos de alta fricción (alcanza el índice de rozamiento del 80% y reduce la distancia de frenado en un 40%).
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Más caro que las actuaciones de bajo coste, or lo que se pueden considerar como acciones provisionales.

4.2.5. Estudios de visibilidad real en carretera.

Entidad que hace la propuesta
IDOM
Descripción
Revisión de las distancias de visibilidad, parada y obstáculos reales. Si es preciso, adecuar la señalización o el trazado.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Inversión importante en el estudio, pero bajo coste de la puesta en marcha.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo progresivo.
Aportaciones adicionales
<ul style="list-style-type: none"> • Relacionado con las auditoría de seguridad vial.

4.2.6. Procedimientos de custodia y conservación de las vías con incidencias óptimos, tanto en forma, como en tiempo.

Entidad que hace la propuesta
Universidad de Zaragoza, Asociación Mutua Motera y Plataforma Motera de Seguridad Vial.
Descripción
Desarrollo de procedimientos de vigilancia, cualificación del personal, análisis y toma de medidas.
Argumentos positivos del grupo y el plenario
<ul style="list-style-type: none"> • Respuesta eficaz y en menor tiempo ante incidentes en la vía.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Problemas planteados por la propia administración.

4.2.7. Estudio estadístico de accidentes de tráfico en ciudad para determinar zonas potencialmente peligrosas.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
Descripción
En el marco de un Plan de Seguridad Vial Urbana, se plantea desarrollar un estudio estadístico de los accidentes de tráfico para determinar las zonas peligrosas. Estos datos servirían para priorizar vías y ralentizar el tráfico en zonas tipo colegios o mercados.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Coste económico de las mejoras de los puntos conflictivos.

4.2.8. Análisis exhaustivo de las necesidades de movilidad.

Entidad que hace la propuesta
Confederación Regional de Empresarios de Aragón
Descripción
Estudio en profundidad teniendo en cuenta las incidencias y los accidentes. Se desarrollaría de forma permanente en el tiempo y se actualizaría constantemente. La difusión de las recomendaciones realizadas se debería realizar de forma masiva para llegar a toda la población.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Coste económico. • Falta de coordinación institucional.

4.2.9. Zonas de aparcamiento y descanso en condiciones de seguridad adecuada para los transportistas.

Entidad que hace la propuesta
TRADIME
Descripción
Garantizar el descanso y seguridad de los usuarios de las vías facilitaría el cumplimiento de las normas de descanso en el transporte. Además facilitaría que los vehículos no aparcaran en zonas en las que no deben estar a las que se acude buscando seguridad.
Argumentos que dificultan la puesta en marcha de la propuesta
<ul style="list-style-type: none"> • Coste • Coordinación entre administraciones.



4.3. Propuestas individuales

(Sin debate)

4.3.1. Anejo de "seguridad vial de la infraestructura" en todos los proyectos, (construcción, conservación, explotación)

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
No solo para los proyectos de conservación. Se obliga a estudiar el proyecto en su etapa de diseño, exclusivamente desde el enfoque de seguridad vial. Además según el nivel de riesgo establecido por parámetros como el IMD, el nº de vehículos de dos ruedas, el peligro de heladas..., se exija también un mayor nivel de estudio en este anejo. Que no sea un simple relato de normas observadas, sino que describa las consideraciones y actuaciones de interés También en la fase de explotación habrá una verificación, observación y seguimiento de la seguridad de la infraestructura, y si hubiere algún defecto, reseñándose en tiempo y forma para su inmediata reparación.

4.3.2. Puntos negros

Entidad que hace la propuesta
061 Aragón
Descripción
Realización de cronograma para estudio y actuación sobre los puntos negros

4.3.3. Las bicicletas son vehículos no peatones

Entidad que hace la propuesta
061 Aragón
Descripción
Campaña de concienciación para cumplimiento del código de circulación

4.3.4. Señalización segura

Entidad que hace la propuesta
061 Aragón
Descripción
La señalización con pintura blanca en asfalto debe ser antideslizante

4.3.5. Guarda raíles seguros

Entidad que hace la propuesta
061 Aragón
Descripción
Modificación de los actuales mediante faldones o nuevos más seguros

4.3.6. Semáforos sonoros

Entidad que hace la propuesta
061 Aragón
Descripción
Los semáforos de peatones con tono lento mientras está verde y tono rápido progresivo en naranja.

4.3.7. Plataforma de denuncia ciudadana

Entidad que hace la propuesta
Asociación Mutua Motera
Descripción
Poner en marcha una plataforma de denuncia para la gestión de la recepción de la información ciudadana en materia de incidencias en las carreteras para una eficaz intervención.

4.3.8. Equipamiento de vialidad invernal

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Descripción
Instalación de una red integrada de estaciones meteorológicas para alerta de heladas y otros meteoros invernales, construcción de defensas antialudes, construcción de almacenes y silos de sal, equipamiento de maquinaria, etc.

4.3.9. Acondicionamiento integral

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Descripción
Debe continuar hasta su terminación el plan de acondicionamiento integral de la red de carreteras.

4.3.10. Estudio y vallado de zonas peligrosas de acceso de peatones

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo

4.3.11. Reducción de velocidad en determinadas vías

Entidad que hace la propuesta
Ayuntamiento de Utebo
Descripción
Estudio de zonas donde debido a la proximidad de peatones y gran afluencia de tráfico es conveniente, establecer nuevos límites inferiores de velocidad.



4.3.12. Propuesta formal de corresponsabilidad

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Realización de una propuesta formal de corresponsabilidad, como se dice en el texto, firmando un contrato social al estilo Carta de Verona. Todos debemos de tener derechos y obligaciones, desde técnicos hasta políticos pasando por usuarios y/o informantes. La responsabilidad no puede centrarse en una sola de las partes actuantes. Sería una especie de código ético aplicable obligatoriamente a todos.

4.3.13. Asociar el transporte público a la movilidad para rehacer el modelo actual potenciando el desarrollo del transporte colectivo.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Beneficios de algún tipo aparte de los sociales por evitación de accidentes.

4.3.14. Prestar especial atención a la movilidad del fin de semana puesto que parece ser que es la franja de mayor siniestralidad de la semana.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas
Descripción
Campañas de concienciación, mayor control de la autoridad, etc.

4.3.15. Reasignar los valores de la diagnosis con el indicativo de IMD, para conocer realmente cuales son las zonas con movilidad más peligrosa.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

4.3.16. Información al usuario sin contaminación de ningún tipo de por qué se hacen las cosas como se hacen.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

4.3.17. Plan General del Transporte Público, con estudios serios y hasta teniendo en cuenta los costos sociales de los accidentes.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

4.3.18. Estudiar la posibilidad de reducir la velocidad en las mismas para evitación de atropellos, que parece es lo más común en estas vías.

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

4.3.19. Peatonalizar algunos puntos urbanos para desarrollo del peatón

Entidad que hace la propuesta
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas

4.3.20. Diseñar un Plan Integral de Señalización Vial

Entidad que hace la propuesta
Chunta Aragonesista
Descripción
Diseñar un Plan Integral de Señalización Vial e indicadores, que permita corregir los problemas existentes con la señalización (utilizar señales cuando sean necesarias, problemas de identificación A-68 / AP-68 / N-232, etc) y hacer un estudio de la duración de los semáforos (con o sin temporización) que asegure el cruce de la vía a todas las personas (especialmente las de movilidad reducida y con discapacidad). Hay que tener en cuenta (en el caso de Zaragoza) la nueva situación que se ha creado con la introducción del carril bici y la práctica eliminación de las isletas intermedias.

4.3.21. Crear un buzón permanente de quejas y sugerencias ciudadanas

Entidad que hace la propuesta
Chunta Aragonesista
Descripción
Crear un buzón permanente de quejas y sugerencias ciudadanas Crear un buzón permanente de quejas y sugerencias en la página web donde quede alojado el Plan Integral de Seguridad Vial de Aragón. Crear una Comisión de Seguimiento de dicho Plan.

4.3.22. Crear y/o impulsar campañas de seguridad vial

Entidad que hace la propuesta
Chunta Aragonesista
Descripción
Crear y/o impulsar campañas de seguridad vial para niños y padres, en la que puede colaborar la Policía Local, que les enseñe los principales problemas del tráfico y aprender a ser un mejor peatón. Elaborar, dentro del marco escolar, un nuevo grupo de señales complementarias que den explicaciones más cercanas de la seguridad vial, sobre problemas en las calles, significado de las mismas, etc. Y creación y gestión de un carné para jóvenes menores de 30 años que colaboren con las tareas de concienciación en materia de seguridad vial, a la vez que realizan una serie de beneficios sociales de tipo formativo, de acompañamiento, de organización, o de información. Con los puntos que han ido obteniendo conseguirían descuentos a la hora de adquirir materiales relacionados con la movilidad, así como en el carné de conducir o impuesto de circulación.

4.3.23. Adecuación de las dimensiones de las vías interurbanas.

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Tráfico
Descripción
Las vías de titularidad autonómica y provinciales (Diputaciones), adolecen de falta de adecuación al tamaño de los actuales vehículos de transporte de mercancías y viajeros.

4.3.24. Mejora de la conservación y mantenimiento.

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Tráfico
Descripción
Realizar las inversiones necesarias para mejorar el estado de conservación y mantenimiento de las vías interurbanas, en función de un Plan de Conservación y Mantenimiento de Aragón, mantenido en el tiempo

4.3.25. Mejora de la señalización

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Tráfico
Descripción
Ejecutar una revisión exhaustiva y generalizada de la señalización y marcas viales, corrigiendo deficiencias y excesos.

4.3.26. Potenciar el transporte público.

Entidad que hace la propuesta
Dirección General de Tráfico
Descripción
Necesidad de crear un Plan de Transporte Público, relacionando todos los municipios de Aragón. Incentivar su uso, especialmente el ferrocarril, mediante establecimiento de frecuencias y horarios adecuados a las necesidades de los usuarios (especialmente en cercanías), incrementar la comodidad, rapidez y puntualidad. Incrementar el uso del transporte público, supone reducir la I.M.D. de las carreteras y en cierto modo, posibilidad de accidentes.

4.3.27. Análisis de condiciones climatológicas

Entidad que hace la propuesta
IDOM
Descripción
Adecuación de tipo de firme, señalización y sistemas de contención a la climatología de la zona

4.3.28. Trazado / deslumbramiento

Entidad que hace la propuesta
IDOM
Descripción
Trazados en tronco e intersecciones diseñados a fin de evitar deslumbramientos amanecer/anochecer

4.3.29. Intersecciones al mismo nivel

Entidad que hace la propuesta
IDOM
Descripción
Eliminación de intersecciones a mismo nivel cuando al menos una de las vías tenga una alta IMD

4.3.30. Señalización pododáctil de los puntos de cruce

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
Normalizar el diseño y la ubicación de la señalización para que cualquier persona localice la zona de cruce con seguridad



4.3.31. Semáforos sonoros

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
Proporcionan información sobre la situación del ciclo semafórico a las personas que tienen dificultad para ver las señales luminosas.

4.3.32. Mantenimiento de las infraestructuras

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
La pintura de los pasos de cebra, el estado de las aceras, mantenimiento de las señales acústicas de los semáforos, la iluminación nocturna...

4.3.33. Obras

Entidad que hace la propuesta
ONCE
Descripción
Mantener las medidas de seguridad necesarias

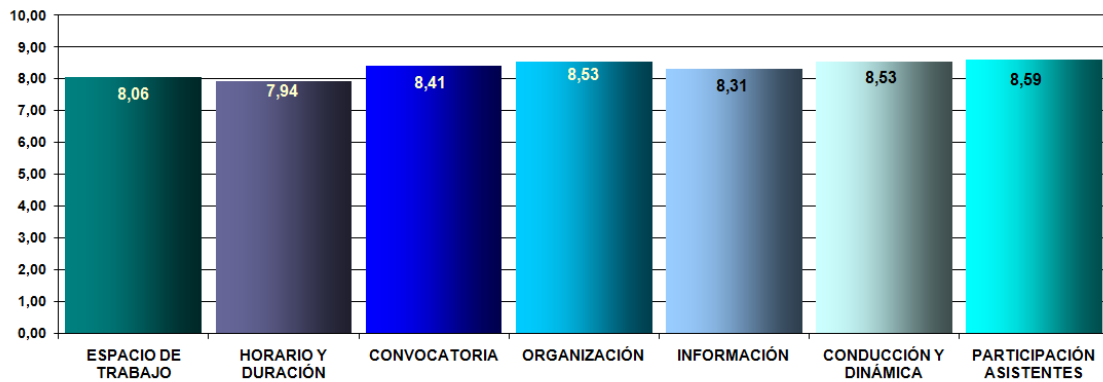
5. Evaluación de la sesión

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.

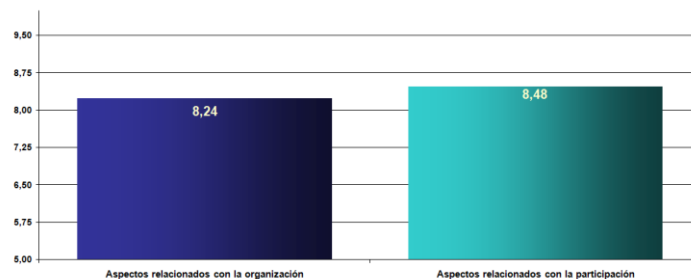
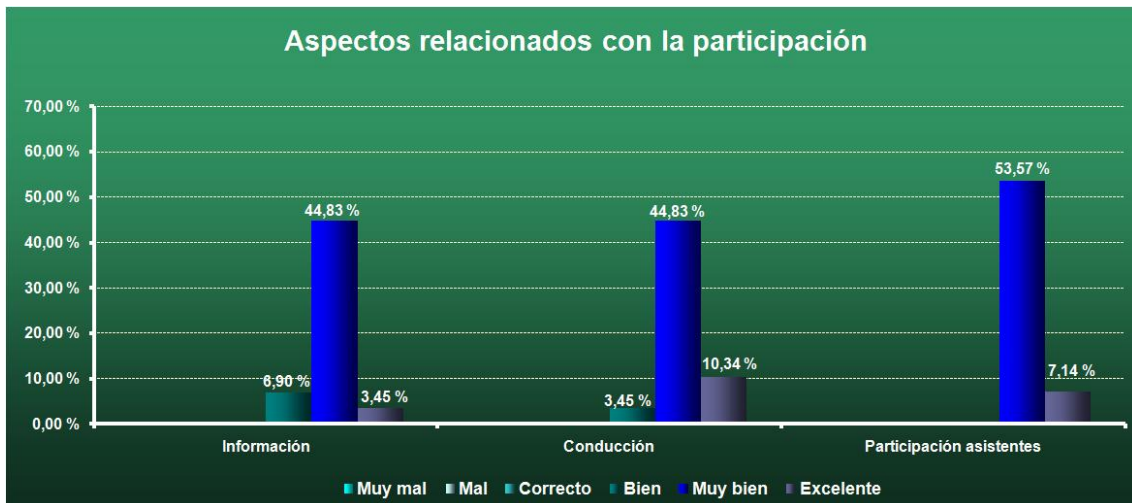
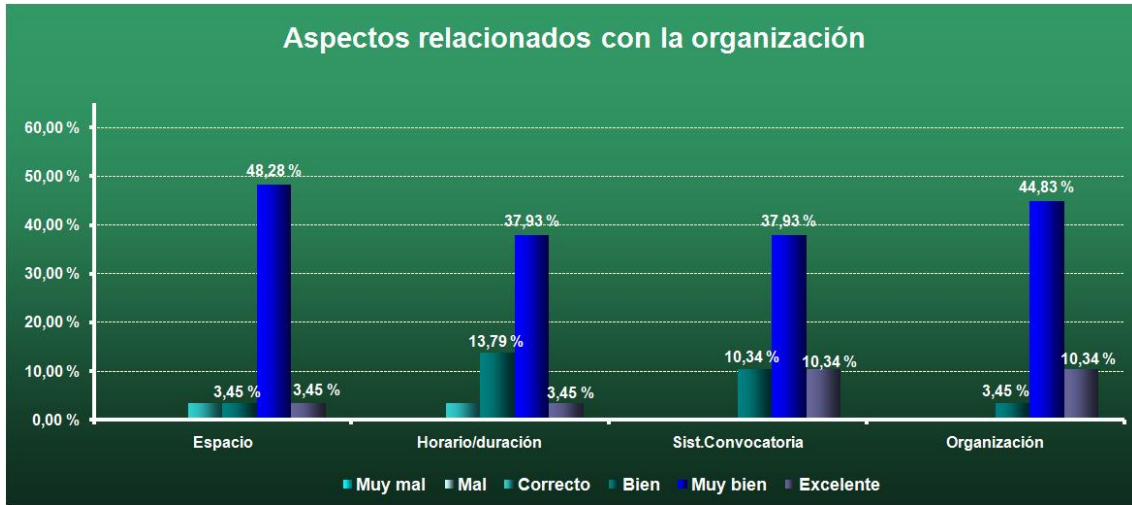
Vemos a continuación el resultado de las valoraciones del total de 17 cuestionarios recogidos.

PUNTUACIÓN MEDIA



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

Puntuaciones medias y valoraciones generales



Comentarios de los participantes

Aspectos positivos a destacar

- Mejor dinámica de trabajo que en sesión anterior
- Participación mutua de colectivos
- La participación activa y la escucha.
- Participación y agilidad
- Metodología positiva

Aspectos que conviene mejorar

- Reducción del número de participantes de la misma entidad y mayor tiempo de participación.
- Los tiempos

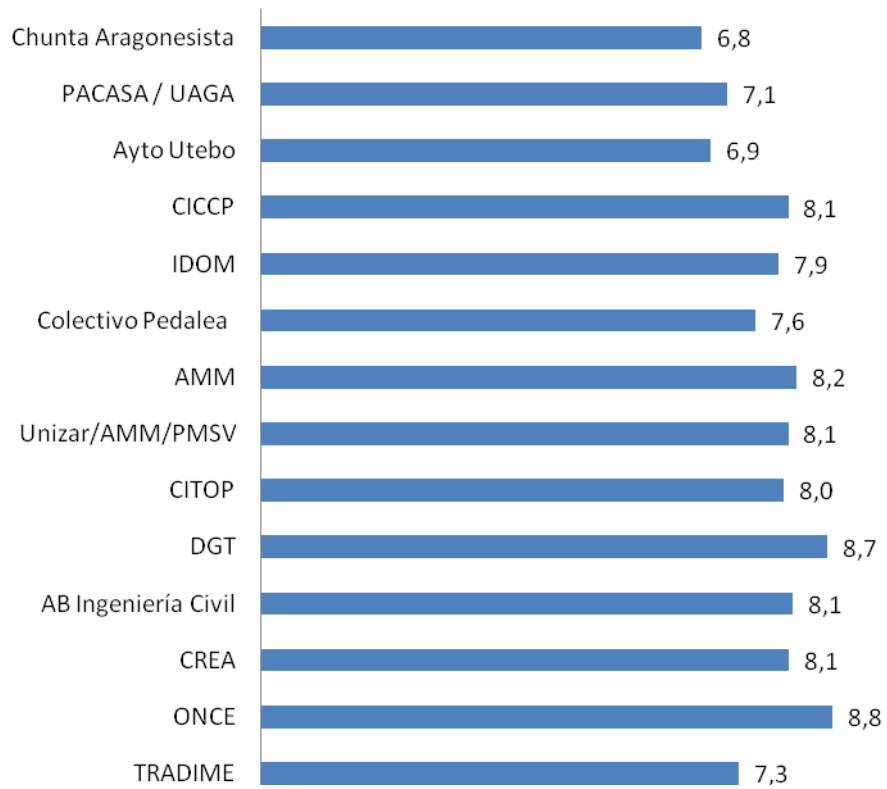
Anexo 1

Valoración de las propuestas tratadas en plenario

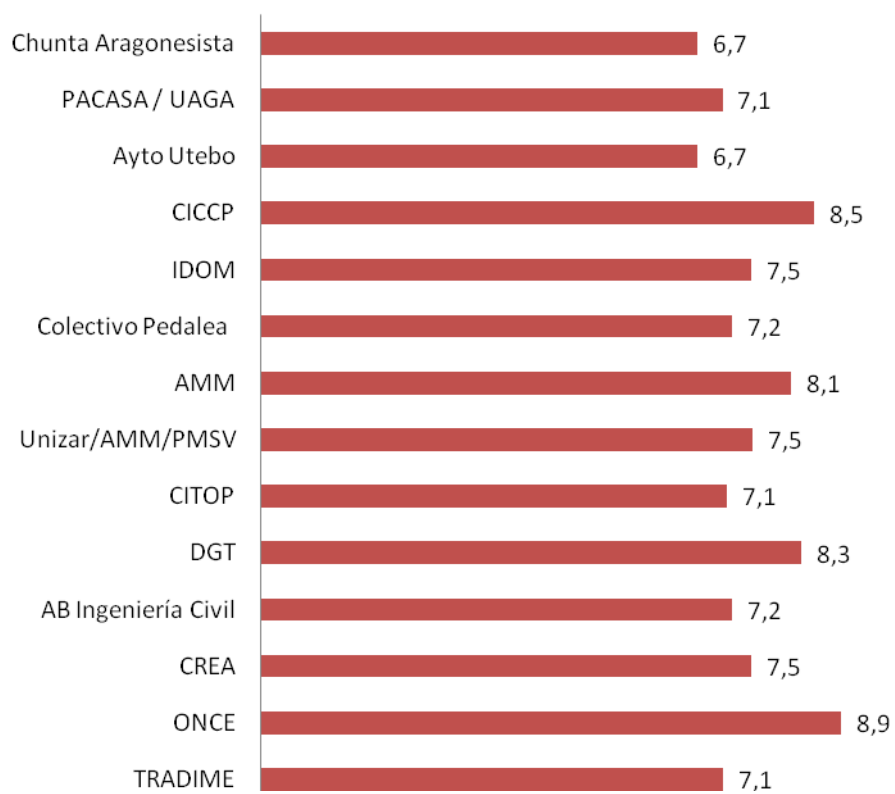
Propuestas prioritarias

Entidad	Carácter estratégico	Urgencia	Interés General
Chunta Aragonesista	6,8	6,7	7,4
PACASA / UAGA	7,1	7,1	7,7
Ayto Utebo	6,9	6,7	7,4
CICCP	8,1	8,5	8,3
IDOM	7,9	7,5	7,9
Colectivo Pedalea	7,6	7,2	7,5
AMM	8,2	8,1	8,5
Unizar/AMM/PMSV	8,1	7,5	7,9
CITOP	8,0	7,1	7,5
DGT	8,7	8,3	8,3
AB Ingeniería Civil	8,1	7,2	7,2
CREA	8,1	7,5	7,9
ONCE	8,8	8,9	8,9
TRADIME	7,3	7,1	7,4

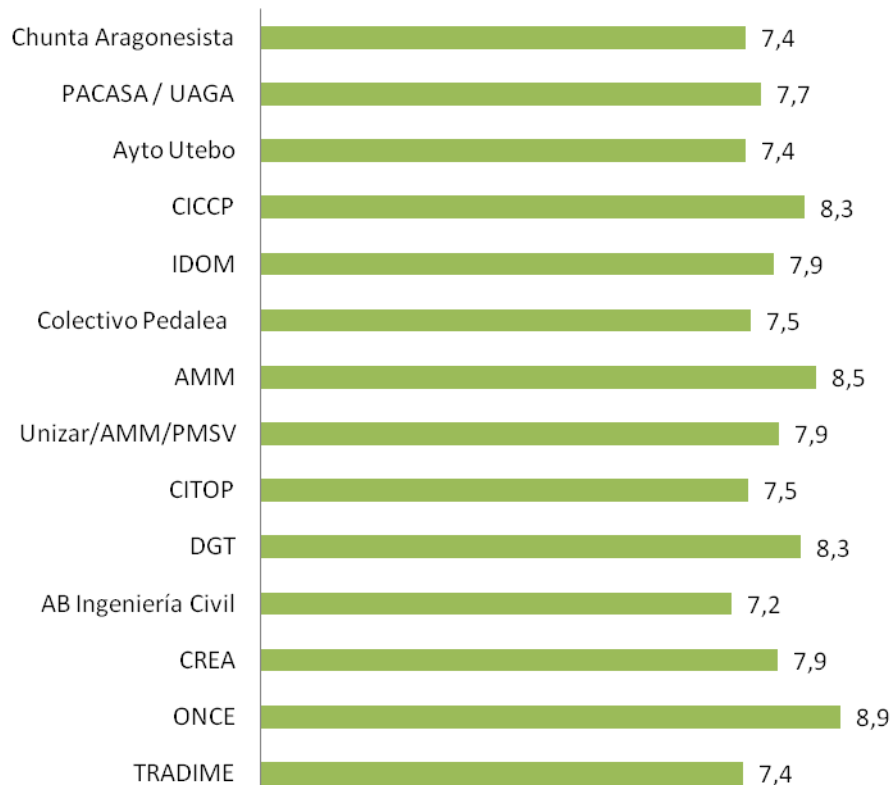
Carácter estratégico



Urgencia



Interés General



Anexo 2

Modelo de correo remitido para la cumplimentación de propuestas

PISVA - FASE PROPUESTAS

Tal y como ya anunciamos en las sesiones de diagnóstico, en esta segunda fase del proceso resulta imposible que cada entidad comente todas las propuestas de mejora que le gustaría añadir al Plan. Concurren dos circunstancias. Por un lado es prácticamente ingestible abordar el volumen potencial de información en una única sesión presencial de tres horas y media de duración. Por otro la voluntad política manifestada en la presentación del proceso de participación por parte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes es la de elaborar un Plan que sea aplicable y práctico, privilegiando unas cuantas medidas importantes para la sociedad aragonesa por encima de grandes listados que sobrepasen las posibilidades reales de ejecución y generen falsas expectativas.

Con este enfoque y para un buen funcionamiento de la sesión convendría que siguiera los siguientes pasos:

PASO nº 1: Por favor elabore **un listado con las propuestas** que considere interesantes para su posible incorporación al Plan, siguiendo el formato estandarizado que se adjunta para todos los participantes. En la elaboración del listado puede incluir tanto propuestas propias, que no aparecen en el borrador, como propuestas que sí aparecen en el documento borrador entregado.

PASO nº 2: Seleccione de entre ellas la que considere fundamental y prioritaria (**UNA**) para debatirla en la sesión presencial en la que usted vaya a participar. Escriba esta propuesta en el apartado PRIORITARIA.

PASO nº 3: Envíe el documento de propuestas en este mismo formato por email a: planseguridadvial@aragon.es

Muchas gracias.

ENTIDAD:

FECHA:

PROPUESTA DE ACTUACIÓN PRIORITARIA

Marque con una X la temática de la propuesta

1. INFRAESTRUCTURAS SEGURAS	
2. SEGURIDAD DE LOS USUARIOS	
3. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
4. TRATAMIENTO POST ACCIDENTE	
5. RECOGIDA, ANALISIS Y DIVULGACIÓN DE LOS DATOS	

Título

--

Breve descripción

--

PROPUESTA DE ACTUACIONES

1. INFRAESTRUCTURAS SEGURAS	
1.1.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN:
1.2.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN:
1.3.	TITULO: BREVE DESCRIPCIÓN: