Departamento Seguridad Vial

Asunto: Análisis básico del estado de la red viaria de alta siniestralidad en la localidad de Zaragoza.

Referencia: AMM_SV_09312
Tipo informe: **PUBLICO.**
Fecha: 20 de JUNIO de 2012

Objetivos:

- Reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias en el sector de usuarios de motocicletas.
- Específico. Garantizar el cumplimiento del artículo 139 y otros del Reglamento General de Circulación por parte del Ayuntamiento de Zaragoza.

1.Fundamentación.

En determinadas calles de Zaragoza se están produciendo accidentes de tráfico que en muchas ocasiones concurren causas génesis del siniestro compartidas entre la actitud y aptitud del conductor y el estado de la vía.

El proceso de adaptación del conductor de un vehículo al tráfico de una forma segura, pasa necesariamente por un proceso de educación social hasta llegar a los procedimientos formativos basados principalmente en:

- Formación reglada.
- Formación alternativa.
- Formación experiencial.

Pero hay un cuarto elemento, la coerencia social de la vía, que debe ser respetado, no solo en el cumplimiento de las normas técnicas y legales, tambien en su adaptación a las normas sociales.

Recordamos por otro lado que el marco legal para la protección del usuario en lo relativo a las obligaciones de la vía en las mejores condiciones posibles para la seguridad.

Real Decreto ley 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motors y Seguridad Vial.

- **Artículo 2: "**Ámbito de aplicación: Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios."
- **Artículo 57** del mismo texto legal: "Corresponde al titular de la vía la responsabilidad del mantenimiento de la misma en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y de la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales".

Artículo 139 Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo: *"Corresponde al titular de la vía la responsabilidad de su mantenimiento en las mejores condiciones posibles de seguridad para la circulación y la instalación y conservación en ella de las adecuadas señales y marcas viales"*

2. Estudio básico visual de las principales calles afectadas por la accidentalidad en Zaragoza.

VIA HISPANIDAD:

3 Carriles por sentido, 3 er. cinturón. Vía en buen estado, con mucha afluencia de vehículos motivado por ser un vial directo de entrada/salida de ciudad a la A 68. Uno de los problemas son las constante paradas e inicios de marcha provocados por una inadecuada regulación (sincronización) de los semáforos instalados en la vía que sumado a la falta de atención de los usuarios, provoca múltiples siniestros por alcance.

Otra zona de riesgo de éste vial se produce a la altura de la glorieta (rotonda) de los enlaces, los conductores que circulan por la rotonda tienen problemas de selección de carril (falta de atención y orientación).

Este problema podría ser subsanado trabajando sobre las marcas viales en la fase previa a la distribución del tráfico.

AVDA. MADRID:

2 carriles salida ciudad, 1 carril bus entrada ciudad. Es un vial estrecho, con muchas incorporaciones a calles perpendiculares sujetas señalización semafórica propia (zona de riesgo al encontrarse un carril en movimiento y otro parado).

Múltiples paradas de autobús urbano. Asfalto poco adherente con señalización horizontal esto es las marcas viales se encuentran en un estado de degradación importante. Por último, los setos que dividen los dos sentidos de circulación tienen un volumen peligroso, ya que los peatones que cruzan en infracción tienen que asomarse para comprobar la afluencia de tráfico del carril contrario con el riesgo de ser arrollados.

CMNO. DE LAS TORRES:

2 Carriles por sentido. 3 er. cinturón. Presenta una línea de estacionamientos por sentido de circulación. Otra característica relevante es el mal estado general de la calzada, con importante frecuencia en el desnivel generado por el alcantarillado.

Vial recientemente reformado con reducción de la plataforma al incluir carriles bici, reduciendo los márgenes laterales de seguridad, haciéndose peligroso la incorporación de vehículos desde los garajes y de la plataforma a los mismos.

Debemos recordar que los vehículos turismo tienen reducido su campo periférico de visión directa por los pilares o montantes con los que se encuentran dotados.

Por último, es uno de los ejes de la ciudad que más tráfico soporta condicionado por las obras que se acometen en este momento. El incremento de la IMD (Intensidad Media Diaria) incrementa de forma general el riesgo.

AVDA. NAVARRA:

Vial de 3 carriles por sentido, con línea de estacionamientos) 3 er. cinturón.

Vial antiguo con zonas reasfaltadas, donde el riesgo se produce en los cambios de calidad de asfalto (falta de uniformidad asfáltica sobre la superficie de rodadura de los vehículos).

Otra zona de riesgo se produce en el tramo comprendido entre la c/ Rioja y la Rotonda de la Ciudadanía donde se crea doble fila y los tres carriles de circulación pasan a ser dos (en ambos sentidos).

RONDA HISPANIDAD:

Combinación de calzadas con 2 y 3 carriles por sentido. 3er. cinturón. La plataforma se encuentra en buen estado donde posiblemente el origen del riesgo recae especialmente en el exceso de velocidad de los conductores, motivado en ocasiones por el cambio de regulación semafórica, donde los conductores más asiduos a ésta vía conocen la frecuencia de los cambios y saben que aumentando la velocidad pasan los semáforos en su fase verde.

PSO. M. AGUSTIN:

(2 Y 3 carriles por sentido) 2er. Cinturón. Es un eje principal de acceso al centro de la ciudad con los riesgos asociados a la condición descrita.

Una zona de riesgo a impactos de raspado se producen en la bifurcación con Avda. De Clave, sentido centro ciudad, donde la falta de atención sobre las marcas viales horizontales y la falta de señalización vertical orientativa provocan esta situación.

Otra zona de riesgo motivada por el desgaste del asfalto se crea en las proximidades de las intersecciones con el cruce del Portillo y con la Puerta del Carmen, en ambos sentidos, cuyo estado es precario. En días de lluvia resultan muy peligrosos.

Vial con retenciones en horas punta (riesgo asociado a los siniestros por alcance).

GOMEZ LAGUNA:

3 Carriles por sentido. Vial con gran intensidad de tráfico y retenciones en horario de circulación intensiva, en sentido salida ciudad.

Además del incremento circulatorio en diferentes tramos horarios otros aspectos de especial interés y que repercuten sobre la seguridad son:

Alcantarillado a diferente nivel.

Sería recomendable poda más frecuente, en días de cierzo se crea numeroso residuo vegetal.

AVDA. CATALUÑA:

2 Carriles por sentido. Tramo comprendido entre la Ronda Hispanidad y el acceso a Santa Isabel recientemente asfaltado. En este tramo se observa zonas con alturas de los bordillos desproporcionadas. Incidencia localizada en ambos sentidos.

El resto del vial en condiciones poco seguras, con zonas de asfalto levantado al encontrarse a puertas de zona industrial.

En la intersección con la Plaza Mozart se observan numerosas paradas de autobús urbano, con varias zonas con manchas de aceite y residuos líquidos en zona de frenado.

Existe una parada de autobús urbano en una de las medias lunas de la Plaza Mozart que dificulta el giro hacia Avda. Marqués de la Cadena ya que ésta línea sigue recto por Avda. Cataluña.

CESAR AUGUSTO:

2 Carriles en ambos sentidos. Posiblemente uno de los viales en peor estado de conservación, la parte más antigua se está reformando por la llegada del tranvía, mientras que el resto tiene uno de los asfaltos más pulidos de la ciudad. Las marcas viales no cumplen con la norma técnica que exige un mínimo de adherencia del neumático situación crítica para usuarios de motocicletas y ciclomotores.

Una de las zonas con más infracciones de giros prohibidos recae al finalizar ésta vía en la Puerta del Carmen, donde realizan éste giro hacia plaza Paraíso. No es por falta de señalización, que existe, pero quizás se encuentre muy cerca del cruce.

PASEO DE ECHEGARAY Y CABALLERO:

2 Carriles salida ciudad, 1 carril bus entrada ciudad. Desde plaza del Sol dirección salida ciudad son 2 carriles por sentido.

Zona de gran cantidad de vehículos tanto de carácter particular como turístico, debido a la proximidad de la Basílica del Pilar, con retención de tráfico circunstancial por la zona reservada para autobuses turísticos.

Se crea retención de tráfico a la altura de la Basílica motivado por dos parking públicos, ésta retención se ve agravada en el carril derecho de circulación sentido salida ciudad. Por otro lado, se localizan alcantarillas a diferente nivel que la calzada.

VALLE BROTO:

3 Carriles de circulación por sentido. Entre Avda. Pirineos y Salvador Allende existen 4 carriles por sentido. 3 er. cinturón.

La zona de 4 carriles por sentido transcurren por la misma plataforma que en la zona de 3 carriles, por lo que es evidente que la anchura de los carriles se ha tenido que reducir, así como los márgenes laterales de seguridad, quedando muy justos para turismos, e insuficientes para vehículos pesados.

La capa asfáltica de rodadura se encuentra en malas condiciones, con zonas con asfalto

levantado y agrietado y alcantarillas a distinto nivel de la plataforma. Las marcas viales muy desgastadas, en días de lluvia deslizan en exceso y no se ven.

Conclusiones.

En resumen, todos los viales pecan del estado del asfalto y el mantenimiento de los mismos, si éste estudio se realizara con vías secundarias, el estado de conservación sería más alarmante.

Se ha podido comprobar la existencia de irregularidades que afectan de forma especial al comportamiento dinámico de motocicletas, ciclomotores y ciclos, entre las que destacamos:

- Estado del firme. Conservación, adherencia y regularidad.
- Marcas viales de baja adherencia.
- Alcantarillado a diferente nivel de la superficie asfáltica de la calzada.

El Ayuntamiento de Zaragoza, en muestra de respeto a la norma y a los ciudadanos, debe trabajar más y mejor en el mantenimiento de las vías públicas a su cargo.

Departamento de Seguridad Vial
seguridadvial@mutuamotera.es
www.mutuamotera.es