

PACIFICACIÓN Y MODERACIÓN DE LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO

EL CAMBIO DE EJE DE VÍA COMO SOLUCIÓN TÉCNICA DE BAJO COSTE



ZARAGOZA
Aragón



Objetivos

- Reducir el tráfico privado a motor y la velocidad de circulación.
- Reducir la accidentalidad y mejorar los niveles de seguridad vial.
- Mejorar la calidad ambiental del entorno urbano.

Ámbitos de actuación



- ▶ seguridad vial
- ▶ calmado tráfico
- ▶ urbanismo táctico
- ▶ peatones / movilidad reducida



Zaragoza es una ciudad compacta, con un área metropolitana no muy extensa, donde las distancias favorecen la movilidad activa y el uso del transporte público. Existe, además, una **cultura del andar** que se ha visto favorecida en los últimos años por la ampliación de los espacios destinados a los peatones (aproximadamente el 50% de los desplazamientos se hacen a pie). La ciudad cuenta con un **Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Zaragoza**, actualizado y aprobado en 2019 con el horizonte límite de 2027.

INNOVACIONES DE DISEÑO E IMPLANTACIÓN

Una de las medidas destacadas para mejorar la seguridad vial del espacio público ha sido la **modificación del trazado vial de la calle**, de forma que se desplaza el eje de circulación lateralmente, buscando dos efectos: por un lado, incomodidad frente a la aceleración que se produce en dicho desplazamiento, y por el otro, la interrupción de la linealidad del eje longitudinal (geométrica y visualmente), con el fin de dificultar el desarrollo de velocidades excesivas.



La utilización de los cambios de eje de vía como elemento reductor de velocidad no es algo nuevo. Sin embargo, en este caso sí lo ha sido el proceso de diseño e implementación en los distintos puntos donde se ha optado por su instalación, ya que se apoyó en **cálculos teóricos que permitieron un dimensionamiento previo**.

Los cambios de eje suponen a día de hoy uno de los **recursos con más proyección dentro de las distintas medidas de pacificación** a emplear en el término municipal de Zaragoza. Hasta el momento se han instalado en un total de 8 puntos y se siguen estudiando más ubicaciones que puedan resultar apropiadas para este tipo de elementos.

DISTINTAS SOLUCIONES TÉCNICAS IMPLANTADAS

Con la **colaboración de expertos en conducción de Policía Local de Zaragoza**, se terminaron de reajustar las características de los cambios de eje a la realidad circulatoria y a las necesidades concretas de la circulación urbana:



tipología habitual de vehículos, velocidades desarrolladas, presencia de usuarios vulnerables, necesidad de paso de vehículos de grandes dimensiones como autobuses urbanos y vehículos de emergencia, etc.

En el proceso de implantación en los distintos puntos donde se han dispuesto hasta la fecha, se ha realizado un **diagnóstico previo del problema de seguridad** existente y se ha reajustado el diseño concreto a las características específicas de cada punto. Esto ha dado lugar a **distintas soluciones técnicas para la implantación**, desde la disposición alternativa de estacionamientos a ambos lados del vial, a la disposición de elementos decorativos y/o mobiliario urbano o, incluso, la ejecución de los cambios de eje mediante obra civil con distribución asimétrica del espacio de aceras en distintos lugares del vial.



LO APRENDIDO HASTA AHORA

Una vez implantados estos cambios de eje, se obtienen grados muy elevados de respeto a la velocidad de diseño de las mismas, en puntos en los que anteriormente se habían consignado grandes excesos de velocidad y/o accidentes con víctimas.

En general, se puede hablar de un alto grado de respeto a la velocidad máxima de circulación (en todos los puntos donde se han implantado la velocidad límite es de 30 km/h), y por tanto una alta efectividad de dichos cambios como elemento regulador y pacificador.

Como cifras representativas, se puede mencionar que en los puntos de instalación de cambios de eje entre el 65 y el 95 % de los vehículos circula, como máximo, a 30 km/h según las mediciones realizadas, mientras que prácticamente en todos los casos, entre el 93 y el 97 % circula por debajo de 40 km/h. Los porcentajes de vehículos que circulan por encima de estas velocidades son muy reducidos o incluso despreciables.

Una de las principales ventajas de medida es que tienen un bajo coste de implantación, a la vez que un alto potencial de mejora de las condiciones de seguridad y alta efectividad, por lo que puede implementarse de forma más o menos sencilla en gran parte de los viales de núcleos urbanos y rurales.

Áreas implicadas

- Departamento de planificación y diseño de la movilidad.
- Servicio de movilidad urbana.

Datos de contacto

Israel Díaz Hernández
Sección de Señalización, Obras y Proyectos de Señalización
Servicio de Movilidad Urbana
Ayuntamiento de Zaragoza
idiaz@zaragoza.es
www.zaragoza.es