

Obtienen las peores puntuaciones en el análisis de 2010

Los pasos de peatones en Valencia presentan deficiencias de visibilidad, según el estudio europeo EuroTest

- ***En Europa cada año mueren más de 7.000 peatones en accidentes de tráfico, 470 de ellos en España.***
- ***Los avances tecnológicos en los vehículos han de permitir una reducción de los atropellos en zona urbana***
- ***Las ciudades de Málaga y Valencia, ocupan los últimos lugares de la evaluación, aunque destacan por su sensibilidad hacia aquellos usuarios con movilidad reducida.***

Valencia, 30 de noviembre de 2010.- El RACC, siguiendo su línea de fomentar la seguridad vial y reducir la accidentalidad vial, ha participado nuevamente en el estudio europeo del EuroTest “Programa de evaluación de pasos de peatones”, que analiza y compara 270 pasos de peatones de 18 ciudades europeas importantes (Belgrado, Bremen, Bruselas, Florencia, Innsbruck, Lisboa, Liubliana, Lugano, Luxemburgo, Málaga, Nijmegen, Nurember, Oslo, París, Praga, Split, Turín y Valencia. En cada ciudad se inspeccionaron 15 pasos de peatones, intentando cubrir todos los tipos de pasos posibles (señalizado/no señalado; intersección /enlace de carreteras; carreteras de uno/dos sentidos; uno o varios carriles por sentido). Las inspecciones se realizaron por expertos técnicos del ACI (Automóvil Club de Italia) entre el 9 de junio y el 13 de octubre de 2010, que analizaron los 270 pasos tanto de día como de noche.

Metodología

La metodología de trabajo se centró en definir 27 factores de seguridad, divididos en 4 categorías de seguridad: sistema de cruce (23% de la nota final), la visibilidad diurna (26% de la nota final), visibilidad nocturna (32% de la nota final) y, accesibilidad (19% de la nota final), que fueron valorados sobre la base de un sistema de puntos con la calificación de: Muy bueno, bueno, aceptable, mal y muy mal. Para realizar mejor la comparativa se seleccionaron los pasos en función de:

- ✓ Áreas centrales: áreas comerciales/turísticas, gran cobertura de transporte público
- ✓ Áreas semiperiféricas: gran densidad de escuelas, cobertura de transporte público media
- ✓ Áreas periféricas: áreas residenciales, poca cobertura de transporte público

Resultados del estudio europeo

- Existe una gran variedad de diseños de pasos de peatones en toda Europa.
- Casi 1 de cada 5 pasos de peatones (50 pasos de los 279 analizados) no superaron la prueba recibiendo la valoración de “mal” e incluso “muy mal”
- Casi la mitad de los pasos fueron valorados positivamente (122 como “bien” y 8 “muy bien”).

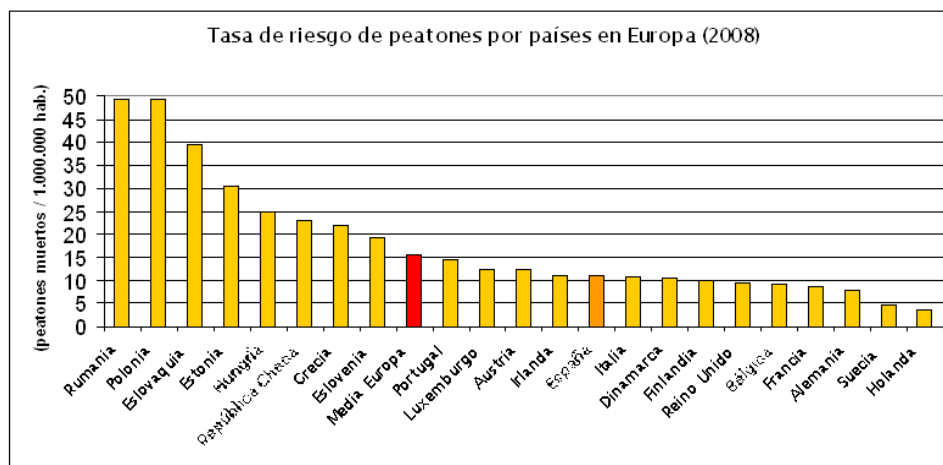
- Los 90 pasos restantes (casi uno de cada tres) obtuvieron el calificativo de “aceptables”.
- Haciendo una comparación con los resultados de 2008 y 2009, este año hubo más pasos con valoración negativa.
- El peor paso de peatón lo encontramos en Lugano, Suiza. Aunque la ciudad obtiene una nota más que correcta, este paso situado cerca de una estación de trenes, no superó la prueba en lo más mínimo.
- En la parte más alta del ránking nos encontramos con pasos muy bien diseñados desde la óptica de todos los usuarios (peatones, conductores y discapacitados), que garantizan la visibilidad en cualquier condición de luz y con un buen mantenimiento de los diferentes elementos que los componen. Hayamos estos pasos en grandes capitales (Bruselas, Oslo o Lisboa) o en ciudades medias, pero muy bien cuidadas (Innsbruck, Liubliana o Luxemburgo)
- El paso inspeccionado en Bruselas, en el cruce entre las calles Rue des Pivoines e Chemin du Pourpier obtiene la mejor puntuación del estudio con una valoración final de “muy bueno”

Mortalidad de peatones en España

Durante el año 2009, murieron en España 470 peatones, un 6,4% menos que en 2008. Una cifra nada despreciable y que obliga a tomar medidas para frenar la alta accidentalidad. Destaca el hecho de que el descenso de víctimas por atropello se reduce menos en zona urbana que en carretera.

Aunque España se encuentra en la franja media de países europeos en cuanto a la tasa de riesgo (peatones muertos por millón de habitantes) con 11,1 muertos por los 15,5 de media europea, la probabilidad de que un peatón muera en España es el doble que en Holanda o Suecia, países referentes en materia de seguridad vial en Europa. España se debe marcar un objetivo de reducción de la mortalidad de peatones para los próximos años que nos permita pasar de estar en una posición intermedia en el ranking europeo a ser uno de los países a la cabecera de Europa.

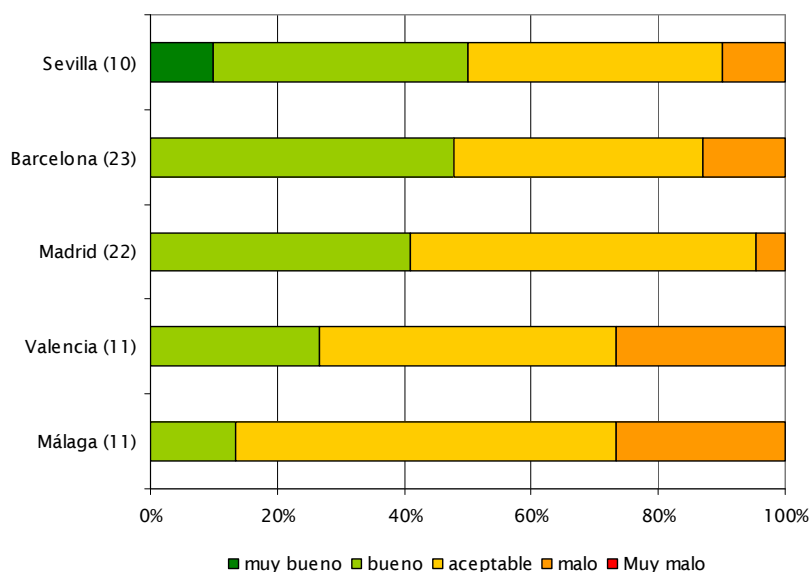
Se da la circunstancia que un 37,4% de las causas de los accidentes con peatones muertos en España se debe a que cruza fuera de una intersección (paso regulado).



Resultados del análisis en España

- Las dos ciudades españolas analizadas, Málaga y Valencia, ocuparon respectivamente el penúltimo y antepenúltimo lugar de la tabla de resultados de toda Europa.
- En Málaga, 2 pasos fueron valorados como “buenos” y 4 como “malos”; mientras que en Valencia 4 pasos fueron considerados “buenos” y 4 “malos”
- A pesar de observar algunas soluciones excelentes para la accesibilidad (por ejemplo: dispositivos de cuenta atrás en los semáforos de Málaga), las condiciones de mantenimiento, el aparcamiento ilegal y la mala luz artificial contribuyeron a los resultados inadecuados obtenidos.
- El presente estudio culmina un trabajo de tres años en que, además de Málaga y Valencia, se auditaron pasos de peatones en Madrid, Barcelona y Sevilla. También en la comparativa nacional estas dos ciudades obtienen resultados inferiores, lo que se traduce en la necesidad de las ciudades medianas de mejorar en los diseños de sus pasos. Sevilla saca la mejor puntuación con el único paso considerado muy bueno.

Resultados EuroTest 2008-2010



Resultados de Valencia

La situación de Valencia es parecida a la de Málaga, más si la comparamos con el resto de ciudades europeas que se han analizado en el estudio EuroTest de 2010.

También la ciudad del Túria tiene en aquellos aspectos que inciden en la visibilidad los mayores problemas. Tomando por ejemplo el primer paso de peatones analizado, la calle de Quart esquina calle del Turia, que ha obtenido una valoración de muy malo en visibilidad diurna y de malo en visibilidad nocturna. Se encontraron coches aparcados en las esquinas del cruce muy cerca del paso que imposibilitaba ver un vehículo con tiempo, especialmente aquellos que están girando para cambiar de calle.

También el cruce de la Avenida del Barón de Cárcer con Roger de Flor muestra una problemática habitual que limita la visibilidad de peatones y conductores: se encuentra una parada de autobús justo antes del paso de peatones en el sentido en que vienen

los coches. En este caso, además, la señalización tiene una altura insuficiente imposible de ver cuando hay un autobús recogiendo pasaje. Estos son ejemplos de problemas generales que se han detectado: aparcamiento o paradas de autobús en sitios que limitan la visibilidad de peatones y conductores, y falta de iluminación. El referente debería ser el cruce de la calle poeta Mas y Ros con la calle del músico Ginés en que hay un entrante de la acera para que los vehículos aparcados no supongan un problema, las marcas viales están en buenas condiciones, y la señalización es perfectamente visible.

Por otra lado, Valencia obtiene mejor puntuación en la categoría de sistemas de cruce. Los pasos de peatones tienen un diseño adecuado en donde se marca claramente los puntos de detención de vehículo, las calles más anchas disponen de islas refugio para aquellos usuarios que no tienen tiempo de cruzar el paso entero en una fase de verdes, y al ser en general calles de sentido único, no hay fases de semáforo compartidas entre usuarios.

Por último, al igual que Málaga, Valencia también demuestra especial sensibilidad por aquellos usuarios con movilidad reducida y tiene la mayoría de sus pasos adaptados. Hay algún punto a corregir. Por ejemplo, las baldosas táctiles para guiar a los usuarios invidentes no están alineados con el paso de peatones, lo que puede generar confusión en la dirección a tomar

Tecnología que ayuda a salvar vidas

Entre las tecnologías eSafety, tecnologías inteligentes pensadas para evitar y reducir el número de lesiones y muertes en la carretera, algunas de ellas están específicamente concebidas para proteger a los peatones. El llamado sistema de advertencia y frenado de emergencia reúne una serie de tecnologías como sistemas de advertencia ante choques frontales, frenado automático y sistemas de seguridad pre-colisión. El sistema detecta con antelación la presencia de peatones acercándose al paso frenando el coche y evitando el impacto.

RECOMENDACIONES

A la Administración

- La ubicación y el diseño de pasos de peatones se deben considerar como **elemento clave en el marco de la planificación de la movilidad urbana** en general.
- La **buena visibilidad en todos los pasos de peatones se debería considerar como una de las directrices más importantes** a cumplir en el diseño. Los pasos de peatones se deberían planificar y diseñar evitando la presencia de obstrucciones que limiten la visibilidad entre peatones y conductores.
- **Líneas de parada a una distancia de entre 6 y 15 metros** delante de los pasos de peatones no sólo facilitan que los vehículos se detengan antes de acercarse a los pasos, sino que también mejoran la visibilidad para peatones y vehículos en carriles transitados.

- En intersecciones es necesario evitar las soluciones de diseño que limiten la visibilidad de los peatones y de los vehículos que van a girar, **retirando obstáculos de los ángulos de las calles.**
- En pasos de peatones largos se **deberían instalar islas de refugio** para que aquellos usuarios que no tengan tiempo de cruzarlo entero puedan resguardarse de forma segura.
- Un paso de peatones debe disponer **de una adecuada iluminación**, y a poder ser específica del paso de peatones, que permitan al peatón ser visto con antelación.
- Se deberían instalar **señales de tráfico altamente reflectantes**. Ya existen soluciones para incrementar la visibilidad con poca luz que deberían irse implementando: marcaciones de carretera adicionales, dispositivos reflectantes, señales de tráfico (luces destellantes, iluminación urbana y de carretera, semáforos montados en postes por encima de la carretera, etc.) son elementos esenciales para incrementar la seguridad peatonal.
- Los pasos de peatones se han de **mantener sistemáticamente en buenas condiciones**, cumpliendo con los altos niveles de seguridad requeridos. En particular, las superficies de carreteras antes de llegar a pasos de peatones, siempre se han de mantener en perfectas condiciones para ofrecer el máximo agarre (de preferencia superficies rugosas antes que materiales como piedra, con menor agarre, para un mejor rendimiento en caso de tener que frenar repentinamente).
- Los pasos de peatones deberían ser sometidos a **inspecciones de seguridad regulares**, con el fin de detectar problemas y decidir las medidas a tomar para lograr los niveles de seguridad adecuados.
- En pasos de peatones señalizados, se deberían cronometrar las diferentes fases para permitir que los peatones crucen la carretera con seguridad. En pasos con fases de señalización no exclusivas para peatones, luces parpadeantes adicionales podrían avisar a los conductores que hay peatones intentando cruzar.
- Debe asegurarse una **accesibilidad segura para el total de usuarios, especialmente aquellos más vulnerables:**
 - Los pasos de peatones deben ser de fácil acceso para usuarios en silla de ruedas, instalando bordillos a ras de suelo o rampas con una pendiente máxima del 8%. Esta recomendación es de aplicación para las aceras y las islas peatonales.
 - Deberían instalarse senderos táctiles adecuados (pavimento de diferente rugosidad) que adviertan a las personas invidentes de la aproximación al cruce y que las guíen a lo largo del trayecto que cruza

el paso y. También son de gran ayuda las señales acústicas/vibratorias o los dispositivos táctiles en los semáforos. Si no hay un pavimento táctil a lo largo del paso, debe respetarse un ángulo adecuado de 90º entre las aceras y los pasos. La instalación de balizas metálicas bajas para prevenir que los coches aparquen detrás de los pasos supone un peligro para estos usuarios, por lo que debería evitarse.

- También deben tenerse en cuenta las necesidades de usuarios con limitaciones auditivas con marcaciones especiales (por ejemplo: mirar a la derecha/mirar a la izquierda) o dispositivos tecnológicos como pictogramas móviles y cuenta atrás en los semáforos.
- Las marcaciones de carretera adicionales indicando que hay vehículos que se acercan (como la señal “mire a la derecha”) son una solución interesante para aquellas calles en que no está claro el sentido por el que llegan los vehículos o hay varios vehículos circulando (carriles bici, tranvías, etc.)
- Los conflictos con otros usuarios de la carretera, especialmente con ciclistas y tranvías, deben tratarse con especial sensibilidad evitando soluciones potencialmente peligrosas para los peatones que estén esperando para cruzar la calle (vías de tranvía demasiado cercanas a las aceras, carriles bici que entren en conflicto con los bordillos a ras de suelo previstos para peatones discapacitados).
- Algunas soluciones tecnológicas podrían evitar accidentes entre vehículos y peatones. La introducción de semáforos con tecnología de LEDs debería extenderse en toda Europa por el mejor rendimiento que aporta en visibilidad en condiciones de luz limitada (noche o condiciones climáticas adversas). Los dispositivos de cuenta atrás para semáforos para peatones permiten que los usuarios tomen su propia decisión en relación con la seguridad de cruzar/abandonar el paso, según sus propias capacidades físicas (velocidad al caminar).

Políticos y legisladores

- Es urgente introducir un conjunto de **normas de conducta** a nivel europeo. Las grandes diferencias en los reglamentos que regulan la relación entre peatones y conductores no sólo crean mucha confusión, sino que también generan serios peligros para turistas y visitantes extranjeros.
- Otra diferencia que requiere de un análisis profundo es la **fase de transición** de los **semáforos, de verde a rojo. En la actualidad existen demasiadas diferencias en este campo y, también aquí** se requiere de una mayor uniformidad para evitar serios peligros para turistas y visitantes del extranjero.
- Deben **revisarse y adecuarse las marcaciones** utilizadas en los pasos de peatones para que sean fácilmente entendibles por los usuarios. Existen demasiadas diferencias entre los países europeos: en Alemania, los pasos de cebrá no se utilizan en cruces equipados con semáforos, una solución que obliga a los peatones a prestar más atención al cruzar, pero que reduce la visibilidad del conductor. En España, las rayas de cebrá se están eliminando en

pasos de peatones semaforizados para mejorar la seguridad de los vehículos de dos ruedas y evitar resbalones. En Suiza se utilizan rayas pintadas de color naranja, ofreciendo una buena visibilidad diurna pero una muy mala visibilidad por las noches o con mal tiempo.

- El uso por parte de la administración local de un **asfalto de color debería desaconsejarse**. Generar confusión y es incluso menos eficiente y menos visible que el tradicional blanco sobre asfalto negro.

El RACC, un millón de socios

El RACC, con un millón de socios, es el mayor automóvil club de España, realiza más de 1.300.000 servicios al año de asistencia mecánica, personal y médica urgente y posee una red de 235 puntos de atención en toda España. Como entidad al servicio de la sociedad, impulsa la movilidad sostenible, la seguridad viaria y el medio ambiente y promueve el deporte del motor con la organización de tres pruebas para los mundiales: F1, Motociclismo y Rallies, y el apoyo constante al deporte base.