

Casi 1 de cada 4 accidentes de tráfico en Europa ocurren en un paso de peatones

El RACC analiza los pasos de peatones de 31 ciudades europeas

- ***Durante el año 2008 murieron en España 502 peatones, tanto en carreteras como en zonas urbanas, y resultaron heridos 10.564***
- ***La ciudad de Sevilla es la que aglutina el mejor paso de peatones (Paseo de Cristóbal Colón intersección Puente de Isabel II) y el peor puntuado (Núñez de Balboa intersección C/Temprado)***

Martes, 15 de diciembre de 2009.- El RACC, siguiendo su línea de fomentar la seguridad vial y reducir la accidentalidad vial, ha participado en el estudio europeo del EuroTEST “Programa de evaluación de pasos de peatones”, que analiza y compara 310 pasos de peatones de 31 ciudades europeas importantes (Barcelona, Belgrado, Berlín, Bratislava, Bruselas, Bucarest, Budapest, Copenhague, Dubrovnik, Frankfurt, Ginebra, Helsinki, Estambul, Linz, Londres, Liubliana, Luxemburgo, Madrid, Milán, Munich, Nápoles, Oslo, París, Praga, Roma, Róterdam, Sevilla, Estocolmo, Estrasburgo, Viena, Zagreb). En cada país se sometió a las inspecciones un mínimo de 10 pasos de peatones, desde el 3 de junio hasta el 24 de septiembre de 2009, caminando unos 240 Km. por los 310 pasos de peatones.

Metodología

La metodología de trabajo se centro en definir 25 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 bien, bien, aceptable, mal y muy mal. Para realizar mejor la comparativa se seleccionaron los pasos en función de estos criterios:

- ✓ Alto interés turístico
- ✓ Buenas instalaciones de transporte
- ✓ Situaciones críticas de tráfico cercanas
- ✓ Dimensión similar de las áreas.

Resultados del estudio europeo

- Existe una gran variedad de diseños de pasos de peatones en toda Europa: desde los semáforos hasta la marcación de la carreteras.
- 1 de cada 6 pasos de peatones (53 pasos de los 310 analizados) no superaron la prueba recibiendo la valoración de “mal” o “muy mal”
- Al otro extremos del ranking, el 60% de todos los pasos de peatones fueron valorados positivamente, con 14 pasos “muy buenos” y 170 considerados “buenos”.
- 73 pasos de peatones (casi 1 de cada 4) obtuvieron el calificativo de “aceptables”

- El peor paso de peatón lo encontramos en Milán, a la salida de un parque muy popular de la ciudad, cerca de Vía Palestra. Se da la circunstancia que Nápoles es la única ciudad europea sin ningún paso de peatones de los analizados valorado positivamente
- El mejor paso de peatones se encontró en Bratislava, en el cruce de las calles Klemensova y Dostojevského
- El diseño de los pasos de peatones y su organización están basados en reglamentos y prácticas nacionales (incluso locales)
- Los reglamentos y directivas que regulan el derecho de paso de los peatones tienen una base común en todos los países, pero hay diferencias en la descripción y definición de requisito de prioridad de paso de los peatones
- Dispositivos de cuenta atrás para peatones que ayudarían significativamente a los peatones a cruzar las calles con seguridad, siguen sin estar permitidos en muchos países europeos.

Resultados del análisis en España

Durante el año 2008, murieron en España 502 peatones, tanto en carreteras como en zonas urbanas, y resultaron heridos 10.564 peatones. Una cifra nada despreciable y que obliga a tomar medidas para frenar la alta accidentalidad.

Dentro del estudio europeo se han analizado 10 pasos de peatones de cada una de las ciudades de Madrid, Barcelona y Sevilla, con los siguientes resultados:

- 4 pasos valorados como “insatisfactorios”, 12 “aceptables”, 13 “satisfactorios” y 1 “muy satisfactorio”
- Sevilla es la ciudad que aglutina el mejor y el peor paso de peatones. El del **Paseo de Cristóbal Colón intersección Puente de Isabel II es el que ha conseguido mejor valoración**, destacando su excelente iluminación, tanto de día como de noche, y la accesibilidad para personas con movilidad reducida; mientras que el peor puntuado es el de Núñez de Balboa intersección con C/Temprado
- Del estudio se desprende que en España hay carencias en el diseño de los pasos de peatones no semaforizados
- En nuestro país es necesaria la existencia de un código de circulación urbana que incluya medidas como la regulación de los pasos de peatones

RECOMENDACIONES

A la Administración

- La ubicación y el diseño de pasos de peatones se deben considerar como elementos clave dentro de un amplio sistema de movilidad para peatones dentro del 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 largos se deberían instalar islas para peatones, con el fin de evitar situaciones potencialmente peligrosas y para incrementar la seguridad peatonal en pasos de peatones.
- Se deberían instalar señales de tráfico altamente reflectantes, así como medidas de seguridad adicionales, como dispositivos especialmente diseñados para mejorar la visibilidad nocturna. Cuando sea necesario, es esencial incrementar la intensidad de la iluminación de la carretera.
- 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.
- Se debería ofrecer accesibilidad para peatones discapacitados (usuarios de sillas de ruedas) en los pasos mediante la instalación de bordillos a ras de suelo o al menos rampas con un gradiente máximo del 8%.
- Se deberían instalar senderos táctiles, señales acústicas o dispositivos táctiles en los semáforos con bordillos a ras de suelo, separados de la acera, para ayudar a peatones invidentes o con dificultades de visión a cruzar la calle de forma segura. La instalación de balizas metálicas bajas para prevenir que los coches aparquen detrás de los pasos es muy peligrosa para estas personas, por lo que se deberá evitar.
- Se deberían instalar marcaciones de carretera adicionales indicando que hay vehículos que se acercan (como la señal “mire a la derecha”) con el fin de mejorar la seguridad para peatones sordos (y también para los demás usuarios de la carretera).
- **Se ha de dar especial importancia a la solución de conflictos con otros usuarios de la carretera, especialmente con ciclistas y tranvías, 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. Se espera que este tipo de dispositivos sean ampliamente utilizados en el futuro (como sensores automáticos que detecten la presencia de peatones acercándose al paso avisando a los conductores con suficiente antelación sobre el posible peligro).
- Los semáforos para peatones deberían equiparse con mayor frecuencia con dispositivos de cuenta atrás, permitiendo 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). La introducción de semáforos con tecnología de LEDs debería fomentarse en toda Europa, también por su mejor rendimiento en lo referido a la visibilidad, especialmente de noche.

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.
- Las autoridades europeas también han de revisar detalladamente las marcaciones utilizadas en pasos de peatones europeos. **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**).
- El uso de un asfalto de color, por parte de la administración local se debería desaconsejar ya que puede generar confusión y es incluso menos eficiente y menos visible que el tradicional blanco sobre asfalto negro.

RACC

El RACC, con más de un millón de socios, es el automóvil club más grande de España, líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente, y es la primera correduría de seguros de España en el sector de autos. El RACC también está presente en el sector de los viajes. A través de su Fundación, y como entidad con vocación de servicio a la sociedad, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión entorno a la seguridad vial.