

Els passos de vianants espanyols tenen tres punts dèbils: la visibilitat diürna, la il·luminació nocturna i el manteniment

La probabilitat que un vianant mori a Espanya és el doble que a Holanda o Suècia

- *A Europa cada any moren més de 7.500 vianants en accidents de trànsit, 61 d'ells a Catalunya.*
- *Els avanços tecnològics en els vehicles han de permetre una reducció dels atropellaments a zona urbana*
- *Els passos de vianants de Màlaga i València, ocupen darrers llocs de l'avaluació, encara que destaquen per la seva sensibilitat cap als usuaris amb mobilitat reduïda*

Dimarts, 30 de novembre de 2010.- El RACC, seguint la línia de fomentar la seguretat viària i reduir l'accidentalitat viària, ha participat novament en l'estudi europeu EuroTest "Programa d'avaluació de passos de vianants", que analitza i compara 270 passos de vianants de 18 ciutats europees importants (Belgrad, Bremen, Brussel·les, Florència, Innsbruck, Lisboa, Liubliana, Lugano, Luxemburg, Màlaga, Nijmegen, Nurember, Oslo, París, Praga, Split, Torí i València). A cada ciutat s'han inspeccionat 15 passos de vianants, intentant cobrir tots els tipus de passos possibles (senyalitzat/no senyalitzat; intersecció /enllaç de carrers; carrers d'un/dos sentits; un o diversos carrils per sentit). Les inspeccions es realitzaren per experts tècnics del ACI (Automòbil Club d'Itàlia) entre el 9 de juny i el 13 d'octubre de 2010, que analitzaren els 270 passos tant de dia com de nit.

Metodologia

La metodologia de treball es va centrar en definir 27 factors de seguretat, dividits en 4 categories de seguretat: sistema d'encreuament (23% de la nota final), la visibilitat diürna (26% de la nota final), visibilitat nocturna (32% de la nota final) i, accessibilitat (19% de la nota final), que van ser valorats sobre la base d'un sistema de punts amb la qualificació de: Molt bo, bo, acceptable, dolent i molt dolent. Per realitzar millor la comparativa es van seleccionar els passos en funció de:

- ✓ Àrees centrals: àrees comercials/turístiques, gran cobertura de transport públic
- ✓ Àrees semiperifèriques: gran densitat d'escoles, cobertura de transport públic mitjana
- ✓ Àrees perifèriques: àrees residencials, poca cobertura de transport públic

Resultats de l'estudi europeu

- Existeix una gran varietat de dissenys de passos de vianants a tot Europa
- Gairebé 1 de cada 5 passos de vianants (50 passos dels 279 analitzats) no van superar la prova rebent la valoració de dolent i, fins i tot, molt dolent
- Gairebé la meitat dels passos van ser valorats positivament (122 com "bé" i 8 "molt bé").
- Els 90 passos restants (gairebé un de cada tres) van obtenir el qualificatiu "d'acceptables".

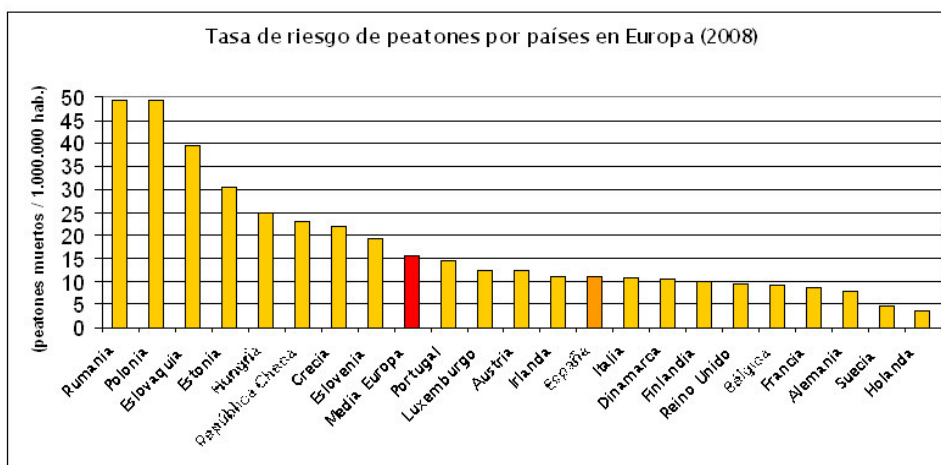
- Fent una comparació amb els resultats de 2008 i 2009, aquest any hi ha hagut més passos amb valoració negativa.
- El pitjor pas de vianant està a Lugano, Suïssa. Encara que la ciutat obté una nota més que correcta, aquest pas situat prop d'una estació de trens, no va superar la prova.
- En la part més alta del rànquing ens trobem amb passos molt ben dissenyats des de l'òptica de tots els usuaris (vianants, conductors i discapacitats), que garanteixen la visibilitat en qualsevol condició de llum i amb un bon manteniment dels diferents elements que els componen. Trobem aquests passos a grans capitals (Brussel·les, Oslo o Lisboa) o en ciutats mitjans, però molt ben acondicionades (Innsbruck, Liubliana o Luxemburg).
- El pas inspeccionat a Brussel·les, a l'encreuament entre els carrers Rue des Pivoines e Chemin du Pourpier obté la millor puntuació de l'estudi amb una valoració final de "molt bo".

Mortalitat de vianants a Espanya

Durant l'any 2009, van morir a Espanya 470 vianants, un 6,4% menys que el 2008. Una xifra gens menyspreable i que comporta prendre mesures per frenar l'alta accidentalitat. Destaca el fet que el descens de víctimes per atropellament es redueix menys en zona urbana que a carretera.

Encara que Espanya es troba a la franja mitjana de països europeus pel que fa a la taxa de risc (vianants morts per milió d'habitants) amb 11,1 morts pels 15,5 de mitjana europea, la probabilitat que un vianant mori a Espanya és el doble que a Holanda o Suècia, països referents en matèria de seguretat viària a Europa. Espanya s'ha de marcar un objectiu de reducció de la mortalitat de vianants per al propers anys que ens permeti passar d'estar a una posició mitjana en el rànquing europeu a ser un dels països a la capçalera d'Europa.

Es dona la circumstància que un 37,4% de les causes dels accidents amb vianants morts a Espanya es deu a què es creua fora d'una intersecció (pas regulat) .

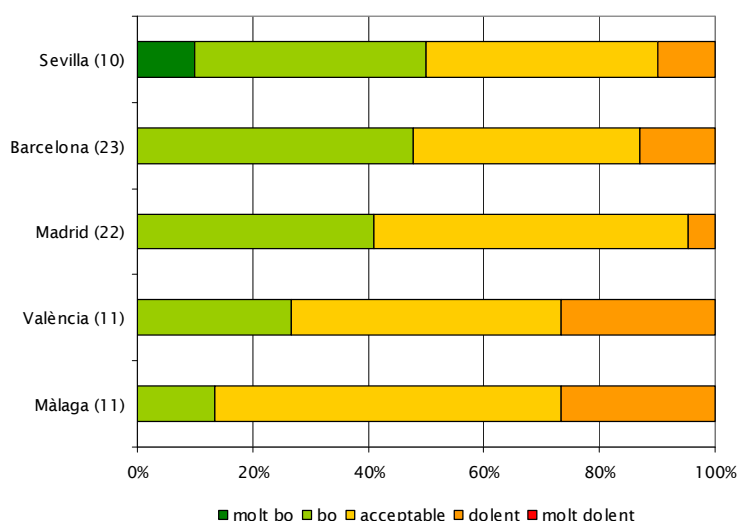


Resultats de l'anàlisi a Espanya

- Les dues ciutats espanyoles analitzades, Màlaga i València, van ocupar respectivament el penúltim i antepenúltim lloc de la taula de resultats de tot Europa.

- A Màlaga, 2 passos van ser valorats com a “bons” i 4 com a “dolents”; mentre que a València 4 passos van ser considerats “bons” i 4 com a “dolents”
- Malgrat que es van observar algunes solucions excel·lents per a l'accessibilitat (per exemple: dispositius de compte endarrere en els semàfors de Màlaga), les condicions de manteniment, l'aparcament il·legal i la mala llum artificial van contribuir als resultats inadequats obtinguts.
- Amb tot, Màlaga i València obtenen les millors puntuacions en la categoria d'accessibilitat. Ambdues demostren sensibilitat per als usuaris amb problemes per moure's.
- El present estudi culmina un treball de tres anys en què, a més de Màlaga i València, s'han auditat passos de vianants a Madrid, Barcelona i Sevilla. També en la comparativa nacional aquestes dues ciutats obtenen resultats inferiors, la qual cosa es tradueix en la necessitat de les ciutats mitjanes de millorar en el disseny dels seus passos. Sevilla aconseguix la millor puntuació amb l'únic pas considerat com a molt bo.

Resultats EuroTest 2008-2010



Tecnologia que ajuda a salvar vides

Entre les tecnologies eSafety, tecnologies intel·ligents pensades per evitar i reduir el número de lesions i morts a la carretera, algunes d'elles estan específicament concebudes per protegir als vianants. El sistema d'advertència i frenada d'emergència reuneix una sèrie de tecnologies com sistemes d'advertència enfront xocs frontals, frenada automàtica i sistemes de seguretat pre-col·lisió. El sistema detecta amb antelació la presència de vianants apropant-se al pas frenant el cotxe i evitant l'impacte.

RECOMANACIONS

A l'Administració

- La ubicació i el disseny de passos de vianants s'ha de considerar **un element clau en el marc de la planificació de la mobilitat urbana** en general

- La **bona visibilitat a tots els passos de vianants s'hauria de considerar com una de les directrius més importants** a acomplir en el disseny. Els passos de vianants s'haurien de planificar i dissenyar evitant la presència d'obstruccions que limitin la visibilitat entre vianants i conductors.
- **Línies de parada a una distància d'entre 6 i 15 metres** davant dels passos de vianants no només faciliten que els vehicles s'aturin abans d'apropar-se als passos, sinó que també milloren la visibilitat per a vianants i vehicles a carrils transitats.
- En interseccions és necessari evitar les solucions de disseny que limitin la visibilitat als vianants i dels vehicles que han de girar, **retirant obstacles dels angles dels carrers**.
- En passos de vianants llargs **s'haurien d'instal·lar illes de refugi** per a aquells usuaris que no tinguin temps de creuar-los i puguin aixoplugar-se de forma segura.
- Un pas de vianants ha de disposar **d'una adequada il·luminació**, i a poder ser específica del pas de vianants, que permetin al vianant ser vist amb antelació.
- S'haurien d'instal·lar **senyals de trànsit altament reflectants**. Ja existeixen solucions per incrementar la visibilitat amb poca llum que haurien d'anar-se implementant: marcadors de carretera addicionals, dispositius reflectants, senyals de trànsit (llums intermitents, il·luminació urbana i de carretera, semàfors muntats en postes per damunt de la carretera, etc.) són elements essencials per incrementar la seguretat dels vianants.
- Els passos de vianants s'han de **mantenir sistemàticament en bones condicions**, complint amb els alts nivells de seguretat requerits. En particular, les superfícies de carreteres abans d'arribar a passos de vianants, sempre s'han de mantenir en perfectes condicions per oferir la màxima adherència (de preferència superfícies rugoses abans que materials com pedra, amb menor adherència, per un millor rendiment en cas d'haver de frenar de sobte)
- Els passos de vianants haurien de ser sotmesos a **inspeccions de seguretat regulars**, amb la finalitat de detectar problemes i decidir les mesures a prendre per aconseguir els nivell de seguretat adequats.
- En passos de vianants senyalitzats, s'haurien de cronometrar les diferents fases per permetre que els vianants creuin la carretera amb seguretat. En passos amb fases de senyalització no exclusives per a vianants, llums que parpellegin addicionals podran avisar als conductors que hi ha vianants que intenten creuar.
- Ha d'assegurar-se una **accessibilitat segura per al total d'usuaris, especialment aquells més vulnerables**:

- Els passos de vianants han de ser de fàcil accés per a usuaris amb cadira de rodes, instal·lant voreres a ras de terra o rampes amb una pendent màxima del 8%. Aquesta recomanació és d'aplicació per a voreres i a les illes de vianants.
 - Haurien d'instal·lar-se senders tàctils adequats (paviment de diferent rugositat) que adverteixin les persones invidents de l'aproximació a l'encreuament i que les guiïn al llarg del trajecte que creua el pas. També són de gran ajuda els senyals acústics/vibratoris o els dispositius tàctils en els semàfors. Si no hi ha un paviment tàctil al llarg del pas, ha de respectar-se un angle adequat de 90º entre les voreres i els passos. La instal·lació de balises metàl·liques per prevenir que els cotxes aparquin darrera dels passos suposa un perill per aquests usuaris, pel que caldria evitar-se.
 - També han de tenir-se en compte les necessitats dels usuaris amb limitacions auditives amb marques especials (per exemple: mirar a la dreta/mirar a l'esquerra) o dispositius tecnològics com pictogrames mòbils i compta endarrere als semàfors
- Les marques de carretera addicionals indicant que hi ha vehicles que s'apropen (com el senyal "miri a la dreta") són una solució interessant per aquells carrers en què no està clar el sentit pel qual arriben els vehicles o hi ha diversos vehicles circulant (carrils bici, tramvies, etc.)
 - Els conflictes amb altres usuaris de la carretera, especialment amb ciclistes i tramvies, han de tractar-se amb especial sensibilitat evitant solucions potencialment perilloses per als vianants que estan esperant per creuar el carrer (vies de tramvia massa properes a les voreres, carrils bici que entren en conflicte amb les voreres a ras de terra previstes per a vianants discapacitats).
 - Algunes solucions tecnològiques podrien evitar accidents entre vehicles i vianants. La introducció de semàfors amb tecnologia de LEDs hauria d'expandir-se per tot Europa pel millor rendiment que aporta en visibilitat en condicions de llum limitada (nit o condicions climàtiques adverses). Els dispositius de compta endarrere per semàfors permeten que els usuaris prenguin la seva pròpia decisió en relació amb la seguretat de creuar/abandonar el pas, segons les seves pròpies capacitats físiques (velocitat en caminar). S'espera que els dispositius tecnològics siguin àmpliament utilitzats en el futur i que aporten millores importants a la seguretat viària d'aquests punts crítics. Alguns exemples són els sensors automàtics que detecten la presència de vianants apropant-se al pas avisant als conductors amb suficient antelació sobre el possible perill.

Polítics i legisladors

- És urgent introduir un conjunt de **normes de conducta** a nivell europeu. Les grans diferències en els reglaments que regulen la relació entre vianants i conductors no només creen molta confusió, sinó que també generen seriosos perills per a turistes i visitants estrangers.

- Una altra diferència que requereix d'una anàlisi profunda és la **fase de transició dels semàfors, de verd a vermell**. En l'actualitat existeixen massa diferències en aquest camp i, també aquí es requereix d'una major uniformitat per evitar seriosos perills per a turistes i visitants de l'estranger.
- Han de **revisar-se i adequar-se les marques** utilitzades en els passos de vianants perquè siguin fàcilment entenedores per als usuaris. Existeixen massa diferències entre els països europeus: a Alemanya, els passos de zebra no s'utilitzen en encreuaments equipats amb semàfors, una solució que obliga als vianants a estar més atents al creuar, però que redueix la visibilitat del conductor. A Espanya, les ratlles de zebra s'estan eliminant a passos de vianants semaforitzats per millorar la seguretat dels vehicles de dues rodes i evitar relliscades. A Suïssa s'utilitzen ratlles pintades de color taronja, oferint una bona visibilitat diürna però una molt dolenta visibilitat per les nits o amb mal temps.
- L'ús per part de l'administració local d'un **asfalt de color hauria de desaconsellar-se**. Genera confusió i és fins i tot menys eficient i menys visible que el tradicional blanc sobre asfalt negre.

El RACC, un milió de socis

El RACC, és l'automòbil club més gran d'Espanya, amb un milió de socis, realitza a l'any 1.309.617 serveis de assistència mecànica, personal i medicalitzada urgent i compta amb una cartera d'assegurances de 903.248 pòlisses. Com a entitat al servei de la societat impulsa la mobilitat sostenible, la seguretat viària i el medi ambient i promou l'esport del motor amb el recolzament a l'esport base i amb l'organització de tres proves per als mundials: F1, Motociclisme i Rallys.