VOICE Country Sheet

Abril 06

Peatones y ciclistas vulnerables en España

1ª Parte: España

Introducción

La seguridad vial en España se encuentra entre las peores de Europa y los Accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en el país.
En las áreas urbanas, la mayoría de las víctimas son peatones. En este grupo, los niños y los ancianos son los más vulnerables. Existen, por supuesto, un conjunto de factores que contribuyen a que en España la mortalidad en la vía pública sea tan elevada, entre los que se encuentran: infraestructuras inadecuadas, actitudes de los conductores tales como el exceso de velocidad, la violación de las normas de tráfico, tanto por los conductores como por los peatones y los ciclistas y un control deficiente por parte de las autoridades responsables.
Se suma a esto el hecho de que la movilidad sostenible, unida a una mayor seguridad vial es una cuestión que sólo recientemente ha empezado a ser tenida en consideración por las autoridades nacionales y locales. Según una encuesta realizada por MOVILIA[1] en 2001, el 23% de la población utiliza el transporte público mientras el 35% usa su coche particular como medio de transporte en Municipios con más de 500.000 habitantes, mientras que en otros con menos de 500.000, el porcentaje de personas que conducen su propio vehículo asciende al 55%, dado los mayores incentivos para la compra de los automotores, ya que el transporte público es más escaso.



C. Martin Rey /CECU

Infraestructuras

Las infraestructuras necesarias y las normas correspondientes varían en función de las localidades y la función de los caminos.
Los peatones y los ciclistas realizan la mayoría de sus desplazamientos en áreas urbanas, medio que presenta una serie de interfases entre los individuos vulnerables y los demás usuarios de la vía pública[2]. Para reducir las muertes por lo tanto es importante que las condiciones de la vía pública en las áreas urbanas sean particularmente seguras para los grupos de mayor riesgo[3].
A pesar de esto, la seguridad vial, en España[4], está mejorando aunque todavía quede mucho por hacer. Las evidencias demuestran que los sitios más peligrosos son los semáforos sin señales para los peatones. En este caso, el riesgo de que se produzca un atropello aumenta en un 75%[5]. Más aún, en algunos casos en que existen pasos peatonales debidamente señalizados y regulados por semáforos, el tiempo permitido para el cruce es tan escaso, que las personas con movilidad disminuida afrontan un riesgo elevado de ser atropellados, sobre todo en vías de circulación rápida y/o intensa[6].
Es fundamental planificar adecuadamente los tiempos para el cruce de peatones.
La falta de conocimientos acerca de la existencia de medidas efectivas, explican porque la actitud de los que diseñan los caminos y planifican las ciudades cambia tan lentamente.

VOICE

VOICE : Vulnerable Road User Organisations in cooperation across Europe

VOICE es una red destinada a segurar que sean escuchados aquellos habitualmente desatendidos en los debates sobre Transporte: los suarios vulnerables.
La Coalición de VOICE está actualmente integrada por:
AGE - the European Older People's Platform; ANEC - the European consumer voice in standardisation; EPHA Environment Network European Child Safety Alliance; European Disability Forum European Public Health Alliance; European Federation for Transport and Environment; Voetgangersbeweging; BEUC; European Transport Safety Council.
Más información: www.etsc.be/Voice.php

En Madrid, por ejemplo, se siguen construyendo áreas residenciales nuevas sin estar conectadas a la red de Metro.
Los carriles seguros para ciclistas son raros en muchas ciudades españolas (con la notable excepción de Barcelona), lo que desincentiva el uso de la bicicleta[7].
Existen medidas de bajo coste, como mejorar las instalaciones y colocar señales más claras, que ayudan a mejorar cualitativamente la seguridad de los usuarios de la vía pública.
La creación de una red de conexiones y carriles adecuados para peatones y ciclistas mejora, sin duda, la seguridad de los más vulnerables[8].
Las vías seguras consisten en sendas peatonales y carriles para ciclistas separadas de las vías para automotores, exclusivas para peatones o mixtas, para peatones y ciclistas.

Movilidad Sostenible

La velocidad y la intensidad del tráfico son los factores directamente relacionados con los accidentes que afectan a los peatones. Hay una relación directa entre el número de víctimas y la densidad del tráfico en un camino en particular. Desde 1993, el número de vehículos circulando por España ha aumentado en un 29%[9] .
Todavía existen muchos prejuicios culturales en el país, especialmente en lo que se refiere a las bicicletas, actividad normalmente asociada a estudiantes y ecologistas. Poseer un coche sigue siendo un símbolo de status social. Irónicamente, debido a la gran congestión de tráfico, la velocidad media del tráfico motorizado en ciudades como Madrid es de 13-14 kms/h que es prácticamente igual o menor que la alcanzada por las bicicletas[10].

Conducta

Los peatones son los más vulnerables en las áreas urbanas: cuatro por cada diez muertes por accidentes de tráfico[11].
Del total de los peatones fallecidos por atropellos en áreas urbanas en 2002, el 46,6% eran mayores de 64 años[12].
Buscando las raíces del problema, uno se enfrenta a una combinación de factores. La infracción de las reglas de tráfico por los conductores, habitualmente produce accidentes severos.
Las violaciones más frecuentes de las normas son: el exceso de velocidad, la conducción con tasas altas de alcoholemia y la distracción producida en muchos casos por el uso del teléfono móvil[13].



J. Parise

Aún en zonas con límite de velocidad de 30 kms/h, los conductores habitualmente la superan.
Un estudio realizado por el Real Automóvil Club de España, señala que ni siquiera los autobuses escolares, en algunas áreas de Madrid, respetan el límite de 30 kms/h señalizados en zonas escolares[14].
Pero, los peatones también tienen la responsabilidad de lo que sucede[15]: por ejemplo, cruzar la vía pública con luz roja en el semáforo o no hacerlo por los sitios señalizados.

Esto puede ser debido principalmente a que en algunas ciudades no existe señalización alguna.
En los peatones ancianos, los factores principales de riesgo son la movilidad reducida y la disminución de la agudeza visual que afecta claramente a su habilidad para

2ª Parte: Ejemplos de mejores práticas

Infraestructura y Movilidad Sostenible

Barcelona[16] es una de las ciudades en España que más ha invertido en la promoción de movilidad sostenible.


C. Martin Rey/CECU

Se han peatonalizado grandes áreas del centro histórico, expandido las superficies pavimentadas, creado más cruces peatonales y luces de tráfico para que los desplazamientos de los peatones sea más confortable. Las autoridades locales en la ciudad de **Vitoria** han diseñado un "anillo verde", que consiste en una serie de senderos urbanos para ciclistas y zonas peatonales conectando el centro de la ciudad con los suburbios. También hay bicicletas que pueden ser utilizadas de manera gratuita; de hecho, 25000 personas las han utilizado en los primeros 4 meses. En **Córdoba** el Ayuntamiento, en cooperación con Plataforma Carril-Bici, ha iniciado un programa relacionando la enseñanza de seguridad vial con el uso de las bicicletas como una forma de animar a los niños a su uso habitual.
Existen medidas muy conocidas para desanimar a los conductores, que pueden disminuir el número de vehículos circulantes en las áreas urbanas. Un ejemplo típico es el "impuesto a la congestión" implementado en **Londres**, donde los conductores deben pagar si quieren entrar con su coche al centro de la ciudad. **Copenhagen**, ha invertido mucho en carriles para bicis y transporte público (incluido mejores combinaciones entre los distintos tipos de transporte), reducido el impacto ambiental y mejorado la seguridad del tráfico motorizado alejándolo del centro de la ciudad, limitando a 40 kms/h el límite de velocidad en áreas residenciales, entre otras medidas[17].

Conductas

Son necesarias medidas destinadas tanto a conductores como a usuarios vulnerables para mejorar las conductas y aumentar la seguridad en las calles. La penalización de

las faltas de tráfico más frecuentes entre los conductores, como el alcohol y la velocidad, ha demostrado ser efectivo en muchos países.[18] El sistema de penalización por puntos en el carné de conducir unido a multas elevadas ha reducido las muertes en Francia en un 17% entre 2002 y 2003. En Italia, la reducción fue de un 30% en el primer año. En el Reino Unido se aplica no solo al exceso de velocidad sino al conductor con alcoholemia positiva. En España se comenzará a aplicar en Julio de 2006; las autoridades deberán asegurar su correcta aplicación.

La Educación y las Campañas para concienciar a los peatones y ciclistas acerca de los peligros del tráfico en las calles han demostrado ser efectivas en varios países de la UE. Educando a los niños desde pequeños para ser más responsables en la edad adulta, reporta beneficios obvios. Países como Francia, Malta o Hungría han invertido en educación vial en las escuelas. Son conocidas las iniciativas desarrolladas en el RU para estimular a sus niños a ir en bici o andando "seguros" al colegio. Un buen ejemplo es el programa "Caminos Seguros al Colegio", en el cual participan los centros escolares y la comunidad, planificando la seguridad de sus niños, que ha cosechado grandes éxitos.[19]

Campañas y Organizaciones en España

En España, existen diversas organizaciones activas en el campo de la seguridad vial y de peatones vulnerables. **Fundación RACC** (www.racc.es) ha publicado numerosas encuestas sobre PVs. **Instituto MAPFRE de Seguridad Vial** (www.mapfre.com) publicaciones sobre peatones vulnerables. **BACC - Bicicleta Club de Catalunya** (www.bacc.info) organización ciclista.; **Catalunya Camina** (www.catalunyacamina.org) organización de peatones catalanes.; **ConBici** (www.conbici.org)organización Hispano-Lusa de ciclistas.; **Observatorio Nacional de Seguridad Vial** icentro de referencia sobre datos y seguridad vial en España y en relación con otros países de la UE.

3ª Parte: Todos los actores contribuyen.

Los ejemplos de lo desarrollado en varios Estados Miembros ilustra lo que las autoridades locales pueden hacer para mejorar la seguridad de sus peatones más vulnerables. Pero los dirigentes a nivel Nacional y Europeo también deben implicarse.
A nivel nacional, el gobierno debe asegurar el marco necesario para incrementar las acciones locales y estimular el desarrollo de prácticas que hayan dado buenos resultados.
En España, las áreas que deben ser específicamente reforzadas son las de infraestructuras y movilidad sostenible y la actitud tanto de peatones y ciclistas como de conductores, a través de planes de educación vial y la aplicación de las normas y multas de tráfico.

Medidas para proteger al peatón vulnerable en la UE

En 2001, la Comisión se propuso un objetivo ambicioso: el disminuir a la mitad el número de muertes por "accidentes" de tráfico para 2010 (Documento Blanco de la Política de Transportes, 2001). Con la intención de allanar el camino para conseguir ese objetivo, la Comisión publicó el **Programa para la Seguridad Vial Europeo** (COM (2003)311 final)**.** En él, hace hincapié en la necesidad de mejorarla protección para los usuarios más vulnerables en las carreteras. En particular, realza la relevancia de la educación y de las campañas dirigidas a los más vulnerables y la importancia de los tests dirigidos por **EuroNCAP** (Programa Europeo de Asesoramiento para Coches Nuevos) mejorando la seguridad pasiva en lo concerniente a la protección contra lesiones en caso de choque.
Es prioritario en la acción Europea el que las delanteras de los coches sean más seguros para los peatones.
Conscientes del hecho de que cada año 8000 peatones y ciclistas mueren y otros 300.000 son lesionados en los caminos europeos, el Parlamento y el Consejo adoptan una Directiva (2003/102/EC) que tiende a reducir la severidad de las lesiones a peatones mediante tests de disminución de altura y la introducción de cambios en el frontal de los vehículos, especialmente en el capó y en el parachoques, lo que podría evitar 2000 muertes al año. Los fabricantes de coches Europeos, Japoneses y Coreanos han acordado fabricar vehículos acatando las provisiones del primer paso de estas directivas y otras medidas de seguridad que reducirán el riesgo de los peatones de sufrir la muerte o lesiones severas.
La segunda etapa de estas Directivas ha sido reexaminada y la Comisión propondrá una normativa revisada, esta vez una Regulación, adaptando el Standard para asegurar su viabilidad.
La NORMA FINAL eventualmente adoptada por el Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo deben dar a la protección de los usuarios más vulnerables, la máxima prioridad.

References

1 Ministerio del Fomento - www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/INFORMACION_MFOM/INFORMACION_ESTADISTICA/Publicaciones/movilia_2000/.
2 Según la Dirección General de Tráfico Española, el 81% de las muertes y el 16% de las lesiones severas se producen en zonas urbanas. "Las principales cifras de la Siniestraliadd Vial 2004", Dirección General del Tráfico (DGT), Ministerio del Interior – www.dgt.es.
3 ETSC (2005), The Safety of Vulnerable Road Users in the Southern, Eastern and Central European Countries (The "SEC Belt") – www.etsc.be.
4 Ver Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 publicado por la Dirección General de Tráfico (DGT) 5Instituto MAPFRE - Estudio
5 Instituto MAPFRE - Estudio Accidentalidad peatonal en los núcleos urbanos, 2005.
6 Conchy Martin Rey, of CECU, una Organización de Consumidores española, señala la problemática de los trabajos en los caminos y la restauración de edificios, ya que los promotores no están concienciados, no se hacen cumplir las leyes por los agentes ni por la Administración Pública. Se ignora el riesgo que esto trae para los usuarios.
7 ETSC (2005), SECBelt Monitor 03, July 2005 – www.etsc.be
8 Ibid
9 Fundación RACC, "Memoria Fundación RACC 2002-2003" – www.racc.es
10 Revista Trafico, "En busca de la movilidad sustenible", enero-febrero 2005.
11 Instituto MAPFRE, Estudio Accidentalidad peatonal en los núcleos urbanos, 2005.
12 Fundación RACC – www.racc.be.
13 DGT – www.dgt.es.
14 ETSC(2005), SECBelt Monitor 03, July 2005.
15 Los ejemplos siguientes han sido aportados por Instituto MAPFRE.
16 Para más información sobre Barcelona y otras ciudades españolas, ver Revista Trafico, "En busca de la movilidad sostenible", Enero- Febrero 2005.
17 Ciudad de Copenhagen – Plan de Tráfico y Medioambiente 2004.
18 Los Ejemplos siguientes se pueden encontrar en Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 – www.dgt.es.
19 Para más información, visitar: "Safe Routes to Schools" website: www.saferoutestoschools.org.uk/index.php?f=casestudies.htm.

The VOICE Campaign is co-financed by the European Comission © ETSC 2006

European Transport Safety Council
Rue du Cornet 22 - B-1040 Brussels
Tel. + 32 (0) 2 230 4106 - Fax. + 32 (0) 2 230 4215
E-mail: information@etsc.be - Internet: www.etsc.be