



El exceso de velocidad y la imprudencia de los peatones son las causas más importantes de atropello, la mayoría de estos accidentes se podrían evitar aplicando las medidas necesarias en las vías y aconsejando tanto a los peatones como a los conductores de cómo deben comportarse en una vía compartida, sin olvidar que los usuarios de la vía más desprotegidos y vulnerables frente a los vehículos son los peatones.

En España se producen cada año 900 muertes de peatones por atropello, tanto en ciudad como en carretera, las carreteras, a pesar de ser mucho menos frecuentadas por los peatones que las calles de nuestras ciudades, se cobran las mismas muertes por atropello que las vías urbanas. Esto supone aproximadamente el 16% de las víctimas mortales por accidente de tráfico. Las causas más importantes del atropello son tanto el exceso de velocidad del conductor como la imprudencia de los peatones. La mayoría de los peatones asumen riesgos

innecesarios e incumplen o desconocen las normas de tráfico. El incumplimiento de las normas surge más bien por la tendencia de asumir riesgos que por el desconocimiento de la ley. Estos incumplimientos no se controlan ni se reducen, una de las razones es que las autoridades no ponen mucho empeño en castigar este tipo de comportamiento arriesgado y peligroso. En los últimos años el 67,5% de los peatones que han sido atropellados habían cometido alguna infracción cuando sufrieron el accidente.

Normalmente los peatones cruzan por zonas donde



*La mayor causa de muerte por atropello es que el peatón irrumpa en la vía de manera antirreglamentaria cuando se produce el accidente*

no hay pasos de cebra, no respetan las indicaciones de los semáforos e incluso prefieren cruzar una calle sorteando coches parados o a baja velocidad antes que acercarse hasta el paso de cebra más cercano. La mayor causa de muerte de los peatones debido a un atropello es que el peatón irrumpía en la vía de manera antirreglamentaria cuando se produjo el accidente, la siguiente causa de muerte por atropello es que el peatón no estaba utilizando el paso de cebra y por último, otra causa de muerte por atropello, pero en menor medida, es que el peatón no respetó las indicaciones del semáforo. Solamente una cuarta parte de los accidentes por atropello que causan la muerte del peatón no tuvieron que ver con una infracción del viandante. El 35% de los peatones corren el riesgo de sufrir un atropello, este porcentaje aumenta si los peatones son de mayor edad, entonces el riesgo de sufrir un accidente es de 50%.

Los niños y los ancianos son, por sus características físicas, los peatones más vulnerables y más frágiles de la vía. El 52,6% de las víctimas por atropello tienen más de 61 años y el 14% son menores de 20 años. Según estudios de la Dirección General de Tráfico los niños son los peatones que cruzan la calzada de manera más incorrecta e imprudente, ya que normalmente irrumpen en la vía sin previo aviso. El 41% de los niños no utiliza el paso de cebra para cruzar la calzada y tampoco lo utilizan el 27% de los ancianos (mayores de 64 años). También influye en estos dos grupos la falta de visibilidad, en el caso de los niños por la altura y en el caso de los ancianos por la edad. Algunos de estos también tienen el problema, a la hora de cruzar la vía, de que lo hacen con mucha lentitud, por ello en algunos sitios se esta proponiendo que el tiempo que permanece la fase semafórica del semáforo de peatones en verde sea mayor, para así dar tiempo a los ancianos a cruzar antes de que los coches arranquen.

La conclusión que se puede sacar de todo esto es que, en España, la mayoría de los peatones que han sufrido accidentes de tráfico ha sido como consecuencia de que han cometido alguna infracción. Como se ha señalado, según datos de la DGT, en España fallecen cada año 900 peatones como consecuencia de un atropello, tanto en vía urbana como en vía interurbana. La mayoría de estos accidentes se podrían evitar aplicando las medidas necesarias, concienciando tanto a peatones como a conductores de la importancia del respeto mutuo en la vía y de cumplir las normas de tráfico.

La sociedad debe tomar conciencia de las graves consecuencias derivadas de los accidentes de circulación que sufren los peatones y hacer todo lo que este en su mano para procurar que no se produzcan tantos atropellos.

Se pueden aplicar una serie de medidas en las vías y aconsejar, tanto a los peatones como a los conductores sobre cómo deben actuar dentro del sistema de tráfico.



*La pintura de "colores" en los pasos de cebra es una medida para llamar la atención del conductor y así reducir el número de atropellos*



Actualmente, las nuevas zonas residenciales poseen largas vías con varios carriles. Este diseño permite a los vehículos moverse con mayor fluidez pero esto trae asociado consigo que el riesgo de las personas a la hora de cruzar la calzada aumente. Pero por otra parte, cada vez más ciudades de España disponen de calles y avenidas que tienen en cuenta el riesgo al que están expuestos los peatones e intentan minimizarlo sin por ello limitar la movilidad de los vehículos. Pretenden reducir el número de atropellos mediante realces de la calzada, iluminación especial o pintura de "colores" en los pasos de peatones.

Los realces de la calzada tienen como objetivo hacer que los conductores reduzcan la velocidad cuando se acercan a un paso de peatones, esto se consigue levantando la calzada en la zona del paso de peatones hasta el nivel de la acera. Así se alerta al conductor ante los pasos de peatones. Con esta medida, una vez que se ha superado el período de adaptación, se consigue que disminuyan los atropellos sin que con ello se ralentice el tráfico. Aunque esta medida consigue su objetivo ya esta siendo utilizada por parte de los jóvenes que conducen

ciclomotores para otro fin. Utilizan estos pasos de peatones elevados para hacer cabriolas con el ciclomotor. Esto es una clara señal de que para conseguir mejoras debemos poner interés todos los usuarios de la vía y acompañar la "ingeniería" con la "educación".

Otras ciudades, tomando como referencia a algunos municipios de Francia, pintan las franjas asfaltadas de los pasos de cebra de color rojo o azul, para que contrasten más con las franjas blancas. Sin embargo esta pintura pierde visibilidad con el paso del tiempo, por ello algunas ciudades han preferido añadir una iluminación especial en los pasos de cebra, en forma de globos anaranjados. Así se consigue llamar la atención del conductor y alertarlo, sobre todo en ocasiones de poca visibilidad, por ejemplo cuando hay niebla o bruma. La idea de pintar las franjas de asfalto de otro color no convence a todos los responsables de tráfico. El reglamento general de circulación define cómo son las marcas viales de la calzada pero no hace alusión al color del cual deben ser las franjas de asfalto entre las blancas.

En algunas ciudades, como Madrid, se ha aplicado también como medida para reducir el número de atropellos imponer 30 km/h como velocidad máxima en las zonas cercanas a colegios. Además, los postes de señales verticales que indican el paso de peatones están coronados por los colores azul y blanco, luminosos y parpadeantes, para que se vea en los dos sentidos de la marcha, mientras que la señal convencional que indica el paso de peatones solamente se ve desde un sentido. Como puede verse, se pretende que se relacionen los colores azul y blanco con la presencia de un paso de peatones y por lo tanto hay que aumentar la precaución.

Con estas medidas se pueden conseguir resultados positivos, pero también el peatón y el conductor se deben comportar de forma adecuada.

En una vía compartida todas las partes que intervienen tienen que comportarse de forma adecuada y han de colaborar para que se reduzca el número de atropellos. ■

