

RECOMENDACIONES PARA LA MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES

PROGRAMA IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL/OISEVI

Estas recomendaciones fueron aprobadas en la VIII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), que tuvo lugar en Madrid los días 6-8 de mayo de 2019.

Contenido

RESUMEN DE RECOMENDACIONES	3
1. Antecedentes	4
2. Situación actual de la siniestralidad	5
3. Recomendaciones para la mejora de la seguridad de los peatones	6
4. Otras recomendaciones	10
5. Referencias.....	11

RESUMEN DE RECOMENDACIONES

1 REPARTIR DE FORMA MÁS EQUITATIVA EL ESPACIO PÚBLICO Y ESTABLECER UNA JERARQUIZACIÓN DEL MISMO QUE PRIORICE AL PEATÓN	7
2 DEFINIR UNA RED BÁSICA DE ITINERARIOS PEATONALES SEGUROS Y PROMOVER ESPACIOS DE EXCLUSIVIDAD PEATONAL	7
3 PACIFICAR EL TRÁNSITO Y ESTABLECER LÍMITES DE VELOCIDAD SEGUROS PARA LOS PEATONES.....	7
4 CONSTRUIR ACERAS CON UNA ANCHURA SUFICIENTE PARA ASEGURAR EL DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO Y SEGURO DE TODAS LAS PERSONAS	8
5 REGULAR LA CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS EN LOS ESPACIOS DESTINADOS A LOS PEATONES.....	8
6 FACILITAR EL CRUCE DE CALLES POR PARTE DE LOS PEATONES.....	8
7 ASEGURAR UNA BUENA VISIBILIDAD EN LOS PASOS DE PEATONES.....	9
8 MEJORAR EL DISEÑO Y CONFIGURACIÓN DE LOS SEMÁFOROS.....	9
9 REALIZAR CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN.....	9
10 ADHERIRSE A LA CARTA INTERNACIONAL DEL CAMINAR.....	10

1. Antecedentes

A lo largo de la historia, en todas las civilizaciones, las ciudades y los pueblos han constituido siempre los motores de su desarrollo social y económico. Si algo es consustancial en todo este tejido urbano es la existencia del peatón o viandante.

Característica común de todas las personas, sea cual fuere su procedencia o país de residencia, sexo, edad o estrato social, es su condición de peatón. A pesar de lo anterior, según BID (2016) y CEPAL (2017), existen patrones diferenciados de movilidad por género en el contexto latinoamericano, donde las mujeres se movilizan más a pie y utilizan el transporte público más frecuentemente que los hombres, que tienden a usar el automóvil y la motocicleta. Estos patrones también se producen en las ciudades españolas, según ATM (2018), CRTM (2014) y OMM (2019).

Aunque los patrones de movilidad a pie sean desiguales según el género, es algo que afecta al conjunto de la sociedad, y no puede quedar sin un tratamiento y una protección adecuada. Construir ciudades seguras, accesibles, limpias y amables, en las que caminar sea una actividad cotidiana y exenta de riesgos, no puede ser simplemente un desiderátum, sino un objetivo prioritario.

Desde nuestras grandes urbes a nuestros pequeños asentamientos rurales, nuestros caminantes, parafraseando a Antonio Machado, “harán camino al andar”. A las distintas autoridades públicas competentes les corresponde asegurar que ese camino sea pacífico y seguro.

Como dice John Butcher, fundador de Walk21, “Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última a la que una persona mayor desea renunciar. Caminar es algo tan natural como respirar”.

El peatón tiene derecho a vivir en un entorno seguro y saludable, especialmente diseñado y pensado para él, que le permita acceder y disfrutar libremente de los espacios públicos, en condiciones que garanticen adecuadamente su seguridad, salud y bienestar.

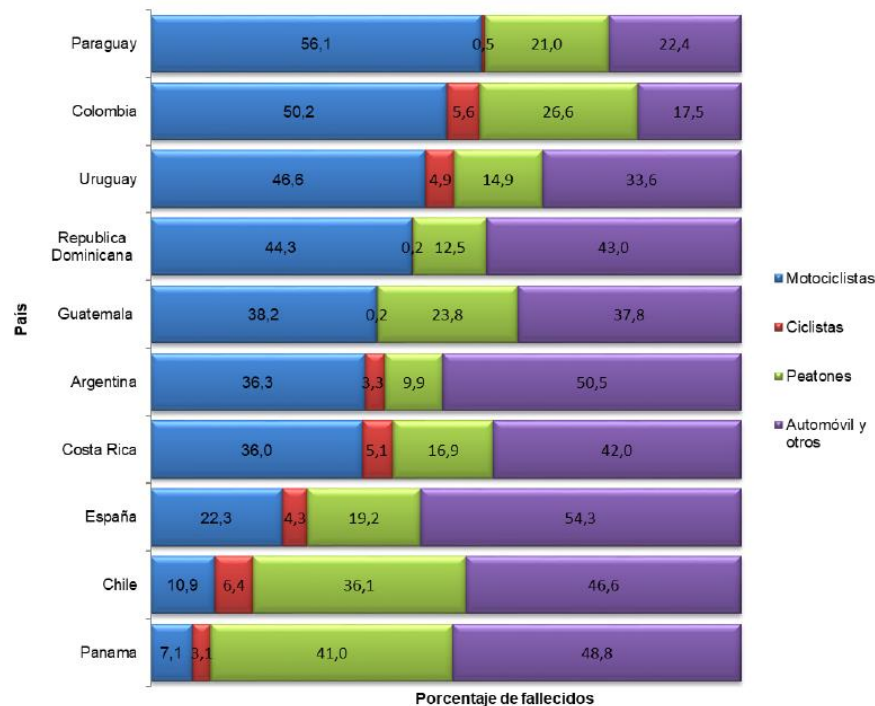
Los países iberoamericanos, asumiendo como necesaria la ejecución del principio básico anteriormente citado, deben expresar su voluntad clara y manifiesta de colaborar, dentro de su especificidad, y en la medida de sus competencias y responsabilidades, en la adopción de todas aquellas acciones que contribuyan a su plasmación e implantación efectiva.

En concreto, se debería fomentar la realización de las acciones enumeradas en el apartado 3, tendentes a mejorar y salvaguardar la seguridad y los derechos del peatón.

2. Situación actual de la siniestralidad

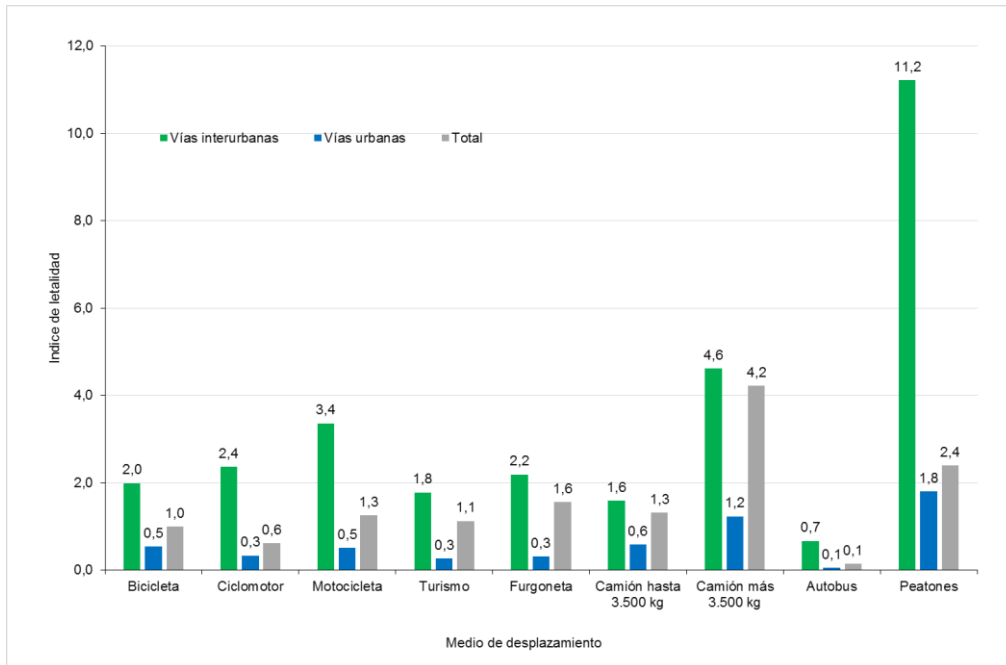
Actualmente, más de 110.000 personas fallecen anualmente en Iberoamérica en siniestros de tránsito (OMS, 2018). Se estima que, en el conjunto de la región, los peatones suponen más del 20% de los fallecidos, si bien este porcentaje supera el 40% en países como Panamá (OISEVI, 2019).

FIGURA 1 PORCENTAJE DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR TIPO DE USUARIO SEGÚN PAÍS EN 2017 (OISEVI, 2019)



Los peatones constituyen, junto con los ciclistas y los motoristas, el grupo de los denominados usuarios vulnerables. En caso de implicación en un siniestro, estos usuarios tienen mayor probabilidad de sufrir lesiones mortales o graves. De acuerdo con los datos estadísticos disponibles, el índice de letalidad, definido como el número de fallecidos por cada 100 personas víctimas, es mayor en los peatones que en cualquier otro grupo de usuarios. Dentro de las ciudades, este índice es, en el caso de los peatones, seis veces superior al de los ocupantes de automóviles.

FIGURA 2 ÍNDICE DE LETALIDAD, DEFINIDO COMO NÚMERO DE FALLECIDOS POR CADA 100 PERSONAS VÍCTIMAS. ESPAÑA, 2017 (DGT, 2018)



A la natural vulnerabilidad de los peatones se suma el hecho de que un gran número de ellos son personas mayores, que normalmente hacen un menor uso del automóvil y un mayor número de desplazamientos a pie o en transporte colectivo.

3. Recomendaciones para la mejora de la seguridad de los peatones

Con el objeto de mejorar y salvaguardar la seguridad y los derechos del peatón, se insta a los países iberoamericanos a adoptar las recomendaciones enumeradas a continuación:

1 REPARTIR DE FORMA MÁS EQUITATIVA EL ESPACIO PÚBLICO Y ESTABLECER UNA JERARQUIZACIÓN DEL MISMO QUE PRIORICE AL PEATÓN

Se debe repartir de forma más equitativa el espacio público urbano entre todos los medios de transporte, mejorando el diseño de las calles y su señalización para garantizar la convivencia entre éstos. Los planes de movilidad sostenible y seguridad viaria deben partir de una jerarquización del espacio que priorice los modos de desplazamiento más sostenibles, en particular a los peatones.

2 DEFINIR UNA RED BÁSICA DE ITINERARIOS PEATONALES SEGUROS Y PROMOVER ESPACIOS DE EXCLUSIVIDAD PEATONAL

Se debe definir una red básica de itinerarios peatonales cómodos, atractivos y seguros que permita enlazar los puntos de generación y atracción de viajes a pie, sin rodeos ni esperas innecesarias. Es especialmente importante la conexión peatonal con las estaciones y paradas de transporte público, así como con los centros de trabajo, educativos, comerciales, de ocio o culturales, teniendo en cuenta que la distancia máxima aceptable a pie hasta una parada de transporte público es de 300-500m (ITF, 2012). La creación de una red básica de itinerarios peatonales debe estudiar la posibilidad de peatonalizar espacios públicos centrales o representativos de los municipios o restringir el acceso del tráfico a motor a no residentes, creando espacios de encuentro de vecinos y visitantes. A su vez, esta red debe contar con el mantenimiento adecuado de su infraestructura, incluyendo los puntos de cruce con el tráfico rodado.

La definición de esta red básica de itinerarios peatonales seguros debe realizarse dentro de un plan urbano de movilidad sostenible y seguridad viaria, que fomente el uso del transporte público y de los modos activos de desplazamiento de forma segura. En este sentido, las encuestas de movilidad son una herramienta básica para conocer y monitorizar el reparto modal y la contribución de la movilidad a pie en los municipios, y un punto de partida para la elaboración del plan.

3 PACIFICAR EL TRÁNSITO Y ESTABLECER LÍMITES DE VELOCIDAD SEGUROS PARA LOS PEATONES.

La influencia de la velocidad de circulación de los automóviles sobre la seguridad de los peatones está ampliamente demostrada. De acuerdo con estudios internacionales (ITF, 2018), el riesgo de muerte de un peatón se multiplica por cinco cuando la velocidad de atropello pasa de 30 a 50 km/h. Las recomendaciones internacionales basadas en el enfoque de *sistema seguro* (ITF, 2018) recomiendan un límite de velocidad de 30 km/h en calles con alta convivencia entre usuarios vulnerables y automóviles. En las calles sin aceras, donde todos los usuarios comparten la misma plataforma, el límite de velocidad debería ser aún menor.

La pacificación del tránsito es especialmente importante en zonas residenciales y comerciales y en las proximidades de centros educativos y de salud. A tal efecto, se recomienda la aplicación de técnicas de calmado de tráfico para reducir la velocidad de los vehículos y adecuarla al límite de velocidad de la vía.

Además, es necesario establecer los mecanismos de control necesarios para garantizar el cumplimiento de los límites de velocidad seguros establecidos.

4 CONSTRUIR ACERAS CON UNA ANCHURA SUFICIENTE PARA ASEGURAR EL DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO Y SEGURO DE TODAS LAS PERSONAS

Se debe garantizar que los itinerarios peatonales dispongan de una anchura útil suficiente y libre de obstáculos, de forma que sea posible el uso no discriminatorio y el tránsito de forma autónoma y continua de todas las personas, independientemente de sus características y condiciones (personas con discapacidad, mayores, niños, etc.).

Al margen de las dimensiones mínimas de las aceras, la calidad de los itinerarios peatonales se alcanza con dimensiones más generosas, capaces de acoger mobiliario urbano y arbolado y, además, contar con un cierto equilibrio entre dimensiones de acera y calzada.

5 REGULAR LA CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS EN LOS ESPACIOS DESTINADOS A LOS PEATONES.

Las aceras son muchas veces escenario de conflictos entre los peatones y los vehículos que circulan o realizan maniobras de aparcamiento en aquéllas. Para evitar estos conflictos, se debe regular el uso de las aceras por los distintos usuarios, restringiendo la circulación de vehículos de todo tipo y priorizando el aparcamiento en la calzada de todos los medios de transporte (incluidas las bicicletas, los patinetes, otros medios de movilidad personal y sus sistemas de préstamo). En este sentido, además de la regulación, es necesario establecer los mecanismos de control necesarios para garantizar su cumplimiento.

6 FACILITAR EL CRUCE DE CALLES POR PARTE DE LOS PEATONES.

Una proporción importante de los atropellos se producen fuera de los pasos para peatones. La causa de muchos de estos siniestros no está tanto en una conducta incorrecta por parte de los peatones como en la configuración de muchas calles, que obliga a caminar grandes distancias entre pasos de peatones.

Para solucionar este problema se recomienda habilitar pasos de peatones con suficiente frecuencia, ubicándolos en aquellos puntos que permitan minimizar las distancias necesarias para efectuar el cruce. Con ello se facilitará el tránsito peatonal y su seguridad, y se respetará el recorrido natural de los peatones.

En lo que respecta a la anchura del cruce, no se recomiendan trayectorias peatonales en la calzada superiores a 8-10 metros, para que el peatón no esté obligado a atravesar más de dos o tres carriles de circulación de una vez (Sanz Alduán, A., 2016). El estrechamiento de la calzada a atravesar se puede conseguir ensanchando la acera hacia la zona de la calzada o también estableciendo refugios intermedios (ITF, 2012; Sanz Alduán, A., 2016).

Para que la red básica de itinerarios peatonales tenga la máxima continuidad posible en los puntos de cruce con el tráfico rodado, se recomienda elevar el paso peatonal hasta el nivel de la acera, facilitando el cruce de peatones y obligando a los vehículos a superar una pequeña rampa o sobreelevación para continuar su trayectoria.

7 ASEGURAR UNA BUENA VISIBILIDAD EN LOS PASOS DE PEATONES.

Se debe asegurar una buena visibilidad en los pasos de peatones, garantizando que junto a los puntos de cruce no exista vegetación, mobiliario urbano, vehículos estacionados, contenedores de residuos o cualquier otro elemento que pueda obstaculizar el cruce o reducir la visibilidad del peatón, independientemente de sus características y condiciones. En los casos en que no exista semáforo, se evitará el aparcamiento a una distancia suficiente de los pasos de peatones.

8 MEJORAR EL DISEÑO Y CONFIGURACIÓN DE LOS SEMÁFOROS.

Con el fin de garantizar en los pasos con semáforo un cruce confortable y seguro por parte de todos los peatones, independientemente de sus características, se recomienda:

- Regular adecuadamente el tiempo de los semáforos, para que las personas mayores o con movilidad reducida puedan atravesarlos sin dificultades.
- Situar preferentemente los semáforos delante de los pasos de peatones, para evitar que los vehículos invadan éstos y así facilitar el cruce y reducir el riesgo de atropello. Si esto no es posible, situar la línea de detención de los vehículos a una distancia superior a un metro del paso de peatones.

9 REALIZAR CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN, CONCIENCIACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN.

Estas campañas deben ir orientadas tanto a los propios peatones como al resto de usuarios de las vías. Sus contenidos deben centrarse en la necesidad de una convivencia adecuada, la vulnerabilidad del peatón y las principales conductas de riesgo observadas en los distintos tipos de usuarios.

En el ámbito escolar, se debe integrar la educación en seguridad vial en el currículum y en la formación integral a lo largo de todas las etapas educativas, no solo a nivel de conocimientos, sino también en la adquisición de hábitos y actitudes que propicien una adecuada conducta vial.

También se deben llevar a cabo campañas de vigilancia y control de comportamientos contrarios a la norma por parte de los conductores de vehículos, particularmente excesos de velocidad, uso de teléfono móvil y consumo de alcohol y otras drogas.

10 ADHERIRSE A LA CARTA INTERNACIONAL DEL CAMINAR.

La Carta Internacional del Caminar (Walk 21, 2006), lanzada en Melbourne en 2006, es una iniciativa surgida de las conferencias internacionales organizadas por la asociación Walk 21. Desde entonces, se ha convertido en una referencia internacional en materia de movilidad, seguridad viaria y cultura del caminar. Hasta ahora, cuenta con más de 5.000 firmas, incluidas las de 500 Alcaldes de Municipalidades.

Se recomienda la adhesión a la carta por parte de los gobiernos, estados, provincias y municipalidades de los países iberoamericanos

4. Otras recomendaciones

Además de las recomendaciones anteriores, directamente relacionadas con la mejora de la seguridad vial en los desplazamientos a pie, se recomienda realizar encuestas de movilidad periódicamente, con el objeto de conocer y monitorizar el reparto modal en los municipios. De este modo podrá conocerse la contribución de los desplazamientos a pie sobre el total de desplazamientos.

5. Referencias

ATM (2018). *Encuesta de Movilidad en Día Laborable*. Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de municipios para la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU). Accesible en: https://observatori.atm.cat/enquestes-de-mobilitat/Enquestes_ambit_ATM/EMEF/2018/Informe_publicacio_EMEF_2018.pdf [20/08/2019].

BID (2016). *El porqué de las relaciones entre género y transporte*. Banco Interamericano de Desarrollo. Accesible en: <https://publications.iadb.org/es/publicacion/17068/el-porque-de-la-relacion-entre-genero-y-transporte> [20/08/2019].

CEPAL (2017). *La transversalización del enfoque de género en las políticas públicas frente al cambio climático en América Latina*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Santiago de Chile. Accesible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41101/1/S1700115_es.pdf [20/08/2019].

CRTM (2014). *Encuesta Sintética de Movilidad en la Comunidad de Madrid de 2014*. Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Accesible en: https://www.crtm.es/media/519661/esm_2014.pdf [20/08/2019].

DGT (2018). *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial*. Dirección General de Tráfico. Accesible en: <http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las-principales-cifras-2017-ampliado.pdf> [03/05/2019].

ITF (2012). *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*. OECD Publishing. Accesible en: <http://dx.doi.org/10.1787/9789282103654-en> [03/05/2019].

ITF (2018). *Speed and Crash Risk*. OECD Publishing. Accesible en: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf> [03/05/2019].

OISEVI (2019). IX Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. VIII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial, Mayo 2019. Madrid. Accesible en: https://cdn.website-editor.net/033107b0de764af58e3c8cecc21eae50/files/uploaded/02_Osevi_Teresita_Guzman.pdf [19/08/2019].

OMM (2019). *Informe del Observatorio de Movilidad Metropolitana, 2017*. Ministerio para la Transición Ecológica. Accesible en: http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/informe_omm_2017_web_2.pdf [20/08/2019].

OMS (2018). *Global status report on road safety 2018*. Organización Mundial de la Salud. Accesible en: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/276462/9789241565684-eng.pdf?ua=1> [03/05/2019].

Sanz Alduán, Alfonso (2016). Manual de movilidad peatonal. Caminar en la ciudad. Ibergarceta Publicaciones, S.L.

Walk 21 (2006). *Carta Internacional del Caminar*. Accesible en: https://docs.wixstatic.com/ugd/b7e520_a1c5e632f1fe4eddbf4c0d5642da644a.pdf [03/05/2019].