
El Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Aragón, el Presidente del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y el Director Técnico de la Asociación Española de la Carretera presentan el informe

Identificación de Problemas de Seguridad Vial en Travesías

Los accidentes en travesías representan un 15% del total de siniestros de tráfico en España

Zaragoza, 12 de mayo de 2004.-

Las travesías son una de las áreas más complejas de la red de carreteras, al tratarse de vías que, como su nombre indica, atraviesan una población. En ellas confluyen las elevadas intensidades de tráfico de una carretera interurbana y los inconvenientes propios de la circulación urbana, agravados éstos por la presencia de peatones.

Entre 1996 y 2002 las travesías de la Red de Carreteras del Estado en la Comunidad de Aragón registraron 748 accidentes con víctimas, un 3,5% del total de siniestros contabilizados en este tipo de vías en el conjunto de España. En ellos perdieron la vida 45 personas, un 4% de los 1.030 fallecidos en la totalidad de las travesías del Estado.

Asimismo, datos del Ministerio de Fomento revelan que durante 2002 se produjeron 1.548 accidentes con víctimas en las travesías de la red a su cargo, lo que representa un 8% del total de siniestros de tráfico ocurridos en las carreteras estatales, porcentaje que casi se duplica cuando se contabiliza el resto de las redes –autonómica, de diputaciones y municipal-.

En ese mismo año, se vieron implicados en los accidentes en travesías más de 400 peatones, de los cuales, 48 resultaron muertos y 157 heridos muy graves, según datos de la Dirección General de Tráfico.

Cifras todas ellas que han llevado al Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y a la Asociación Española de la Carretera (AEC) a realizar una profunda investigación de las causas últimas de la accidentalidad en este tipo de tramos, con el fin de identificar las deficiencias existentes y proponer soluciones efectivas para aumentar la seguridad.

Como reflejo de su carácter eminentemente práctico, enfocado a la solución de situaciones reales, el manual incluye un apartado en el que se aplica la metodología propuesta a las circunstancias de tráfico de varias travesías aragonesas.

Basado en el análisis de travesías a cargo de las diputaciones provinciales y autonomías, el estudio ha desembocado en la publicación de una Guía para la *"Identificación de problemas de seguridad vial en travesías"*. Se trata de un manual de fácil consulta que recoge el resultado de la investigación y propone un catálogo de medidas tendentes a subsanar las carencias detectadas.

Entre las principales causas que condicionan la seguridad vial en estos puntos de la red, la guía cita la velocidad inadecuada de los automóviles, el comportamiento de los peatones y bicicletas que transitan por ellos, el estacionamiento de vehículos en sus márgenes o las deficientes condiciones de iluminación.

Exceso de velocidad

Para conseguir que los vehículos adecuen su velocidad a las características de las travesías, el estudio del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y la AEC propone algunas medidas como el estrechamiento de carriles, la instalación de franjas transversales de alerta, la creación de pequeñas glorietas o la construcción de pavimentos de diferentes texturas y colores. También resultan muy eficaces otras actuaciones, como la instalación de pórticos a la entrada de los núcleos urbanos o la colocación de vegetación, árboles y setos, ya que con este tipo de intervenciones los conductores tienden a reducir la velocidad entre un 5 y un 10%.

Por otro lado, para evitar los atropellos de peatones, las medidas que más éxito han obtenido son la instalación de *refugios-isletas* y los carriles bici, sin olvidar los cortes de tráfico de determinadas zonas de la ciudad. Todas estas respuestas tienen unos niveles de eficacia muy altos; las diferencias vienen marcadas por el coste de mantenimiento.

Los giros en las travesías también originan muchas situaciones de peligro que se pueden evitar, fundamentalmente, con una instalación racional de los semáforos y con la creación de rotondas.

Además, el adecuado balizamiento, el desarrollo de postes de iluminación bien situados y conservados así como la abundancia de marcas reflectantes son las soluciones más válidas para combatir los riesgos de una iluminación deficiente. El lado más negativo de estos recursos es que necesitan un mantenimiento constante y riguroso. De no ser así, todas sus virtudes se desvanecen.

Según los responsables de este estudio, todas las medidas propuestas en la guía tienen una característica común: su bajo coste, lo cual facilita su implantación por parte de la administración competente. Ahora bien, no todas ellas resultan efectivas en cualquier situación. Por eso, el manual de *"Identificación de problemas de seguridad vial en travesías"* enumera los inconvenientes que cada una de ellas presenta y describe con detalle en qué casos se debe optar por una u otra.

Víctimas mortales en travesías de la Comunidad Autónoma de Aragón

Red de Carreteras del Estado

Año	Huesca	Zaragoza	Teruel	Total Aragón	Total España
1996	1	6	2	9	170
1997	4	5	0	9	162
1998	3	0	1	4	162
1999	3	2	1	6	136
2000	1	6	1	8	154
2001	2	6	1	9	128
2002	0	0	0	0	118

Accidentes de tráfico con víctimas en travesías de la Comunidad Autónoma de Aragón

Red de Carreteras del Estado

Año	Huesca	Zaragoza	Teruel	Total Aragón	Total España
1996	29	56	15	100	3.126
1997	38	42	23	103	2.999
1998	46	60	12	118	3.236
1999	37	58	11	106	3.201
2000	32	77	17	126	3.110
2001	19	75	9	103	2.867
2002	20	65	7	92	2.570

Tabla 3. Infracciones de los peatones víctimas de accidente en travesías

Red de Carreteras del Estado

<i>Motivo del accidente. Infracción del peatón.</i>	<i>Número de accidentes</i>			<i>Número de peatones víctimas</i>			
	Con peatones muertos	Con peatones heridos	Total	Muertos	Heridos graves	Heridos leves	Total
No respetar señal del semáforo	0	16	16	1	8	7	16
No utilizar paso de peatones	3	39	42	4	20	22	46
No respetar señal del agente	0	0	0	0	0	0	0
Irrumpir o cruzar la vía de forma antirreglamentaria	18	111	129	20	50	62	132
Estar o marchar por la calzada de forma antirreglamentaria	2	9	11	2	2	9	13
Estar o marchar por el arcén de forma antirreglamentaria	1	0	1	1	0	0	1
Subir o bajar del vehículo de forma antirreglamentaria	0	0	0	0	0	0	0
Otras infracciones	1	7	8	1	3	5	9
Ninguna infracción	15	146	161	19	74	97	190
Total	40	328	368	48	157	202	407

Para más información:

Marta Rodrigo (Directora de Comunicación y Relaciones Institucionales de la Asociación Española de la Carretera. Tfno.: 915779972 – 637510405; mrodrigo@aecarretera.com)

Ana Isabel Martín (Responsable Comunicación del I.M.S.V. Tfno.: 915819481; anaimar@mapfre.com)