

XIII Forum Barcelona de Seguretat Viària, La percepción del Riesgo y la seguridad vial en la ciudad.

World Trade Center, 4 de Mayo, 2006

**El diseño vial, y la gestión de la
movilidad para todos**

Ole Thorson, Dr. Ing Caminos,
Vicepresidente de P(A)T



**Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico**

Contenido y Presentación

- ▼ 1.- Presentación
- ▼ 2.- Ideas básicas del diseño urbano
- ▼ 3.- Diseñar para quien?
- ▼ 4.- La gestión de la movilidad
- ▼ 5.- Conclusiones

1. Presentación (1)

- ▼ Para poder percibir bien el riesgo y así minimizar el número de heridos en el tráfico no todas las calles podrán tener la misma apariencia
- ▼ En el reciente plenario del Pacto de la Movilidad en Barcelona, el Alcalde ha indicado claramente que empieza una nueva época en la ciudad, con menos tráfico en las calles y la aplicación de zonas 30 km / h.
- ▼ Esta declaración se ha acogido con optimismo por un grupo de asociaciones de la movilidad y el medio ambiente, que lo ha pedido desde hace años.

1. Presentación (2)

- ▼ En las ciudades Catalanas se ha trabajado muy poco en la seguridad vial. Pero algo esta cambiando.
- ▼ Plan Municipal de Seguridad vial aprobado en Barcelona.
- ▼ Línea estratégica en el Plà Català de Seguretat viària (2005-07) para implicar y ayudar a los Municipios.
- ▼ Encargo, y pago, por el Servei Català de Trànsit, de planes locales de Seguridad vial.
- ▼ Edición de un Guía-manual de seguridad vial municipal.

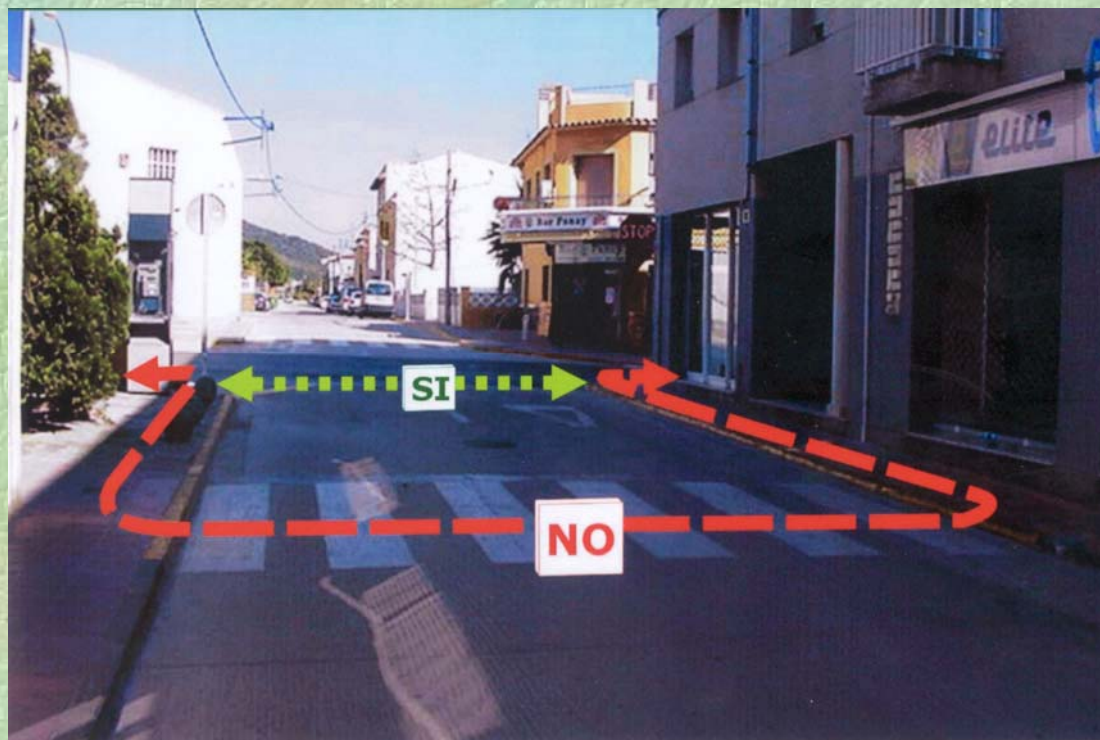
1. Presentación (3)

- ▼ La siniestralidad y víctimas en las zonas urbanas de Catalunya no baja todavía.
- ▼ Hace falta una dedicación especial por políticos y técnicos municipales para cambiar la tendencia.
- ▼ Cerca de 80 % de los heridos en el tráfico de Catalunya ocurren en las ciudades.
- ▼ Hay que gestionar la seguridad con prioridad sobre velocidad y capacidad física de la calle.
- ▼ Cruzar la calle debe recibir facilidades para que sea atractivo (no un castigo) buscar el lugar dotado con seguridad.

2. Ideas básicas del diseño urbano (1)

Pasos de peatones deben seguir la línea natural del peatón en cada cruce de calle.

Pretende obligar al peatón dar rodeos, va en disminución de la Seguridad vial



2. Ideas básicas del diseño urbano (2)

- ▼ Un diseño urbano seguro y amigable requiere menor presión del tráfico y el estacionamiento
- ▼ Se precisa más libertad en el uso del espacio.
- ▼ El área verde es un paso pero requiere más autobuses con los municipios vecinos y menos plazas de estacionar en la calle a medio plazo.
- ▼ La información que llega al usuario debe ser inequívoca. Señales ni semáforos deben estar escondidos detrás de algo que impide que la información llega.
- ▼ La visión hacía fuentes de información y hacía otros usuarios debe ser exquisito.

2. Ideas básicas del diseño urbano (3)

▼ Información tapada. Un peligro a subsanar



2. Ideas básicas del diseño urbano (4)

- ◆ Es conveniente adaptar el diseño y el límite de velocidad de una calle al uso que se quiere dar a este espacio vial.
- ◆ Todas las calles deben disponer de aceras y pasos de peatones suficientes.
- ◆ Adjudicado este espacio se podrá distribuir el resto a transporte público, circular, ciclistas, peatones, carga y descarga y estacionamiento.
- ◆ El orden de prioridad debe ser el mencionado, con pocas excepciones.

2. Ideas básicas del diseño urbano (5)

- ◆ Se recomienda dividir las calles en al menos dos tipos: Básicas o Arteriales y Locales.
- ◆ El 75 % de las calles deben ser considerado como locales (25 % del tráfico)
- ◆ En las calles locales la velocidad máxima no debe superar las 30 km/h.
- ◆ Una calle local no debe ofrecer más de un carril de circulación. Así se puede mantener el nivel de ruido por debajo de los 70 dBA – nivel máximo para poder conversar y para impartir educación vial.

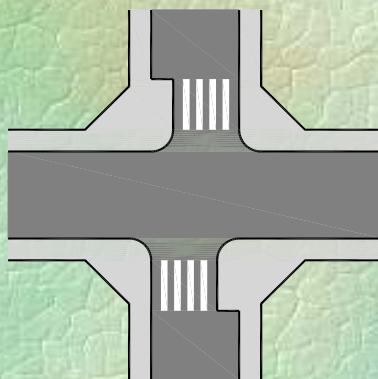
2. Ideas básicas del diseño urbano (6)

- ◆ Es importante incorporar diseños que de un lado ordena la movilidad y los movimientos de vehículos y peatones y de otro lado comunica a los conductores que no están solos en la calle – tienen que conducir pactando con otros usuarios.
- ◆ Los peatones deben recibir más atención para cruzar la calle. Es aconsejable aumentar el número de pasos de peatones con refugios centrales que separan las dos direcciones y separa carriles si hay más de 4.
- ◆ Se pasa a algunos ejemplos del nuevo Guía-Manual de Seguridad vial local de SCT.

2. Ideas básicas del diseño urbano (7)

Protección de paso de peatones contra aparcamiento peligroso. Mantiene la visibilidad

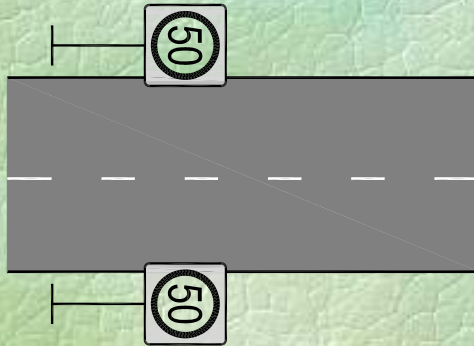
Orejas



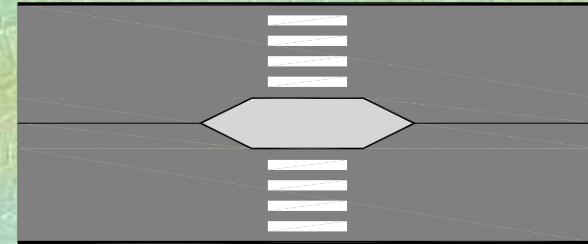
Fuente: Servei Català de Trànsit, Guia, 2006

Diseño para acatar la velocidad

Puerta de acceso a travesía urbana



Mediana - Refugio central

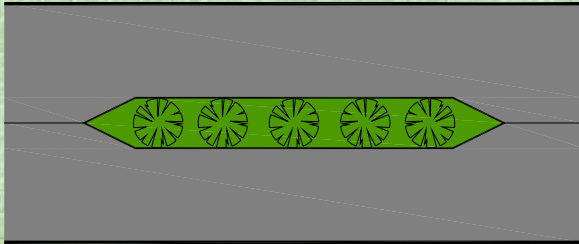


Fuente: Servei Català de Trànsit, Guia, 2006

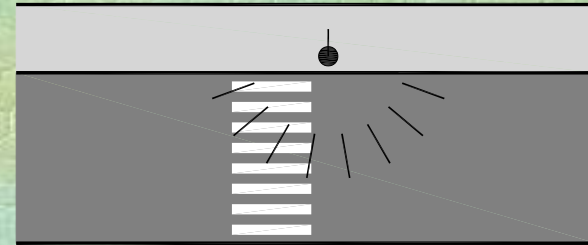
Ole Thorson, XIII Forum Barcelona Seguridad vial

Diseño para acatar la velocidad

Isleta central,
cambio del eje de los carriles

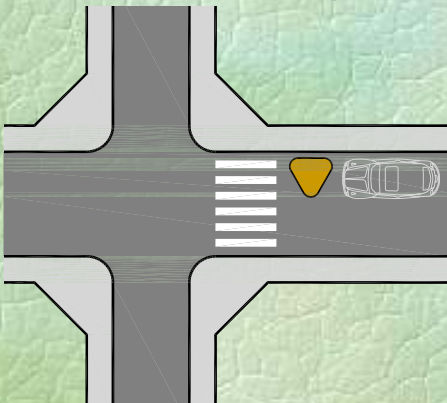


Paso de peatones
con alumbrado especial

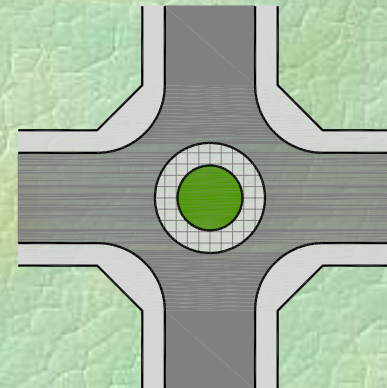


Diseño para acatar la velocidad

Protector de paso



Mini rotonda

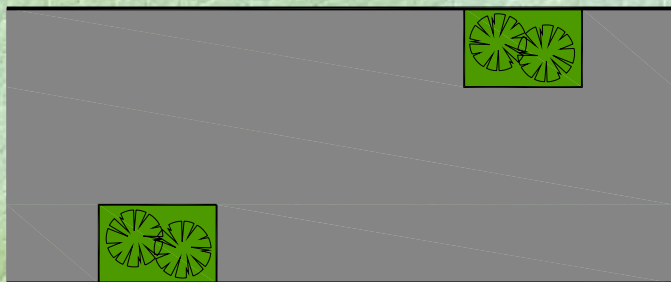


Fuente: Servei Català de Trànsit, Guia, 2006

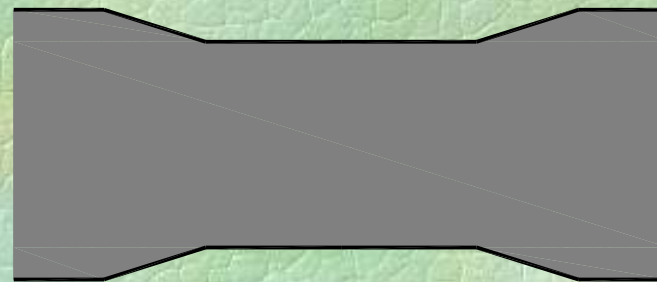
Ole Thorson, XIII Forum Barcelona Seguridad vial

Diseño para acatar la velocidad

Isletas y cambio de eje de carril



Estrechamiento de calzada



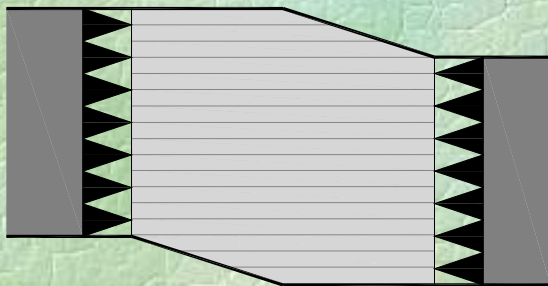
Fuente: Servei Català de Trànsit, Guia, 2006

Ole Thorson, XIII Forum Barcelona Seguridad vial

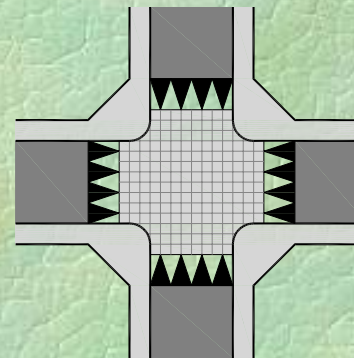
16

Diseño para acatar la velocidad

Plataforma elevada para peatones

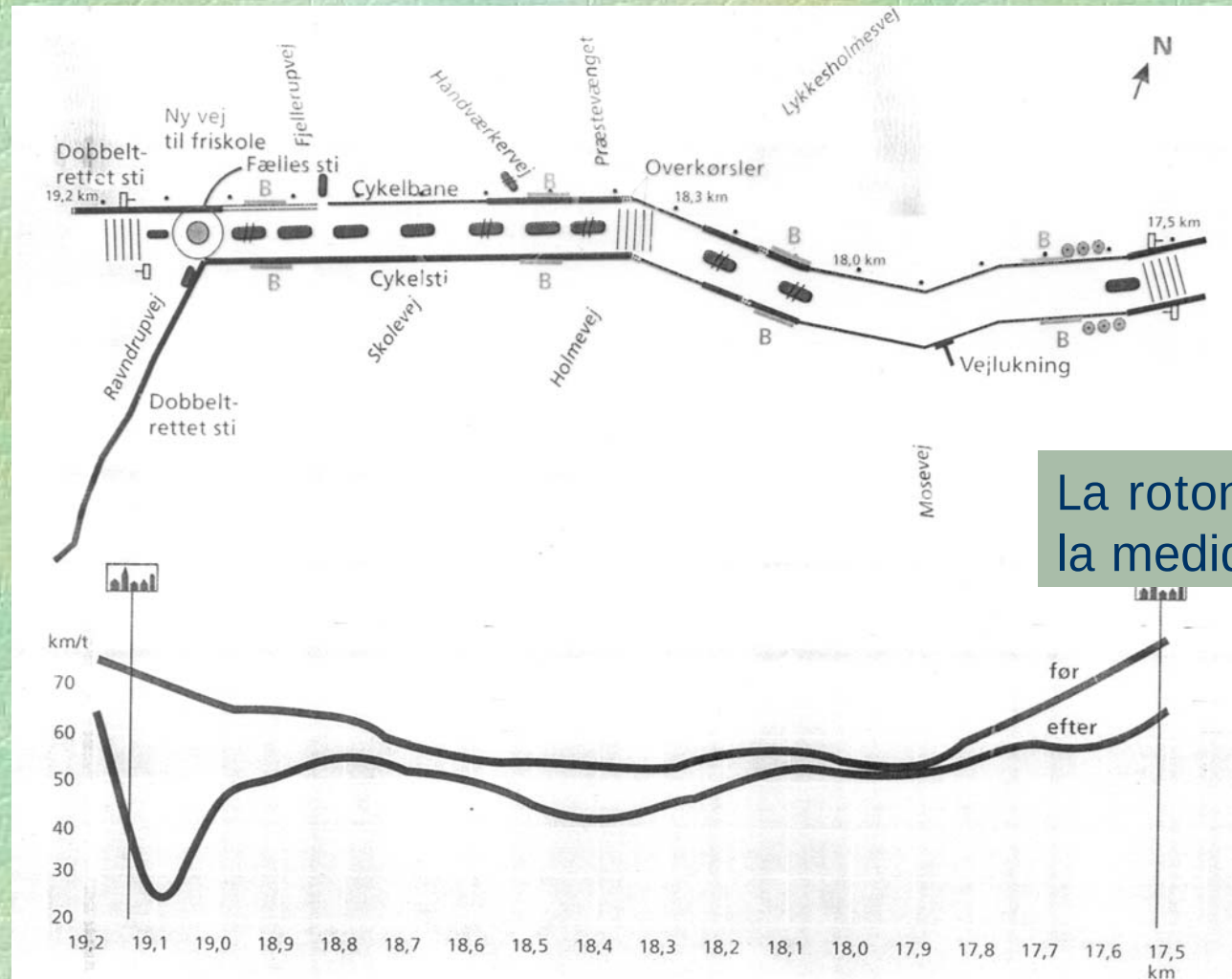


Cruce sobreelevado



Diseño de intersecciones

- Mediciones de velocidad antes/después de implantación de medidas de reducción de velocidad.

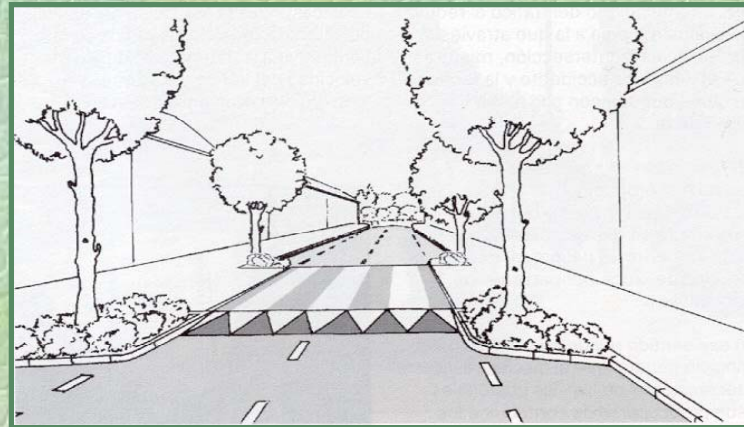


La rotonda se confirma como la medida más efectiva

2. Ideas básicas del diseño urbano (6)

· El diseño de la calle podrá ayudar.

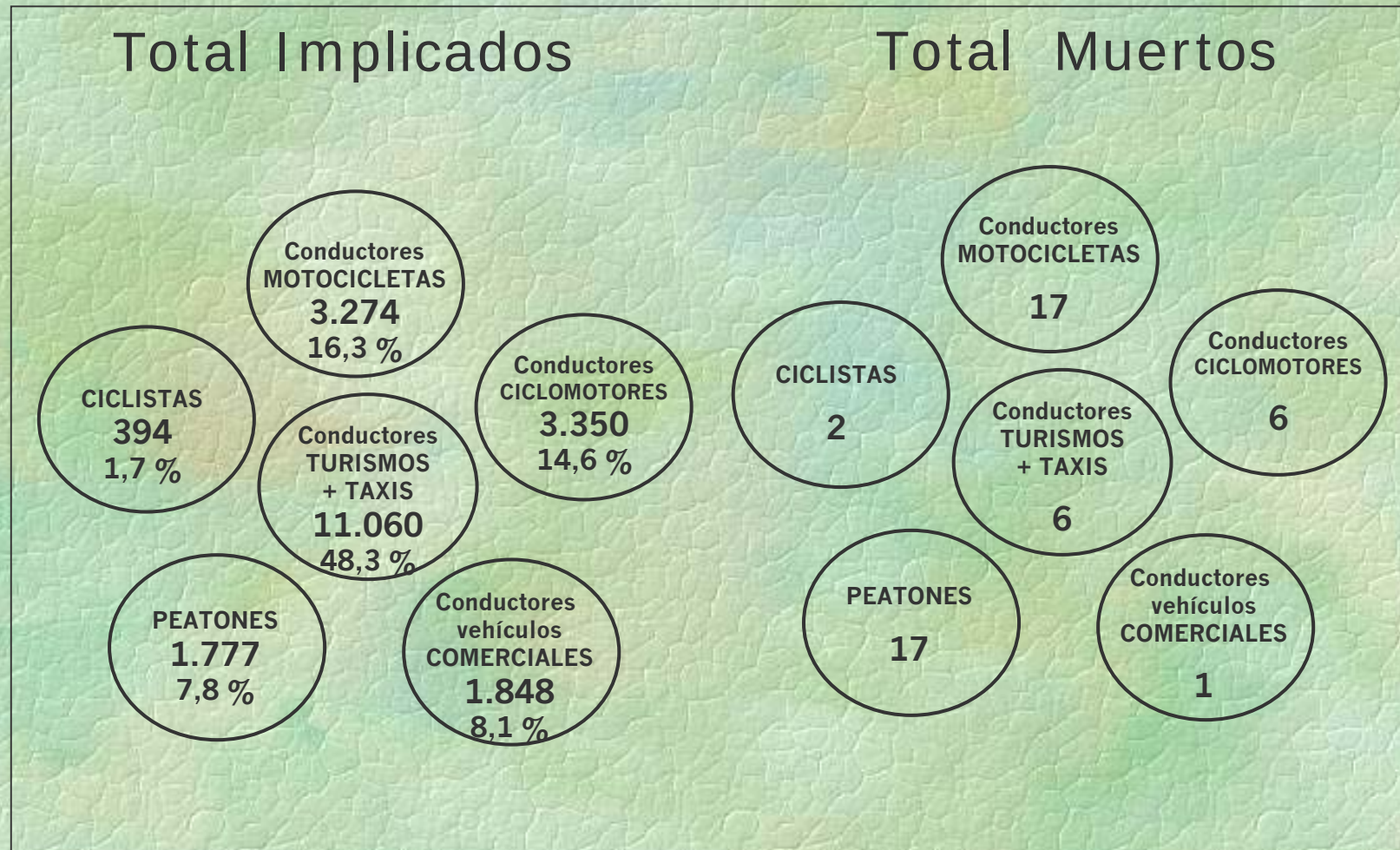
Un estrechamiento de calzada y una sobreelevación evitan excesos de velocidad



Aceras continuas de acceso a calles locales disminuyen la velocidad de forma importante.

3. Diseñar para quien? (1)

Total implicados y muertos en siniestros en Barcelona, 2005



3. Diseñar para quien ? (2)

- Con estos datos, y muchos otros, queda expresado que el grupo más implicado en siniestros (responsables también de los heridos y muertos) son los conductores no tan jóvenes, padres de familia que conducen un vehículo turismo.
- Esto no quiere decir que motoristas, jóvenes, peatones etc. no ofrezcan mayor riesgo por kilómetro que los conductores de turismos maduros.
- Si queremos mejorar la seguridad vial en el país, debemos trabajar para hacer más seguros a quienes causan más siniestros con víctimas, es decir a nosotros mismos.

3. Diseñar para quien ? (3)

- ▼ Es mucho más seguro usar el transporte público que el vehículo privado.
- ▼ Esto indica que hay que ayudar a más ciudadanos a usar el transporte público - hay que darle prioridad en la ciudad (carriles, semáforos)
- ▼ Los peatones sufren agresiones y hay que protegerlos más en el diseño y en el control - especialmente de las velocidades altas. Hay que enseñar a los conductores que deben reducir su velocidad en las intersecciones. No se trata de desaparecer lo más rápido posible.

3. Gestión de la Movilidad (1)

- ▼ La gestión para todos quiere decir que desde se inicia el trabajo de planificación de la gestión, se debe pensar en todos los diferentes usuarios y en sus diferentes etapas del desplazamiento.
- ▼ Para lograr esto es conveniente reciclar los técnicos que elaboran los sistemas.
- ▼ Es también necesario que existen grupos interdisciplinarios. Gestores técnicos de la movilidad, del transporte público y policías locales deben trabajar mano a mano con un objetivo principal: mejorar la seguridad. Otros objetivos son de segundo orden.

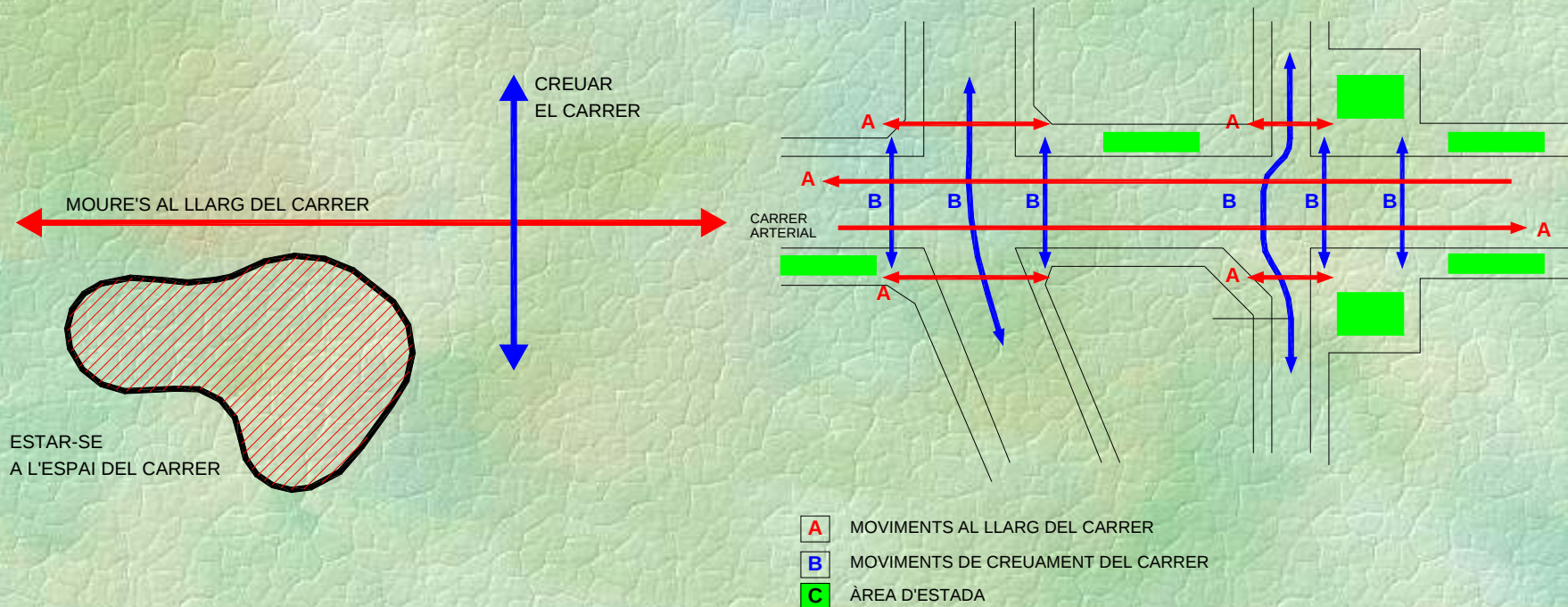
3.- La gestión de la movilidad (2)



Proyecto Europeo: ARTISTS. Concepto de calle Arterial

Las calles tienen diferentes funciones a cumplir:

TRES MANERES D'USAR ELS CARRER ARTERIALS



3.- La gestión de la movilidad (3)

. Accidentalidad en las Intersecciones

LIMITAR LA VISIÓN HASTA EL INFINITO EN LAS CALLES

Demasiada vista a lo lejano, disminuye la atención a lo cercano



3. Gestión de la Movilidad (4)

- ▼ Al acercarse a toda intersección los conductores deben recibir instrucciones de reducir la velocidad.
- ▼ Estas instrucciones inician con los padres, continúan en las escuelas y autoescuelas, sigue con el diseño y termina con la gestión (técnico y de vigilancia).
- ▼ Señales de tráfico, ancho de carriles, semáforos, colocación de pasos etc. Todo debe recordar al conductor que tiene que extremar la atención al acercarse al cruce y que debe reducir su velocidad.
- ▼ Es probable que hay que cambiar decididamente la onda verde de coches y pasarlos a los autobuses

5. Conclusión (1)

- ▼ La seguridad vial urbana requiere que todos nos implicaremos en la mejora. Todos tenemos deberes.
- ▼ Es necesario de un autoconvencimiento y ayuda mútua para acordar (pacto que ya debíamos tener) que la integridad física de los conciudadanos vale más que ganar algo de tiempo.
- ▼ Padres, políticos, técnicos (diseño y gestión), educadores, publicistas.
- ▼ Todavía hay demasiados buenos (y malos) ciudadanos que creen que la seguridad vial no les afectan.

5. Conclusión (2)

Todos somos responsables de lograr una mejora



5. Conclusiones (3)

- ▼ La gestión de la movilidad y el diseño de las calles debe tener en cuenta todos los usuarios. Prioridad para los que necesitan protección (Peatones, usuarios de dos ruedas, pasajeros del transporte público)
- ▼ Actuación firme para mejorar la calidad del espacio público. Menores velocidades punta, menos ruido, menos emisiones, mayor respeto; en fin calles diseñados y gestionados con mayor humanidad.
- ▼ La seguridad vial se alcanza pensando en todos los usuarios y no solamente los del tráfico privado.

5. Conclusiones (4)

- ▼ Aplicar medidas para crear zonas y calles con velocidad limitada a 30 km / h
- ▼ Velar para la seguridad de peatones y pasajeros del autobús: Prioridad del bus en los semáforos, aceras y pasos suficientes.



Asociación de Prevención
de Accidentes de Tráfico

- ▼ P(A)T le agradecería un firme trabajo para mejorar la seguridad vial urbana.
- ▼ Se requiere más que buenas voluntades. Hay que actuar.