



CASTELLÀ / MOVILIDAD

Peatones en las vías: el eslabón más débil de la movilidad

🕒 25 maig 2022 👤 INFOTRANSIT 💬 DEIXA UN COMENTARI



Una persona que va a pie por la carretera es el eslabón más débil del tráfico. Los peatones que andan por zonas interurbanas o los conductores que, por un imprevisto en el vehículo u otras incidencias, se convierten en peatones tienen que ser conscientes de esta fragilidad extrema y de los riesgos que corren. **Las medidas de autoprotección, como hacerse muy visibles y distanciarse de la calzada**

principal, les pueden salvar la vida en esta situación de vulnerabilidad elevada y de entorno hostil a causa de las velocidades de los vehículos que circulan. En estas situaciones de riesgo es necesario que los peatones pongan luz y distancia.

Para aportar cifras a la problemática, **este año 9 peatones han perdido la vida en las carreteras catalanas**. A lo largo de todo el 2021, **14 personas que iban a pie murieron en las vías de Cataluña**, lo que supone un incremento de los atropellos mortales en un 27,3% respecto al 2019, cuando se registraron 12. Conviene destacar que de los 14 atropellos mortales registrados el año pasado, 10 fueron imprudencias, 9 sin luz solar y 7 en autopistas/autovías. Además, de los 14 peatones atropellados mortalmente en zona interurbana en 2021, 12 eran hombres y 2, mujeres.

El año 2020, a pesar de la excepcionalidad de los datos de siniestralidad ante el escenario de pandemia y que se considera un año inválido para las estadísticas, conviene destacar que se registraron 11 peatones muertos en zona interurbana, solo un menos que en 2019, a pesar del descenso de la movilidad que se produjo. En este sentido hay que tener en cuenta que **el número de peatones muertos en 2021 y en 2020 suponen el 10% del total de víctimas mortales registradas en las carreteras catalanas**.

Los datos de siniestralidad revelan que hay varios **perfiles de peatones** que han perdido la vida en las carreteras catalanas estos últimos años, pero se diferencian y se identifican dos grandes grupos: personas que transitaban a pie por la carretera **mal equipadas en cuanto a piezas reflectantes o que habían cometido alguna otra negligencia**, y **conductores que por circunstancias puntuales habían tenido que bajar del vehículo y pasaron a ser peatones**. Son dos perfiles diferentes que requieren consejos viarios distintos para aumentar la seguridad y que resumimos en estas dos infografías:



Hay que tener en cuenta que un conductor, con el alumbrado del vehículo, no percibe un peatón hasta 10 metros de distancia. En cambio, si va **equipado con chaleco reflectante, la visibilidad aumenta hasta los 150 metros**.



En este punto, hay que tener en cuenta que próximamente entrará en escena un elemento nuevo que supondrá un aumento de la seguridad de los usuarios que tengan un imprevisto o contratiempo con el vehículo durante la circulación en carretera. Se trata de **la señal luminosa V-16, un dispositivo que no requiere salir del vehículo para colocarlo, dado que se sitúa en la parte superior, simplemente sacando el brazo por la ventana**. De este modo, los usuarios no tendrán que abandonar el vehículo para situar los triángulos a la distancia estipulada y no se expondrán al riesgo como peatones en un entorno de tráfico viario rápido.

A partir del 1 de enero de 2026, esta señal sustituirá definitivamente a los triángulos, deberá tener geolocalización y conexión a la DGT 3.0 y desde esa fecha será de uso obligatorio. Aun así, la DGT ha anunciado que en el segundo semestre de este 2022 publicará una modificación del Real decreto 159/2021 con el fin de que los productos que salgan al mercado sean de la mayor calidad posible y sean ya señales conectadas, un requisito que será indispensable cuando el uso de esta señal luminosa sea obligatorio.

👉 BLOG

Deixa un comentari