

Comunicado de Prensa

UNA VISIÓN MÁS AMPLIA, INTEGRADORA E INTENSA PARA REDUCIR TANTOS ATROPELLOS EN LA CIUDAD.

La asociación Andando Burgos, en relación con los atropellos que han tenido lugar en nuestra ciudad quiere expresar la necesidad social de acometer una actuación municipal fuerte en esta materia. Casi tres decenas de atropellos en la ciudad en lo que va de año, es una cifra intolerable e insufrible. Hay que actuar.

Queremos remarcar que la mayor parte de los accidentes han tenido lugar en pasos de peatones, es decir, en los lugares donde los peatones tienen absoluta preferencia de paso y donde los conductores tienen siempre la obligación de reducir la marcha y parar cuando es pertinente.

La asociación Andando Burgos ha propuesto en innumerables ocasiones, en notas de prensa, en foros oficiales, etc. utilizar aquellas herramientas y técnicas de calmado de tráfico que permitan disminuir la siniestralidad vial. Esto es, menos coches y más despacio. Para ello, consideramos necesario abordar los siguientes cambios:

1. EL CALMADO DEL TRÁFICO:

- a) La paulatina disminución de los límites de velocidad en toda la ciudad. En el camino hacia una Ciudad 30, al menos debería trabajarse la reducción de velocidades máximas en determinados tipos de vías y la conformación de auténticas zonas 30.
- b) El recurso a elementos físicos y técnicas propias del calmado de tráfico que contribuyan a reducir de forma obligatoria la velocidad de circulación de los automóviles. A saber, pasos de peatones sobreelevados (la asociación elaboró un estudio específico en este sentido para conocimiento de la administración local), cojines berlineses, estrechamientos de carriles, trayectorias en zigzag, calles 30 y zonas o calles residenciales S-28.

2. LA ACTUACIÓN EN LOS SEMÁFOROS:

- a) La eliminación del “ámbar” para los vehículos en las fases de “verde” para el peatón, especialmente en los giros de los vehículos. Es decir, ambas fases deben ser consideradas incompatibles.
- b) El incremento del tiempo de paso para los peatones en muchos de los semáforos.
- c) El ajuste semafórico de la fase de verde peatonal al momento de demanda y solicitud real en los semáforos configurados con pulsadores.
- d) La consideración de que ningún vehículo debe tener preferencia ante un paso de peatones, debiéndose eliminar mensajes del tipo “atención peatón, preferencia bus” en varios puntos del bulevar del ferrocarril.

3. LA MEJORA DE LOS PASOS DE PEATONES:

- a) La visibilidad mutua conductor-peatón en los pasos. Esto es, elevarlos al nivel de la acera, mejorar su visibilidad nocturna y eliminar la posibilidad de estacionamiento inmediato a los mismos (excepto bicicletas) así como la disposición de elementos voluminosos tales como los contenedores de residuos.
- b) En cada nuevo proyecto y actuación debe asumirse la nueva cultura de la movilidad, la nueva pirámide de movilidad. Los coches pasan a ser vehículos invitados en la ciudad y los pasos deben tener mucho más en cuenta las necesidades del peatón.

4. LA VISIÓN INTEGRADORA DEL COSTE SOCIAL DE LOS ATROPELLOS:

- a) Son precisas soluciones de fondo, debiendo ser dejadas de lado las soluciones de mera base tecnológica, por su coste e inherente falibilidad, aparte de que siguen invisibilizando al viandante y eludiendo la responsabilidad del conductor. El tiempo del viandante no es menos importante que el del conductor y estas soluciones perpetúan esa visión recreativa de los desplazamientos a pie.
- b) Parece insuficiente que las pretendidas medidas encaminadas a disminuir la siniestralidad vial se tomen sin tener en cuenta otras sensibilidades distintas a las que, seguramente con buena voluntad, puedan derivar exclusivamente del departamento de tráfico. Hace falta una visión más amplia que tenga en cuenta los múltiples factores que causan tantos atropellos.

5. LA PARTICIPACIÓN SOCIAL EN LA MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA SEGURIDAD VIAL:

- a) Es precisa la participación de los colectivos más involucrados en la mejora de la movilidad y seguridad vial urbana, teniendo en cuenta la educación vial y la formación en materia de movilidad urbana sostenible.
- b) El actual diseño vial en la ciudad ha de convertirse en un nuevo diseño urbano desde la perspectiva de la vulnerabilidad de las personas que se desplazan a pie o en bicicleta.
- c) Debe procederse sistemáticamente al análisis, evaluación y seguimiento de las causas y consecuencias de los siniestros, incorporando los informes periciales de policía y los de hospitales tanto en ingreso como en alta de paciente.

En definitiva, los atropellos son un problema social que debe ser acometido por las autoridades, las cuales deben evitar la contradicción de que los coches dominen el espacio urbano. Los atropellos son en buena parte evitables, por las conductas de los ciudadanos en su proceder y por las políticas públicas.

Asociación Andando Burgos

Burgos, 2 de mayo de 2019