

## Informe Europeo sobre atropellos de peatones

Análisis estadístico de la situación en Europa



**España registró en el 2005 la peor tasa de Europa de peatones víctimas mortales por millón de habitantes**

Dentro del programa EuroTest, realizado por los clubes automovilísticos de diez países europeos,<sup>1</sup> se ha analizado el riesgo en los pasos de peatones, así como los reglamentos y las directrices existentes que regulan esta cuestión en toda Europa, los diseños y los equipamientos que suelen encontrarse en los pasos de peatones. En el año 2005, y según las cifras del informe, España registró la peor tasa de víctimas mortales peatonales (dentro y fuera de pasos de peatones) por millón de habitantes, con una relación de 15,7. Si observamos la proporción de accidentes, en Gran Bretaña uno de cada cinco víctimas mortales por tráfico es un peatón.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

El problema de los accidentes en pasos de peatones es muy sensible y suscita un marcado interés en la opinión pública y los medios de comunicación, principalmente porque las víctimas suelen ser niños y ancianos. Además, todas las personas que viajan son también peatones en algún momento, ya sea antes o después de utilizar cualquier clase de vehículo. En nuestro país, es posible que sepamos cómo se utiliza un paso de peatones, pero los reglamentos difieren de un estado a otro, un hecho del que muchos turistas no son conscientes. Es probable que el riesgo de resultar atropellado grave o mortalmente en los pasos de peatones varíe en las distintas partes del mundo.

Este estudio paneuropeo cofinanciado por la FIA Foundation y dirigido por los principales clubes automovilísticos de diez países europeos,<sup>2</sup> dentro de los objetivos del EuroTest y bajo la dirección del Touring Club Suisse, se ha centrado en un análisis del riesgo en los pasos de peatones, así como en los reglamentos y las directrices existentes que regulan la cuestión en toda Europa, incluidos también los diseños y equipamientos que suelen encontrarse en los pasos de peatones. Para este estudio, fue recopilar varias clases de información, como las siguientes:

- Análisis estadístico de datos (p. ej., heridos graves y víctimas mortales) en pasos de peatones.
- Reglamentos y directrices sobre el uso de pasos de peatones.
- Un inventario legislativo sobre las instalaciones de pasos de peatones en cada país (cuestiones como diseño, equipamientos, criterios de ejecución, etc.).

Los objetivos de este proyecto incluyen lo siguiente:

- Destacar el potencial de riesgo que implica el uso de los pasos de peatones en diferentes países.
- Despertar en los usuarios (conductores y peatones) la conciencia de sus derechos y obligaciones.
- Destacar, en cada país, el mejor y el peor diseño de paso de peatones.

Y por último, aunque no menos importante:

- Atraer la atención de las autoridades nacionales en relación con las medidas que se requieren con urgencia para reducir el número de víctimas y de accidentes que se producen en los pasos de peatones.

---

<sup>2</sup> ÖAMTC (Austria), TCB (Bélgica), AL (Finlandia), ADAC (Alemania), AA (Gran Bretaña), ACI (Italia), ANWB (Países Bajos), NAF (Noruega), RACE (España), TCS (Suiza).

## **2. INVESTIGACIÓN Y LA CALIDAD DE LOS DATOS ESTADÍSTICOS**

El estudio se centró en las víctimas peatonales que se producen dentro y fuera de los pasos de peatones y, siempre que era posible, estableciendo una división entre accidentes en zonas urbanas y accidentes fuera de zonas urbanas. Los datos más relevantes fueron las víctimas mortales que se produjeron dentro o fuera de pasos de peatones, en tanto que la estadística de peatones lesionados gravemente no resultó siempre apropiada (aunque puede ser un buen indicador) para una clasificación de carácter internacional. Por tanto, el registro de heridos graves puede variar dependiendo del seguimiento del accidente y de la definición de lo que es una lesión grave en cada país.

En este sentido, obsérvese que la calidad de los datos de accidentes producidos en pasos de peatones en estos diez países tiene que someterse a un debate más profundo. Con excepción de Bélgica y, en cierta medida, también Italia, cada una de las estadísticas nacionales incluye el lugar del accidente (p. ej., dentro o fuera de pasos de peatones) cuando se han producido víctimas mortales, pero no se dispone de información sobre zonas urbanas y zonas no urbanas en Gran Bretaña, Noruega y Bélgica. En el caso de las lesiones graves (pero no accidentes mortales), Noruega carece de información sobre si el accidente se produjo dentro o fuera de un paso de peatones. Finlandia e Italia no distinguen en absoluto entre heridos leves y heridos graves.

## **3. ANÁLISIS ESTADÍSTICO EUROPEO PARA EL AÑO 2005 <sup>3</sup>**

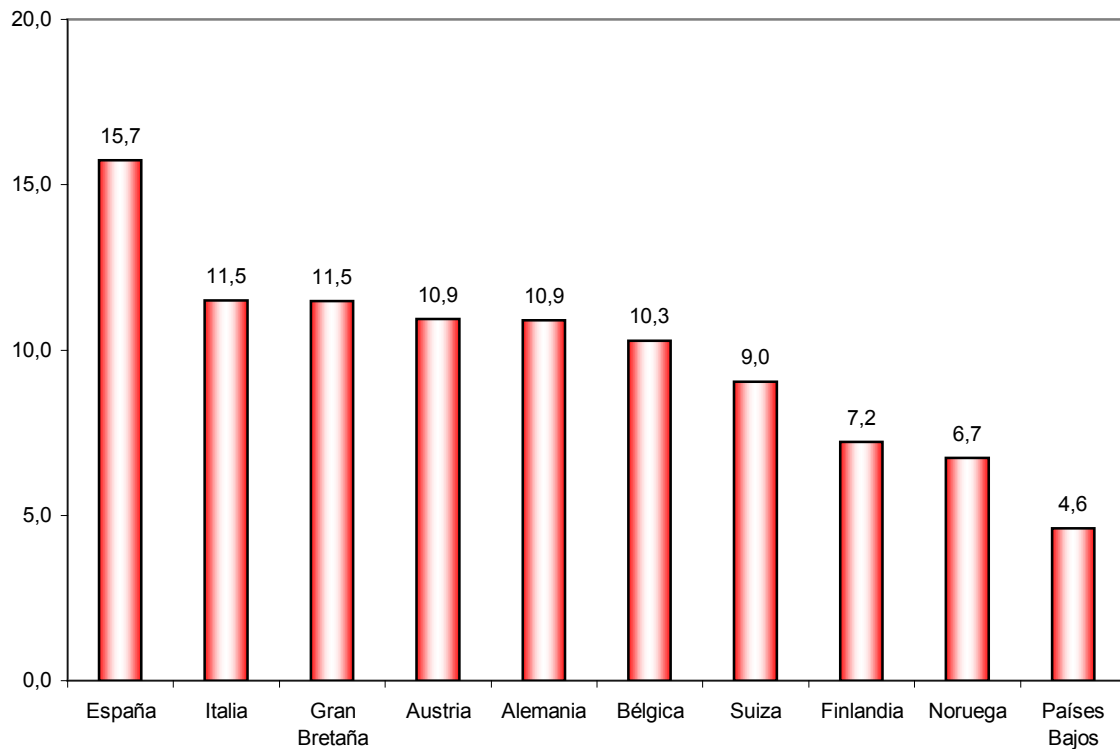
### **3.1 Víctimas mortales peatonales dentro y fuera de pasos de peatones**

Es evidente que, en 2005, España registró la peor tasa de víctimas mortales peatonales (dentro y fuera de pasos de peatones) por millón de habitantes, con una relación de 15,7; Italia y Gran Bretaña le siguieron, ambos con una relación de 11,5. En el punto opuesto de la clasificación, tenemos a los Países Bajos, con una relación de 4,6, seguidos de Noruega (6,7) y Finlandia (7,2).

---

<sup>3</sup> Año de referencia, con datos disponibles en el momento en el que se inició el estudio.

**Víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2005**  
**Peatones muertos / 1.000.000 habitantes**

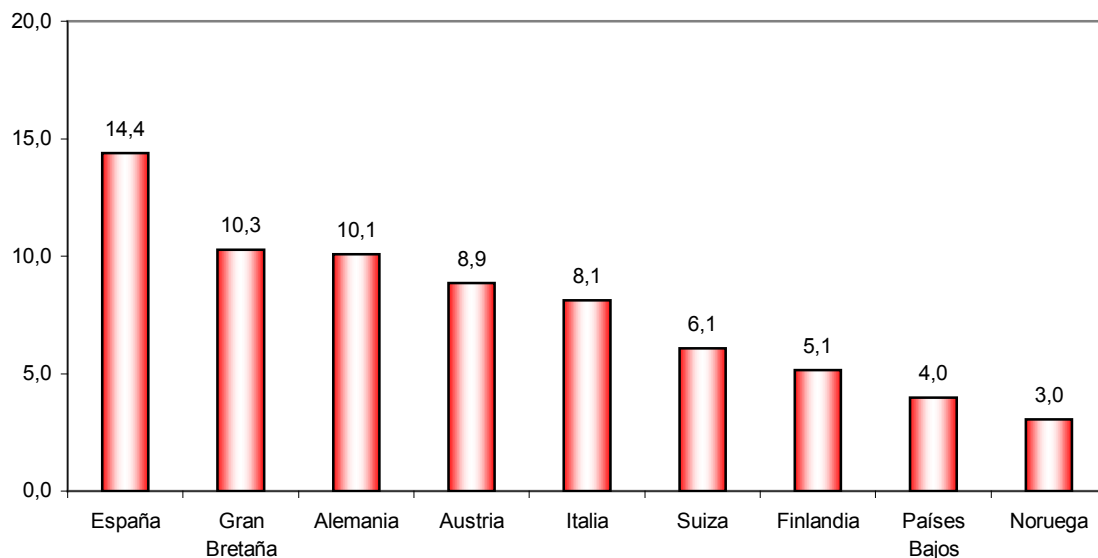


Al llegar a este punto, tenemos que establecer la diferencia entre víctimas mortales dentro de pasos de peatones y víctimas mortales fuera de ellos.

En los pasos de peatones, esta comparación internacional presenta un resultado diferente para Noruega, que tiene la tasa más alta de víctimas mortales con una relación de 3,7, seguida de Italia (3,4) y Suiza (3,0). En el lado opuesto, podemos destacar una vez más la excelente situación en los Países Bajos (0,6), seguidos por Alemania (0,8) y Gran Bretaña (1,2). Por tanto, desde un punto de vista estadístico, la relación de víctimas mortales en pasos de peatones es seis veces mayor en Noruega que en los Países Bajos.

Fuera de los pasos de peatones, esta comparación internacional confirma la situación observada previamente en España, que tiene la tasa más alta de víctimas mortales con una relación de 14,4, seguida de Gran Bretaña (10,3) y Alemania (10,1). En la punta opuesta, está Noruega con la relación más baja: 3,0. Le siguen Países Bajos (4,0) y Finlandia (5,1).

**Víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2005**  
**Peatones muertos fuera de pasos de peatones / 1.000.000**  
**habitantes**



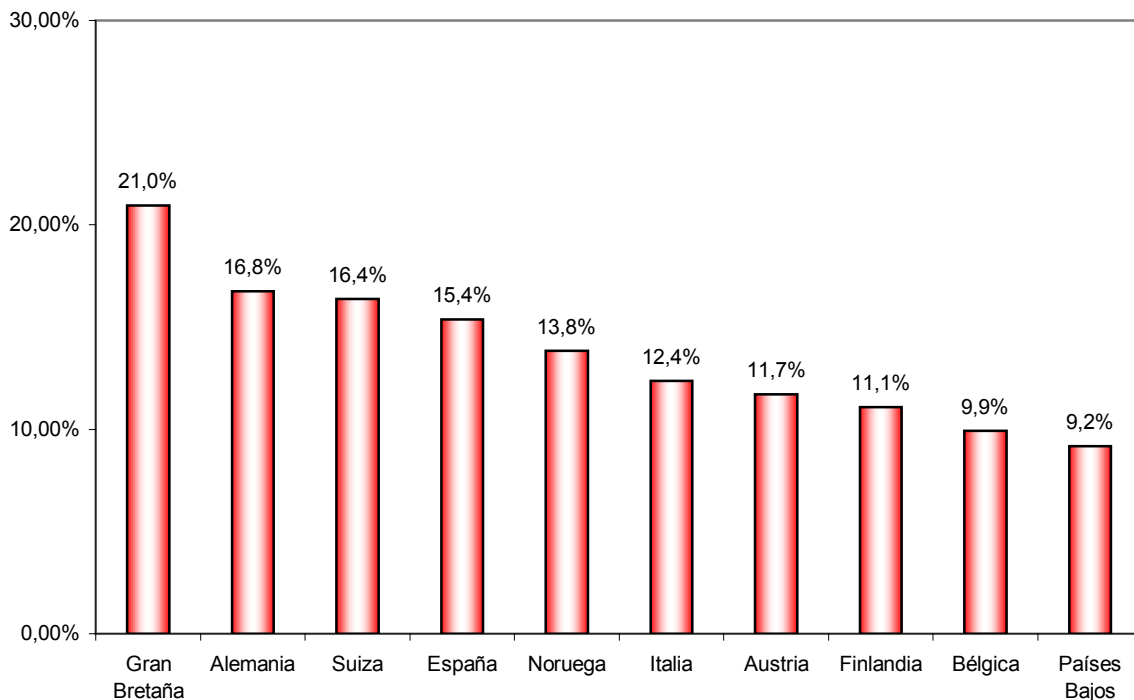
A partir de estas últimas cifras, parece que Alemania, España y Gran Bretaña deberían preocuparse especialmente por el número de peatones muertos fuera de los pasos de peatones, ya que el 90 % (o incluso más) de las víctimas mortales peatonales se produce fuera de los pasos de peatones. Al mismo tiempo, Noruega tiene la tasa más baja con 45,2 %, seguida de Suiza (67,2 %) e Italia (70,7 %).

### **3.2 Peatones muertos en relación con víctimas mortales en accidentes de tráfico (datos referidos al año 2005)**

En 2005, la peor tasa de peatones muertos (dentro y fuera de pasos de peatones) en relación con las víctimas mortales en accidentes de tráfico correspondió claramente, en general, a Gran Bretaña con una cuota del 21 %. Alemania y Suiza le siguieron con una cuota de 16,8 % y 16,4 %, respectivamente. En el punto opuesto de la clasificación, encontramos una vez más a los Países Bajos, con una cuota de 9,2 %, seguidos por Bélgica (9,9 %) y Finlandia (11,1 %).

(Ver gráfico en la página siguiente)

### Víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2005 Peatones muertos / Víctimas mortales, en total



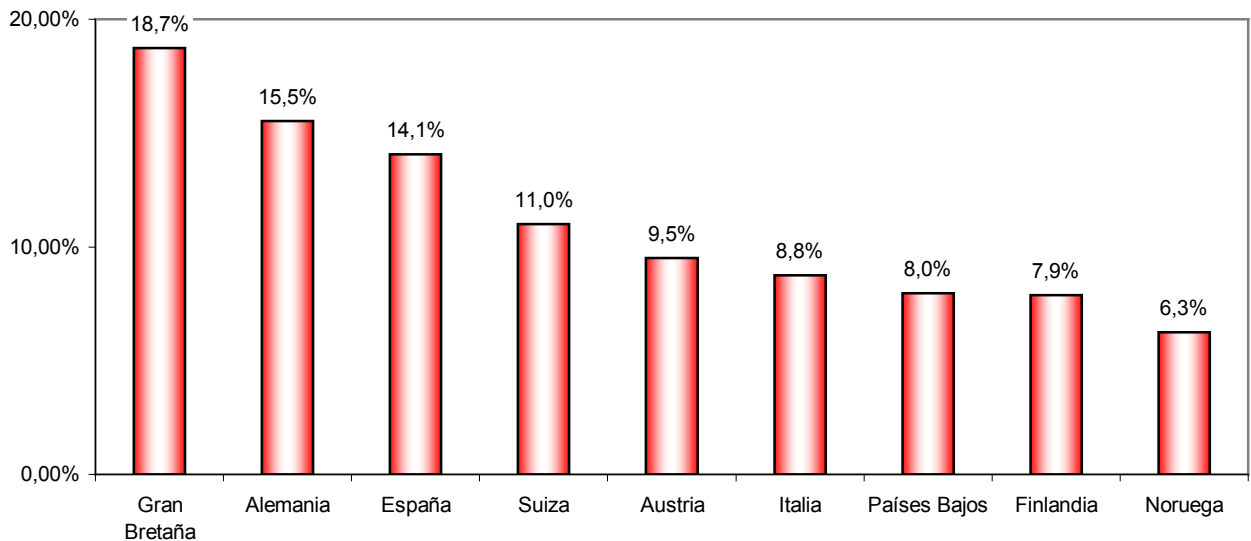
### 3.3 ¿Cuál es la diferencia entre víctimas mortales dentro y fuera de pasos de peatones en relación con las víctimas mortales en accidentes de tráfico, en general?

Como se ha observado previamente en las cifras referentes a la población nativa, la situación en los pasos de peatones en relación con las víctimas mortales en accidentes de tráfico confirma que la peor situación se da en Noruega, con una cuota de 7,5 %, seguida de Suiza (5,4 %) e Italia (3,6 %). En el punto opuesto, podemos destacar una vez más la excelente situación en los Países Bajos, así como en Alemania, ambos países con una cuota de 1,2 %, seguidos muy de cerca por España (1,3 %).

Entre 2000 y 2005, la cuota entre víctimas mortales en pasos de peatones en relación con las víctimas mortales en accidentes de tráfico tendió en cada país (con excepción de Italia) a disminuir en favor de los peatones. Esto significa que las víctimas mortales en pasos de peatones se redujeron más rápidamente que la de víctimas mortales en accidentes de tráfico, en general.

Fuera de los pasos de peatones, se confirma la tendencia observada previamente. Así, Gran Bretaña tiene la tasa más alta con 18,7 %, seguida de Alemania (15,5 %) y España (14,1 %). En el punto opuesto, Noruega tiene la tasa más baja con 6,3 %, seguida de Finlandia (7,9 %) y Países Bajos (8 %).

**Víctimas mortales en accidentes de tráfico en 2005**  
**Peatones muertos fuera de pasos de peatones / Víctimas mortales, total**



### 3.4 Comentarios sobre el análisis estadístico de datos

Este análisis estadístico de datos se realizó para el año 2005 y, por tanto, ofrece sólo una imagen puntual de la situación. No obstante, considerando que las tasas / cuotas se mantienen relativamente constantes a lo largo de varios años, se pueden hacer las afirmaciones siguientes:

- **En pasos de peatones,** Noruega, Suiza e Italia se hallaron en la peor parte de esta comparación internacional de víctimas mortales peatonales en relación con la población nativa y las víctimas mortales en accidentes de tráfico, en general. Muchos parámetros podrían explicar esta clasificación, como la densidad de pasos de peatones, el diseño de las carreteras y las instalaciones en pasos de peatones, la conducta de conductores y peatones, así como el conocimiento de las normas relativas a pasos de peatones. Este inventario no está completo, pero sí ayudará a comprender la diversidad observada en esta clasificación.
- **Fuera de pasos de peatones,** España, Gran Bretaña y Alemania presentaron sistemáticamente la peor tasa / cuota de víctimas mortales peatonales en relación con la población nativa y las víctimas mortales en accidentes de tráfico, en general. En España, las muertes se producen con más frecuencia fuera de las zonas urbanas que en zonas no urbanas; la relación es 6/5, en tanto que en Alemania esta relación ronda 1/2. En una primera etapa y sin ninguna otra investigación de por medio, resulta difícil dar cualquier

explicación a partir de este análisis estadístico. Cada país deberá profundizar por su cuenta en el tema con el fin de extraer algunas explicaciones válidas.

- Austria presenta una clasificación media dentro y fuera de los pasos de peatones en relación con la población nativa y las víctimas mortales en accidentes de tráfico, en general.
- Hay que conceder un reconocimiento especial a los Países Bajos, que consiguen casi siempre los mejores resultados en la puntuación.

#### 4. REGLAMENTOS Y DIRECTRICES SOBRE EL USO DE PASOS DE PEATONES

El propósito de este capítulo consiste en resumir la legislación nacional, que afecta a todo el cuerpo de leyes nacionales y normas tanto para conductores como para viandantes en los pasos de peatones. En general, las normas están dadas por las leyes de carácter nacional o por los principios directores.

La tabla siguiente resume las leyes relativas a las obligaciones de conductores y peatones. Presenta también las multas que se imponen en caso de incumplimiento de estas leyes. Obsérvese que este estudio se refiere sólo a pasos de peatones que no están regulados por semáforos o elementos equivalentes.

##### 4.1 Normas y obligaciones del conductor en pasos de peatones.

Normas de circulación vial en pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>¿Se han especificado las obligaciones del conductor en pasos de peatones?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Se pide al conductor que preste especial atención cuando se acerca a un paso de peatones?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Se pide al conductor que ceda el paso a los peatones?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Se ha especificado que es preciso reducir la velocidad para ceder el paso a los peatones?</i>	✓	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	X	✓

#### 4.2 ¿En qué condiciones tiene prioridad el peatón?:

Normas de circulación vial en pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>¿Cuando está cruzando la calzada?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Cuando es evidente que desea cruzar la calzada?</i>	✓	✓(1)	✓	✓	✓	✓(1)	X	✓	✓	✓
<i>¿Se sanciona el incumplimiento de este derecho de paso?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<b>Multa actual (en euros)</b> Observación: además, se pueden quitar puntos del permiso de conducción.	hasta 2180 €	150 a 2750 €	50 €	91 a 300 €	50 €	77 €	143 a 570 €	650 €	130 €	24 a 84 €

(1) La señal adicional da la prioridad

#### 4.3 ¿Se ha especificado que hay que ceder el paso a peatones, como... ?

Normas de circulación vial en pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>Otros medios de transporte (patines, sillas de ruedas...)?</i>	✓	✓	✓	X	X	X	X	✓	X	✓
<i>¿Minusválidos físicos o visuales?</i>	X	✓	X	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓
<i>¿Niños y/o ancianos?</i>	✓	✓	X	✓	✓	X	✓	✓	X	X

#### 4.4 Normas relacionadas con las obligaciones de los peatones en los pasos de peatones:

Normas de circulación vial en pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>¿Se han especificado obligaciones para los peatones en los pasos de peatones?</i>	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Se pide al peatón que preste especial atención antes de cruzar un paso de peatones?</i>	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X	✓
<i>¿Se ha especificado que el peatón tiene el derecho de paso?</i>	✓	X	✓	✓	X	✓	✓	✓	✓	✓
<i>¿Se ha especificado cómo el peatón tiene que comportarse en los pasos de peatones?</i>	✓	X	✓	✓	✓	✓	X	✓	X	✓
<b>Excepción</b>										
<i>¿Existe alguna excepción respecto al derecho de paso del peatón?</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

#### 4.5 Se pueden dar las instrucciones siguientes:

##### Para los conductores:

- Todos los países tienen normas para los conductores que se aproximan a un paso de peatones.
- Como principio, todos los países exigen al conductor que preste especial atención cuando se aproxima a un paso de conductores y que ceda el derecho de paso a los peatones. Salvo en España y los Países Bajos, al conductor se le exige además que reduzca la velocidad para ceder el paso, si fuese necesario.

- Al conductor se le exige siempre que ceda el derecho de paso cuando el peatón esté cruzando (algo obvio afortunadamente). Pero en algunos países, esto es así también cuando es evidente que el peatón tiene la intención de cruzar. Este último requisito se expresa explícitamente en todos los países, excepto Italia. En Gran Bretaña y Noruega, una señal del peatón (p. ej., con la mano) le da derecho a cruzar. En casi todos los demás países, esta señal no es obligatoria, pero puede utilizarse para dejar clara su intención de cruzar.
- Algunas legislaciones mencionan categorías especiales de peatones con las que hay que ser particularmente cuidadoso, como patinadores, usuarios de sillas de ruedas, minusválidos físicos o visuales, niños y ancianos. Existe un gran número de diferencias en el tratamiento de estas categorías en cada país. En ocasiones, ni siquiera se menciona a usuarios expuestos, como los minusválidos visuales. Además, los peatones utilizan cada vez más medios de transportes como patines, kickboards, etc. En estas situaciones, son considerados explícitamente como peatones en Austria, Bélgica, Alemania, Noruega y Suiza. Otros países no los mencionan en sus normas.
- La multa por no respetar el derecho de paso de los peatones varía en todos los países. Va desde los 24 euros en Suiza para un motociclista hasta los 2750 euros en Bélgica. En algunos países, se retiran puntos (o se añaden, dependiendo del sistema) del permiso de conducción. En Gran Bretaña, si se considera que el conductor es peligroso y alguien fallece, se puede imponer en teoría una pena de 14 años de prisión.

#### **Para los peatones:**

- Todos los países, salvo Bélgica, tienen normas para los peatones, que se aplican explícitamente en los pasos de peatones. Bélgica tiene las mismas reglas, sin que importe el tipo de cruce que utilice el peatón (p. ej., dentro o fuera de pasos de peatones).
- Observamos diferencias en algunos países. Por ejemplo, en los Países Bajos, al peatón no se le exige específicamente que preste atención antes de utilizar el paso de peatones. En Finlandia, el derecho de paso de los peatones no se menciona en el reglamento para peatones, sino sólo en el reglamento para los conductores. Por último, pero no menos importante, es el hecho de que Italia y los Países Bajos no tienen indicaciones relativas a la conducta del peatón cuando éste intenta cruzar la calzada.

#### **4.6 Comentarios sobre reglamentos y directrices**

Podemos observar cierta diversidad en leyes y principios directores. Sin embargo, existe un principio invariable que se especifica claramente en todos los países: al conductor se le exige que preste atención especialmente cuando se aproxima a un paso de peatones y que ceda el derecho de paso a los peatones. No sólo la acción de utilizar un paso de peatones da derecho de paso, sino también lo da la intención evidente por parte del peatón de cruzar la calzada. Sin embargo, este último punto no se menciona en absoluto en la legislación italiana. Por otra parte, en Bélgica, hay que destacar que el modo de utilizar el paso de peatones no se menciona específicamente para el peatón.

Además, este análisis muestra diferentes tratamientos para diferentes categorías de peatones (p. ej., patinadores, usuarios de sillas de ruedas, minusválidos físicos o visuales, niños y ancianos) y si se les toma en consideración en la legislación o no.

### **5. DISEÑO DE PASOS DE PEATONES**

El propósito de este capítulo consiste en recopilar información sobre las normas nacionales relativas al proyecto y el diseño de pasos de peatones corrientes. El objetivo consiste en destacar las posibles deficiencias y las necesidades futuras de mejora. Debemos recordar que los pasos de peatones tienen con frecuencia diseños e instalaciones diferentes en Europa. No obstante, las franjas tipo "cebra" siguen siendo un parámetro constante (en blanco o amarillo) para identificar un paso de peatones, unido con frecuencia a una señal vertical. En toda Europa, podemos encontrar otros sistemas de paso para peatones, como plataformas sin marcas en el pavimento, donde el límite de velocidad es de 20 km/h y donde los peatones pueden cruzar la calzada por cualquier parte con un derecho absoluto de paso. Estas instalaciones no son tema de este capítulo.

La tabla de la página siguiente resume algunos criterios significativos y si hay que tomarlos en consideración (o no) en cada país. Estos criterios no son los más recientes en este campo, pero deben ofrecer, al menos, una base común para la reflexión.

**De la siguiente tabla se puede hacer el siguiente resumen:**

- Todos los países tienen normas relacionadas con el proyecto y el diseño de pasos de peatones. En algunos países, estas normas de ámbito nacional pueden ser sustituidas por otras de ámbito regional.
- Los criterios para ejecutar los pasos de peatones en zonas urbanas o no urbanas pueden diferir también. En Austria y España, por ejemplo, la velocidad de la circulación vial impone semáforos para completar los pasos de peatones fuera de zonas urbanas. En Noruega, algunos pasos de peatones situados fuera de zonas urbanas no cuentan con bandas ni señales verticales, pero están equipados "para comodidad del peatón". En Alemania, los pasos de peatones con bandas no existen fuera de las zonas urbanas; la situación más corriente es una sección de paso delimitada por una línea blanca transversal y equipada con semáforos.
- La señal vertical, que indica la presencia de un paso de peatones, es obligatoria en Austria, Bélgica, Alemania, España, Finlandia y está recomendada en Gran Bretaña, Noruega y Suiza (ninguna indicación disponible para los Países Bajos).
- La visibilidad es una cuestión muy importante (p. ej., distancia de visibilidad, líneas de seguridad prohibiendo la detención de vehículos y colocación de paradas de autobús cerca de un paso de peatones) y, en este caso, nos topamos con mucha diversidad. De modo que la distancia de visibilidad al aproximarse a un paso de peatones debería corresponder a la velocidad media de circulación; este es el caso en todos los países, salvo España, Finlandia e Italia. En España y Finlandia, la distancia es invariable (30 y 40 metros, respectivamente) y en Italia no se impone esta distancia en absoluto. Las líneas de seguridad que prohíben la detención de vehículos no se mencionan en absoluto en Alemania, Noruega y Finlandia. La colocación de paradas de autobús cerca de pasos de peatones no se menciona en Austria, Italia, Noruega y sólo se hace parcialmente en España.
- En cuanto a los materiales que pueden utilizarse en los pasos de peatones, el uso de material reflectante para las bandas es obligatorio en Austria, Alemania, Noruega y Suiza; está recomendado en Finlandia, Gran Bretaña e Italia y no se especifica en absoluto para España. El uso de material altamente antideslizante es obligatorio en Alemania y Noruega; está recomendado en Bélgica, Gran Bretaña y Suiza, pero no se especifica en absoluto en Austria, España, Finlandia e Italia (ninguna indicación disponible para los Países Bajos).

## **5.1 Normas nacionales o regionales en el diseño de pasos de peatones:**

Diseño de pasos de peatones Normas nacionales o regionales	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>¿Existe una norma nacional relacionada con el proceso de proyección (evaluación y ejecución) para nuevos pasos de peatones?</i>	sí	sí	sí	s/d	sí	sí	sí	sí	sí	sí
<i>¿Existe una norma nacional relacionada con el diseño de nuevos pasos de peatones?</i>	sí	sí	sí	sí	s/d	sí	sí	sí	sí	sí
<i>¿Existen normas regionales (proyecto y/o diseño), que puedan sustituir las normas nacionales?</i>	no	no	sí	sí	no	sí	sí	no	sí	sí

## 5.2 Procesos de proyección en nuevos pasos de peatones:

Diseño de pasos de peatones Proceso de proyección	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>Para nuevos pasos de peatones, ¿existe un procedimiento que establezca cómo hay que analizar una situación preliminar y que defina el tipo de paso de peatones que se ha de construir?</i>	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	Sí

## 5.3 ¿Se toma en consideración en este proceso los elementos siguientes ?:

Diseño de pasos de peatones Consideraciones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>el lugar de la demanda de cruce?</i>	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
<i>la clase de demanda que depende del movimiento deseado de los peatones?</i>	sí	no	no	sí	sí	sí	no	sí	sí	sí
<i>la importancia de la demanda en el paso?</i>	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
<i>la distancia de visibilidad para todos los usuarios (conductores y peatones)?</i>	sí	sí	sí	no	sí	sí	no	sí	sí	sí
<i>la velocidad media de circulación en la vía que se ha de cruzar?</i>	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí
<i>en zona urbana o fuera de zona urbana?</i>	sí (oo)	sí	no	sí (oo)	sí	sí	no	no	sí	sí
<i>distancias hasta otros pasos de peatones?</i>	sí	sí (o)	sí	no	sí	sí	sí	sí	s/d	sí
<i>posición en la intersección o a lo largo del tramo vial?</i>	no	sí	sí	sí	sí	sí	sí	no	sí	sí
<i>otros?</i>	s/d	sí	sí	s/d	no	sí	sí	sí	sí	sí

**LEYENDA:** (oo) Depende de la velocidad  
(o) Sólo para pasos de peatones regulados por semáforos

#### 5.4 Diseño de pasos de peatones

Diseño de pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
<i>Para nuevos pasos de peatones, ¿existe una norma que establezca claramente el diseño de pasos de peatones?</i>	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí

#### 5.5 ¿Considera la norma los siguientes elementos?

Diseño de pasos de peatones	Países									
	A	B	D	E	FIN	GB	I	N	NL	CH
Longitud y ancho mínimos, color de las bandas.	s/d	3-4 m 0,5 m blanco	3 m 0,5 m blanco	2,4-4 0,5 m blanco	2,5-4 m 0,5 m blanco	6 clases; 1 con bandas	2,5-4 m 0,5 m blanco	3-0,5 m blanco	4 m 0,4-0,6 m blanco	3 - 0,5 m amarillo
Uso de material reflectante especial para las bandas.	sí *	sí	sí *	no	sí	sí	sí	sí *	s/d	sí *
Material con alta resistencia antideslizante	no	sí	sí *	no	no	sí	no	sí *	s/d	sí
Señal vertical en el paso de peatones.	sí *	sí *	sí *	sí *	sí *	sí	no	sí	s/d	sí
Distancia de visibilidad.	sí velocidad	sí velocidad	sí velocidad	sí * 30 m	sí 40 m	sí velocidad	no	sí velocidad	s/d	sí velocidad
Líneas de seguridad prohibiendo la detención de vehículos cerca de pasos de peatones.	sí	sí	no	sí	no	sí	sí	no	s/d	sí
Colocación de paradas de autobús cerca de pasos de peatones.	no	sí	sí	Sí, en alguna ciudad	sí	sí	no	no	sí	sí
Iluminación de pasos de peatones, indicando un valor mínimo.	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	s/d	sí
Necesidad de bajar el nivel de la acera.	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	s/d	sí
Ancho mínimo de acera a ambos lados del paso de peatones.	no	no	sí	sí	sí	sí	sí	no	sí	sí
Isletas de seguridad que se han de instalar en el medio de los pasos de peatones.	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	s/d	sí
Uso de semáforos para proteger los pasos de peatones fuera de las intersecciones.	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	sí	s/d	sí

**Leyenda:** \* Obligatorio

## 5.6 Comentarios sobre el diseño de pasos de peatones

Como se ha observado en el capítulo "Reglamentos y directrices", esta comparación internacional muestra muchas normas diferentes para los distintos países. Todas estas normas se aplican en el ámbito nacional, pero pueden ser sustituidas por normas regionales en algunos países. Por otra parte, esto tiene la ventaja de que se ofrece más flexibilidad, dependiendo de las condiciones locales. Sin embargo, por otra parte, puede crear confusión en los conductores, que se encuentran así con muchos pasos de peatones diferentes cuando viajan. Además, este hecho añade numerosas alternativas al diseño de pasos de peatones y puede dar lugar a que algunos pasos de peatones no cumplan las directrices nacionales (p. ej., esto puede ocurrir en pequeños pueblos de Suiza).

Se pueden aplicar algunos tratamientos básicos para proteger los pasos de peatones existentes y, al menos, se deberían tomar en consideración al iniciar el proceso de proyecto de nuevos pasos de peatones: visibilidad para conductores y peatones, material reflectante para las bandas, verificación de la iluminación nocturna, posición de las paradas de autobús cercanas a pasos de peatones, importancia (o no) respecto a la situación del paso de peatones en zona urbana y zona rural, etc. Esto puede aplicarse únicamente dentro de un proceso de diseño especial y, mediante este estudio, podemos destacar que existe una buena oportunidad para conseguir pasos de peatones más seguros en todos los países.

## **6. CONCLUSIONES**

Este estudio internacional ha investigado datos estadísticos, normas, directrices e instalaciones básicas en pasos de peatones. Este informe es un punto de referencia para investigaciones estadísticas importantes, pero también resalta los lados fuertes y débiles de cada país.

Se han destacado en particular las observaciones generales siguientes:

- La tasa / cuota de peatones muertos dentro y fuera de pasos de peatones presenta una diversidad significativa de resultados para los diferentes países.
- Los reglamentos y directrices que regulan el derecho de paso en los pasos de peatones tienen una base común en todos los países: el conductor tiene que ceder el derecho de paso a los peatones. Sin embargo, encontramos muchas diferencias en la descripción y la definición relacionadas con este requisito obligatorio.

- El proyecto y el diseño de los pasos de peatones pueden diferir significativamente de un país a otro.

No existe una correlación significativa entre estas tres categorías, en el sentido de que la explicación de un alto nivel de fallecimientos en pasos de peatones no puede explicarse directamente mediante el filtro de "reglamentos y regulaciones" o "proyecto y diseño". La explicación tiene que buscarse más a fondo, tomando en consideración la historia del desarrollo urbano, el conocimiento y el uso correcto de las normas de circulación, los aspectos sociológicos y la movilidad, en general, dentro de cada país.

No obstante, se pueden subrayar las futuras necesidades de mejora para incrementar el potencial de seguridad en los pasos de peatones, en particular:

- Mejorar la calidad de la adquisición de datos relacionados con accidentes en pasos de peatones. Esto puede conseguirse con la ayuda de la oficina de estadísticas de cada país.
- **Armonizar en el nivel europeo las normas de circulación vial para conductores y peatones en pasos de peatones.** Por una parte, el objetivo principal consiste en que todos los conductores noveles estén obligados a aprender las mismas normas para la prueba teórica destinada a obtener el permiso de conducción. Por otra, todos los conductores y peatones deberían observar la misma conducta cuando se aproximen o utilicen un paso de peatones en Europa. Se prestará especial atención a niños, ancianos y minusválidos físicos o visuales.
- Instar a las autoridades nacionales y regionales en Europa para que establezcan las directrices e instrumentos pertinentes para los diseñadores de vías públicas con el fin de garantizar y construir pasos de peatones seguros. Se podrían aplicar medidas sencillas y someterlas a consideración a corto plazo.

Los pasos de peatones deben ser lugares seguros para los peatones y tienen que estar integrados por completo en la red de movilidad urbana y rural.

## 7. CONDUCTA GENERAL EN LOS PASOS DE PEATONES

### 7.1 Recomendaciones para los peatones

<b>No entre en la calzada repentinamente. Si es necesario, deténgase por precaución.</b>	<p>Recuerde que el derecho de paso nunca es absoluto: todo vehículo en movimiento necesita recorrer cierta distancia hasta poder detenerse.</p> <p>No cuente con una maniobra abrupta de frenado.</p>
<b>Muestre su intención con una postura clara.</b>	<p>Muestre claramente su intención de cruzar situándose en el borde de la calzada. Las señales con la mano no son obligatorias, aunque se permiten.</p>
<b>Acceda a la "cebra" sólo si ve que no existe ningún peligro.</b>	<p>Antes de entrar en la calzada, mire si vienen vehículos desde la izquierda y desde la derecha, así como si hay otros que giran por delante y por detrás. Cerciórese de que los conductores le han visto.</p> <p>Atención: los tranvías tienen derecho de paso aunque se trate de pasos de peatones señalizados.</p>
<b>Preste atención a los vehículos que circulan por todos los carriles, incluidos los que se aproximan por el carril más lejano.</b>	<p>Aun cuando un conductor le haya cedido el derecho de paso, usted tendrá que cerciorarse de que ningún otro conductor le está adelantando. Esto será particularmente importante, si hay más de un carril en una dirección. Los otros coches o motocicletas pueden quedar ocultos por los vehículos de mayor tamaño.</p>
<b>Sea consciente de que los conductores pueden cometer errores. Todos los seres humanos tienen defectos y virtudes.</b>	<p>La diversión, el estrés, las emociones y otras muchas causas pueden dar lugar a reacciones inesperadas por parte de los conductores. No asuma ningún riesgo y deje espacio suficiente por si ocurre una posible equivocación.</p> <p>Las prendas de vestir de colores brillantes o con bandas reflectantes son convenientes para garantizar su seguridad durante la noche.</p>

## 7.2 Recomendaciones para los conductores

<b>Tenga cuidado con los peatones y esté preparado para pisar el freno.</b>	Adquiera el hábito de observar a los peatones, especialmente cerca de los pasos de cebra. En la oscuridad de la noche o si hay mal tiempo, tiene que contar con la presencia de peatones "invisibles", en particular, si llevan ropas oscuras.
<b>Dé prioridad tanto a los peatones que proceden del lado derecho como del lado izquierdo.</b>	Deténgase cuando vea que una persona tiene la intención de cruzar y no sólo si la persona ya está caminando por la calzada. Preste atención a los peatones, en particular, si realiza un giro a la izquierda o a la derecha.
<b>Deténgase por completo y espere, si se trata de niños, minusválidos y ancianos.</b>	Los niños en edad preescolar no son capaces de estimar las velocidades. Niños, minusválidos y ancianos pueden avanzar, detenerse o volver sobre sus pasos de forma inesperada. Deténgase por completo y espere hasta que los peatones hayan abandonado el paso.
<b>Nunca adelante a vehículos que reducen la velocidad, frenan o se detienen.</b>	Los peatones pueden quedar ocultos por los vehículos. Por tanto, no deberá adelantar a vehículos que reducen la velocidad, frenan o se detienen cuando se aproximan a un paso de peatones. Sea particularmente prudente en vías que cuentan con más de un carril.  Usted sólo puede detenerse delante de los pasos de peatones para ceder el paso a los peatones. De lo contrario, siempre estará prohibido detenerse o aparcar delante de un paso de peatones o directamente sobre el paso. Ni siquiera en medio de un atasco se permite detenerse sobre un paso de peatones.
<b>Sea consciente de los posibles errores que cometen los peatones. Todos los seres humanos tenemos defectos y virtudes.</b>	No cuente con una conducta correcta por parte de los peatones. Es posible que desconozcan las normas, tengan limitada su capacidad de percepción o estén distraídos. Si un peatón no observa su vehículo, esto será una señal de alarma para usted.