

Cambios de enfoque en las carreteras

Abril

Cuesta imaginar cambios en la manera de construir nuestras carreteras. Los responsables tienen una tendencia a seguir con lo tradicional. Ha costado entender que uno de los tipos de accidentes más nocivos es la colisión frontal. Otro es la salida de vía y encuentro con obstáculos.

Pensamos antes en las destrozas hechas en árboles, que entender que hay que proteger al conductor y al vehículo antes de llegar al árbol. Hablamos de barreras de seguridad a las que podemos añadir la protección interna en el coche – el cinturón de seguridad.

Luego se empieza con la construcción de autovías y autopistas. Son más seguras, pero constituyen una barrera en el territorio que causa otros problemas serios para los ciudadanos en materia de comunicación. Son más seguras las autovías, pero nuestro presupuesto no llega. Ahora se habla de la construcción de 3.000 kilómetros más de vías segregadas con mediana y cruces a diferente nivel. Esta muy bien, pero como dice el Director General de Carreteras, es poca cosa la que puede hacer el Estado con solamente 25.000 kilómetros de vía entre el total de 160.000 km. en España.

No es del todo correcto. El estado puede hacer grandes cosas, si trabaja para cambiar las recomendaciones o instrucciones de cómo construir carreteras – los llamados IC.

Hemos visto en los últimos años un cambio en criterios en otros países, inspirado en la “Visión Cero” de Suecia. No queda claro que se haya incorporado parte de esta visión en los nuevos proyectos de carreteras del Estado o de las Autonómicas o de las Diputaciones.

En primer lugar existen graves problemas con los adelantamientos. En otros países se ha empezado a regular los tramos en los que se permite adelantar con mini medianas. Esto implica que un conductor no podrá adelantar en un carril dedicado al tráfico en la dirección opuesta. Si no hay un tercer carril para adelantar – se espera. Y no pasa nada si hay que esperar. Lo mejor que puede ocurrir es que uno o varios salven su vida. Es una manera muy directa para eliminar colisiones frontales – que son los siniestros más letales.

Hay que señalar claramente con señales de límites de velocidad informativas de la velocidad a la que se ha proyectado la carretera. El usuario tiene derecho a saber qué producto le estamos ofreciendo. No se puede poner en servicio una carretera sin una información de seguridad. El usuario requiere un manual de uso y parte de esto se podrá hacer con información técnica. Porque negarse a ello.

En intersecciones es importante evitar que un vehículo tenga que esperar en un carril de circulación. Se necesitan más tramos de tercer carril para giros.

Hay mucho que hacer. Y desde P(A)T consideramos que los ingenieros deben ser más considerados con los usuarios de lo que lo han sido hasta ahora. Se precisa más debate público sobre nuestra seguridad.

Por P(A)T,
Ole Thorson
Vicepresidente