

VÍAS URBANAS CON DOS CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN

Situación: Dos carriles por sentido de circulación, siendo uno ciclocarril y uno reservado para transporte público segregado.



VÍAS CON PLATAFORMA ÚNICA DE CALZADA Y ACERA

Situación: Único carril por sentido de circulación con plataforma única de calzada y acera para dos sentidos de circulación.



VÍAS URBANAS CON MAS DE TRES CARRILES POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN



UNICO CARRIL POR SENTIDO DE CIRCULACIÓN CON PLATAFORMA UNICA DE CALZADA Y ACERA



“30 km/h, una apuesta segura que ha venido para quedarse”

El Director General de Tráfico, Pere Navarro, acompañado por el Secretario General de la FEMP, Carlos Daniel Casares, y Alfonso Gil, Teniente de Alcalde de Bilbao y Presidente de la Comisión de Transportes, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial de la Federación presentaron el pasado 13 de abril en Madrid el Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías.

“El 30 km/h es una apuesta segura que ha venido para quedarse”, aseguró Alfonso Gil, tras señalar que su implantación en Bilbao “no fue fácil”. A su juicio, “la revolución está en el cambio de ciudades y municipios de España”, y actuaciones como la reducción de los límites de velocidad aseguran que “la ciudad sea de todos, también de las personas con capacidades distintas, con problemas para moverse. La ciudad es de todos o no será”.

El Secretario General de la FEMP, Carlos Daniel Casares, expuso que en seguridad vial, los Gobiernos Locales “hemos avanzado, pero aún queda mucho por avanzar”. La FEMP, recordó, ha venido reclamando el impulso de políticas de reducción de la velocidad durante los últimos mandatos, porque “el reto de reducir los límites de velocidad es el mejor instrumento de seguridad vial en el ámbito urbano. Además de hacer ciudades más seguras, las hace más sostenibles, reduce el uso del vehículo privado frente a otros medios públicos y alternativos como la bicicleta o el patinete, mejorando la salud y el medio ambiente”.

Según el Director General de Tráfico, Pere Navarro, “la presentación de este manual, es fruto de la apuesta decidida de colaboración entre Administraciones. Esta bajada de la velocidad en nuestras calles va a permitir a las autoridades municipales crear ciudades más seguras porque con velocidades superiores a 30km/h la seguridad para todos los actores que interactúan no está garantizada”.

Navarro aseguró que la decisión de reducir los límites de velocidad surgió, entre otros motivos, a petición de varios Ayuntamientos y de la propia FEMP, lo que calificó como “un ejemplo de complicidad que ayuda”.



Alfonso Gil.

LOS DATOS

Los motivos que llevaron a la DGT a implantar los nuevos límites de velocidad han sido:

- La demanda de los Ayuntamientos para tener un paraguas legal normativo y poder aplicar los 30km/h en sus localidades.
- En 2019, los fallecidos en accidente de tráfico en las ciudades aumentaron un 6%, mientras que en las vías interurbanas se redujeron un 6%.
- El 82% de los fallecidos en ciudades en 2019 fueron usuarios vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motoristas.
- Se reduce un 80% el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello. Si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h el riesgo es de un 10%; si la velocidad es a 50 km/h, ese riesgo de fallecimiento se eleva alrededor del 90%.
- Se reduce a la mitad la distancia que se necesita para detener el vehículo al pasar de 50 km/h a 30 km/h.
- Las experiencias existentes de zonas 30 en ciudades demuestran el efecto positivo sobre la siniestralidad, con reducciones de los accidentes que han llegado a superar el 40%.