



Seguridad vial urbana

DGT y Red de Ciudades que Caminan firman un convenio de colaboración en materia de seguridad vial

- La finalidad del convenio es coordinar y realizar actividades dirigidas a promover la movilidad peatonal y favorecer la seguridad y sostenibilidad de los ciudadanos en sus desplazamientos
- Una comisión mixta será la encargada de proponer y ejecutar los posibles proyectos de colaboración
- En 2013, casi la mitad de los fallecidos en vías urbanas (224) fueron atropellos a peatón
- La implantación de Zonas 30 en las ciudades supondría según diversos estudios una reducción media de un 20% en los accidentes mortales

11 de febrero de 2015.- La directora general de Tráfico, María Seguí, y el secretario y coordinador técnico de la Asociación Red de Ciudades que Caminan, Pablo Barco, han firmado un convenio de colaboración para el desarrollo de actividades conjuntas tendentes a mejorar la seguridad vial, fundamentalmente en lo que a peatones se refiere.

A la firma del convenio, han asistido también el alcalde de Pontevedra y presidente de honor de la Red Ciudades que Caminan, Miguel Anxo Fernández y la alcaldesa de Ciudad Real, Rosa Romero, entre otros.

El acuerdo tiene como finalidad coordinar las actuaciones de la Dirección General de Tráfico y de la Red de Ciudades que Caminan en actividades dirigidas a favorecer la movilidad peatonal a través del intercambio de información, experiencias y conocimiento; asesoramiento técnico y la participación en jornadas y otros actos públicos que ambas entidades organicen.



La firma de este convenio radica en que ambas entidades tienen objetivos comunes en lo que a movilidad urbana se refiere, tales como la promoción de los desplazamientos a pie, en bicicleta o en otros modos de transporte sostenible o los beneficios que supondría la implantación de áreas con velocidad máxima de 30km/h en las ciudades, para hacer que la movilidad urbana sea segura y sostenible.

COMISIÓN MIXTA

Para facilitar el desarrollo de los proyectos y su seguimiento, se constituirá una comisión mixta integrada por representantes de la Asociación Red de Ciudades que Caminan y de la Dirección General de Tráfico, encargada de proponer los posibles proyectos de colaboración a realizar entre ambas organizaciones, así como de dirigir su ejecución.

Con este tipo de convenios, la DGT pretende seguir aunando esfuerzos colaborando con las administraciones locales y con las entidades sociales para mejorar entre todos la seguridad vial.

EI PORQUÉ DE LAS ZONAS 30

En 2013 (último año con datos disponibles de vías urbanas) la mitad de los fallecidos en accidente de tráfico en vías urbanas lo fueron por atropello. Concretamente 224 personas fallecieron por este tipo de accidente, de los 450 totales. Además, siete de cada diez accidentes con víctimas de 2013 tuvieron lugar en vías urbanas, vías en las que todavía hay margen para reducir la accidentalidad.

Según se recoge en el informe *"Ventajas de la reducción de velocidad de 50 a 30 km/h en determinadas zonas urbanas"* realizado por el Instituto Universitario de Investigación de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, reducir la velocidad media un 5% reduciría las cifras de accidentes con heridos un 10% y un 20% en los mortales según el Power Model de Nilsson.

Además, según otros estudios si se redujera la velocidad media tan solo 1km/h conllevaría un descenso de la frecuencia de accidentes del 3%. Por tanto, las zonas 30 traerían consigo una reducción significativa de la accidentalidad y de las víctimas, especialmente en los accidentes con peatones, que según la OCDE y la IFT (International Transport Forum) son los más frecuentes en áreas urbanas y en los que la velocidad tiene una



relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado.

Según la Organización Mundial de la Salud (2011), en un atropello a 50 km/h el riesgo de muerte es ocho veces más alto que si se produjera a 30km/h. En un atropello a 64km/h, el 85% de los peatones mueren; a 48Km/h fallecen el 45%; mientras que si la velocidad es de 32 km/h sólo fallecen el 5% (ETSC 1995)

La implantación de zonas 30 en determinadas áreas de las ciudades no es una medida nueva, en países como Holanda, Suiza o Dinamarca ya lo implantaron en la década de los 70 y 80. En dichos países, la rebaja del límite de velocidad de 50 km/h a 30km/h en determinadas zonas, supuso un descenso medio de un 25% en los accidentes con heridos.

Además de la reducción de la accidentalidad, las Zonas 30 mejoran los niveles de ruido, reducen las emisiones contaminantes, producen una circulación más suave y mejora la habitabilidad y sostenibilidad de las ciudades.
