

CALLES PARA LA VIDA: #LOVE 30

LA DEFENSA DE LAS CALLES A 30 KM/H PARA LA SALUD, EL MEDIO AMBIENTE Y LA EQUIDAD DURANTE LA SEMANA MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA SEGURIDAD VIAL Y MÁS ALLÁ



Streets for Life
#Love30

unroadsafetyweek.org



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development



ANTECEDENTES

En todo el mundo, las calles seguras y con límites de velocidad bajos contribuyen a transformar los espacios públicos para satisfacer las necesidades a largo plazo de todos los miembros de la comunidad.

Basada en la Declaración de Estocolmo de 2020,¹ la campaña Calles para la Vida se centra en promover un límite de velocidad máximo de 30 km/h en las calles urbanas donde se mezclan los vehículos motorizados y los usuarios vulnerables de la carretera, excepto cuando existan pruebas sólidas de que esta medida no es necesaria.

ACCIÓN

La campaña Calles para la Vida exige unos límites de velocidad de 30 km/h en las zonas donde la gente camina, se relaciona y disfruta, mediante la legislación, el diseño de infraestructuras, la aplicación de la ley, la tecnología de los vehículos y la concienciación de la sociedad.



La campaña Calles para la Vida reúne a quienes luchan por unas calles más transitables, más seguras y más respetuosas con el medio ambiente, y por los derechos fundamentales de los niños, incluido el derecho a contar con entornos donde puedan moverse y disfrutar con seguridad. La crisis de la COVID-19 supone una urgencia añadida, que se refleja en el número creciente de intervenciones dirigidas a promover los desplazamientos a pie o en bicicleta, tanto a nivel nacional como en las ciudades.

Las calles que cuentan con límites de velocidad bajos ofrecen la posibilidad de hacer frente a la dependencia del automóvil para reducir los traumatismos asociados al tránsito y el impacto climático. Estos problemas afectan especialmente a los jóvenes y a las comunidades más desfavorecidas tanto a nivel global como local.

Establecer límites de velocidad bajos en las calles es clave a la hora de lograr la Visión Cero, ya que contribuye a eliminar las muertes y los traumatismos graves asociados al tránsito. En 2020, la ciudad de Helsinki no registró ningún fallecimiento por primera vez desde que se iniciaron los registros en 1960,² mientras que en Oslo, no solo no hubo muertes de peatones o ciclistas en la ciudad, sino que tampoco falleció ningún niño menor de 16 años en un siniestro de tránsito en toda Noruega.³ Las calles con límites de velocidad bajos cercanas a las escuelas, conocidas como “Hjertesone” o “heart zones” (zonas del corazón), creadas gracias a la colaboración de muchos grupos diferentes (incluida la policía, los grupos de ciclistas y la Dirección Nacional de Salud), fueron una parte importante de la solución⁴.



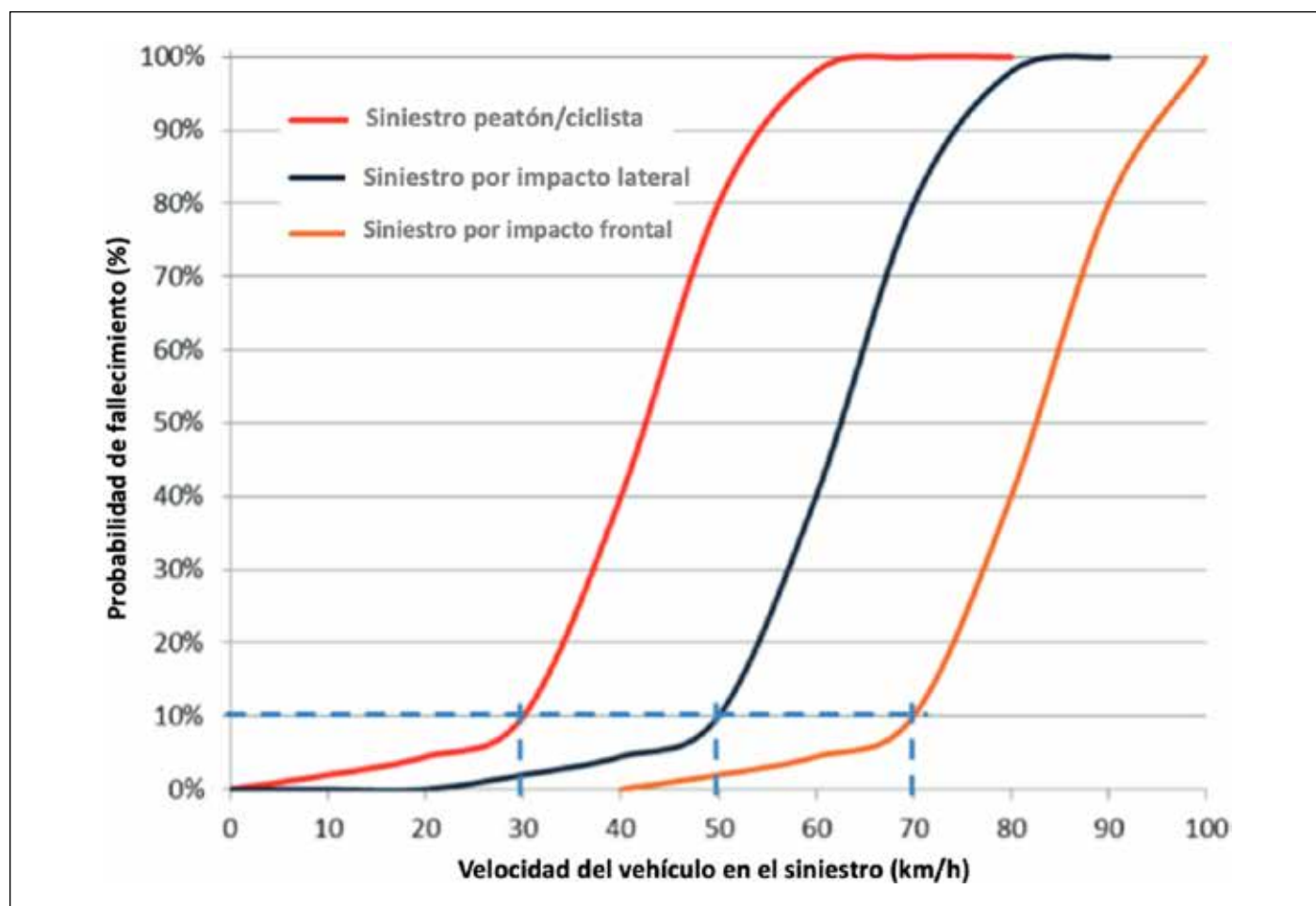
ARGUMENTOS A FAVOR DEL ESTABLECIMIENTO DE LÍMITES DE VELOCIDAD MÁS BAJOS

TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRÁNSITO

La velocidad de conducción en las zonas urbanas está estrechamente relacionada con las tasas de siniestralidad y con la probabilidad de sufrir traumatismos graves. La reducción de la velocidad facilita que los vehículos se detengan a tiempo, con distancias de frenado totales que se reducen casi a la mitad cuando la velocidad es de 20 mph comparado con una velocidad de 30 mph.⁵ La velocidad también afecta a la magnitud de la energía durante el impacto (con una relación cuadrática) y, por lo tanto, influye en el riesgo de sufrir traumatismos graves.⁶

Limitar la velocidad de los vehículos a 30 km/h en las calles donde se mezclan las personas y los automóviles salva vidas. Para un peatón o un ciclista, el riesgo de fallecer o de sufrir traumatismos graves en caso de que se produzca un siniestro se incrementa exponencialmente cuando el vehículo implicado circula a velocidades superiores a los 30 km/h. Por este motivo, las personas que participan en esta campaña “aman los 30”. Ese límite puede suponer la diferencia entre la vida y la muerte.

Probabilidad de sufrir traumatismos graves al ser golpeado por un vehículo de motor⁷





NIÑOS, ADOLESCENTES Y JÓVENES

Los siniestros de tránsito son la principal causa de fallecimiento en niños, adolescentes y jóvenes de entre 5 a 29 años.

El cuerpo de los niños es más vulnerable a los traumatismos causados por el tránsito; en particular, sus cabezas más blandas los hacen más susceptibles de sufrir traumatismos craneales graves que los adultos. Debido a su baja estatura, puede resultar difícil que los niños vean el tránsito a su alrededor y, a su vez, que los conductores u otras personas vean a los niños.⁸

Los traumatismos causados por el tránsito son una de las principales causas de discapacidad en los niños. Muchos siguen teniendo algún tipo de discapacidad funcional varios meses después de un siniestro. En Bangalore (India), el 14% de los niños que sufrieron un traumatismo craneal necesitaron ayuda para las actividades cotidianas seis meses después del siniestro de tránsito.⁹

ACCIÓN POR EL CLIMA

Las calles que cuentan con límites de velocidad bajos fomentan la movilidad activa (no motorizada), lo cual es beneficioso para el clima.

En Edimburgo (Escocia), la implantación de límites de velocidad bajos en las calles cercanas a las escuelas dio lugar a que el porcentaje de niños de primaria que camina aumentara del 58% al 74%, mientras que el uso de la bicicleta se multiplicó por siete, pasando del 3% al 22%.¹⁰

Si todas las ciudades desarrollan políticas que apoyan la creación de infraestructuras para el uso de la bicicleta, que incluya el establecimiento de límites de velocidad bajos en las calles, esto podría contribuir a una reducción del 11% en las emisiones de dióxido de carbono en las ciudades de aquí a 2050, lo cual supondría un ahorro de 300 megatoneladas de emisiones mundiales de CO₂.¹¹

EQUIDAD

La tasa de siniestralidad en las zonas más deprimidas es, con frecuencia, mucho más alta que en las zonas más ricas, hasta 4 o 5 veces más alta.¹² Estas zonas suelen situarse cerca de carreteras peligrosas y con circulación intensa. La disminución de la velocidad de los vehículos contribuye a reducir la exclusión social donde las comunidades están más aisladas de las instalaciones locales. La reducción de la velocidad contribuye a aumentar el contacto social y la movilidad activa, lo cual mejora la salud física y mental de las personas.¹³



RUIDO

El ruido está relacionado con los trastornos del sueño y con las enfermedades cardíacas, así como con un menor rendimiento escolar en los niños. La limitación de la velocidad a 30 km/h en las carreteras redujo los niveles de energía acústica casi a la mitad.¹⁴



REFERENCIAS

- ¹ Government of Sweden (2020) 'Stockholm Declaration' Outcome document of the Third Global Ministerial Conference on Road Safety Available from: <https://www.government.se/information-material/2020/02/stockholm-declaration>
- ² City of Helsinki (2020) No pedestrian fatalities in Helsinki traffic last year <https://hel.fi/uutiset/en/kaupunkiymparisto/no-pedestrian-fatalities-in-helsinki-traffic-last-year>
- ³ Riaz (2020) '1975: 41 dead in Oslo traffic. 2019: One dead in Oslo traffic' Aftenposten 1. Jan. 2020 18:20. Last Updated Jan 3, 2020
- ⁴ Trygg Trafikk / Norwegian Council for Road Safety (2020) Heart zone - safer school road <https://www.tryggtrafikk.no/skole/hjertesone/>
- ⁵ NACTO (2020) 'How speed kills' <https://nacto.org/publication/city-limits/the-need/how-speed-kills/>
- ⁶ SWOV (2012) 'The relationship between speed and crashes' https://www.unroadsafetyweek.org/uploads/tekstblok/swov_factsheet.pdf
- ⁷ Jureicx et al (2016) Exploration of vehicle impact speed -injury severity relationships for application in safer road design Transportation Research Procedia 14 4247 - 4256 <https://core.ac.uk/reader/82551790>
- ⁸ WHO (2015) Road traffic injuries: Children Q&A <https://www.who.int/news-room/q-a-detail/road-traffic-injuries-children>
- ⁹ WHO (2008) Road traffic injuries World Report on Child Injury Prevention <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK310645/>; Gururaj G, et al. (2005) Traumatic brain injury. Bangalore: National Institute of Mental Health and Neurosciences; 2005.
- ¹⁰ City of Edinburgh Council (2013) Before and After Research into the implementation of 20mph speed limits in South Edinburgh <http://www.niassembly.gov.uk/globalassets/documents/regional-development/road-traffic-speed-limits-bill/research-papers/final-20mph-after-study-report-v6-190913.pdf>
- ¹¹ ITDP (2015) A Global High Shift Cycling Scenario: The Potential for Dramatically Increasing Bicycle and E-bike Use in Cities Around the World, with Estimated Energy, CO2, and Cost Impacts. Institute for Transportation & Development Policy and the University of California, Davis <https://www.itdp.org/2015/11/12/a-global-high-shift-cycling-scenario/>
- ¹² House of Commons Committee on Transport, Local Government and the Regions (2002) Road Traffic Speed Ninth Report of Session 2001-02 <https://publications.parliament.uk/pa/cm200102/cmselect/cmtlgr/557/55702.htm>
- ¹³ TfL (2018) Speed, emissions & health Evidence Summary <https://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf> Also Hart, J. and Parkhurst, G. (2011) "Driven to excess: Impacts of motor vehicles on the quality of life of residents of three streets in Bristol UK" World Transport Policy & Practice, 17 (2) <https://uwe-repository.worktribe.com/output/968892>
- ¹⁴ Hammer et al. (2016). Road traffic noise emission modelling at lower speeds 23rd International Congress on Sound and Vibration



Streets for Life

Love30



Streets for Life

Love20



unroadsafetyweek.org

