

CALLES PARA LA VIDA: #LOVE30

LA EVIDENCIA PARA REBATIR A LAS IDEAS ERRÓNEAS



Streets for Life

#Love30

unroadsafetyweek.org



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development

CONTENIDO

MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H NO SUPONE UNA DIFERENCIA	1
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H ES IMPOPULAR	2
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H AUMENTARÁ LA DURACIÓN DEL TRAYECTO	2
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H SOLO ES VÁLIDO PARA ALGUNOS PAÍSES	3
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H PERJUDICA A LOS CONDUCTORES	3
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H SOLO SIRVE PARA OBTENER INGRESOS DE LAS MULTAS	4
MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H AUMENTA LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS	4
REFERENCIAS	5



MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H NO SUPONE UNA DIFERENCIA

REALIDAD: LAS CALLES CON LÍMITES DE VELOCIDAD BAJOS SALVAN VIDAS

La evidencia obtenida en todo el mundo demuestra que las calles con límites de velocidad bajos reducen el riesgo de sufrir lesiones graves y salvan vidas. En Tanzania, el programa SARSAI de AMEND ha demostrado reducir las lesiones asociadas al tránsito hasta en un 26% y, en la actualidad, la iniciativa se ha extendido a 50 zonas escolares de alto riesgo en 9 países.¹ En Toronto (Canadá), el número de siniestros de tránsito descendió un 28% desde que el límite de velocidad pasó de 40 a 30 km/h en 2015, lo cual dio lugar a una reducción de dos tercios en el número de lesiones graves y mortales.² En Bogotá (Colombia), la implantación de zonas limitadas a 30 km/h se incluyó en el paquete de medidas del Plan de Gestión de la Velocidad y se logró un descenso del 32% en la mortalidad asociada a los siniestros de tránsito³. Un estudio llevado a cabo en Londres demostró que la existencia de límites de velocidad más bajos (en este caso, las zonas limitadas a 20 mph) estaba relacionada con la reducción del 42% en el número de siniestros con víctimas,⁴ mientras que en Bristol la introducción del límite de 20 mph se asoció a un descenso del 63% en las lesiones mortales entre 2008 y 2016.⁵

Otros estudios sugieren que con cada disminución de la velocidad de 1 mph en las vías urbanas se puede lograr un descenso del número de víctimas de hasta un 6%.⁶ En líneas generales, la OMS ha concluido que un aumento de la velocidad promedio de 1 km/h da lugar a un aumento del 3% en el riesgo de sufrir un siniestro y un aumento de entre un 4% y un 5% en la cifra de fallecidos.⁷

Ante un impacto a velocidades superiores a los 30 km/h, el riesgo de morir de un peatón aumenta considerablemente y ese aumento es incluso mayor en el caso de los jóvenes y los ancianos. En la distancia en que un automóvil que circula a 30 km/h se detiene, otro que circula a 50 km/h sigue avanzando.⁸ Por último, circular a más velocidad hace que la visión periférica de los conductores se estreche y su tiempo de reacción se vea afectado.⁹





MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H ES IMPOPULAR

REALIDAD: LA GENTE INSISTE EN QUE LE GUSTARÍA QUE SE CIRCULARA A MENOS VELOCIDAD DONDE VIVE

Durante muchos años las encuestas realizadas en todo el mundo han demostrado reiteradamente que la mayoría de la gente está de acuerdo en que 30 km/h es el límite de velocidad apropiado en las zonas residenciales. De hecho, las calles en las que los límites de velocidad bajos contribuyen a reducir la congestión son muy populares. Una encuesta mundial realizada recientemente por YouGov en 11 países para la *Child Health Initiative*, (iniciativa para la salud de los niños) demostró que el 74% de los encuestados apoyaba la aplicación de restricciones en las calles cercanas a los colegios, incluida la limitación de la velocidad, si con ello los niños podían acudir al colegio caminando o en bicicleta de forma más segura.¹⁰ En las encuestas del Reino Unido, el 70% de los conductores están de acuerdo en que 20 mph (30 km/h) es el límite adecuado para las calles residenciales.¹¹ Las encuestas realizadas en Escocia sugieren que el 65% está a favor, y una de cada cuatro personas piensa que de esa manera estarían más dispuestos a caminar o ir en bicicleta en su día a día.¹² La evidencia también sugiere la rápida aceptación de esta medida en toda Europa.¹³



Asimismo, reducir la velocidad en el tránsito ofrece grandes beneficios para la salud, incluidos los derivados de optar por estilos de vida más activos, basados en actividades como caminar o andar en bicicleta. La interacción social de las personas en la calle es fundamental para formar una comunidad y conseguir el bienestar colectivo. Por último, un tránsito más lento reduce el peligro en la carretera, disminuye el ruido y favorece la cohesión social.¹⁴

MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H AUMENTARÁ LA DURACIÓN DEL TRAYECTO

REALIDAD: EN LAS ZONAS URBANAS, LA DURACIÓN DEL TRAYECTO DEPENDE DE OTROS FACTORES

En los contextos urbanos, la velocidad máxima entre dos puntos de congestión o cruces rara vez afecta a la duración del trayecto. Los ensayos realizados en situaciones reales han demostrado que en la mayoría de los desplazamientos habituales en ciudad la diferencia de tiempo entre circular a una velocidad máxima de 30 km/h o de 50 km/h es mínima.¹⁵ La congestión y el tiempo de espera en los semáforos u otras señales influyen más en la duración del trayecto que la velocidad a la que circulan los vehículos. Asimismo, las áreas diseñadas para los vehículos de movimiento lento pueden hacer innecesarias algunas señales de tránsito, ya que favorecen una relación más equitativa entre los usuarios de carretera que se ceden el paso unos a otros¹⁶.





MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H SOLO ES VÁLIDO PARA ALGUNOS PAÍSES

REALIDAD: ESTABLECER LÍMITES DE VELOCIDAD BAJOS EN LAS CALLES ES UNA MEDIDA EFECTIVA EN CUALQUIER CONTEXTO

Muchos de los países que han sido pioneros en adoptar enfoques efectivos en materia de seguridad vial son países de ingresos altos. Sin embargo, implementar límites de velocidad bajos en las calles es posible en cualquier país, independientemente de su nivel de desarrollo o del número de vehículos. Se han creado zonas limitadas a 30 km/h con buenos resultados en barrios de África,¹⁷ América del Norte¹⁸, Asia¹⁹, Europa²⁰, América Latina²¹ y Australasia²². En muchos casos, dichas zonas se han implantado primero en las cercanías de las escuelas, como ocurre en Tanzania con el proyecto Amend, que ganó el prestigioso premio *Ross Prize for Cities*,²³ y en Zambia, donde recientemente se han establecido límites de velocidad más bajos en los alrededores de las escuelas y en las zonas con gran afluencia de peatones.²⁴

MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H PERJUDICA A LOS CONDUCTORES

REALIDAD: LAS CALLES CON LÍMITES DE VELOCIDAD BAJOS CONTRIBUYEN A REDUCIR LA CONGESTIÓN Y A CREAR ESPACIOS MÁS SALUDABLES PARA QUE TODOS DISFRUTEN

Las calles con límites de velocidad bajos mejoran la vida de los conductores. Una mayor seguridad en las carreteras contribuirá a evitar el uso del vehículo privado en algunos trayectos cortos dentro de las ciudades, reduciendo así la congestión y las correspondientes emisiones. La contaminación del aire afecta a todos los usuarios de la vía pública, pero los conductores profesionales están muchísimo más expuestos a ella, lo cual aumenta el riesgo para su salud.²⁵ Muchas de las principales asociaciones de automovilistas apoyan la creación de zonas con límites de velocidad bajos. Así, por ejemplo, el RAC solicitó que se implantaran estas zonas en Australia.²⁶





MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H SOLO SIRVE PARA OBTENER INGRESOS DE LAS MULTAS

REALIDAD: LA APLICACIÓN DE LA LEY SOLO ES NECESARIA CUANDO SE CIRCULA A VELOCIDADES PELIGROSAS.

Se establece la limitación a 30 km/h porque se trata de la velocidad máxima segura en las zonas donde los vehículos se mezclan con los usuarios vulnerables de la vía pública. Asimismo, dicho límite contribuye a crear lugares más adecuados para que la gente opte por caminar, montar en bicicleta e ir de compras.

En un escenario ideal, las carreteras deberían contar normas de aplicación automática y estar diseñadas de tal manera que faciliten la circulación a menor velocidad. Para ello se puede recurrir a las señales de advertencia de velocidad, las marcas viales, los reductores de velocidad y otras medidas para reducir la velocidad en el tránsito. Se trata de medidas de bajo coste y muchas de ellas ofrecen otras ventajas importantes relacionadas con la mejora del entorno de las calles, tales como habilitar espacios para árboles o jardineras y delimitar rutas peatonales.²⁷

La aplicación de sanciones a quienes no respetan la ley es una cuestión secundaria y no una motivación para establecer un límite de velocidad adecuado.



MITO: LIMITAR LA VELOCIDAD A 30 KM/H AUMENTA LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS

REALIDAD: SI BIEN LA RELACIÓN ES COMPLEJA, CUALQUIER POSIBLE IMPACTO EN LA CONTAMINACIÓN ES MÍNIMO (Y A MENUDO NO MUESTRA UN IMPACTO NETO), MIENTRAS QUE LOS BENEFICIOS EN CUANTO A SEGURIDAD SON SIGNIFICATIVOS

La relación entre la velocidad y las emisiones es compleja, especialmente cuando se trata de velocidades bajas, y depende de muchos factores, incluido el tipo de vehículo, la temperatura y las características de la carretera.²⁸ Sin embargo, en las calles en las que los límites de velocidad son bajos, los vehículos tienden a desplazarse sin problemas, con menos aceleraciones (lo cual está relacionado con las emisiones de escape en los vehículos con motor de combustión interna) y deceleraciones (lo cual puede producir desgaste de los neumáticos y partículas asociadas). Todo esto se traduce en una menor contaminación. Los badenes pueden provocar un ligero aumento de la contaminación en zonas puntuales debido a una mayor aceleración y frenado, pero su impacto es bajo. Un estudio reciente sobre la implantación de zonas limitadas a 20 mph en Londres no demostró ningún impacto negativo neto,²⁹ resultado similar al obtenido en un estudio previo realizado en Bélgica sobre una zona con limitación máxima de 30 km/h.³⁰

Las calles que ofrecen más seguridad y cuentan con límites de velocidad más bajos animan a prescindir del vehículo y optar por caminar e ir en bicicleta, sobre todo como parte de una red de rutas más amplia. Además, un menor número de vehículos hará que disminuya la contaminación del aire y las emisiones de CO₂ (incluso de los vehículos eléctricos) y supondrá mayores beneficios para la salud derivados del aumento de la actividad física.



REFERENCIAS

- ¹ WRI Ross Prize for Cities (2019): <https://prizeforcities.org/2019-winners>
- ² Fridman et al (2020)) Effect of reducing the posted speed limit to 30 km per hour on pedestrian motor vehicle collisions in Toronto, Canada – a quasi experimental, pre-post study BMC Public Health (2020) 20:56 <https://doi.org/10.1186/s12889-019-8139-5>
- ³ Sharpin (2019) 'Is Your City Really Serious About Road Safety? Look for These 3 Things' World Resources Institute 6 May 2019 <https://www.wri.org/blog/2019/05/your-city-really-serious-about-road-safety-look-these-3-things> WRI (2019) Bogota's Speed Management Programme Presentation to ITF Safer Cities <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-management-program-bogota.pdf>;
- ⁴ Grundy et al. Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis BMJ 2009; 339 :b4469 doi:10.1136/bmj.b4469
- ⁵ Bornioli et al (2020) Effects of city-wide 20 mph (30km/hour) speed limits on road injuries in Bristol, UK Injury Prevention 2020;26:85-88.
- ⁶ Taylor et al (2000) 'The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents' <https://www.roadsafetyobservatory.com/Evidence/Details/11278>
- ⁷ World Health Organization (2004) World Report on road traffic injury prevention; Global Designing Cities Initiative Design Speed: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/design-controls/design-speed/>
- ⁸ Taylor et al (2000) 'The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents' <https://www.roadsafetyobservatory.com/Evidence/Details/11278>
- ⁹ A. Bartmann, W. Spijkers and M. Hess (1991) 'Street Environment, Driving Speed and Field of Vision.' Vision in Vehicles III. Amsterdam: Elsevier; Streets for Kids (2020) In <https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/guides/designing-streets-for-kids.pdf>
- ¹⁰ FIA Foundation (2020) Close streets to school to protect kids from vehicles and COVID 19 say three quarters in new global poll <https://www.fiafoundation.org/blog/2020/september/close-streets-to-school-to-protect-kids-from-vehicles-and-covid-19-say-three-quarters-in-new-global-poll>
- ¹¹ UK Department for Transport (2019) National Travel Attitudes Study: 2019 Wave 1 https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/810908/national-travel-attitudes-study-2019-wave-1.pdf
- ¹² Edwards (2017) New poll: most Scots want 20mph speed limit in all urban areas The Herald 14 May 2017 <https://www.heraldscotland.com/news/15284751.new-poll-most-scots-want-20mph-speed-limit-in-all-urban-areas/>
- ¹³ European Transport Safety Council (2015) 30 km/h limits gaining rapid acceptance across Europe <https://etsc.eu/30-kmh-limits-gaining-rapid-acceptance-across-europe/>
- ¹⁴ TfL (2018) Speed, emissions & health <http://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)
- ¹⁵ Small (2019) 'Why Speed Kills Cities' Bloomberg City Lab <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-08-08/lower-speed-limits-could-save-your-city-and-life>
- ¹⁶ Making Traffic Safer (2017) Lower speeds and infrastructure changes protect Vulnerable Road Users <https://making-traffic-safer.com/lower-speeds-infrastructure-changes-protect-vulnerable-road-users/>



- ¹⁷ For example South Africa: Lambert and Venter 'Testing the feasibility of 30 km/h Speed Limit Zones At Schools' https://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/57781/Lambert_Testing_2015.pdf?sequence=1&isAllowed=y; Zambia <https://www.fiafoundation.org/blog/2020/december/zambia-legislates-for-low-speed-school-zones-following-foundation-backed-campaign>; and Tanzania: <https://icscentre.org/innovationreport/2020/portfolio-item/amend-sarsai/>
- ¹⁸ For example: Fridman et al (2020) 'Effect of reducing the posted speed limit to 30 km per hour on pedestrian motor vehicle collisions in Toronto, Canada - a quasi experimental, pre-post study' BMC Public Health (2020) 20:56 <https://doi.org/10.1186/s12889-019-8139-5>; Portland: <https://www.oregonlive.com/clackamascounty/2019/04/portland-wraps-20-is-plenty-effort-eyes-more-speed-limit-reductions.html>; Seattle and Cambridge: <https://nacto.org/publication/city-limits/the-tools/case-studies-in-lowering-speed-limits/>
- ¹⁹ For example, Bhutan and Mauritius: <https://www.unescap.org/sites/default/files/Strategies%20to%20Tackle%20the%20Issue%20of%20Speed%20for%20Road%20Safety.pdf>
- ²⁰ Sullivan (2020) 'Why Europe is Slowing Down' Bloomberg City Lab November 18 2020 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-18/speed-limits-are-dropping-in-europe-and-the-u-k>
- ²¹ ITF (2020) 'Safer arterial roads in Latin America: lessons from Bogotá, Fortaleza and Mexico City' <https://transportpolicymatters.org/2020/09/04/safer-roads-latin-america/>
- ²² Power (2020) Trial zone: Speed limits drop to as low as 30km/h in pedestrian areas Sydney Morning Herald January 17 2020 <https://www.smh.com.au/national/nsw/trial-zone-speed-limits-drop-to-as-low-as-30km-h-in-pedestrian-areas-20200110-p53qhc.html>
- ²³ <https://www.amend.org/2019/04/12/rossprize/>
- ²⁴ <https://www.fiafoundation.org/blog/2020/december/zambia-legislates-for-low-speed-school-zones-following-foundation-backed-campaign>
- ²⁵ The Conversation (2019) Drivers are exposed to the highest levels of harmful air pollution - and taxi drivers are most at risk <https://theconversation.com/drivers-are-exposed-to-the-highest-levels-of-harmful-air-pollution-and-taxi-drivers-are-most-at-risk-124368>
- ²⁶ Ascott (2016) RAC pushes optional 30km/h speed zones The West Australian 17 April 2016 <https://thewest.com.au/news/wa/rac-pushes-optional-30kmh-speed-zones-ng-ya-104230>
- ²⁷ See TfL (2019) Achieving lower speeds: the toolkit <https://content.tfl.gov.uk/achieving-lower-speeds-toolkit.pdf>; Also: Global Designing Cities Initiative (2016) Global Street Design Guide <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/>
- ²⁸ Maher / Atkins (2018) 20mph Research Study: Process and Impact Evaluation Technical Report, https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757302/20mph-technical-report.pdf ; Emissions Analytics Speed demonisation <https://www.emissionsanalytics.com/news/speed-demonisation>
- ²⁹ <https://content.tfl.gov.uk/speed-emissions-and-health.pdf>
- ³⁰ Panis, L. et al (2006) Impact of 30KM/H Zone Introduction of Vehicle Exhaust Emissions In Urban Areas (Association for European Transport [Impact of 30 km/h zone introduction on vehicle exhaust emissions in urban areas \(mit.edu\)](https://www.aetransport.org/impact-of-30-km-h-zone-introduction-on-vehicle-exhaust-emissions-in-urban-areas))
- ³¹ Cooke et al (2019) Calculating the potential climate value of Non-Motorised Transport projects in African Cities UN Environment / Share the Road http://www.airqualityandmobility.org/PDFs/ClimateValue_NMT.pdf



Streets for Life
Love30



Streets for Life
Love20



DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL
2021 - 2030

unroadsafetyweek.org



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development