


3er Congrés de la Bicicleta, Lleida 2010, Catalunya

# Influencia de las zonas 30 en la seguridad de los usuarios

Eva Štěrbová,  
Investigadora movilidad sostenible, UPC

- 
- 1. Introducción**
  - 2. Impactos positivos de las zonas 30P**
  - 3. Un par de razones**
  - 4. Impactos negativos**
  - 5. Objetivos y beneficios**
  - 6. Conclusión**
  - 7. Referencias**

## 1. Introducción

La pacificación del transporte motorizado privado es la clave para promover los usos más vulnerables (ciclistas, peatones).



## 2. Impactos positivos

# Impactos positivos

- la **disminución** de la accidentalidad respecto a las calles con mayor velocidad permitida; (un 40% menos) (y un 60 – 70% de los modos no motorizados)
- la posible **reducción** de la circulación de los vehículos motorizados; (vienen más los modos no motorizados)

E1

## Diapositiva 4

---

**E1**

Limbourg Maria, Tempo 30 in allen Stadten und Gemeinden  
Evulinecka; 13/04/2010

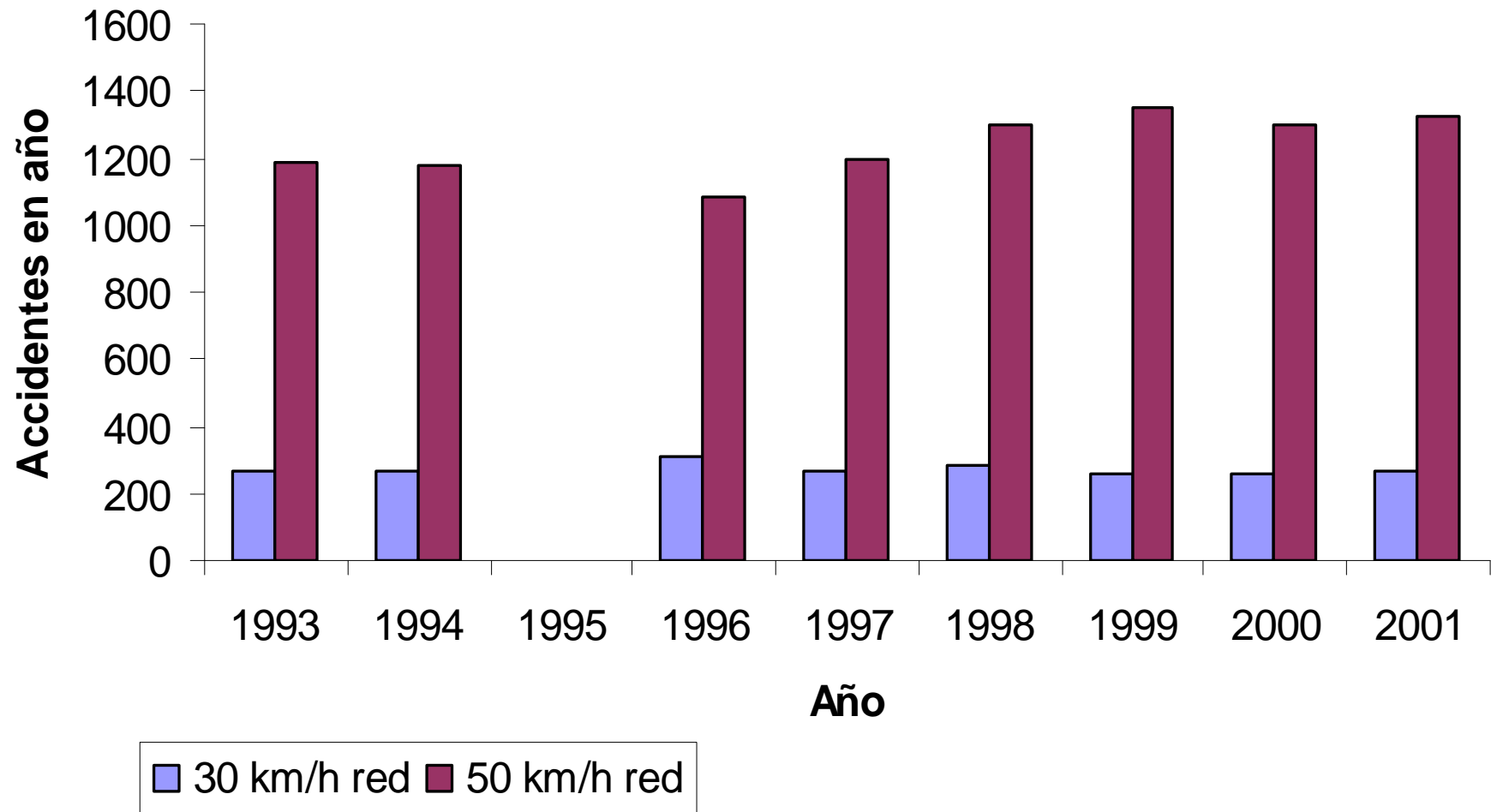


## 2. Impactos positivos

# Impactos positivos

- más **espacio** para los modos no motorizados;
- las intersecciones con el diseño a favor de los modos no motorizados para dar **prioridad** a los movimientos más sostenibles

## Influencia de la zona 30 y zona 50 en accidentalidad



Evolución del número de accidentes en el tiempo y en la red según de la velocidad máxima permitida (30 y 50 km por hora) en Graz. Fuente: (Fischer, T., 2006)

3. Un par de razones

## ... mortalidad

- 30 km/hora – un 30% de los muertos
- 40 km/hora – un 50% de los muertos
- 50 km/hora – un 80% de los muertos
- 60 km/hora – sin posibilidad de sobrevivir

... pérdida de tiempo (zonas 30):

en 500m son 5-10 sec.

**!!!en 5 km son solo 2 minutos!!!**



3. Un par de razones

... **velocidad real**

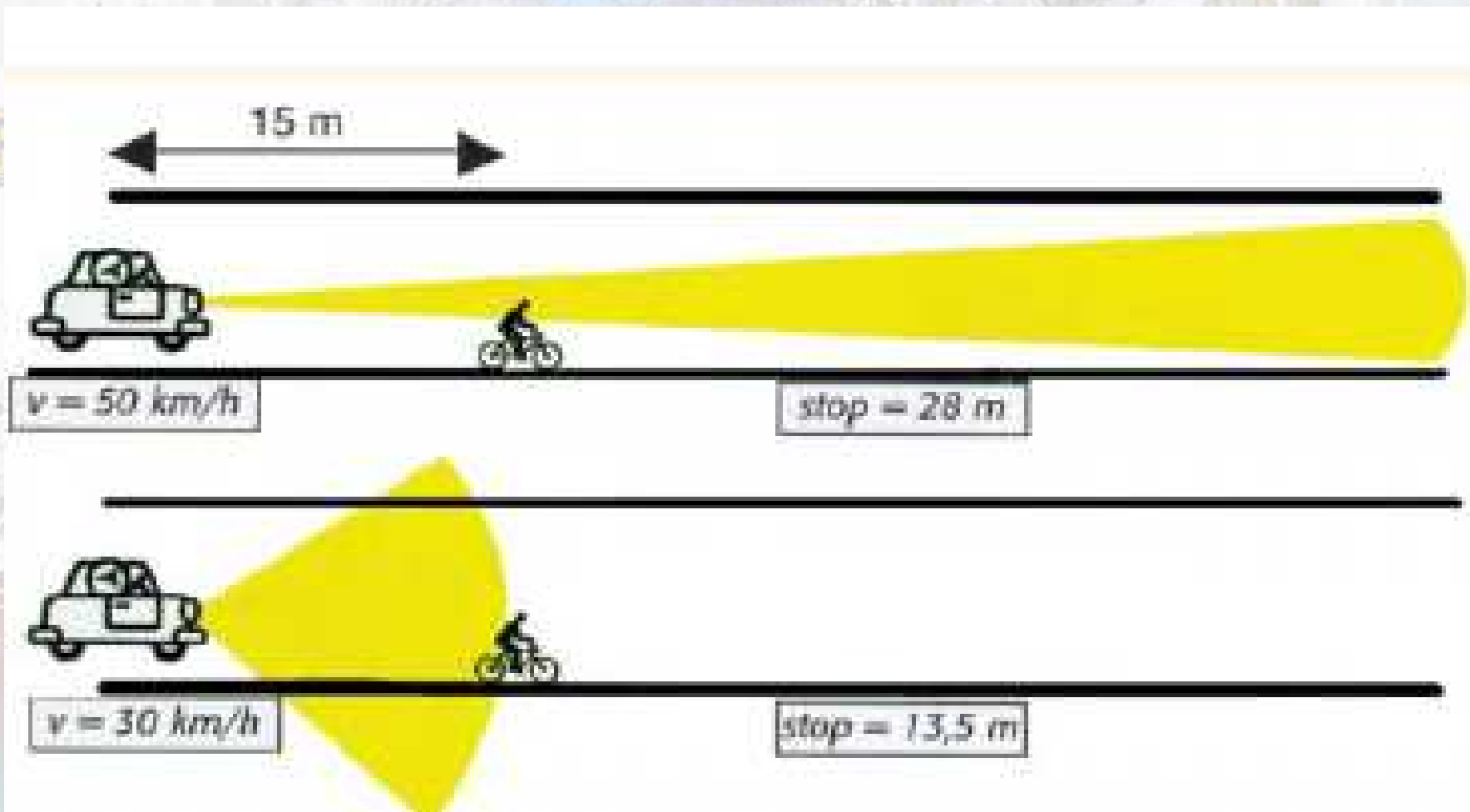
zonas 30 – un 38 km/hora

zonas 50 – un 43 km/hora

Más que controles de velocidad valen

**Mesuras de imposibilidad de superar**

**30 km por hora** (un 60% de las ciudades las realmente realiza y un 25% realizan solo las medidas simples)



Influencia de las velocidades en las calles al parar el vehículo.

Fuente: (Eurocentrum Praha, 2006)

#### 4. Impactos negativos

## Impactos negativos

- **Los motoristas intentan expulsar** a los ciclistas a las partes más estrechas de la calle.
- **Los elementos** para calmar el tráfico pueden ser **inconfortables** e **inconvenientes** y los cambios del nivel pueden potencialmente complicar la conducción de la bicicleta.

## 5. Objetivos y beneficios

	<b>Suiza</b>	<b>Francia</b>	<b>Austria</b>	<b>Reino Unido</b>	<b>Italia</b>
<b>Objetivos (plan)</b>					
Reducir la velocidad de los vehículos. motorizados privados	X	X	X		X
Aumentar la seguridad vial	X	X	X	X	X
Mejorar el medio ambiente				X	X
Reducir contaminación atmosférica	X	X			
Reducir contaminación acústica	X				
Mejorar calidad de vida	X				
Repartir mejor el espacio público	X	X			X



## 5. Objetivos y beneficios

	Suiza	Francia	Austria	Reino Unido	Italia
<b>Beneficios (resultado)</b>					
Reducción del número de accidentes	X	X	X	X	X
Mejora del medio ambiente	X		X		X
Mejora de la calidad de vida		X			
Disminución del tráfico	X				
Aumento de la participación social	X	X		X	X
Realización de estudios globales		X			
Reducción pequeña de la velocidad			X		
Baja de efectos perturbados subjetivos			X		
Fortaleza de la conciencia de los residentes			X		
Reducción el consumo de energía					X
Mejora de la dotación del aparcamiento					X



## 6. Conclusiones

- Las zonas 30 benefician a los ciclistas (e otros) con **la mejora de la seguridad** vial en estas calles. También, a lo largo del tiempo, se puede esperar que al bajar la intensidad del tráfico las zonas 30 tengan un beneficio mayor para los ciclistas.
- ¿Aumento del reparto modal de los ciclistas? **De los modos no motorizados si!!!**
- Los objetivos son: **reducir la velocidad de los vehículos a motor y mejorar la seguridad vial**

## 6. Conclusiones

Cuanto **menos vehículos motorizados** haya en las calles, mucho mejor para los modos no motorizados.

Cuanto **más baja la velocidad** de los vehículos motorizados más se anima la gente a usar otro modo de desplazamiento.

En las ciudades con mucha cultura de bicicleta vale más **la pacificación de las calles** que la propia creación de los carriles bici.

## 7.Referencias

Eurocentrum Praha (2006), Cyklistika pro města, výzkumy v EU o dopravě 2006

Fischer Thomas (2006), “Tempo 30 / 50 in Graz, Stadt Graz Verkehrsplanung” presentación de 5 de octubre, 2006

Limbourg Maria: Tempo 30 in allen Stadten und Gemeinden (Universidad Essen)

RACC (2007), Criterios de movilidad. Zonas 30. Una herramienta de pacificación del tráfico en la ciudad, Barcelona, Ed.Fundación RACC

Sterbova Eva (2007), Eficacia de las ofertas de sistemas de transporte en bicicleta ante la demanda de una movilidad sostenible (DEA). Magrinya Francesc. UPC.





Gràcies per la seva atenció

Eva Štěřbová  
biciesteva@gmail.com