

# Entornos urbanos: **objetivo 30 km/h**

*Cada vez más ciudades españolas se están sumando a la iniciativa de **limitar la velocidad en su casco urbano a 30 km/h**. En esta línea, y a través de un Real Decreto que modifica el Reglamento General de Circulación, la Dirección General de Tráfico va a **establecer la reducción de la velocidad** máxima genérica permitida en zonas urbanas desde los 50 km/h actuales hasta los 30 km/h.*



Por **Gustavo Gil Ruiz**  
ÁREA DE RECONSTRUCCIÓN  
DE ACCIDENTES DE TRÁFICO  
[reconstruccion@cesvimap.com](mailto:reconstruccion@cesvimap.com)



Según algunas de las conclusiones del Informe *Horizonte C3: Ciudades Casi Cero*, que ha presentado recientemente Fundación MAPFRE, el 64% de los siniestros con víctimas se producen en el ámbito urbano, y el 82% de los fallecidos en 2019 en vías urbanas fueron peatones y usuarios de vehículos de dos ruedas. Son razones de peso para que la agenda social y política contemple recoger medidas para mejorar la seguridad vial en nuestras ciudades. En este sentido, alrededor de una veintena de capitales de provincia españolas ya disponen, sea de manera total o parcial, en su casco urbano, de un límite de velocidad de 30 km/h. Entre ellas se encuentran ciudades como Pontevedra, Bilbao, Zaragoza, Valencia o Málaga. Este listado va sumando progresivamente nuevos miembros, ya sean capitales u otros municipios de la provincia. Otras importantes ciudades europeas, como Copenhague, Berlín, Bruselas o Viena, también han adoptado esa limitación.

No obstante, el punto de inflexión va a ser la reciente aprobación por el Consejo de Ministros del Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, en materia de medidas urbanas de tráfico, que reforma el Reglamento General de Circulación, fijando con carácter supramunicipal, los siguientes límites genéricos de velocidad en zona urbana:

- **20 km/h** en vías que dispongan de **plataforma única** de calzada y acera.
- **30 km/h** en vías de un **único carril por sentido** de circulación.
- **50 km/h** en vías de **dos o más carriles por sentido** de circulación.

A estos efectos, no se contabilizan los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o de uso exclusivo de transporte público. Estos cambios entrarán en vigor a partir del 12 de mayo del próximo año 2021, a fin de que los ciudadanos los conozcan de forma adecuada y para que las administraciones públicas dispongan de un plazo suficiente para adaptar la señalización

Al igual que ocurría hasta ahora, la autoridad municipal podrá rebajar estas velocidades ge-



## El 64% de los siniestros con víctimas se producen en el ámbito urbano

néricas, previa señalización específica. Adicionalmente, de manera excepcional y también mediante señalización al efecto, dicha autoridad podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h.

Según datos manejados por la DGT, estamos ante un escenario que se adapta a la regla del 80/20: las arterias principales de más de dos carriles suponen únicamente el 20% de las vías, pero aglutinan el 80 % del tráfico. Por otro lado, el 80% de las calles de nuestras ciudades soportan el 20% del tráfico urbano, y son éstas últimas, precisamente, hacia las que va dirigida la modificación.

Se trata de una medida que, entre algunos conductores, puede ser motivo de polémica y percibirse como impopular. Sin embargo, su justificación y los objetivos que se pretenden conseguir con ella tienen varias vertientes:

- Un estudio de la Organización Mundial de la Salud del año 2011 sobre atropellos y



## Numerosas ciudades españolas y europeas ya tienen regulaciones en este sentido

velocidad estableció que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce al menos cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h en lugar de 50 km/h. Como es lógico, también se reduce de manera importante la posibilidad de que el peatón resulte herido grave.

- Las posibilidades, por parte de un conductor, de evitar un atropello son indudablemente mayores circulando a 30 km/h que a 50 km/h. Tengamos en cuenta que la distancia que necesita un vehículo para frenar y detenerse no tiene una relación lineal con la velocidad, sino que aumenta de manera cuadrática con la misma; es decir, si duplicamos la velocidad la distancia de frenado se multiplica por 4.
- Disminución de la contaminación acústica.
- Reducción de la emisión de contaminantes a la atmósfera.
- Mejora de la convivencia con otros actores de la vía: peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal, etc.
- Servir como palanca de cambio para propiciar el uso de medios de transporte al-

ternativos a los convencionales de carácter particular.

Desde el Ministerio del Interior también se está trabajando en otras medidas, como las destinadas a mejorar la descarga urbana de mercancías y paliar la creciente siniestralidad en este sector. Fuentes de la DGT indican que en los últimos años es un vector en crecimiento: en 2017 hasta el 20% del flujo circulante que generaba congestión en las ciudades se debía a este tipo de vehículos. Además, hasta un tercio de los gases del efecto invernadero también se debían a esta actividad y se había producido un aumento del 69% en los accidentes con furgonetas de reparto.

En palabras de Susana Gómez, Subdirectora Adjunta de Vehículos de la DGT "Con 8.000 ayuntamientos en España y la gran heterogeneidad de regulaciones, se causa un enorme perjuicio al operador. Si a eso unimos la mayor presión de entregas domiciliarias por el COVID-19 y el incremento del comercio electrónico, urge regular el reparto de mercancías si queremos ciudades competitivas. Convivir con patinetes, bicicletas, motos y scooters, que ya son considerados vehículos de reparto, no es fácil. La logística de última milla (trayecto que ha de realizarse en la entrega final) ha pasado a ser del máximo interés para la DGT", añadiendo que es uno de los objetivos de Tráfico para "contribuir a la pacificación de las ciudades poniendo al peatón como protagonista" ●



### Para saber más:

- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico.