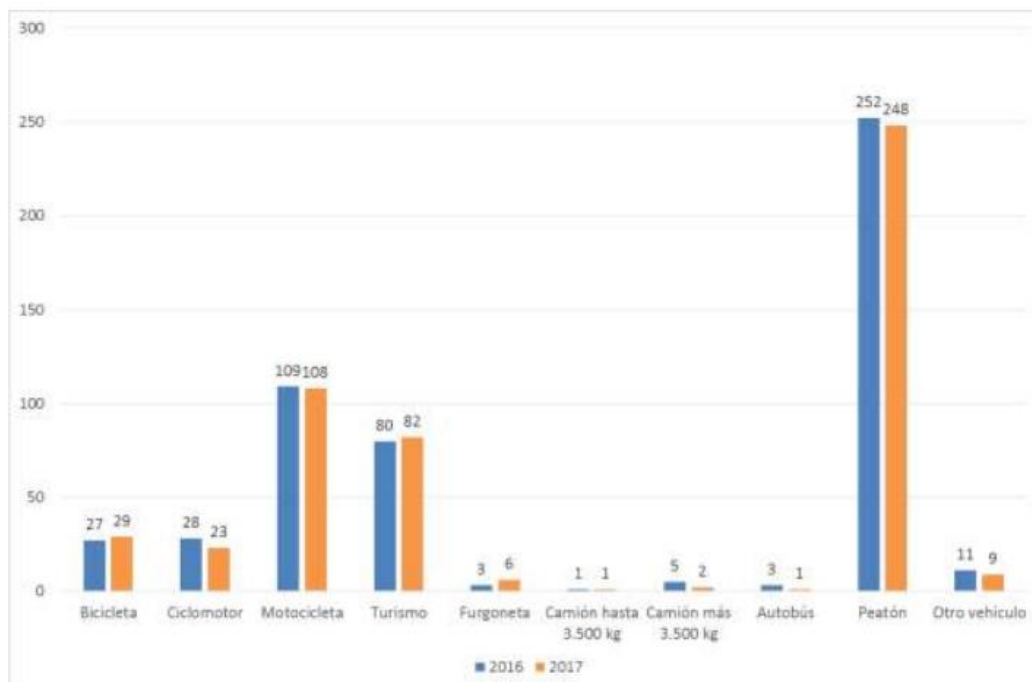


## PROPOSICIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL DE AHORA GETAFE AL AYUNTAMIENTO PLENO RELATIVO A LA ADOPCIÓN DEL OBJETIVO VÍCTIMAS CERO EN EL TRÁFICO

Según la DGT, anualmente mueren en nuestras ciudades cerca de 500 personas víctimas del tráfico (considerando víctimas del tráfico exclusivamente los fallecidos en los 30 días siguientes al accidente o atropello) y casi 5.000 son hospitalizadas más de 24 horas y 80.000 son hospitalizadas menos de 24 horas.

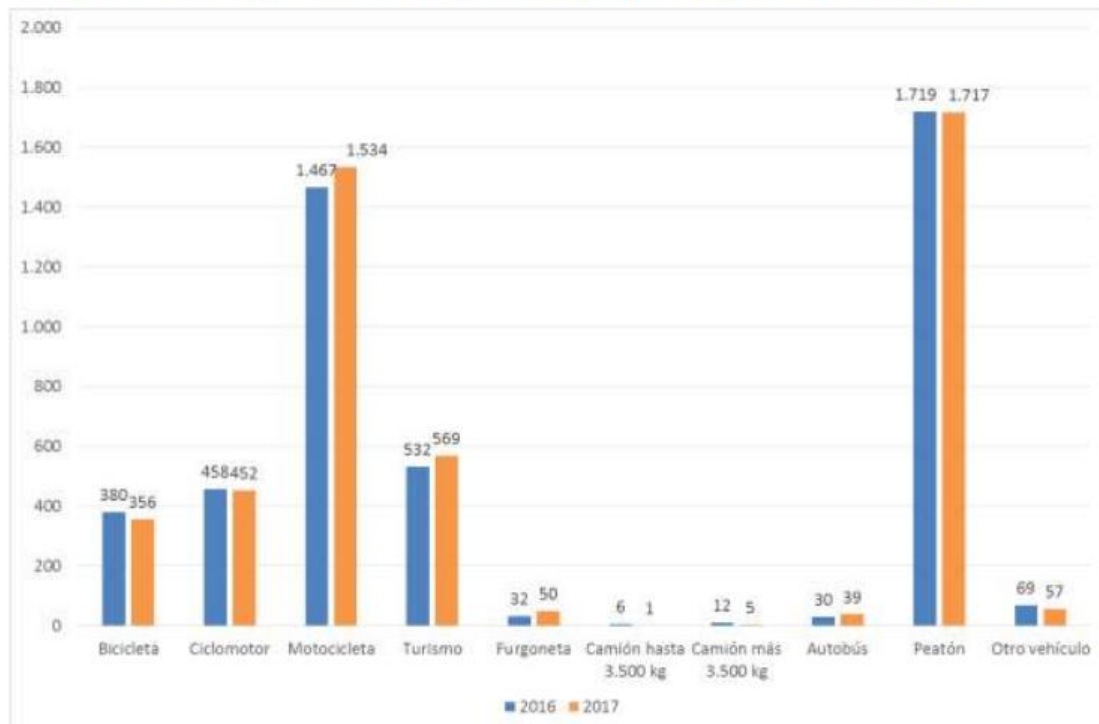
En 2016 se truncó la tendencia de reducción de estas cifras mortales. A lo largo del año 2017, en las vías urbanas el 47% de los fallecidos y el 35% de los heridos hospitalizados ocurrieron a causa de un atropello a peatón. El 73% de los conductores involucrados en accidentes mortales fueron hombres (los hombres son el 58% del censo de conductores) y más de la mitad de los peatones atropellados mortalmente en vías urbanas tenía más de 75 años.

Figura 12.- Fallecidos según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



Los accidentes de tráfico constituyen eventos de naturaleza multicausal en los que las distracciones aparecen como factor concurrente en un 33% de los accidentes mortales; la velocidad excesiva o inadecuada, en un 29%; y el consumo de alcohol, en un 26%. De entre las distracciones es la atención al móvil la que está más al alza.

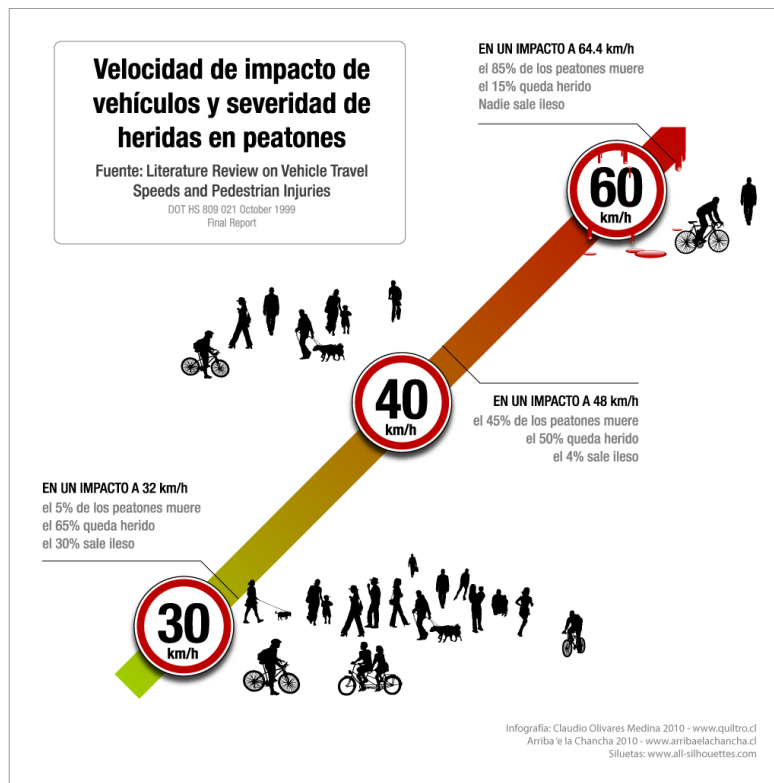
Figura 14.- Heridos hospitalizados según modo de desplazamiento en vías urbanas. España, 2016-2017



Como se ha señalado, la velocidad excesiva o inadecuada es, junto con las distracciones y el alcohol, una de las principales causas de accidentes de tráfico, debido a que potencia todos los fallos humanos en la conducción. Se calcula que este factor de riesgo se relaciona directamente con 1 de cada 5 accidentes con víctimas. Cuando existe velocidad excesiva, la proporción de accidentes mortales es un 60% superior a cuando no lo hay. La probabilidad de morir o sufrir lesiones graves permanentes es mucho mayor en un accidente con velocidad excesiva que en otro con una velocidad más moderada. Esto sucede independientemente de si la causa última del accidente ha sido o no el exceso de velocidad.

La reducción de velocidad beneficia tanto en reducir el número de accidentes, ya que es uno de los factores concurrentes en la mayoría de los atropellos, como en reducir los daños en caso de que suceda.

El informe (*"Seguridad Peatonal"* de la OMS) indica que los impactos a más de 30 km/h aumentan la probabilidad de lesiones graves o de muerte. A partir de 80 km/h es prácticamente imposible sobrevivir a un atropello. A una velocidad de 30 km/h el riesgo de muerte del peatón que sufre un atropello se reduce al 10%.



Estas cifras suponen una alarma social que muestran el fracaso colectivo en la lucha por el objetivo víctima 0. Desde distintas administraciones se están implementando medidas encaminadas directamente a la mejora de la seguridad en nuestras ciudades o como beneficio colateral en medidas contra la emergencia sanitaria provocada por la contaminación atmosférica, el ruido o el ahorro energético.

El municipio de Bilbao a través de su PMUS ha reducido el límite de velocidad a 30 km/h en el 87% de sus calles, el municipio de Madrid a través de su Ordenanza de Movilidad en el 85%, Zaragoza a través de su Ordenanza de Circulación de Peatones y Ciclistas en todas las calles de un carril por sentido, Barcelona ampliando las zonas 30 a 15 barrios sumando 150 km de calles. De un modo u otro la reducción a 30 km/h de la mayoría de las calles urbanas y residenciales se va extendiendo por los municipios más importantes independientemente del color político de su gobierno.

En el caso de Getafe son varios los planes en los que vienen recogidas medidas de calzado o reducción de la velocidad de los vehículos. Recientemente se ha presentado el **Plan de acción contra el ruido** que contempla las siguientes medidas adoptadas o previstas que afectan al tráfico motorizado por este el origen de buena parte de la contaminación acústica:

-L1.3. Categorización de viales según su velocidad

Listado de calles del Municipio de Getafe que tienen “serigrafiado” en la calzada el límite de velocidad.

Límite de Velocidad a 20 km/h

Avenida Juan de la Cierva.  
Calle Teresa de Calcuta  
Avenida Los Ángeles.  
Avenida Juan de Barbón  
Calle Escaño  
Avenida La Paz  
Avenida Aragón  
Avenida Perú.  
Avenida España  
Avenida Salvador Allende  
Calle Torroja  
Calle Mariano Moreno el Músico  
Paseo de la Estación

Calle Comandante Ripolles  
Calle Buenavista  
Calle República Dominicana  
Avenida Reyes Católicos.  
Avenida de la Libertad.  
Calle Toledo  
Avenida Arcas del Agua  
Calle Ramón Rubial  
Vereda de Camuerdo  
Carretera Villaverde  
Calle Islas Canarias.  
Calle Rigoberta Menchu

Límite de Velocidad a 30 km/h Ciclocarriles 30

Calle Leoncio Rojas  
Calle Cuestas Bajas.  
Calle Pinto  
Calle Fuenlabrada.  
Calle Hospital de San José  
Calle General Pingarrón  
Calle Leganés.

Calle Arboleda  
Calle Lartiga.  
Calle Polvoranca  
Calle Cuestas Altas  
Calle Magdalena.  
Avenida Juan Carlos I.

-L1.6. Instalación de dispositivos que garanticen el cumplimiento de las limitaciones de velocidad

-L1.9. Fomentar los desplazamientos a pie.

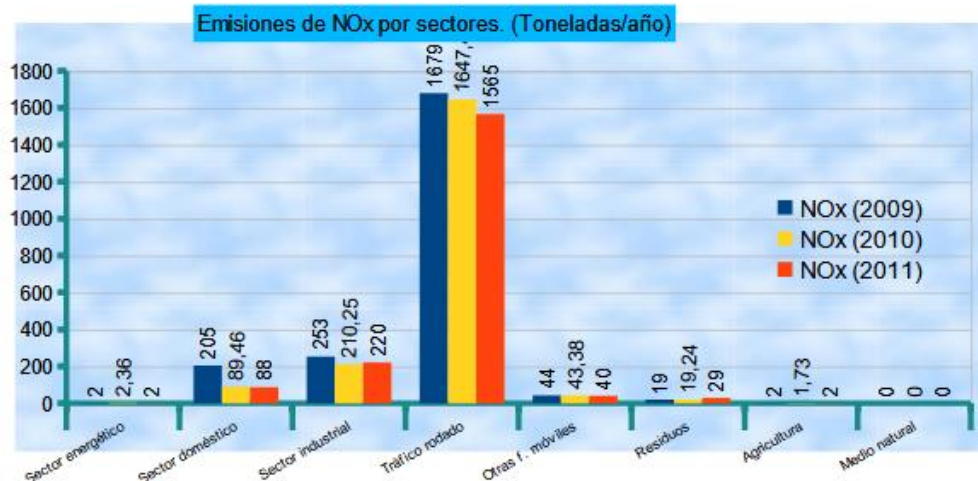
Ampliación de aceras mediante el estrechamiento de calzadas

-L1.11 Medidas de templado del tráfico

Se han instalado un total de 84 pasos elevados adaptados a la normativa.

En el **Plan de Calidad del Aire del municipio de Getafe 2014-2018** contempla las siguientes medidas adoptadas o previstas que afectan al tráfico motorizado por ser este el origen de buena parte (80%) de las emisiones de NO<sub>x</sub> y otros contaminantes que afectan a la salud pública:

### **Años 2009, 2010 y 2011 (Toneladas emitidas)**



**Total toneladas 2009: 2.203**

**Total toneladas 2010: 2013,86**

**Total toneladas Año 2011: 1946**

Destacan entre acciones implantadas:

- Plan de peatonalización.
- Potenciación del uso de la bicicleta
- Modificación de la Ordenanza de circulación del municipio de Getafe. Se modifica el art. 15 eliminando la obligatoriedad para las bicicletas, de circular por vía ciclista en calles en donde ésta exista.
- Creación nuevas “calles residenciales” para favorecer el uso de la bicicleta.
- Limitaciones de velocidad para priorizar los modos no motorizados. Área 20 en el Centro del municipio, creando un área de prioridad peatonal y ciclista con limitación de velocidad en varias calles.

Entre las propuestas destaca **el establecimiento de coronas 20, 30 y 50**. Son “un instrumento de pacificación del tráfico con el objeto de crear entornos urbanos más amables y tranquilos para que el ciudadano realice sus actividades sin la presión permanente del vehículo, priorizando la movilidad peatonal y de la bicicleta y recuperando la calle como favorecedora del encuentro social. Además, la reducción de la velocidad en vehículos supone una reducción de los niveles de emisión de contaminantes”. También señala nuevas peatonalizaciones de calles

El proceso de peatonalización en el centro urbano de Getafe supuso desde el año 1999 una nueva cultura de la movilidad urbana donde el peatón fue prioritario frente al vehículo. Además, se actuó en una zona del municipio con un alto nivel de tráfico y por consiguiente niveles elevados de emisión de contaminante. Desde el año 1999 hasta el 2007 se han peatonalizado un total de 2.5 km. Ya en los nuevos desarrollos urbanísticos (El Bercial, Molinos, Buenavista) se ha implantado esta nueva cultura, con calles peatonales proyectadas en la propia urbanización de estos desarrollos. Con el fin de seguir con esta dinámica, y previo a los estudios de viabilidad pertinentes, se continuará con la peatonalización de aquellas vías que, por su ubicación e incidencia en la población puedan resultar beneficioso para la calidad de vida de los mismos.

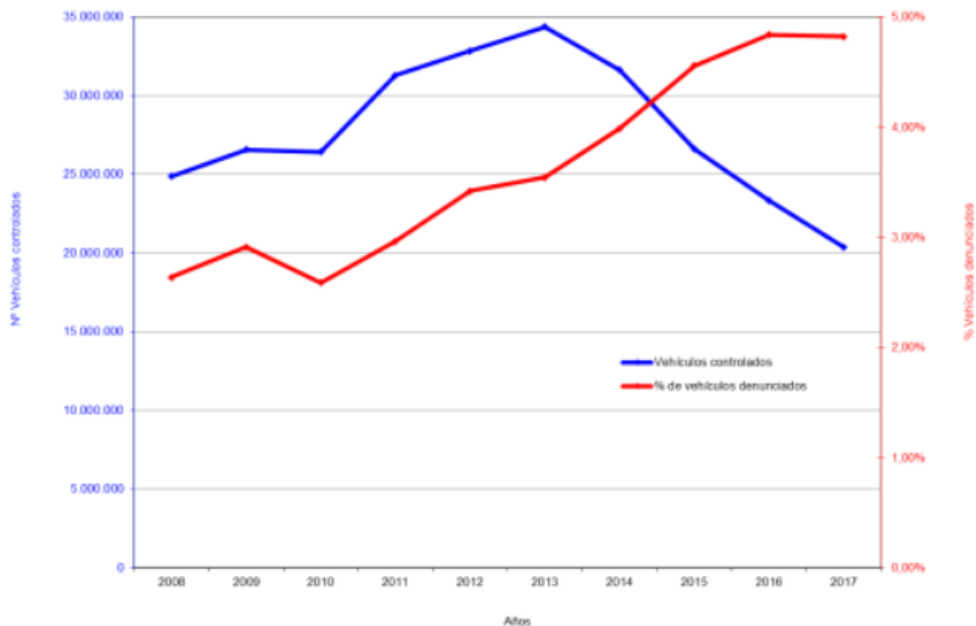
En el **Plan de Acción para la Energía Sostenible del municipio de Getafe** del Pacto de los Alcaldes por una energía sostenible local suscrito por Juan Soler contempla las siguientes medidas adoptadas o previstas que afectan al tráfico motorizado por ser este el origen de buena parte de las emisiones de CO2 y otros gases que provocan el efecto invernadero contribuyendo al calentamiento global:

- Implantación de red de calles con “calzada compartida entre bicicletas y vehículos a motor” con limitación de velocidad a 30 km /h que según la Fundación Española de la Seguridad Vial, la circulación de vehículos en calles de 30 km/h se reduce entre un 15-20%.
- Potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte y promover hábitos de conducción eficientes y promoción y fomento de la bicicleta para desplazamientos obligados o habituales.
- Promoción de la movilidad peatonal para reducir el uso del vehículo privado.
- Control de la circulación de vehículos pesados en zona urbana para limitar el paso de vehículos pesados por el centro urbano de Getafe estableciendo tres zonas y el tipo de vehículos que pueden circular por las mismas y sus horarios.
- Creación de un sistema de transporte escolar a pie encaminadas a fomentar modos de transporte alternativos al vehículo privado motorizado, sobre todo entre los niños y padres, que resulten más saludables y respetuosos con el medio ambiente. Fomentar entre los ciudadanos que trasladen a sus hijos en bicicleta o pie al colegio.
- Campaña de concienciación de conducción eficiente en el Sector Logístico – Transportes para disminuir las emisiones de CO2 procedentes de los vehículos privados y de empresa.

Más recientemente el pleno del Ayuntamiento de Getafe aprobó sin ningún voto en contra una proposición para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sin costes presupuestarios adicionales en la que se apelaba a la señalización generalizada de ciclocarriles 30 ya que estos ciclocarriles 30 “sirven como fase intermedia para avanzar gradualmente hacia la ciudad 30 que se propone como ciudad moderna desde casi todos los ámbitos especializados incluida la DGT”. Ya en dicho acuerdo se señalaba que “en el caso de Getafe [...] muchas calles disponen de pasos de peatones alomados que tienen un límite de velocidad a 20 km/h por lo que intentar alcanzar los 50 km/h entre estos supone una conducción tremendamente ineficiente tanto en términos de consumo como de emisión de gases contaminantes”. Recogiendo las propuestas de acción de los planes anteriormente mencionados.

No obstante y a pesar de todos los esfuerzos que se están haciendo a nivel local el mensaje no llega a la mayoría de los conductores. El recién estrenado radar detecta velocidades que multiplican por 3 el límite en algunos puntos. En el estudio “Velocidad y colectivos vulnerables” de Mapfre confirma el incumplimiento generalizado de los límites de velocidad en zonas escolares sin medidas de calmado o radares fijos. Casi 7 de cada 10 conductores excede los límites máximos de velocidad en zonas con usuarios vulnerables (64,95%). Sólo el 35,05% respeta y cumple los límites fijados en este tipo de vías con límites 20, 30, 40 y 50 km/h.

Figura 15.- Controles realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Años 2008-2017



La modificación del límite genérico de velocidad máximo por la Dirección General de Tráfico en el Reglamento General de Circulación facilitaría el conocimiento y cumplimiento de dichos límites en beneficio de la seguridad vial. Las vías urbanas en las que el límite de velocidad sea 30 debería ser la excepción señalizada y no la norma por defecto.

Por todo lo anteriormente expuesto, se propone al Pleno del Ayuntamiento de Getafe la adopción de los siguientes **ACUERDOS**:

**PRIMERO:** Instar al Gobierno Municipal de Getafe a cumplir los acuerdos de pleno, planes de acción desarrollados y pactos firmados que contribuyen al calmado vial y la mejora de la seguridad vial.

**SEGUNDO:** Instar al Gobierno Municipal de Getafe a reducir la velocidad de las calles con un solo carril por sentido a 30kmh y señalar como ciclocarril 30 el carril de la derecha de las calles en las que hay más de un carril por sentido.

**TERCERO:** Instar a la Dirección General de Tráfico a reducir la velocidad genérica en las áreas urbanas y residenciales a 30kmh en las calles de un solo carril por sentido en la próxima modificación del Reglamento General de circulación.

**En Getafe, a 8 de noviembre de 2018**

**Fdo: Hugo Paternina Espinosa**  
**Coportavoz del Grupo Municipal Ahora Getafe**