



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio de la Policía y Protección Civil

LAS ZONAS 30

¿QUE ES UNA ZONA 30?

Una ZONA 30 es un conjunto de calles donde la velocidad esta limitada a 30km/h. La Municipalidad es la que decide instaurar una ZONA 30. Se puede instaurar en una zona comercial del centro, en zonas residenciales, en **zonas escolares**, en zonas que rodean el carril para bicicletas. Numerosos países europeos (Holanda, Alemania, Francia) han instaurados ZONAS 30 en sus ciudades.

Una zona escolar en general se encuentra delimitada por vías de tráfico intenso, en estos espacios alrededor del Centro escolar, todas las calles están con limite de velocidad de 30km/h, pues **“los niños están en todas partes”** y no solo a la salida del Centro.

La ZONA 30 puede ir más allá de estas grandes vías que la rodean, sobre todo si se escoge una sucesión de calles que **pueden llegar a constituir unos paseos** interesantes para los ciclistas: por ejemplo hacia el centro ciudad o hacia una zona residencial importante. El cruce con estas vías de mucho tráfico se resuelve aprovechando un paso elevado, un puente o un cruce con semáforos, muy bien protegidos con varios islotes-refugios en las vías de mucho tráfico o con plataformas elevadas.

➤ LA CIRCULACIÓN

Un ZONA 30 no es una “zona peatonal”: los vehículos circulan con el único impedimento de **respetar la velocidad**.

Se puede aparcar, a no ser que se tomen otras medidas reglamentarias.

Una velocidad reducida (30) no provoca más atascos que una velocidad más alta: entre 30 y 70km/h la circulación sigue siendo fluida, pues conforme va uno más rápido se produce más espacio entre cada vehículo, el paso sigue siendo cada 2 segundos (a no ser que existan cruces). Por otra parte incluso en las “calles a 50” siempre existen otras razones para aminorar la velocidad: semáforos, cruces o atascos lo que resulta muy frecuente y provoca una velocidad muy cercana a 20 o 30km/h, comparable entonces a la ZONA 30.

➤ LA VELOCIDAD

Como en las otras calles, los peatones pueden cruzar y el conductor esta obligado a ceder el paso, pero si en una ZONA 30 es más fácil para el peatón cruzar, también lo es para el conductor pararse: hay que saber que para parar el vehículo, se necesita primero **un tiempo de reacción** del conductor (aprx. 1 segundo) y un **tiempo de frenado** del vehículo proporcional al cuadrado de la velocidad (por ejemplo si la velocidad es de 60km/h el tiempo de frenado no es 2 veces más largo que para 30, sino 4 veces.) Si un niño surge delante del coche a 12mts aprox., a una velocidad de 30 es posible pararse totalmente, si la velocidad fuese de 50, solo se tiene tiempo para reaccionar pero no para frenar: **el atropello puede ser mortal**.



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Asociación de la FPM (Federación Española de Municipios de Tráfico)

➤ **LAS VENTAJAS:**

Una velocidad reducida disminuye el estrés de los residentes, **el barrio se vuelve más agradable** y mejora su seguridad. Repercute también en la disminución del ruido: una velocidad regular, baja, sin aceleraciones bruscas, **baja el nivel del ruido** del vehículo (motor, ruedas). Si circulan menos coches, la **polución** también disminuirá de manera apreciable.

La instalación de una ZONA 30 se acompaña muy a menudo del **embellecimiento** de las calles: plantación de arboles, por ejemplo.

➤ **LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.**

No basta con situar una señal de ZONA 30 para tener una zona 30. Tiene que tener un **aspecto de calle tranquila** sin incitar a la velocidad. Es el caso de algunas calles pero es necesario, sobre todo en las entradas, ejecutar infraestructuras viarias específicas, lo que no significa que sean costosas. Un saliente de la acera de vez en cuando, plantación de arboles, no gravan el presupuesto.

Se desaconseja delimitar pasos de cebra en las zonas 30, pues los peatones tienen derecho a cruzar en cualquier parte. Sin embargo, en las entradas y/o salidas es necesario marcar un paso de cebra elevado en plataforma o con una isleta central y 2 medias calzadas.

SENTIDO UNICO:

Es preferible **no instaurar sentido único**. Sin embargo resulta provechoso de vez en cuando en algunas calles cortas, (una vez en un sentido, otra en otro) para disuadir el tránsito proveniente de otros barrios.

CRUCES:

Obligan a reducir la velocidad. No hay que colocar semáforos ni dar prioridad a una calle. La solución es la **prioridad a la derecha** o mejor la rotonda o la mini-rotonda (que permite, por ejemplo, al camión subir unas ruedas) o la plataforma de 10 a 15cm de alto.



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio del Interior (Dirección General de Tráfico)

LA ZONA ESCOLAR:

LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS: “LOS NIÑOS ESTAN EN TODAS PARTES”

Los accidentes con jóvenes ocurren en cualquier parte, no es muy frecuente delante del centro escolar pero sí en el trayecto o en sus desplazamientos cerca de la casa. Están en todas partes, entonces es conveniente:

- Dar seguridad al máximo en el conjunto de la zona escolar (en un radio de 300mts)
- Quitar “trampas que crean peligro” en toda la ciudad y en las afueras.
- Permitir al niño **adquirir conocimientos y reflejos** desde la más temprana edad que le permitirán en un futuro evitar accidentes y tener malas costumbres.

1. Las 3 reglas de buenas infraestructuras:

- Reducir la **velocidad** de los vehículos. La seguridad impone circular en muchos sitios por debajo de 50km/h.
- Asegurar la **visibilidad** entre vehículos y niños-peatones en el momento de cruzar. Por ejemplo, eliminando los contenedores, tiestos con flores o arbustos, o impidiendo el aparcamiento antes del paso de cebra.
- Reducir el ancho de la calzada que debe cruzar el peatón, por ejemplo con un refugio-isleta en medio del paso de cebra.

2. El paso de cebra:

No es seguro si no corresponde a una de estas 3 condiciones:

- Situado en un cruce con semáforos
- Tener un refugio en el centro de la calzada
- Tener una plataforma reductora de la velocidad

3. El refugio central:

Es uno de los mejores acondicionamiento de seguridad y de poco coste. Para la seguridad de los niños cualquier paso de cebra sin semáforos debería estar provisto de un refugio central: es la mejor relación calidad/seguridad.

4. Una acera saliente.

Constituye una buena seguridad

Aumenta la visibilidad del niño cuando esta en la acera y se aproxima a la calzada. Un buen saliente mide unos 10mts con bolardos que impiden el aparcamiento. Estos salientes no coinciden necesariamente con un paso de cebra, pueden reforzarse con un refugio central.



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio del Interior con fecha de 22 de Noviembre de 2000 con nº Nacional 167202 de la Sección 1ª Nif: G 62484480

5. **Contenedores, tiestos con flores, arbustos, etc**

Es necesario eliminarlos en un ancho de 1,50mts cerca de la calzada, pues esconden la visibilidad vehiculo-peatón y los niños suelen ser más pequeños. Es preferible plantar árboles que además tienen la ventaja de no ocupar sitio en el ancho de la acera.

6. **El paso de cebra elevado o desacelerador de velocidad trapezoidal**

Están autorizados para un tráfico de 3.000 vehículos/día de media anual. Si el tráfico es superior, no es razonable soportarlo en una zona escolar y es necesario emplear otras medidas para reducir el tráfico, como reducir el número de carriles.

7. **Plataformas elevadas reductoras de velocidad**

Son plataformas con una altura de 10 a 15cm con una pendiente suave de un 5% y más largas: 10mts, lo que permite a un autobús pasar sin sacudidas.(ver fotos)

8. **Impedir el aparcamiento en la acera**

La mejor solución es no impedir el estacionamiento en la calzada, de esta manera las aceras están protegidas, sino se resuelve con bolardos.

9. **Zonas 30**

Es deseable instaurar zonas 30 en todas las zonas escolares (un radio de 300mts alrededor del Centro). Esto **induce a conducir con calma**: menos velocidad, menos ruido, menos polución, mejora ambiental y paisajística. No existen ningún inconvenientes con las ZONAS 30: ni atascos, ni problemas de aparcamiento o de acceso.

10. **Barreras**

Tienen 2 defectos. Son demasiado altas con barrotes verticales y esconden al niño a la vista del conductor y si son continuas impiden al niño volver a la acera por si esta en la calzada.

Su fin es el de **disuadir**, pero no de impedir a cualquier precio el cruzar, para eso deben ser discontinuas (espaciadas 1 o 2 mts) y también sirven para **impedir surgir repentinamente en la calzada**, por ejemplo delante del colegio.(ver fotos)

11. **El carril bici.**

Existen con banda blanca y pista acondicionada: la banda esta en la calzada, separada de la circulación de los coches por una banda de pintura. La pista esta fuera de la calzada, al lado de la acera. Es la más segura sobre todo en las calzadas con tráfico intenso. En las zonas 30, se pueden instaurar con bandas blancas en la calzada y los ciclistas circulan con seguridad.

12. **La parada del autobús escolar**

Una isleta-refugio central, bastante largo, impide adelantar al autobús cuando esta parado, y evita ciertos accidentes de cruce inadecuado de la calzada.



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio de la Policía y Educación (Departamento de Tráfico)

13. Semáforos con pulsador fuera de un cruce

No es una solución de seguridad: muchos coches pasan cuando esta rojo, muchos peatones cruzan en verde sin esperar al rojo. Es mejor situar el semáforo en un cruce sin pulsador o situar isletas-refugios en el centro de la calzada.

14. Infraestructuras a evitar.

Luces intermitentes, paneles luminosos, etc. no son tan necesarios, pues los accidentes suelen ocurrir fuera del Centro Escolar y además le quitan efectividad a las otras señales y distraen al conductor

15. El policía a la salida del Centro Escolar

Lo mejor es estar situado en la acera para amonestar desde allí al conductor que no respeta el paso de cebra y no cede el paso al peatón. El conductor se vera obligado a parar al no ver y no saber en que paso se encuentra el policía. Al contrario si el policía se sitúa en el mismo paso de cebra para proteger al niño le acostumbra a sentirse protegido siempre y le quitará el reflejo necesario de saber cruzar sin vigilancia, lo que puede representar un peligro.



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio de la Presidencia (Departamento de Tráfico)

LAS 5 REGLAS DE SEGURIDAD EN LAS ZONAS ESCOLARES

1º. REDUCIR LA VELOCIDAD DE LOS VEHÍCULOS

➤ FRENAR:

Cuando un niño surge delante de un coche, o sea a 12mts, si la velocidad es de 30km/h hay tiempo para reaccionar, frenar y pararse; sin embargo si la velocidad es de 50km/h solo se reacciona pero no hay tiempo para empezar a frenar: el golpe se produce a 50km/h.

➤ GOLPES:

Un golpe a 30km/h es mortal en el 15% de los casos, lo es en el 60% a 50km/h.

➤ INFRAESTRUCTURA DE LA RED VIARIA :

Las infraestructuras/obstáculos tradicionales reducen la velocidad: arboles, ajardinamiento de los arcenes, estrechamiento de la calzada, ampliación de las aceras, refugios centrales y bandas reductoras de velocidad. En cambio los paneles más sofisticados con luces intermitentes, etc... solo repercuten en el presupuesto de la municipalidad.

➤ REPRESIÓN:

Presencia de la Policía: no en el mismo paso de cebra sino en la acera, dispuesto a amonestar a quien no respeta el paso. Los conductores al conocer la presencia pero sin verla, comprenderán que tienen que aminorar la marcha.

2º VER Y SER VISTO

➤ PARA LAS INFRAESTRUCTURAS significa que:

Un saliente en las aceras permite que el conductor vea con claridad el peatón que se acerca a la calzada.

Mejor **evitar colocar "mobiliario urbano" en las aceras** y demasiado cerca de la calzada (1,50mts) como paneles publicitarios, macetas con flores, etc. sobre todo cerca de los pasos de cebra.

➤ PARA EL PEATÓN:

Mirar y **hacerse ver antes de cruzar**, es decir pararse un momento después de dar un primer paso delante de los vehículos estacionados: este tiempo de parada es necesario para que el conductor vea al peatón.

Cuando se cruza, nunca existe seguridad plena, un coche podría surgir de cualquier lado, y es necesario mirar por los dos lados hasta llegar a la acera de enfrente.

Mejor vestirse con ropas claras: amarillo o blanco (ni azul, ni verde) o llevar bandas retroreflectantes (chalecos de alta visibilidad)



Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico
Ministerio de la Policía y Educación (responsable de la señal de Tráfico)

3º REDUCIR EL ANCHO DE LAS CALZADAS

Un refugio-isleta en medio de la calzada divide en 2 la distancia que se cruza.
Un saliente de la acera, un estrechamiento de la calzada, reducen el ancho a cruzar.

4º LOS NIÑOS ESTAN EN TODAS PARTES

a) Sería ilusorio limitarse a acondicionar solamente los accesos a los Centros Escolares: según las estadísticas la gran mayoría de los accidentes ocurren durante el trayecto o cuando el conductor no se lo espera.

Es conveniente realizar infraestructuras de ZONA 30 en un radio de 300mts alrededor del Centro Escolar.

b) Resistir la tentación de pedir situar señales en sitios específicos, pues es en el **conjunto** de las vías y no solo en ciertos sitios que el conductor **debe prestar atención**: la señal resulta ineficaz.

c) Pedir a la **policía que se desplace** en toda la zona y este presente a cualquier hora, no solo en las salidas y llegadas. De esta manera, el conductor se acostumbra a circular despacio en toda la zona y a cualquier hora

5º NO CORRER AL CRUZAR:

El consejo es sobre todo para los niños: vemos demasiados padres acostumbrar a sus hijos a adquirir un reflejo equivocado: "corre, date prisa, cruza rápido"

Un niño que corre al cruzar sorprende al conductor que no tendrá tiempo para evitar la colisión, al menos que circule a 30km/h.

Documento traducido por la Asociación STOP-ACCIDENTES .(original en francés de "la Ligue contre la violence routiere". <http://perso.wanadoo.fr/lcvr>) enero 2002