



we live
**VISION
ZERO**

Manifest de la FEVR per a la reducció de la velocitat en els carrers i carreteres Europees

En la reunió de l'Assemblea General de la Federació Europea de Víctimes de la Carretera (FEVR) celebrada en la Universitat de la Policia Alemanya a Münster, es va adoptar el següent manifest per a reduir a tota Europa les morts en carrers i carreteres a causa de la velocitat:

Reduir el nombre de víctimes de trànsit desaccelerant:

- Límit de velocitat màxim absolut de 130 km/h en autopistes
- Límit de velocitat màxim absolut de 80 km/h en zones interurbanes
- Límit de velocitat màxim absolut en zones urbanes de 30 km/h

L'evolució de les xifres de sinistres de trànsit mostra que els objectius establerts per la UE i la majoria dels Estats membres per a reduir el nombre de víctimes mortals i lesionades de gravetat no s'ha aconseguit.

Segons el Conveni Europeu de Drets Humans i les Constitucions dels Estats membre, l'Estat té el deure de protegir a les persones que viuen en el seu territori. Aquest deure de protecció requereix que els Estats prenguin també les mesures necessàries i efectives per a protegir la vida i la integritat física en el trànsit rodat.

Límit de velocitat general en autopistes de 130 km/h

Gairebé a tota Europa existeix un límit de velocitat en les autopistes, de diferent màxim per diferents raons. Les troballes científiques (inclòs l'anomenat *model de potència – power model*) mostren que a velocitats promig més baixes hi ha considerablement menys morts i lesions greus. Des del punt de vista de la seguretat viària, no existeix un sol argument en contra dels límits de velocitat, per contra existeixen una gran quantitat d'efectes positius provats conseqüència de la introducció d'un límit de velocitat en autopistes.

És necessari un límit de velocitat absolut en les autopistes d'Europa: s'ha d'introduir com a estàndard màxim els 130 km/h. I on ja s'hagin introduït velocitats més baixes, no s'han d'augmentar!

Límit de velocitat general en zones interurbanes de 80km/h

La FEVR i les seves organitzacions membre, fan una crida a la reducció de la velocitat per a millorar encara més la seguretat viària en zones interurbanes i camins rurals. Els xocs frontals per avançaments indeguts són un dels sinistres més greus en les carreteres interurbanes. Per tant, s'ha de permetre un màxim absolut de 80 km/h per a tots els tipus de trànsit.

Això reduiria significativament la necessitat d'avançar i per tant, reduiria la principal causa de sinistres en zones interurbanes, els "errors d'avançament".

On ja s'apliquen velocitats més baixes, per descomptat, han de mantenir-se.

Límit de velocitat general en zones urbanes de 30km/h

Després d'anys de discussió sobre la inversió de la velocitat en les zones urbanes, segons la qual 30 km/h es fixaria com la velocitat habitual i 50 km/h com l'excepció als carrers principals.

Finalment, és necessari implementar-ho recolzats en les conclusions de nombrosos estudis sobre el risc de lesions a vianants i ciclistes.

Tot i que les mesures per a reduir la velocitat solen resultar efectives, traduint-se en una reducció de la velocitat de la majoria de conductors, els usuaris rebels han de ser controlats molt més de prop. Com a mesura efectiva de compliment, recomanem introduir els radars tram en tots els Estats membres.

Finalment, els fabricants d'automòbils també tenen una responsabilitat ètica. Actualment molts automòbils privats es fabriquen per a induir i encoratjar l'excés de velocitat: els fabricants han de canviar el concepte d'automòbil i transitar al de vehicle "lleuger i segur"; segur no només per als ocupants sinó també per a tots els usuaris de la via.

A més, la indústria automotriu i les seves organitzacions representatives haurien de detenir els seus esforços de lobby per a obstruir la implementació obligatòria en tots els vehicles de l'ISA (*Adaptador o assistent Intel·ligent de Velocitat - Intelligent Speed Assistance/Adaptor*).

Münster, 28 de juliol de 2019