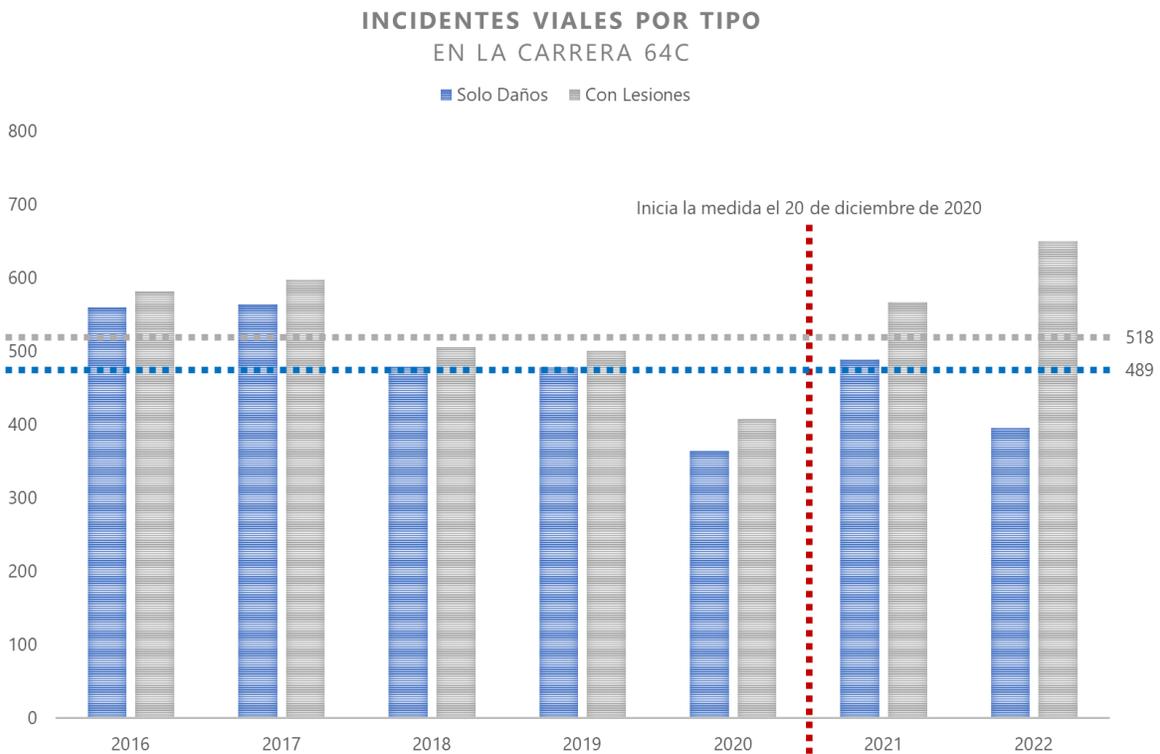


Seguimiento a los resultados del proceso de actualización de límites de velocidad en la Carrera 64C y en la Avenida 80

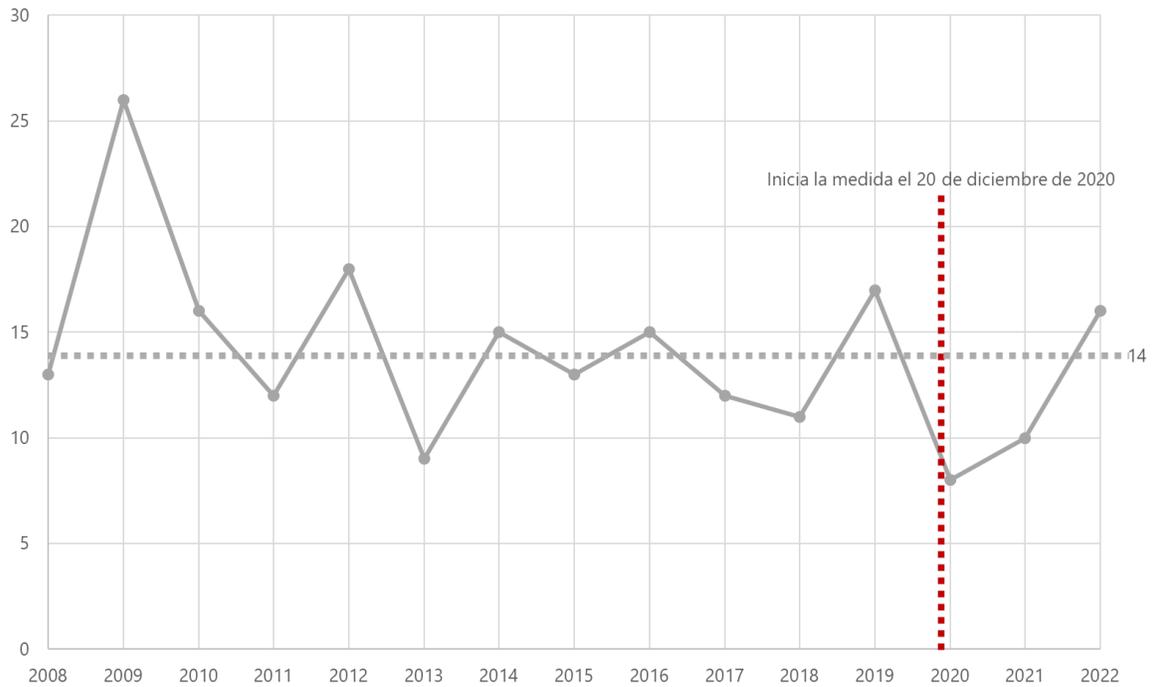
Observatorio de Movilidad de Medellín

Teniendo presente que la actualización de los límites de velocidad se dio el 20 de diciembre de 2020 para la carrera 64C, pasando de 80 a 50 kilómetros por hora y el 21 de noviembre de 2021 para la Avenida 80, pasando de 60 a 50 kilómetros por hora, se presentan los siguientes resultados de la medida discriminando en primer lugar los incidentes viales totales y luego las muertes por incidentes viales.



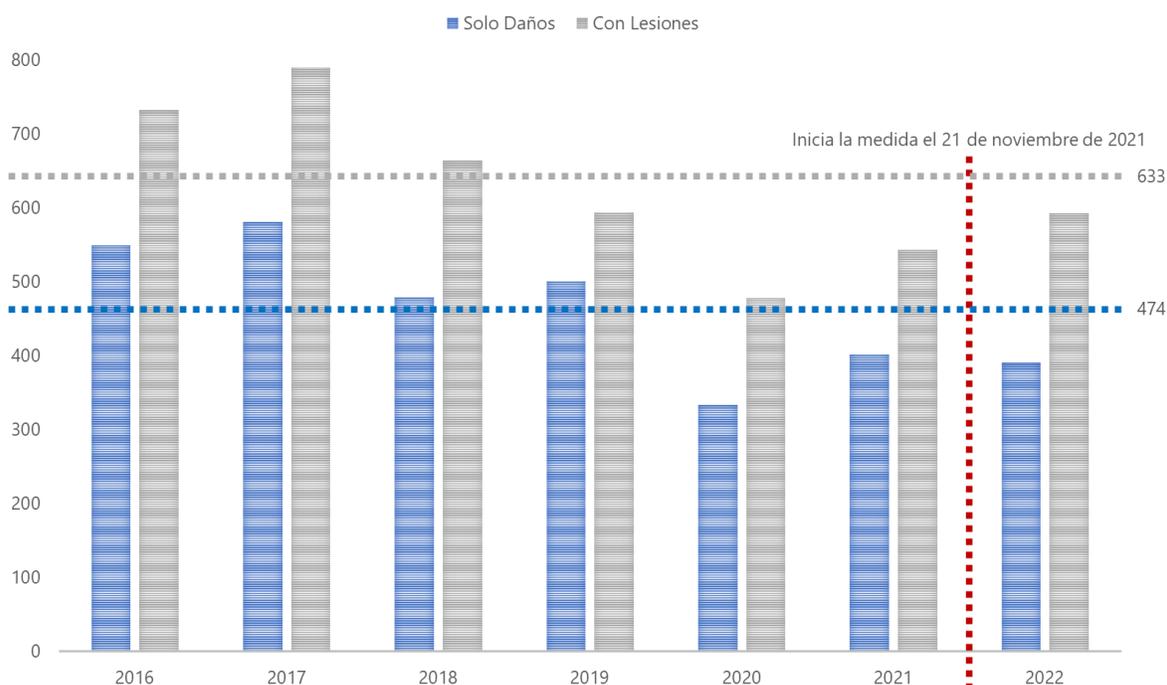
Para la Carrera 64C, con un promedio de 489 incidentes solo daños y 518 incidentes con lesiones cada año (entre 2016 y 2020), los registros desde la medida han visto pocas variaciones, pero con un aumento considerable en la cantidad de incidentes con lesiones que para el 2022 alcanzó el valor máximo llegando a 650 durante ese año. Es importante destacar que, aunque la Carrera 64C tuvo 3 puntos de fotodetección, estos fueron completamente retirados desde agosto de 2014 por las obras del Puente Madre Laura, así que los controles por exceso de velocidad deben realizarse de forma manual a lo largo de los más de 5 kilómetros de extensión de esta avenida.

MUERTES POR INCIDENTES VIALES EN LA CARRERA 64C



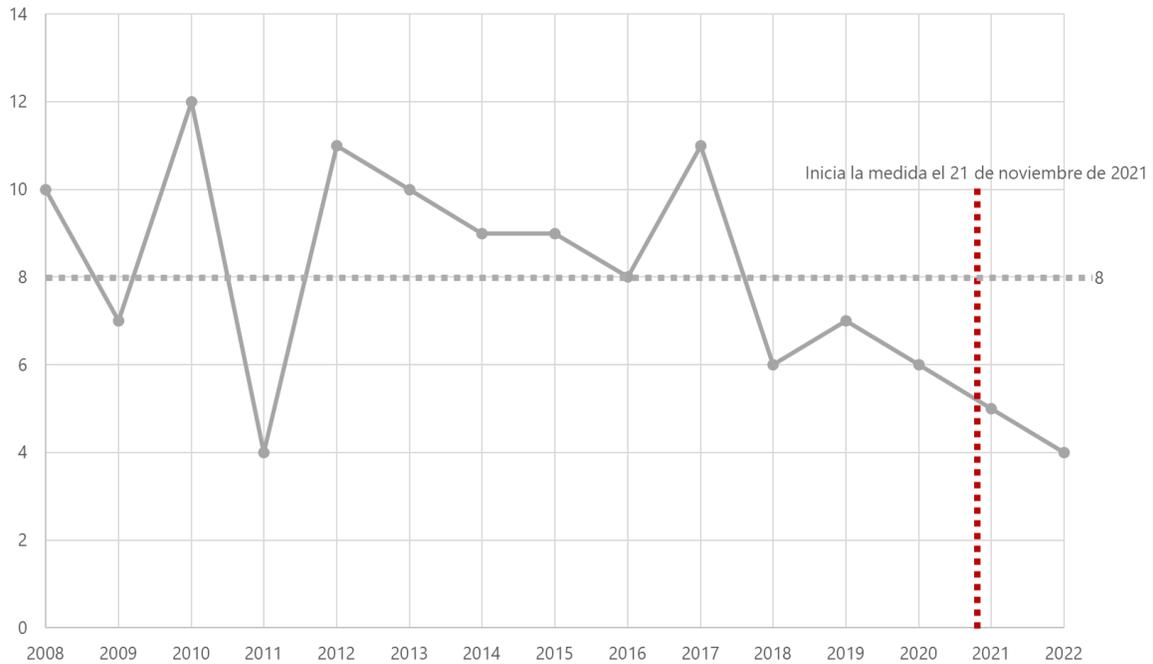
La mortalidad por incidentes viales en la Carrera 64C ha sido una de las más altas si se compara con cualquier otra avenida principal de la ciudad y tuvo algún tipo de estabilidad de entre 10 y 15 muertes anuales, entre 2014 y 2018. Luego de implementar la medida, y durante los dos primeros años, la reducción de la mortalidad en esta vía fue notable, pero parte de eso pudo haber respondido a los efectos de la cuarentena por COVID-19 y al acompañamiento permanente que, con agentes, radares y otros profesionales liderando los puntos seguros, hacían presencia y formalizaban el cambio del límite de velocidad. Pasados los efectos de las diferentes campañas, el acompañamiento y el control, una simple señal con un límite de velocidad determinado, es incipiente, pues ningún otro proceso que continuara el ejercicio de gestión integral de la velocidad se ha dado en esta vía, y la mortalidad en la Carrera 64C durante 2022 volvió al punto más alto, superando incluso el promedio histórico de 14 muertes al año entre 2008 y 2022.

INCIDENTES VIALES POR TIPO EN LA AVENIDA 80



En la Avenida 80 es un poco más difícil identificar los efectos acumulados de la implementación de un nuevo límite de velocidad, no solo porque es más reciente y hay muchos menos datos, sino porque durante los últimos años, esta avenida ha tenido grandes obras de infraestructura, y sus respectivos cierres o desvíos, afectan fundamentalmente los efectos que pueda tener cualquier medida. Sin embargo, desde la implementación del nuevo límite de velocidad, se puede ver que tanto la cantidad de incidentes solo daños y con lesiones han tenido reducciones cercanas al 10%. Los promedios que se muestran en la gráfica, tal como para el caso de la Carrera 64C, corresponde a los años anteriores a la medida y están identificados por el mismo color de las barras; azul Solo Daños (474) y gris Con Lesiones (633).

MUERTES POR INCIDENTES VIALES EN LA AVENIDA 80



La mortalidad por incidentes viales en la Avenida 80 ha sido menos representativa que la de la Carrera 64C, pero también ha llamado la atención con 8 muertes anuales entre 2008 y 2022. Luego de implementar la medida, la reducción de la mortalidad en esta vía ha seguido estable, pasando de un promedio de 8 a casi la mitad, pero parte de esta reducción, como se explicaba antes, puede tener una relación con los efectos de la cuarentena por COVID-19 y en este caso, principalmente a la construcción de grandes obras, que, desde hace algunos años, de manera efectiva, tuvieron efectos sobre la velocidad de circulación y sobre la cantidad de vehículos circulando. Es todavía muy pronto para determinar cuáles han sido los efectos de esta medida en la Avenida 80, pero el nuevo límite es uno de los primeros pasos que darán paso a otras estrategias que consoliden el proceso de gestión integral de la velocidad, no solo en estas dos avenidas, sino en toda la ciudad.