



Campaña de vigilancia de la velocidad

La velocidad excesiva o inadecuada sigue siendo una de las principales causas de los accidentes de tráfico

- Se duplicarán los controles de velocidad, principalmente en carreteras convencionales
- En el 22% de los accidentes mortales de 2013, la velocidad fue un factor concurrente
- Los conductores españoles superan la media europea de conductores que afirman circular por encima de los límites de velocidad establecidos en los distintos tipos de vías, según el informe SARTRE 3
- Tráfico ha puesto en marcha una serie de medidas encaminadas a controlar de forma efectiva la velocidad, principalmente en carreteras secundarias

13 de abril de 2015.- La velocidad, ya sea excesiva (por encima de los límites establecidos) o inadecuada (dentro de los límites pero sin ajustarse a las condiciones de la vía, el vehículo o el conductor) es un problema de seguridad vial en muchos países según establecen la Organización para la Cooperación y Desarrollo (OCDE) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (ECMT)

En 2013, (último año con datos consolidados) casi 9.000 accidentes con alguna víctima tuvieron la velocidad excesiva o inadecuada como factor concurrente, convirtiéndose dicho elemento en el componente fundamental que determina la mayor o menor incidencia en la siniestralidad vial, la gravedad y el grado de lesión de las víctimas en caso de accidente de tráfico. Además, en el caso de los accidentes mortales, en un 22% de ellos, la velocidad fue un factor concurrente.



Por este motivo y porque concienciar a la población para que respeten los límites de velocidad establecidos es esencial para reducir la siniestralidad, la Dirección General de Tráfico comienza hoy una nueva campaña de concienciación y vigilancia de la velocidad en carretera que se prolongará hasta el domingo 19 de abril.

Durante una semana, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil duplicarán los controles para vigilar que los conductores cumplen los límites establecidos en las carreteras, en especial en los más de 140.000 km. de vías convencionales que hay en España, carreteras que presentan un mayor riesgo vial y que registran 8 de cada 10 fallecidos.

Como suele ser habitual en este tipo de campañas, la DGT invita a los ayuntamientos a sumarse a la misma de modo que también en las vías urbanas se realice esa concienciación y se controle la velocidad.

Los controles de velocidad en carretera se complementan con la emisión de cuñas radiofónicas donde se emiten mensajes recordando la importancia de cumplir los límites establecidos y las consecuencias que los excesos de velocidad tienen en la conducción.

Además, se ha creado el hashtag #CampañaControlVelocidad en Twitter para que los ciudadanos puedan seguir de forma más sencilla todo lo relacionado con la misma.

¿POR QUÉ IR CONTRA LA EVIDENCIA?

Según se recoge en el estudio "El porqué de los radares: efectividad de los radares como medida de control de velocidad, del Grupo de Investigación [Factum.lab de la Universidad de Valencia](http://Factum.lab.de.la.Universidad.de.Valencia) "la velocidad excesiva reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta la agresividad y el estrés del conductor y altera el funcionamiento sensorial (disminuyendo el campo visual) y el fisiológico (aumentando el nivel de fatiga)"

Además, según la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, la velocidad es un factor determinante en el 30% de los accidentes mortales y el exceso de la misma aumenta tanto el riesgo de sufrir accidentes como la probabilidad de sufrir lesiones de carácter grave e incluso morir.



Esta misma situación se produce también en el caso de atropellos a peatones, según la OMS a partir de 80km/h es prácticamente imposible que un peatón se salve en caso de atropello. A una velocidad de 30 km/h el riesgo de muerte del peatón se reduce al 10%

VELOCIDAD: UN FACTOR NO INTERIORIZADO

A pesar de la evidencia científica, los límites de velocidad establecidos para los distintos vehículos y vías siguen sin respetarse por la totalidad de los conductores, en especial por los conductores españoles, que según el informe [SARTRE 3](#), superan la media europea de conductores que afirman circular por encima de los límites de velocidad establecidos en los distintos tipos de vías: 37% de los españoles afirma superar los límites en autopistas o autovías; el 34% en carreteras convencionales y el 11% en zona urbana.

La principal razón que alegan los conductores para sobrepasar los límites de velocidad según [Fesvial](#) son las prisas (48%), placer (25%) o considerar inadecuados los límites (20%)

NUEVA MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

La utilización de radares como medida de control de velocidad y la efectividad y finalidad de los mismos ha sido un tema muy estudiado desde hace décadas. Según se recoge en el estudio de la Universidad de Valencia los radares son un método válido para reducir el número de fallecidos y accidentes de tráfico.

Además, según la encuesta realizada por ARAG e INTRAS a 3.800 conductores el 76,3% está de acuerdo con la instalación de estos dispositivos.

Desde el pasado mes de febrero, la DGT está poniendo en marcha progresivamente una serie de medidas encaminadas a controlar de forma efectiva la velocidad, principalmente en carreteras secundarias, entre las que destacan:

- Unificación, en todo el territorio competencia de la DGT, del umbral de tolerancia con el que actúan los radares, de modo que independientemente de la zona por la que se circule, el conductor conoce cuál es la velocidad a partir de la cual cualquier radar va a sancionar. Dicho umbral de tolerancia es de 7km/h, si la velocidad



del vehículo es inferior a 100 km/h y de 7% si la velocidad es superior a dicha velocidad.

- Controles con radares visibles, de corta duración y ubicados en múltiples emplazamientos. Se realizarán en tramos detectados por mayor peligrosidad que se darán a conocer en la web de la DGT.
- Radares que diferencian el tipo de vehículo que ha cometido la infracción de velocidad para así aplicar la sanción en función de la limitación específica aplicable a cada uno.
- Se instalarán 30 radares de tramo, mayoritariamente en vías convencionales, en sustitución de otros fijos instalados en otras vías.

120 KM/H SIGUE SIENDO EL MAXIMO PERMITIDO

La velocidad genérica máxima para turismos y motos en autopistas y autovías sigue siendo 120 km/h. En carreteras secundarias, de 100 km/h o 90 km/h en función de la anchura del arcén y en vías urbanas dicha velocidad genérica es de 50 km/h.

Por tanto, y teniendo en cuenta estas velocidades, establecidas en el Reglamento General de Circulación, los conductores que las incumplan estarán cometiendo una infracción grave o muy grave, sancionada con multa de 100 a 600 euros y la pérdida de entre 2 y 6 puntos, dependiendo del exceso de velocidad cometido.

En el caso de que el exceso de velocidad fuera superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, el Código Penal lo tipifica como delito y es castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.