



## **ARGUMENTARIO**

**CAMPAÑA VIGILANCIA Y CONTROL DE VELOCIDAD.  
Del 18 al 24 de agosto de 2014**

- 1.- LA VELOCIDAD COMO FACTOR CONCURRENTENTE EN LA SINIESTRALIDAD**
- 2.- LA VELOCIDAD Y LOS ATROPELLOS**
- 3.- LA DISTANCIA DE DETENCIÓN EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD**
- 4.- EFECTOS NEGATIVOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD SOBRE EL MEDIO AMBIENTE**
- 5.- RESULTADOS ANTERIORES CAMPAÑAS CONTROL DE VELOCIDAD**
- 6.- VEHÍCULOS CONTROLADOS POR LA ATGC**
- 7.- NORMATIVA APLICABLE**
- 8.- DIRECTIVA UE SOBRE APLICACIÓN TRANSFRONTERIZA**
- 9.- ESTUDIOS E INVESTIGACIONES**



## **1.- LA VELOCIDAD COMO FACTOR CONCURRENTENTE EN LA SINIESTRALIDAD**

- Durante el año 2013, las diferentes policías notificaron 89.519 accidentes con víctimas. Estos accidentes ocasionaron 1.680 fallecidos en el momento del accidente o hasta 30 días después del mismo, 10.086 personas fueron ingresadas en un centro hospitalario y 114.634 resultaron heridos leves, según fuentes policiales. Estas cifras, aun siendo elevadas, han supuesto una reducción con respecto al año anterior en el número de fallecidos (-12%) y heridos graves (-3%) y un aumento en los accidentes con víctimas (8%) y en el número de heridos leves (9%). Estos aumentos podrían estar relacionados con la mejora de la notificación especialmente en el ámbito urbano.

- La velocidad inadecuada estuvo presente en el 10% de los accidentes con víctimas ocurridos en 2013 y este porcentaje se eleva al 17% cuando el accidente con víctimas sucede en vía interurbana.

- En el caso de los accidentes mortales, en un 22% de ellos se apreció que la velocidad fue un factor concurrente en el accidente.

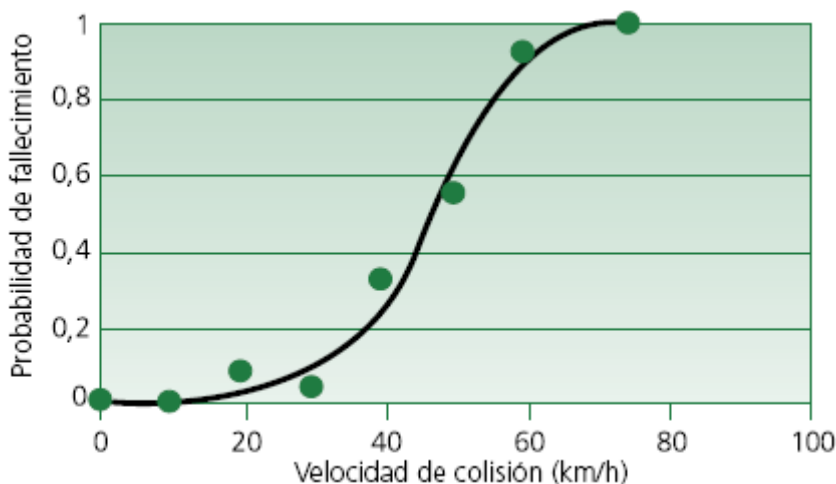
### **Mensajes fuerza:**

- 1.- Llevar una velocidad adecuada podría evitar prácticamente una cuarta parte de los muertos en accidente de tráfico**
- 2.- En el 22% de los casos de accidentes mortales en carretera se apreció la velocidad como un factor concurrente.**

## **2.- LA VELOCIDAD Y LOS ATROPELLOS**

En el año 2013 fallecieron 349 peatones por accidente de tráfico (carretera + zona urbana), lo que supone el 21% del total de fallecidos.

Riesgo de fallecimiento de un peatón en función de la velocidad de colisión de un vehículo:



Fuente: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito 2004

Según informe de la Organización Mundial de la Salud, los peatones incurren en un riesgo de en torno al 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 km/h. A partir de una velocidad de 80 km/h las posibilidades del peatón de no resultar muerto son prácticamente nulas. Para los ocupantes del automóvil, el llevar puestos los cinturones de seguridad en coches bien diseñados, puede proporcionarles protección para una velocidad máxima de 70 km/h en impactos frontales y de 50 km/h en laterales.

#### Mensajes fuerza:

**1.- A partir de 80 km/h es prácticamente imposible que un peatón se salve en un atropello. A una velocidad de 30 km/h, el riesgo de muerte del peatón se reduce al 10%.**

### 3.- LA DISTANCIA DE DETENCIÓN EN FUNCIÓN DE LA VELOCIDAD

La distancia necesaria para la detención de un vehículo será la suma de la distancia de reacción más la distancia de frenado.

Estará en función de la velocidad, el tiempo de reacción del conductor, las condiciones técnicas del vehículo, así como del estado del firme de la calzada.



#### Mensaje fuerza:

1.- Por término medio, circulando a 120 km/h necesitamos para detenernos una distancia superior a un campo de fútbol

#### 4.- EFECTOS NEGATIVOS DEL EXCESO DE VELOCIDAD SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

- La velocidad tiene impactos muy significativos sobre el medio ambiente, dado que el nivel de emisión de gases nocivos (fundamentalmente monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y material particulado), el consumo de combustible y el ruido emitido por los vehículos están directamente relacionados con la velocidad.

- El consumo ideal de combustible, dependiendo del tipo de vehículo, suele estar entorno a una velocidad de 90 km/h. Si la velocidad aumenta a 120 km/h, el consumo se puede llegar a incrementar hasta un 30%.

- La velocidad tiene un impacto muy importante en la calidad de vida de las zonas urbanas, donde los vehículos pueden interferir en el bienestar de los residentes y tener un impacto muy negativo sobre la seguridad de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables.

#### Mensajes fuerza

1.- El exceso de velocidad no sólo incide en la seguridad vial, también tiene una influencia negativa sobre el medio ambiente, la calidad de vida y el consumo de combustible



## 5.- CAMPAÑAS CONTROL DE VELOCIDAD

CONTROL DE VELOCIDAD Campañas	RESULTADOS TOTALES		
	Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% Vehículos denunciados
Del 11 al 24 abril 2005	1.879.762	55.887	2,97%
Del 1 al 14 agosto 2005	1.686.120	50.888	3,02%
Del 7 al 20 agosto 2006	1.328.791	32.153	2,42%
Del 2 al 15 octubre 2006	1.319.227	35.983	2,73%
Del 13 al 26 marzo 2007	1.646.339	40.587	2,47%
Del 6 al 19 agosto 2007	1.328.714	34.088	2,57%
Del 14 al 27 abril 2008	1.568.257	37.081	2,36%
Del 11 al 24 agosto 2008	1.419.973	21.011	1,48%
Del 18 al 26 abril 2009	970.368	26.954	2,78%
Del 10 al 23 agosto 2009	1.520.680	40.370	2,65%
Del 15 al 29 agosto 2010	1.407.657	29.466	2,09%
Del 15 al 21 agosto 2011	935.898	26.461	2,83%
Del 20 al 26 agosto 2012	833.111	26.504	3,18%
Del 8 al 14 de abril 2013	955.659	33.328	3,49%
Del 19 al 25 de agosto 2013	952.903	35.479	3,75%
Del 31 marzo al 6 abril 2014	921.375	30.486	3,31%

Fuente: Datos de la ATGC.

Dentro de la campaña de vigilancia de velocidad que la Dirección General de Tráfico llevó a cabo entre los días 31 de marzo y 6 de abril de 2014, como una de las medidas para reducir la siniestralidad y las lesiones por accidente de tráfico, se controló la velocidad a la que circulaban casi un millón de vehículos. Concretamente, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil controlaron a 921.375 vehículos, de los cuales, 30.486, un **3,31%** circulaban a una velocidad superior a la permitida, porcentaje ligeramente inferior al obtenido en las campañas anteriores del año 2013.

Más de la mitad de los controles, prácticamente el 60%, se realizaron en carreteras convencionales y travesías, el resto tuvo lugar en autopistas y autovías.

Durante el transcurso de la campaña se detectaron 5 infracciones penales.

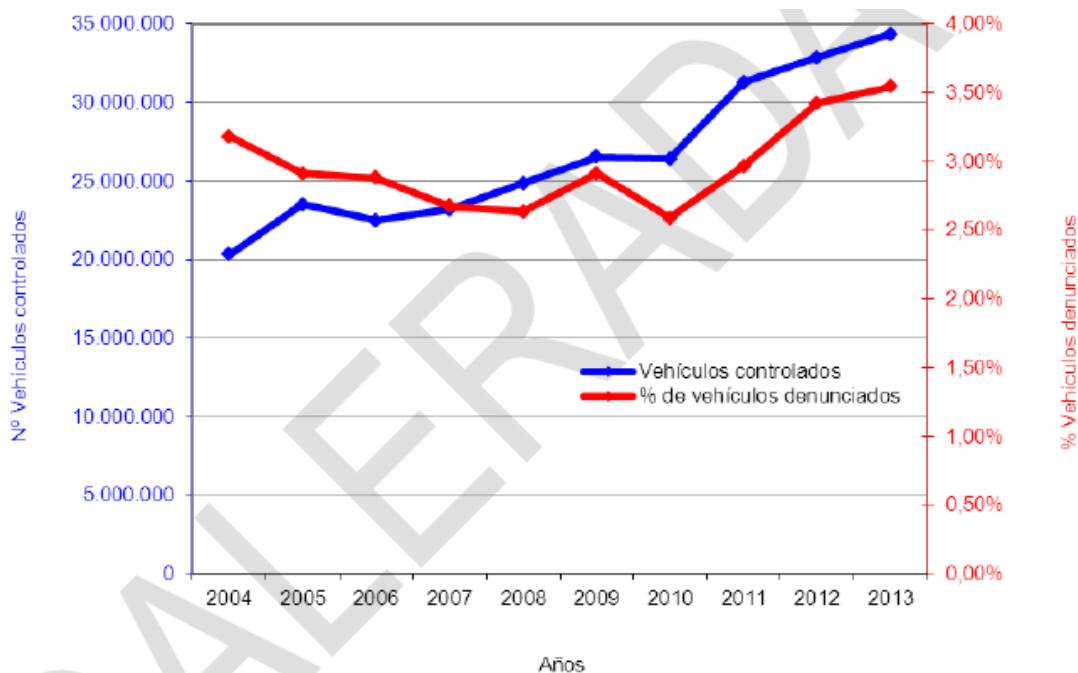
## 6.- VEHÍCULOS CONTROLADOS POR LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO DE LA GUARDIA CIVIL

En el año 2013 el total de denuncias tramitadas por la DGT fue de 4.020.262; de estas, 2.170.881 estaban vinculadas a la velocidad (54%). Estas denuncias fueron realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por radares fijos, de tramo y helicópteros.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el año 2013 realizó controles de velocidad a más de 34 millones de vehículos, resultando denunciados 1.218.048 vehículos. Respecto de

2012, se han controlado 1.500.000 vehículos más y el porcentaje de vehículos denunciados ha subido del 3,4% en 2012 al 3,5% en 2013.

#### Controles de velocidad realizados por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil<sup>1</sup>. Años 2004 -2013.



Fuente: Datos de la A.T.G.C. (Su actividad excluye las vías públicas de las comunidades autónomas de País Vasco y Cataluña, así como los municipios con policía propia).

## 7.- NORMATIVA APLICABLE

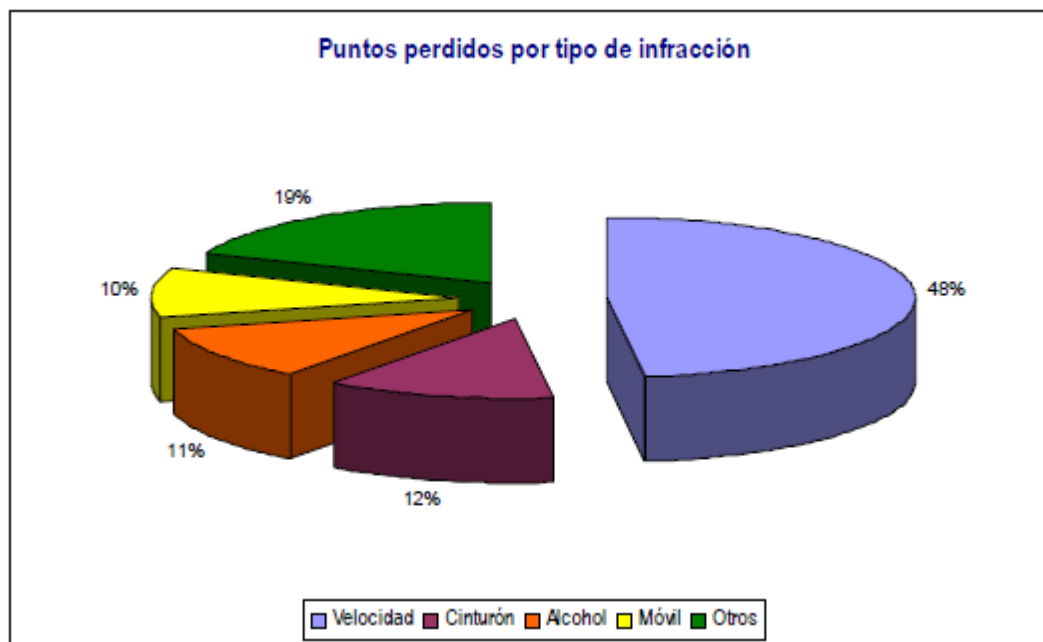
**La Ley de Seguridad Vial y el Reglamento General de Circulación** fijan la normativa aplicable a los límites genéricos y específicos de velocidad, velocidad en adelantamiento y distancias entre vehículos.

El incumplimiento de estas normas está tipificado como infracción grave o muy grave, sancionadas con multas de 90 a 600 euros.

**El artículo 379 del Código Penal**, establece que *“el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y 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”*.

**La Ley del Permiso por Puntos** contempla la pérdida de entre 2 y 6 puntos por este tipo de infracción, dependiendo del exceso de velocidad cometido. En los 5 primeros años de vigencia

de la Ley del Permiso por Puntos, la distribución porcentual, en función de la infracción cometida, de los puntos detraídos es la siguiente:



#### Mensajes fuerza:

1.- Desde la entrada en vigor de la Ley del Permiso por Puntos más de un 40% de las sanciones y más de un 48% de los puntos detraídos lo han sido por causa del exceso de velocidad.

## 8.- DIRECTIVA UE SOBRE INFORMACIÓN TRANSFRONTERIZA DE INFRACCIONES

- En el año 2014 está previsto que se publique el Real Decreto de trasposición de la Directiva 2011/82 sobre intercambio de información transfronteriza en materia de sanciones.
- El punto de contacto nacional (DGT) ofrecerá a las Administraciones Públicas los datos de los titulares y de los vehículos de los países de la UE que hayan cometido infracciones en territorio nacional.
- El intercambio de información sólo es posible para las infracciones tipificadas en la Directiva, dentro de las cuales se recoge el exceso de velocidad.

Este nuevo objeto legislativo debería reforzar la responsabilidad de los conductores no residentes con respecto a sus infracciones por exceso de velocidad. Los conductores “extranjeros” representan alrededor del 5% del tráfico rodado en la UE mientras que la participación de los conductores no residentes en las infracciones por exceso de velocidad está en un promedio del 15%. Por tanto, los conductores no residentes están implicados en relativamente más infracciones que los conductores residentes. Esto se explica por la sensación de impunidad que se tiene cuando se cruza una frontera. Es precisamente esta impunidad la que trata de evitar la nueva Directiva.

**Mensajes fuerza:**

**1.- El intercambio de información transfronteriza de las infracciones por exceso de velocidad será posible en el año 2014**

## **9.- ESTUDIOS E INVESTIGACIONES.**

---

### **9.1 Estudio Piloto de Intervención en Tramos Viarios de Acceso a Entornos Urbanos. (Universidad de Valencia. Febrero de 2010)**

---

- El exceso de velocidad es uno de los factores de riesgos directamente relacionados en un alto porcentaje de accidentes de tráfico.
- Los galones (marcas viales tipo “chevron”) consisten en una V invertida, con forma de flecha, agrupados en bloques, cuyo espacio entre ellos se va reduciendo conforme se avanza sobre los mismos, provocando así en el conductor una sensación de velocidad.
- El objetivo de esta señalización es reducir la velocidad en tramos viarios debido al efecto óptico que provocan en el conductor: aumento de la sensación de velocidad y estrechamiento de carril.
- El factor más significativo de los accidentes ocurridos en las entradas a las zonas urbanas es la velocidad inadecuada a la que circulan los vehículos por estas vías.
- Han sido objeto de estudio 2 tramos de entrada a zona urbana:
  - Entrada a entorno urbano desde travesía recta de gran longitud y con buena visibilidad.
  - Entrada a entorno urbano desde carretera convencional en túnel a través de un carril de deceleración.
- En el estudio experimental, únicamente se pretende evaluar la percepción de velocidad de los sujetos.

**Conclusiones:**

- El beneficio de la implementación de cualquiera de los diseños es muy elevado, y por tanto podría ser una buena media para reducir la accidentalidad por exceso de velocidad en tramos de entrada a entorno urbano.



Tramo	Reducción de velocidad
En una entrada a entorno urbano desde travesía recta de gran longitud y con buena visibilidad se reduciría en un :	5,86% si se implementaran marcas viales tipo “chevron” de 60 grados sobre pavimento.
En una entrada a entorno urbano desde carretera convencional en túnel a través de un carril de deceleración se reduciría en un :	7,24% la velocidad si se implementarán marcas viales tipo “chevron” de 120 grados sobre pavimento.

## 9.2 Medición de la velocidad libre en las carreteras españolas. DGT año 2012.

La Dirección General de Tráfico realizó en 2012 una campaña de medición de la “velocidad libre” en las carreteras españolas. Los indicadores obtenidos describen la velocidad que escogen los conductores en condiciones ideales: muy poco tráfico, nula presencia policial o de vigilancia, buen tiempo y tramos de carretera propicios (ausencia de entradas y salidas, tramos rectos y con poco o nulo desnivel). Las mediciones distinguen entre el comportamiento de noche y de día. Las siguientes tablas recogen diferentes indicadores distinguiendo por tipo de vía (y sus límites de velocidad genéricos) y por tipo de vehículo.

- **Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos ligeros. Año 2012.**

Vehículos ligeros	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	118,1	117,4	107,8	107,3	94,2	97,8	92,6	94,6
Percentil 2,5	85	83	65	68	64	66	57	61
Percentil 85	133	130	127	125	115	117	108	110
Percentil 97,5	154	151	145	147	133	137	127	133
% vehículos superan velocidad límite	39,5%	32,6%	27,8%	22,6%	37,2%	25,6%	43,8%	47,5%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km	19,4%	16,1%	11,9%	10,0%	21,8%	25,9%	25,5%	28,8%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km	8,7%	7,2%	4,4%	4,3%	9,8%	11,9%	12,9%	15,2%
Número de vehículos observados en la muestra	12.356	5.028	38.079	15.456	4.189	1.287	9.205	2.644

Para los vehículos ligeros, las velocidades medias no son muy altas, excepto en las carreteras convencionales con límite de velocidad de 90 km/h, donde la velocidad media es superior al límite de velocidad. De hecho más del 85% de los conductores de vehículos no superan en 20 kilómetros el límite de velocidad, exceptuando de nuevo las carreteras convencionales más lentas y de noche. Es destacable que en las autovías alrededor de un 10% de los conductores de vehículos superan en 10 kilómetros la velocidad límite.

- Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos a dos ruedas a motor.  
Año 2012.

Motocicletas	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche
Velocidad media	125,6	123,5	107,3	102,7	73,9	93,8	92,4	98,3
Percentil 2,5	90	89	43	49	19	25	18	43
Percentil 85	144	142	131	124	110	126	113	121
Percentil 97,5	164	180	156	144	130	147	149	146
% vehículos superan velocidad límite	51,8%	47,9%	33,1%	20,9%	28,1%	47,4%	37,1%	51,8%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km	33,7%	27,4%	16,9%	10,5%	18,2%	29,5%	23,8%	35,4%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km	19,1%	17,6%	8,1%	4,0%	6,0%	18,9%	18,3%	27,3%
Número de vehículos observados en la muestra	293	131	1053	667	100	12	180	47

Aunque el número de vehículos de 2 ruedas observados es más reducido, especialmente de noche, se constata, al igual que para los vehículos ligeros, el mejor comportamiento de los conductores de estos vehículos en las autovías frente al resto de tipos de vías.

- Encuesta para la medición de velocidad libre para los vehículos pesados.  
Año 2012.

Vehículos pesados	Límite 120 km/h				Límite 100 km/h		Límite 90 km/h	
	Autopistas		Autovías		Vías interurbanas		Vías interurbanas	
	Día	Noche	Día	Noche	Día	Noche	Día	noche
Velocidad media	92,8	92,1	89,8	89,5	82,2	80,9	81,1	78,9
Percentil 2,5	75	78	73	76	61	66	49	49
Percentil 85	98	96	99	97	94	96	91	93
Percentil 97,5	123	129	124	118	112	122	107	107
% vehículos superan velocidad límite	13,1%	11,7%	15,0%	2,0%	25,0%	37,7%	44,0%	47,1%
% vehículos superan velocidad límite en más 10 km	7,6%	6,8%	8,1%	0,7%	7,0%	6,2%	18,3%	21,9%
% vehículos superan velocidad límite en más 20 km	3,4%	3,7%	3,7%	0,3%	3,2%	4,7%	5,0%	5,0%
Número de vehículos observados en la muestra	3069	1676	9793	3933	1088	139	1623	116
	100 km/h máximo				90 km/h máximo			



Los vehículos pesados muestran un comportamiento en velocidad libre más en consonancia con los límites de velocidad que los vehículos ligeros. El percentil 85 (velocidad que no superan el 85% de los vehículos) casi cae dentro de los límites de velocidad de estos vehículos (se supera ligeramente en carreteras convencionales) y, entre un 0,3% y un 5% de los vehículos supera en 20 kilómetros su velocidad límite.