

Flashes sobre velocidades más seguras

Velocidades de circulación más bajas salvan vidas

La velocidad de circulación afecta tanto la gravedad de las consecuencias de un accidente de tránsito como el riesgo de verse implicado en uno.

Hasta **las más pequeñas reducciones en velocidades medias tendrían como consecuencia bajas en las muertes y heridos**. Las medidas para reducir la velocidad de circulación deben incluir una combinación de educación, ejecución de las normas y elaboración y establecimiento de límites más bajos de velocidad.

Los usuarios viales deben comprender cómo sus decisiones sobre la velocidad de circulación tienen consecuencias directas, tanto para ellos mismos como para los demás. Las campañas de educación se en-

focarán en las consecuencias de exceder los límites de velocidad y serán reforzadas con campañas de **rigurosa aplicación de límites de velocidad** donde sea posible. El control focalizado continuará y aumentará. Los límites de velocidad deben ajustarse mejor a la seguridad y la función de las rutas.

Los datos

- ▶ En áreas rurales, viajar solo 10km/h por sobre la velocidad media y en zonas urbanas sólo 5 km/h por sobre el límite de 60km/h duplica el riesgo de accidente fatal.
- ▶ Un estudio detallado de accidentes fatales con peatones muestra que **un 32% de los peatones fallecidos por accidentes probablemente hubieran sobrevivido si el vehículo que los golpeó se hubiera desplazado 5 km/h más lento; un 10% ni siquiera hu-**



quiera sido arrollado porque el conductor hubiera podido frenar a tiempo.

El 1° de marzo de 2003 la velocidad máxima determinada para áreas urbanas de Australia Meridional se redujo de 60km/h a 50km/h. Desde la reducción, el número de accidentes fatales bajó un 23% y la velocidad media descendió 4 km/h. Además, en las rutas en que se redujo el límite de velocidad de 110km/h a 100km/h (73 zonas de 48 rutas) hubo una reducción del 20% de víctimas fatales en accidentes de tránsito desde 2003.

Fuente: South Australian Road Safety Action Plan 2008-2010. Department for Transport and Infrastructure. Government of South Australia.



Flexibilidad del límite de velocidad

Es bastante frecuente que se permita **cierta tolerancia por encima del límite de velocidad para sancionar**, fundada en diversas razones, como que tal vez el conductor no se dio cuenta, o que no es tan importante si el exceso es pequeño, etc., razones que muchas veces **esconden por parte de las autoridades ignorancia acerca de la gravedad del problema**, y la importancia de establecer límites de velocidad fundamentados y reales, semejantes a los señalizados.

En muchos casos esta tolerancia es de 10 o 15 km/h más, o 10% o más sobre los límites establecidos, lo que en la práctica significa, en la medida que los conductores toman conocimiento de esta tolerancia, que el límite de velocidad “real” es superior al señalizado y conveniente, con las nefastas consecuencias en términos de más vidas perdidas.

Los dispositivos de medición de velocidad de láser y radar, son generalmente precisos dentro de un margen de aproximadamente los ± 2 y ± 3 km/h. de error, respectivamente. En operaciones de vigilancia y control sólo será posible, pero también conveniente, procesar a un conductor por una velocidad medida que exceda el límite por encima del margen de error.

Se recomienda que el **margen de tolerancia aceptado en el exceso del límite para que el infractor sea sancionado no se fije demasiado alto, que no supere un nivel cercano al margen de error del equipo de 3km/h por encima del límite de velocidad**. La evidencia muestra que la reducción real de las velocidades y de las muertes



(especialmente de los usuarios vulnerables de la vía pública) están en relación directa.

Métodos de vigilancia y control de la velocidad

Varias fuerzas policiales han adoptado a nivel internacional métodos de vigilancia y control basados en la propuesta en **cualquier lugar, en cualquier momento** para disuadir de todo exceso de velocidad en la red. El mensaje es claro: el exceso de velocidad es un comportamiento ilegal e inaceptable, y opuesto a los intereses de la comunidad.

Convencer al público de esto puede ser difícil. Usualmente requiere de recursos sustanciales para la implementación de policía móvil o cámaras portátiles, complementados con cámaras fijas en lugares de alto riesgo. También dependerá de una intensa publicidad para concientizar sobre los riesgos de la velocidad y para **instalar la percepción de que se está llevando a cabo una vigilancia y control generalizados**.

► La implementación de una vigilancia y control de la velocidad altamente visibles (policía o cámara fija) siempre en las mismas áreas tiene como resultado una amplia probabilidad de que los conductores se vean disuadidos de exceder la velocidad sólo en esas áreas **específicas**.

► La implementación de patrullas policiales o cámaras de velocidad dirigidas estratégicamente, ubicados en lugares no publicitados, incrementa en el público la percepción de que la vigilancia y control de la velocidad puede llevarse a cabo en cualquier lugar y en cualquier momento. **La imprevisibilidad de dónde y cuándo se realizan las operaciones de vigilancia y control de la velocidad tendrá un efecto disuasivo más general** mediante la estimulación de los conductores para que conduzcan dentro del límite de velocidad, sin importar dónde y cuándo estén transitando.

Extractado del “Manual sobre la velocidad”, elaborado por la Global Road Safety Partnership