



# Cambian los límites de velocidad

## CAMBIAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD

Después de un tiempo de incertidumbre donde los medios de comunicación iban avanzando rumores sobre la entrada en vigor de los cambios en la normativa relacionada con los límites de velocidad, por fin el Boletín Oficial del Estado publicó el pasado 29 de diciembre el Real Decreto que modifica el Reglamento de Circulación.

En los últimos años ha sido alarmante el aumento de fallecidos en las vías españolas. En 2017 fallecieron 1.830 personas, solo un 1 % más que en 2016, pero un 8 % más si lo comparamos con cifras de 2015<sup>1</sup>. Aunque desde un punto de vista estadístico, no deberían alarmarnos mucho ya que el parque automovilístico aumentó un 2 % y un 4 % respectivamente, sí es preocupante que anualmente se sigan manteniendo esas cifras de víctimas y que no parezca fácil de disminuir.



En el año 2011, se estableció una Estrategia de Seguridad Vial que llegaba hasta el año 2020 donde se fijó como objetivo principal que la tasa de fallecidos por accidente de tráfico por millón de habitantes llegara al final de ese periodo a 37, teniendo en cuenta que en ese año inicial se estaba en 44. Lo preocupante ha sido que desde el año 2013 hasta el 2015 parecía haberse conseguido (36 fallecidos por millón), desde el año 2016 la cifra ascendió a 39, manteniéndose estos dos últimos años.

En las vías interurbanas, en los accidentes con fallecidos, las causas concurrentes más frecuentes son la distracción (37 %), la velocidad inadecuada (31 %) y el consumo de alcohol (26 %). Para tratar de disminuir las cifras de fallecidos, se han tomado medidas de vigilancia y control relacionadas con el uso del teléfono móvil al volante y se han aumentado los controles para detectar la presencia de alcohol y drogas en el organismo.

<sup>1</sup> Datos obtenidos de Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2017 (Dirección General de Tráfico).



Aunque se esperaba algún que otro cambio relacionado con los límites en las ciudades, la modificación se ha quedado solo en las vías interurbanas, principalmente en las carreteras convencionales, es decir en las que los dos sentidos de la circulación comparten la misma calzada. En las vías interurbanas se producen el 23 % de las colisiones frontales y en el año 2017 se ha producido un aumento muy significativo en el número de fallecidos, un 20 %, lo que ha provocado que sea en estas vías donde se han producido la mayoría de los cambios.

Hasta este momento, para saber el límite de velocidad en las carreteras convencionales había que tener en cuenta si el arcén tenía 1,5 metros de arcén practicable o menos. No es que hiciera falta bajarnos para medirlo, porque a simple vista se podía diferenciar fácilmente, y las señales nos lo recordaban, pero con el cambio de norma, todas las carreteras convencionales unifican los límites y ya no se tiene en cuenta la anchura del arcén.

Con este cambio de criterio, las principales modificaciones han sido:

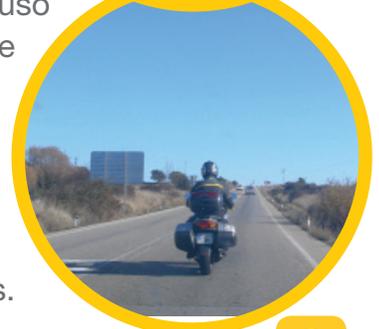


- **Las vías se dividen dos grupos: autopistas y autovías y carreteras convencionales.**

Aunque en estas últimas, se establece un único límite genérico de 90 km/h, se faculta al titular de la vía (Estado, Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales y Cabildos insulares), cuando exista separación física de los dos sentidos de circulación, para que pueda fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos, motocicletas y autocaravanas con MMA inferior o igual a 3.500 kg.

- **Se establecen únicamente tres grupos de vehículos que podríamos clasificar como:**

- Vehículos para el transporte de personas y habitualmente para uso particular. Donde se englobarían turismos, motocicletas, autocaravanas de masa máxima autorizada (MMA) igual o inferior a 3.500 kg y vehículo tipo pick-up.
- Otros vehículos para el transporte de personas, normalmente de uso profesional. Donde estarían los autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables.
- Vehículos para el transporte de mercancías, usualmente de uso profesional. Aquí estarían los camiones, tractocamiones, furgonetas, autocaravanas de masa máxima autorizada superior a 3.500 kg, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto de vehículos.



Otros vehículos como ciclos, ciclomotores y vehículos especiales siguen manteniendo los mismos límites que tenían antes.

- Se ha atendido una antigua reivindicación de los colectivos autocaravanistas y se ha aumentado los límites para este tipo de vehículos, pero únicamente en autopistas y autovías. Las autocaravanas hasta 3.500 kg de MMA se les equipara a los turismos, lo que les permite aumentar su velocidad máxima autorizada hasta los 120 km/h.



- A efectos de la velocidad, se equipara a los vehículos de tres ruedas asimilados a las motocicletas a las motocicletas de dos ruedas.

- Aunque para los autobuses de uso interurbano es obligatorio la instalación de cinturones de seguridad desde el año 2007, se permite el uso de autobuses urbanos (sin cinturón de seguridad y con pasajeros de pie) en recorridos interurbanos. En los casos que no tengan cinturones o viajen pasajeros de pie, en vías convencionales, la velocidad máxima estará limitada a 80 km/h.



- En las vías sin pavimentar el límite de velocidad se fija en 30 km/h.

- Desaparece de la normativa la velocidad relativa a los vehículos en los que su conductor circule a pie y los animales que arrastren un vehículo que sus límites eran no sobrepasar la velocidad del paso humano y el trote respectivamente.



# Cambian los límites de velocidad

Con lo que los límites de velocidad quedan así:

	1 AUTOPISTAS Y AUTOVÍAS	CARRETERAS CONVENCIONALES	VÍAS URBANAS
 <p>Turismos, motocicletas y pick-up</p>	120	90 <sup>2</sup>	
 <p>Autobuses, derivados de turismo y mixtos</p>	100	90 <sup>3</sup>	50
 <p>Camiones, furgonetas, vehículos articulados, automóviles con remolque y resto</p>	90	80	

● Vehículos de tres ruedas asimilados a motocicletas: mismos límites de velocidad que motocicletas de dos ruedas.

● Velocidad máxima para **autocaravanas**:

- MMA hasta 3.500 kg, como turismos y motocicletas
- MMA superior a 3.500 kg, como camiones y furgonetas

● Velocidad máxima en **vías sin pavimentar**: 30 km/h

1 Velocidad máxima **dentro de poblado**: 80 km/h

2 Turismos y motocicletas podrán rebasar en **20 km/h para adelantar** a vehículos que circulen a velocidad inferior a la máxima de la vía

Turismos, motocicletas y autocaravanas con MMA hasta 3.500 kg (con separación física de los dos sentidos) podrá ser: **100 km/h**

3 Autobuses sin cinturón o con pasajeros de pie: 80 km/h

Estos cambios hay que tenerlos en cuenta también a la hora de calificar las infracciones. Hasta ahora, cuando en una carretera convencional el límite era de 100 km/h, alcanzar los 130 km/h se multaba con 100 euros y no tenía retirada de puntos. Ahora, en ese mismo tramo, llegar a la misma velocidad tiene 300 euros de multa y la retirada de dos puntos en el permiso de conducir.

## » MISCELÁNEA DE CURIOSIDADES



El Reglamento General de Vehículo define:

**Pick-up.** Vehículo cuya masa máxima no es superior a 3.500 kg, en el que las plazas de asiento y la zona de carga no están situadas en un compartimento único.



**Derivado de turismo.** Vehículo automóvil destinado a servicios o a transporte exclusivo de mercancías, derivado de un turismo del cual conserva la carrocería y dispone únicamente de una fila de asientos.



**Mixto adaptable.** Automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos.



Según el informe “Velocidad y Riesgo de Accidente” de 2018 realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y el Forum Internacional del Transporte (ITF) reducir la velocidad media 5 km/h en vías interurbanas reduce un 28 % los accidentes mortales.



Según el modelo propuesto por el investigador noruego Nilsson, una subida del 1 % en la velocidad media conlleva un crecimiento del 2 % en la frecuencia de accidentes con víctimas, del 3 % en la frecuencia de accidentes graves y del 4 % en el de accidentes mortales.



En las carreteras convencionales, entre 2013 y 2017, el porcentaje de víctimas que fallecen se ha incrementado un 12 %. Este aumento ha sido del 35 % en los accidentes por salida de vía, accidentes en los que la velocidad inadecuada es uno de los factores concurrentes de los mismos.