



Cambio normativo.

## Mañana entra en vigor el límite de 90 km/h en carreteras convencionales

- La medida afecta a 2.719 señales de la Red de Carreteras del Estado.
- Los tres objetivos fundamentales son reducir la siniestralidad, disminuir los límites máximos de velocidad de los diferentes vehículos y avanzar hacia el establecimiento de un sistema vial seguro.
- Los directores generales de Tráfico y de Carreteras han presenciado el cambio de la última señal con límite 100 km/h.
- En 2017, de las 1.321 víctimas mortales que fallecieron en vías interurbanas, 1.013 lo fueron en carreteras convencionales.

Madrid, 28 de enero de 2019

Mañana entra en vigor la modificación del artículo 48 del Reglamento General de Circulación, referido a los límites de velocidad en carreteras convencionales y estableciendo como velocidad genérica máxima en dichas vías los 90 km/h.

Dentro de la Red de Carreteras del Estado, las carreteras con calzada de más de 7 metros de anchura tienen una longitud de 11.856 kilómetros, de los más de 14.419 kilómetros de carreteras convencionales que tiene la Red de Carreteras del Estado. A tal efecto, la Dirección General de Carreteras, a través de sus demarcaciones territoriales, así como el resto de titulares de la vía (diputaciones, comunidades autónomas, cabildos...) han procedido durante los últimos 30 días a la retirada o cambio de señales con los antiguos límites de velocidad. En total, el número de señales cambiadas en la Red de Carreteras del Estado ha sido de 2.719 con un coste aproximado de 526.000 € (sin IVA).



El director general de Tráfico, Pere Navarro, ha señalado durante el acto en el que se ha procedido a cambiar la última señal de tráfico con límite a 100 km/h, y en el que también ha participado el director general de Carreteras, Javier Herrero, que “esta reducción de la velocidad debe ir acompañada de una mayor vigilancia y control por parte de las policías encargadas de la vigilancia del tráfico y de mejoras y actuaciones en el diseño de las infraestructuras por parte de los titulares de la vía”.

Por su parte el Director General de Carreteras, Javier Herrero, ha explicado que “uno de los objetivos que tiene el Ministerio de Fomento es la seguridad en las infraestructuras de su titularidad, por ello, en plena colaboración con la Dirección General de Tráfico hemos ido sustituyendo la señalización en todo el territorio con el objetivo primordial de poder aumentar la seguridad viaria. Además, paralelamente, llevamos a cabo actuaciones para mejorar la propia infraestructura como refuerzos de firme, balizamiento, etc. Sin olvidar las nuevas carreteras que vamos poniendo en servicio”.

### Principales objetivos

El principal objetivo de la medida es reducir la siniestralidad vial y cumplir el objetivo establecido en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de bajar de 37 la tasa de fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes. En contraposición, en 2017 la tasa fue de 39.

Otro de los objetivos es converger con Europa. La mayoría de los países de la Unión han ido adoptando medidas de reducción de las limitaciones de velocidad en aquellas vías en las que no hay separación física de sentido, siendo la tendencia mayoritaria la limitación de 90 km/h aunque algunos países ya han apostado por establecer en estas vías limitaciones de 80 km/h, como Suecia y Holanda, referentes en seguridad vial (1).

Reducir la diferencia de velocidad entre vehículos de transporte de viajeros y mercancías respecto de los turismos. Según diferentes estudios, los vehículos que circulan a velocidades dispares de la media de la vía, como pueden ser los camiones en relación a coches y motos,



# Nota de prensa

son más susceptibles de provocar un accidente, con una probabilidad 6 veces mayor que si estos vehículos circularan a la media del resto. Del mismo modo, velocidades de circulación más homogéneas favorecen la fluidez del tráfico.

LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS INTERURBANAS		AUTOPISTA/ AUTOVÍA	CONVENCIONAL
<ul style="list-style-type: none"> <li>Turismo</li> <li>Motocicleta</li> <li>Autocaravana de MMA &lt;= 3.500 Kg</li> <li>Pick-up</li> </ul>		120	90
<ul style="list-style-type: none"> <li>Autobús</li> <li>Vehículo derivado de turismo</li> <li>Vehículo mixto adaptable</li> </ul>		100	90
<ul style="list-style-type: none"> <li>Camión/Tractocamión</li> <li>Furgón/Furgoneta</li> <li>Autocaravana de MMA &gt; 3.500 Kg</li> <li>Vehículo articulado</li> <li>Automóvil con remolque</li> <li>Resto de vehículos</li> </ul>		90	80
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bicicleta</li> <li>Ciclomotor</li> </ul>		45	45

\*Sólo bicicletas por autovía, salvo prohibición expresa. Más información y excepciones en el RD 1514/2018 o artículo 48 RGC.

También, como objetivo prioritario, está el avance hacia el establecimiento de un sistema vial seguro, que consiste en tratar de minimizar las consecuencias negativas de un potencial accidente. Los límites de velocidad son el instrumento adecuado para equilibrar las necesidades de movilidad y seguridad ya que a menor velocidad, el impacto en caso de siniestro es menor.



## Razones de peso

Esta bajada de velocidad se produce en aquellas vías donde se registra el mayor número de víctimas (en torno al 75-80% de media en los últimos 5 años) y en las que la velocidad es un factor concurrente.

En 2018 han fallecido 877 personas en estas carreteras. El accidente más frecuente es la salida de la vía que representa el 40% de los accidentes mortales, seguido de las colisiones frontales con el 27%. Muchos de estos accidentes están relacionados con pérdidas de control debido a velocidades excesivas. (2)

A mayor velocidad, mayor distancia de detención (3). En condiciones óptimas, de vehículo, carretera, conductor y atmosféricas, a 90 km/h se necesita 70 metros para detener el vehículo y a 100km/h la distancia se eleva a los 84 metros, o lo que es lo mismo, más de lo que mide de ancho un campo de fútbol. Con el suelo mojado, la distancia de detención aumenta casi un 70%

Asimismo, a mayor velocidad menor campo de visión (4). Un conductor circulando a 65 km/h tiene un ángulo de visión de 70 grados, a 100km/h el ángulo de visión se reduce a 42 y a 150 km/h dicho ángulo es de 18 grados, es decir, solamente ve el centro de la carretera.

## Videos informativos

- (1) [Límites de velocidad en Europa](#)
- (2) [Siniestralidad vial en secundarias](#)
- (3) [Distancia de detención](#)
- (4) [Efecto túnel](#)