

# Conducción a exceso de velocidad



“La velocidad constituye el elemento central del problema de la inseguridad vial, ya que incrementa notablemente el riesgo de sufrir una colisión de tránsito y la severidad de las lesiones resultantes”.

## •Vía Pública

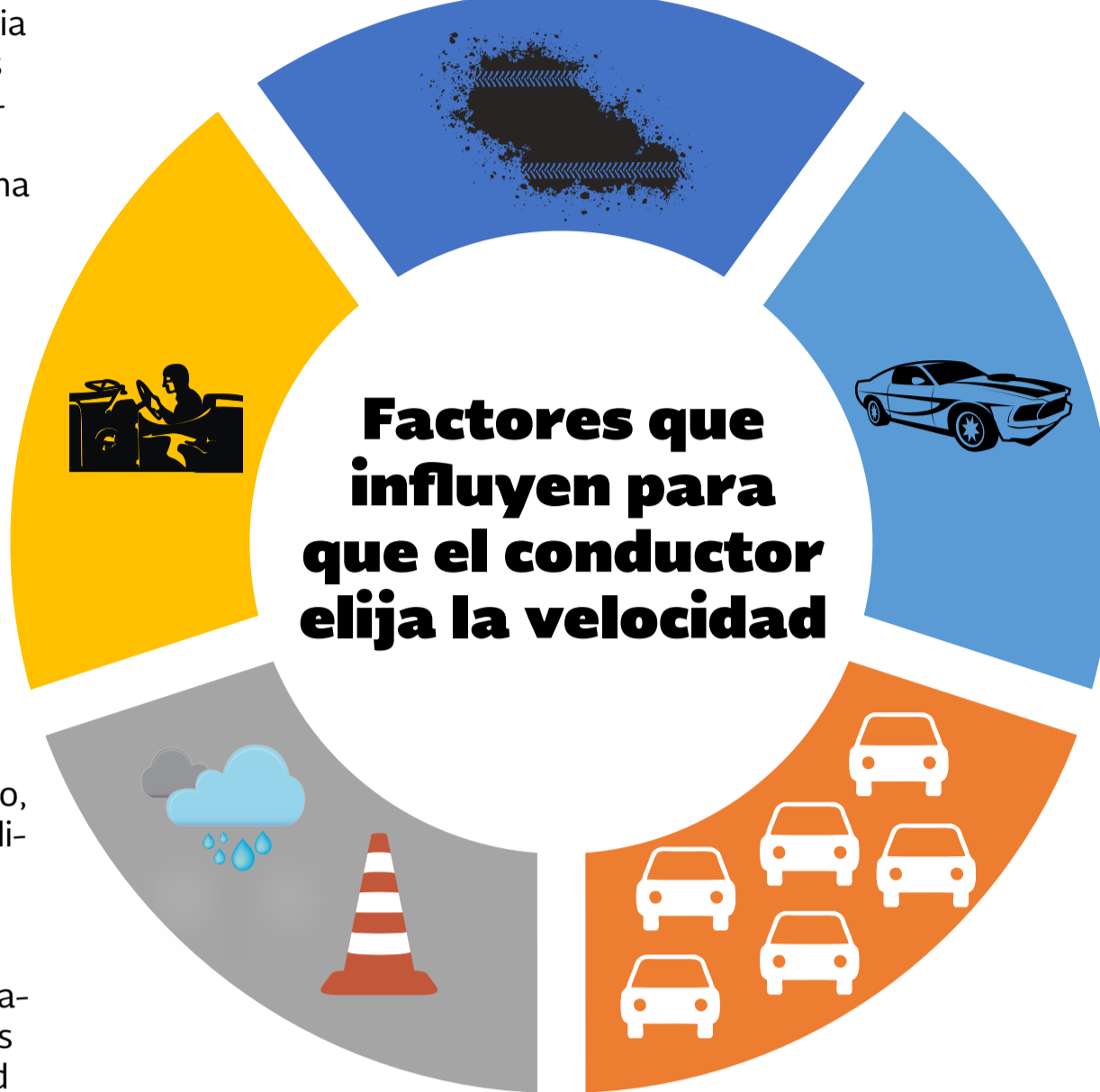
El diseño de las vialidades puede ser una invitación para el conductor para circular a exceso de velocidad o puede modelar la conducta del conductor para que no lo haga.

## •Conductor

Por ejemplo, la inexperiencia de los conductores jóvenes contribuye a que se expongan a este factor de riesgo más fácilmente debido a una inadecuada percepción del peligro.

## •Ambiente

El clima, el estado del ánimo, la iluminación de la vía pública (artificial o natural) la señalización, los límites de velocidad y la medida en la que estos límites son regulados son también elementos que influyen en la velocidad en la que circulan los conductores.



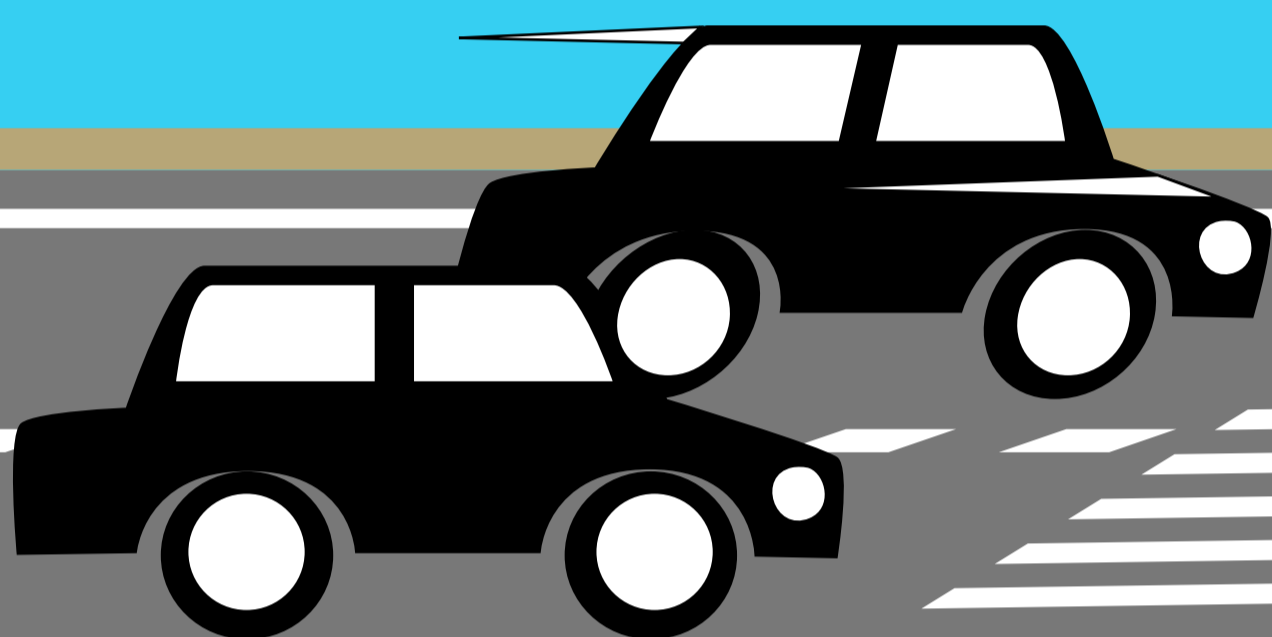
## •Vehículo

Se ha documentado que los vehículos más veloces, estos, con motores potentes, aceleración rápida y que alcanzan altas velocidades máximas se involucran más frecuentemente en choques que los vehículos más lentos.

## •Tránsito

La densidad de tránsito y su composición, así como la velocidad promedio con que circulan los demás autos propician que un conductor se comporte de una manera determinada.

El riesgo de colisiones aumenta con la velocidad sobre todo en las intersecciones y al intentar rebasar a otro vehículo, pues los conductores comúnmente subestiman la velocidad y sobreestiman la distancia en que un vehículo se acerca.



Incrementar 1 km/h la velocidad promedio de tránsito produce un aumento de 3% en la incidencia de colisiones de tránsito donde hay lesionados y un incremento de 4-5% en aquellas donde hay muertos.

Un estudio realizado en la autopista México-Cuernavaca documentó que entre

**14.7 y 20.1%**

de los vehículos que colisionaron iba por arriba del límite de velocidad



La Policía Federal atribuye **53.2%** de las colisiones en carreteras y autopistas federales a la velocidad inmoderada (14,788 eventos).



La probabilidad de morir es prácticamente de 0% al chocar a 20 km/h pero es muy **cercana al 100%** cuando el choque es a 100km/h.

## Recomendaciones

### Dirigidas a los individuos

#### Fijar límites de velocidad



La OMS recomienda que los límites de velocidad en carreteras y autopistas bien diseñadas no exceda los 100-120 km/h. En vialidades rurales se recomienda un límite que no exceda los 60 km/h. En zonas urbanas, el límite recomendado es 50 km/h y 30 km/h en zonas residenciales.

#### Vigilancia y control



Para que los conductores de vehículo de motor no conduzcan a exceso de velocidad debe existir una legislación adecuada y debe ser aplicada rigurosamente por la policía de tránsito. El uso de cámaras fotoinfracción ha mostrado ser una estrategia muy efectiva en términos de prevenir daños a la salud.

#### Limitar cilindrada en conductores noveles de motocicleta



En el caso de las motocicletas, una estrategia propuesta por la OMS para limitar los daños a la salud derivados del exceso de velocidad y que tiene que ver con el aspecto legislativo es limitar a 125cc la cilindrada de las motocicletas que pueden conducir quienes no tienen experiencia previa y a 12 caballos de fuerza (9kw) la máxima potencia del motor.

### Dirigidas a los vehículos

#### Regulación inteligente de velocidad

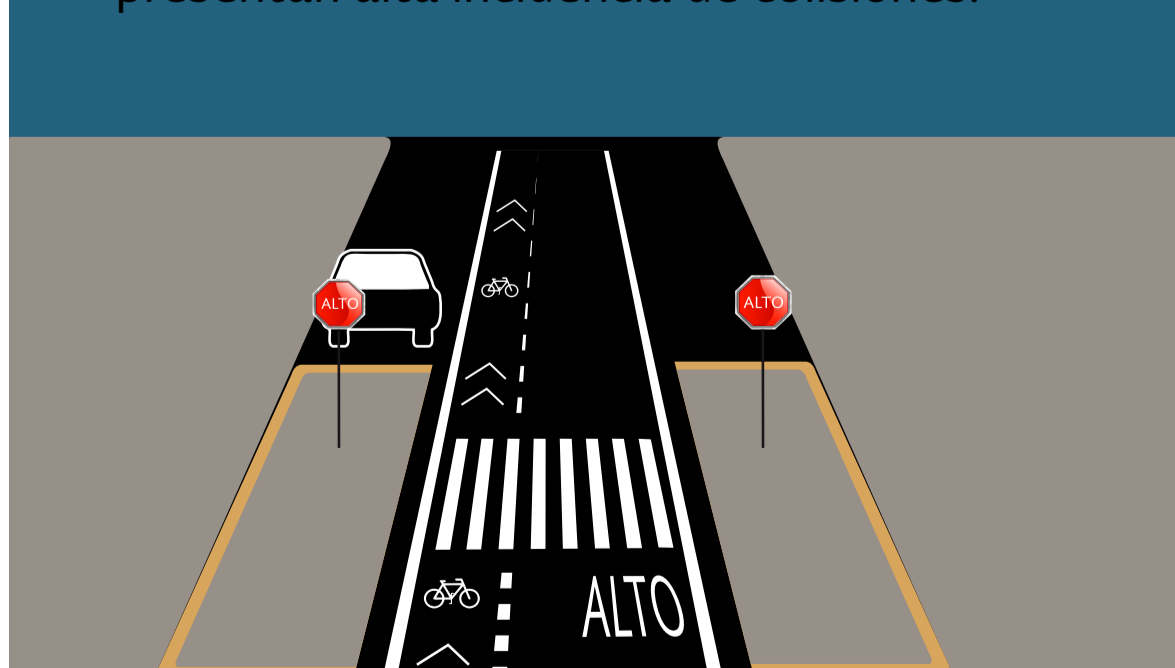
Algunos vehículos cuentan con un dispositivo que reconoce la velocidad máxima permitida y puede informar al conductor para que cambie su velocidad o regularla automáticamente.



### Dirigidas a las vías

#### Mejoras a la estructura vial

Resultan de gran utilidad las auditorías de seguridad vial, tanto diagnósticas como correctivas, dirigidas a sitios que presentan alta incidencia de colisiones.



Informes: 5062 1600 ext. 53027 • [www.conapra.salud.gob.mx](http://www.conapra.salud.gob.mx)

“Este programa es público, ajeno a cualquier partido político. Queda prohibido el uso para fines distintos a los establecidos en el programa.”

Referencias de interés  
 Cuevas-Colunga AC, Villegas-Villegas N, Mayoral-Grajeda EF, Mendoza-Díaz A. Anuario Estadístico de Accidentes en Carreteras Federales 2012. 1a. ed. Sanfandila, Qro. 2014.  
 Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja. Guía práctica de seguridad vial. Ginebra, Suiza, 2007.  
 Hajar-Medina MC, Carrillo-Ordaz CE, Flores-Aldana ME, Anaya R, Lopez-Lopez MV. Risk factors for injuries caused by traffic accidents and the impact of an intervention on the road. Rev Saude Publica. Oct 1999;33(5):505-512.  
 OPS/OMS. Factores de riesgo en la seguridad vial. La Paz Bolivia, 2004.  
 Organización Panamericana de la Salud. Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. 1a ed. Washington, D.C.: OPS; 2009.  
 Peden MM, Scurfield R, Mohan D, Hyder AA, Jarawan E, Mathers C. World report on road traffic injury prevention. Geneva: World Health Organization; 2004.  
 Secretaría de Salud/STCONAPRA. Informe sobre la situación de la seguridad vial. México, D.F. 2014.  
 Secretaría de Salud/STCONAPRA. Metodología para la medición de cuatro factores de riesgo en seguridad vial. México, D.F. 2014.  
 World Health Organization. Strengthening road safety legislation: A practice and resource manual for countries. 1ª. Ed. Italia, 2013.