

“Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española”

El exceso de velocidad de los motoristas es un mito desmontado por la propia DGT.

Estudio SAFECTYNET, “Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española”, ha tratado de explicar cuanto corre un conductor cuando no hay nada que se lo impida. Los usuarios de las motocicletas en relación con los usuarios de los vehículos ligeros como turismos y furgonetas, han presentado una velocidad media de flujo libre considerablemente inferior en horario diurno.





Nota Informativa

El exceso de velocidad de los motoristas es un mito desmontado por la propia DGT.

- El estudio SAFECTYNET, "Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española", ha tratado de explicar cuanto corre un conductor cuando no hay nada que se lo impida.
- Los usuarios de las motocicletas en relación con los usuarios de los vehículos ligeros como turismos y furgonetas, han presentado una velocidad media de flujo libre considerablemente inferior en horario diurno.
- Tratando el dato velocidad media diurna de la muestra, los motoristas han estado por debajo de la velocidad legal para la vía mientras que los conductores de los vehículos ligeros (turismos y furgonetas) han superado la velocidad máxima legal en tres de los cuatro escenarios estudiados.
- Los valores medidos durante los horarios nocturnos han demostrado un aumento de las velocidades medias. Parece lógico pensar que existe un análisis y percepción de riesgo diferentes en los usuarios.

4 de mayo de 2010 (Asociación Mutua Motera/ I.D.F.).

El día 28 de abril, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico ha celebrado una nueva Jornada Técnica.

En esta ocasión, de manos de INSIA, se ha presentado el estudio SAFECTYNET, "Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española", ha tratado de explicar cuanto corre un conductor cuando no hay nada que se lo impida.

Nota Informativa

Los encargados de la presentación han sido Don Francisco Aparicio, Doña Blanca Arenas y Don Jose Manuel Mira de la U.P.M.

Definición del proyecto SafetyNet.

El proyecto trata de determinar las velocidades de flujo libre por tipo de carretera y vehículo en la red viaria española, cumpliendo así con los protocolos y requerimientos de la U.E.

Las recomendaciones para seleccionar el punto de medida se han ajustado principalmente a los siguientes criterios:

- Estar localizado en una sección recta y uniforme de carretera.
- En una sección en la que sea posible superar el límite de velocidad.
- Estar en una sección con pendiente menor del 5% en los 500 metros precedentes.
- Estar alejados de intersecciones (al menos 500 m).
- Estar alejados de dispositivos de reducción de velocidad (al menos 500 m).
- Estar alejados de obras en carretera (al menos 500 m).
- Estar alejados de pasos de peatones (al menos 500 m).
- Estar alejados de puntos de cambio del límite de velocidad o señales (al menos 1000 metros).
- Estar alejados de zonas de trabajo, de aparcamientos, u otras circunstancias próximas a la carretera.
- Existan buenas condiciones del pavimento o la superficie.
- Estar alejados de cambios de rasante (al menos 500 m).
- Excluir mediciones en condiciones climatológicas adversas.
- Excluir mediciones en densidades de más de 600 vehículos por hora (por carril).
- Excluir mediciones en horas punta.
- Excluir aquellas mediciones con separación entre vehículos inferiores a 5 segundos.
- Excluir mediciones ante variaciones temporales como periodos vacacionales, días de la semana, etc.

Nota Informativa

El trabajo de gabinete ha fijado como población a estudiar cinco tipos de vías, tres tipos de vehículos y ocho regiones geográficas.

Los tres tipos de vehículos corresponden a ligeros, camiones y autobuses y motocicletas.

Las carreteras se han distribuido en autopistas, autovías, carreteras convencionales y carreteras autonómicas de nivel 1 y nivel 2.

Con las restricciones impuestas, el número total de mediciones validadas siguiendo los criterios de Safetynet ha sido de 83.550 registros, aproximadamente el 1%.

El equipo técnico empleado es un cinemómetro marca Sierzega. Este radar permite reconocer la dirección del movimiento de los vehículos, enlazando con una unidad de almacenamiento mediante señal de radio en una banda de alta frecuencia (24.125 Ghz) y capaz de conservar hasta 430.000 registros.

El rango de lectura de la velocidad se encuentra desde los 8 km/h hasta los 255 km/h, con una precisión del 3%, una precisión sobre la longitud del vehículo del 20 % y una precisión del cálculo del espacio entre vehículos de 0,2 s.

Se han agrupado las carreteras en atención a sus características y velocidad legal atendiendo a los criterios de la siguiente tabla:

	Autopistas	Autovías	Vías convencionales + autonómicas 90 km/h	Vías convencionales + autonómicas 100 km/h
Motos	120	120	90	100
Vehículos ligeros	120	120	90	100
Vehículos pesados	100	100	80	90

El 17 % de los datos se ha obtenido en autopistas, el 54 % en autovías, el 17 % en carreteras convencionales y autonómicas con velocidad legal de 90 km/h y el 12 % en carreteras convencionales y autonómicas con velocidad legal de 100 km/h.

Resumen de resultados.

Tablas básicas.

		Velocidad media (km/h)	% con V>vlim	% con V>vlim + 10 km/h	% con V>vlim + 20 km/h
Autopista	Motos	112,8	46%	31%	6,8%
	Ligeros	122,3	57%	29%	12,3%
	Pesados	93,6	20%	14%	8%
Autovía	Motos	107,6	29%	14%	7,4%
	Ligeros	115,5	38%	17%	6,9%
	Pesados	92,9	17%	10%	4,8%
Convencional y Autonomica 90 km/h	Motos	78,7	56%	35%	16%
	Ligeros	94,8	52%	31%	15,8%
	Pesados	81,9	65%	15%	4,8%
Convencional y Autonomica 100 km/h	Motos	86,3	34%	20%	13,7%
	Ligeros	96,6	53%	33%	16,4%
	Pesados	83,8	39%	11%	5,7%

		Velocidad media (km/h)	% con V>vlim	% con V>vlim + 10 km/h	% con V>vlim + 20 km/h
Autopista	Motos	124,7	66%	19%	14,2%
	Ligeros	123,4	58%	33%	15,8%
	Pesados	93,8	19%	10%	7,3%
Autovía	Motos	119,1	51%	39%	20,8%
	Ligeros	116,6	34%	17%	7,7%
	Pesados	92,4	12%	7%	4%
Convencional y Autonomica 90 km/h	Motos	78,5	67%	51%	34,2%
	Ligeros	96,7	58%	36%	17,9%
	Pesados	82,5	63%	11%	4%
Convencional y Autonomica 100 km/h	Motos	101,4	49%	26%	6,8%
	Ligeros	100,2	56%	35%	2,08%
	Pesados	82,9	52%	14%	5,7%

Nota: En el transporte pesado se debe de tener en cuenta la influencia de los sistemas de limitación de la velocidad.

Nota Informativa

¿Qué sucede en la noche?

Pese a la reducción del campo de visión y la percepción visual del conductor, es cuando menos curioso localizar el incremento medio de la velocidad de todos los usuarios sometidos a estudio.

¿A qué se debe esta actitud tan generalizada?

Es parecer de este equipo de investigación, perteneciente al Departamento de IDF de la A.M.M., que los factores con mayor capacidad de influencia en esta actitud generalizada de los usuarios son:

- Descenso de las cotas de alerta ante la reducción del descenso de la intensidad de los momentos circulatorios relacionados con el aforo.
- Sensación de impunidad ante la reducción de los sistemas de vigilancia de la disciplina del tráfico.
- Sensación de impunidad ante la presencia de la noche como manto de ocultación a determinadas actitudes.



Nota Informativa

Tres conclusiones básicas.

Primera.

Las velocidades medias para motocicletas son inferiores a las velocidades de vehículos ligeros en horario diurno (del 7 al 20 %) en todas las carreteras.

Segunda.

Se ha localizado un incremento importante de la velocidad media de los usuarios (todos los grupos) en horario diurno (10 a 11 hs y 15 a 16 hs) en relación con la circulación en horario nocturno (22 a 23 hs y 23 a 24 hs).

Tercera.

Se debe trabajar intensamente en la sensibilización y formación de los usuarios en relación con los campos visuales nocturnos y sus limitaciones.

Invitando a la reflexión.

¿Qué sucedería si en lugar de realizar las mediciones de velocidad de flujo libre en los escenarios descritos se realizaran mediciones de velocidad en puertos de montaña con limitaciones específicas?...

Pequeños errores dentro de una buena intención y de una primera experiencia.

“El estudio SAFECTYNET, “Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española” ha definido como vehículo ligero aquel cuya longitud se encuentra entre los 2 y los 6 metros. Por tanto y como ejemplo, las limitaciones de velocidad específicas de furgones de 90 km/h han quedado fijadas a 120 km/h para determinadas vías”.

Sea como fuere lo cierto es que en la actualidad, el estudio SAFECTYNET, “Medición de velocidad de flujo libre en la red vial española”, ha demostrado que los usuarios de las motocicletas en relación con los usuarios de los vehículos ligeros como turismos y furgonetas, han presentado una velocidad media de flujo libre considerablemente inferior en horario diurno, adaptándose a las velocidades legales mientras que los usuarios de turismos y furgonetas han sobrepasado la máxima legal de media en tres de los cuatro escenarios estudiados.

Nota Informativa

El mito ha sido desterrado científicamente por la propia D.G.T., una muestra más de su intento de imparcialidad y objetividad en sus estudios... pese a que todo no sean aciertos.

Notas finales.

Con fecha 25 de mayo está previsto por el Observatorio de Seguridad Vial de la D.G.T. presentar dos estudios de especial interés para los usuarios de motocicletas.

Uno de estos estudios desarrollará la accidentalidad de las motocicletas en zona urbana mientras que el otro destacará el análisis de la relación peso potencia en la accidentalidad de los usuarios de motocicletas.

Desde el departamento I.D.F. de la Asociación Mutua Motera mantenemos el compromiso de seguir informando.



INFORMA
Departamento de Investigación Desarrollo y Formación
Asociación Mutua Motera