

Los límites de velocidad diferencial hacen que las carreteras sean menos seguras

Los estudios muestran que una mayor variación de las velocidades de los vehículos en el flujo de tráfico aumenta el riesgo de accidente

En 1964, David Solomon escribió un informe titulado *Accidentes en las principales carreteras rurales relacionados con la velocidad, el conductor y el vehículo* [*Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver, and Vehicle*], publicado por la Oficina de Carreteras Públicas [Bureau of Public Roads]-predecesora de la Administración Federal de Carreteras [Federal Highway Administration- FHWA]. Para definir la relación entre velocidades, características de los conductores y vehículos y accidentes, Solomon recopiló datos de 11 estados cooperantes en 600 millas de principales carreteras rurales. El estudio registró a 10,000 conductores en carreteras de 2 y 4 carriles, y descubrió que los vehículos que viajaban entre 10 y 15 mph menos que la velocidad promedio de todo el tráfico tenían muchas más posibilidades de verse involucrados en un accidente. Solomon presentó sus hallazgos en una distinguida curva en “forma de U”, que ahora se ha hecho famosa.¹

De hecho, Solomon escribió que independientemente de la velocidad promedio en la carretera, cuanto más se desvíe un conductor de la velocidad promedio, mayor será su probabilidad de verse involucrado en un accidente. Los conductores de baja velocidad tienen más probabilidades de verse involucrados en accidentes que los conductores de alta velocidad, ya que el 80% de las colisiones por alcance que involucran a un camión grande y un automóvil que resultan en una muerte, el vehículo de pasajeros chocó por detrás al camión.²

A lo largo de los años se han publicado estudios de investigación adicionales que respaldan las conclusiones de Solomon, como el *Estudio de investigación de accidentes del sistema interestatal 2* [*Interstate System Accident Research Study II*] publicado por la Oficina de Carreteras Públicas [Bureau of Public Roads]- (ahora FHWA) y los *Dispositivos de control de velocidad de vehículos motorizados comerciales* [*Commercial Motor Vehicle Speed Control Devices*] publicados en 1991 por la Administración Nacional de Seguridad de la Carretera y del Tráfico [National Highway Traffic Safety Administration- NHTSA]. Ambos estudios confirmaron la curva en “forma de U” establecida inicialmente por Solomon.

Más recientemente, los legisladores de Ohio desmantelaron una propuesta para aumentar los límites de velocidad a lo largo de la Ohio Turnpike y las autopistas rurales de 70 a 75 mph después de que el comité de la conferencia escuchó las preocupaciones expresadas por la industria del transporte por carretera de que aumentar el límite de velocidad causaría más accidentes, ya que Los vehículos de pasajeros pasarían a los camiones que se mueven más lentamente con mayor frecuencia y a mayor velocidad. Muchos de los

¹David Solomon, *Accidents on Main Rural Highways Related to Speed, Driver, and Vehicle*, Bureau of Public Roads (1964), pág. 1.

²Transport Topics, “Trucker Driver Fault: What are the Odds?” Transport Topics (22 de abril de 2013), <http://www.ttnews.com/articles/basetemplate.aspx?storyid=31803&page=2> (consultado el 22 de abril de 2013)

grandes transportistas que viajan por la Turnpike tienen limitadores de velocidad establecidos entre 62 y 68 mph.³

Diferencias de velocidad = más interacciones de tráfico = mayor probabilidad de accidentes

En 2005, el Dr. Steven L. Johnson de la Universidad de Arkansas llevó a cabo un estudio titulado *Evaluación de costo-beneficio de los diferenciales de límite de velocidad entre camiones y automóviles grandes en carreteras interestatales rurales* [*Cost-Benefit Evaluation of Large Truck-Automobile Speed Limit Differentials on Rural Interstate Highways*], que encontró que se demostró que la diferenciación de velocidades produce más interacciones entre vehículos.

El Dr. Johnson descubrió que a medida que la velocidad de un vehículo individual se desvía de la velocidad media del tráfico en una carretera, aumenta el número de interacciones entre vehículos y aumenta la posibilidad de verse involucrado en accidentes. La frecuencia de interacciones con otros vehículos por parte de un vehículo que viaja 10 mph por debajo del límite de velocidad indicado es un 227 % mayor que si se mueve a la velocidad del tráfico.⁴

De manera similar, en 1993 la Junta de Investigación en Transporte del Consejo Nacional de Investigación [Transportation Research Board of the National Research Council] publicó un estudio de John E. Baerwald, que encontró que los vehículos que viajaban a o aproximadamente a la misma velocidad minimizaban la necesidad de adelantar, rebasar y cambiar de carril y, como resultado, provocó menos accidentes.⁵ Esto también fue apoyado recientemente por el Reino Unido, que en abril de 2015 aumentó el límite nacional de velocidad para vehículos pesados de 40 a 50 mph para reducir los adelantamientos arriesgados por parte de conductores frustrados.⁶

La mayoría de los estados han eliminado las diferencias de velocidad para automóviles y camiones en las interestatales.

Actualmente, hay nueve estados que implementan diferenciales de velocidad para camiones pesados. Imponer límites de velocidad diferenciales era una práctica popular en la década de 1980, pero en las últimas dos décadas los estados han estado eliminando sistemáticamente las “velocidades divididas” a medida que han llegado a reconocer sus implicaciones negativas para la seguridad.

³Jeremy Pelzer, “Here’s why Ohio lawmakers scrapped plans for 75-mph speed limits, new left-lane restrictions,” Cleveland.com (30 de marzo de 2015), http://www.cleveland.com/open/index.ssf/2015/03/heres_why_ohio_lawmakers_scrap.html#top (consultado el 30 de marzo de 2015)

⁴Johnson and Pawar, *Cost-Benefit Evaluation of Large Truck-Automobile Speed Limit Differentials on Rural Interstate Highways*, Mack-Blackwell Transportation Center, University of Arkansas (2005), pág. 98.

⁵Declaración jurada de *Julie Cirillo*, condado de Fair Fax, Virginia, 8 de septiembre de 2011.

⁶“Faster HGVs could cut dangerous overtakes,” Spalding Guardian Lincolnshire Free Press, <http://www.spaldingtoday.co.uk/news/latest-news/faster-hgvs-could-cut-dangerous-overtakes-1-6674323>

O O I D A

Owner-Operator Independent Drivers Association Foundation, Inc.
A subsidiary of Owner-Operator Independent Drivers Association Inc.

1 NW OOIDA Drive • PO Box 1000 • Grain Valley, MO 64029 • Tel: (816) 229-5791 • Fax: (816) 427-4468
e-mail: foundation@ooida.com • website: www.ooidafoundation.org



En los últimos años, Texas, Illinois y Ohio han promulgado leyes para eliminar las diferencias de velocidad en las carreteras interestatales. Kansas, Maine, Montana y Virginia también han promulgado leyes para reducir o eliminar las diferencias de velocidad en sus interestatales y otras carreteras.⁷

Julie Cirillo, exadministradora adjunta y directora de seguridad de la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes [Federal Motor Carrier Safety Administration- FMCSA], declaró en una declaración jurada: “Las jurisdicciones responsables de garantizar la seguridad del público viajero no deben tomar ninguna medida que pueda resultar en la creación de una situación insegura. Entre estas acciones se incluiría el establecimiento y aplicación de límites de velocidad diferenciales para turismos y vehículos comerciales. El cumplimiento de los límites de velocidad diferenciales crea una situación en la que un porcentaje significativo del tráfico circula más lentamente que el tráfico general. Los estudios aquí descritos establecen que esto siempre es inseguro (Cirillo Aff. 39).”

Los profesionales del transporte por carretera de pequeñas empresas y los conductores de camiones profesionales se oponen a los límites de velocidad diferenciales

OOIDA se opone a las diferencias de velocidad publicadas para camiones pesados porque disminuye la seguridad al aumentar la interacción entre camiones grandes y vehículos de pasajeros. No existe evidencia clara y sustancial que respalde el uso de diferentes límites de velocidad publicados. Obviamente, OOIDA no tolera el exceso de velocidad ni ningún otro hábito de conducción inseguro. De hecho, OOIDA recomienda encarecidamente a los camioneros que cumplan con todas las leyes estatales y regulaciones federales. OOIDA aboga por muchas iniciativas que aumentarán las operaciones seguras en la industria del transporte por carretera, así como en las carreteras de todo Estados Unidos, como una regla integral de capacitación de conductores de nivel básico (la Asociación es actualmente un miembro activo en el proceso de negociación de reglas), y Mayor responsabilidad de las partes interesadas en la cadena de suministro.

⁷ <https://landline.media/speed-limiter-proposal-sets-up-fight-over-states-rights/>