OTRAS DISPOSICIONES

DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD

2895

RESOLUCIÓN de 25 de junio de 2013, de la Directora de Tráfico, por la que se acuerda la instalación y uso de una cabina para la ubicación de cinemómetros y dispositivos complementarios para la captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en un punto de la red viaria de Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Resolución de 15 de junio de 1999, se ordenó la instalación y uso de cinemómetros y dispositivos complementarios que miden la velocidad de circulación de vehículos a motor, y además, captan y reproducen imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico. En este sentido, la velocidad está reconocida por la mayoría de expertos y organismos internacionales como uno de los principales factores de riesgo en los accidentes de circulación y la Comisión Europea en su Recomendación 2004/35/CE sobre la aplicación de las normas de seguridad vial establece un conjunto de buenas prácticas sobre velocidad, alcohol y cinturón y, además, recomienda los sistemas automatizados de control de la velocidad.

El objetivo perseguido con la instalación de los cinemómetros era disuadir de forma efectiva a los conductores para que adecuen la velocidad a los límites específicos fijados para tramos o puntos especialmente conflictivos. La misma filosofía que inspiró en sus orígenes la instalación de los primeros equipos medidores de velocidad es la que continua vigente en el momento actual pero, además, reforzada por el hecho de que la experiencia de estos años ha demostrado que la instalación y puesta en funcionamiento de los dispositivos captadores de excesos de velocidad, ha sido un elemento concurrente –junto con otros– en la disminución continuada de la accidentalidad y la siniestralidad en los últimos 13 años. En definitiva, prevalece el aspecto preventivo frente al meramente punitivo. La finalidad última de la instalación de estos equipos no es per se la formulación de denuncias por exceso de velocidad, si no que se pretende reforzar la seguridad vial y mejorar la fluidez de la circulación, factores ambos insistentemente reclamados por la sociedad por incidir directamente en la agilidad y seguridad de los desplazamientos como presupuestos básicos que condicionan el actual marco de las relaciones económicas y laborales, e incluso la calidad de vida (desplazamientos por motivos de ocio, vacaciones, etc.).

Además, la instalación de dichos dispositivos no responde a motivaciones estrictamente disuasorias, sino también correctivas de conductas sobradamente constatadas como «peligrosas» para el mantenimiento de la seguridad vial. En el caso que nos ocupa, la instalación del dispositivo captador de velocidad, es una respuesta a una alta accidentalidad y lesividad registrada de un tramo de la carretera GI-636 en el Territorio Histórico de Gipuzkoa a la altura del denominado «Túnel de Molinao» sentido Irun y a lo largo de un periodo de tiempo prolongado.

Dicho tramo se abrió al tráfico en el año 2008, detectándose desde dicha fecha un incremento en la accidentalidad especialmente a la altura del PK. 1,600 sentido Irun. Aunque la mayor parte de los accidentes se producen en el interior del túnel, para entender las causas del aumento de la accidentalidad en ese punto concreto, hay que fijarse en las características no sólo del punto en el que se producen los accidentes, sino también en el tramo previo a dicho punto. Se trata de un tramo en curva de radio amplio (260 metros) hacia la derecha, precedido de otro tramo en curva hacia la izquierda de mayor amplitud de radio, con desnivel inicial en forma de pendiente de aproximadamente un 5%. Esta particular geometría de la vía, unida al comportamiento de los conductores en este tramo, es lo que con toda probabilidad provoca numerosas salidas de cal-

zada, siendo, precisamente, la «salida de calzada» en el 73,4% de los casos el tipo de accidente en este tramo concreto. La calzada consta de dos carriles destinados a la circulación en sentido hacia Irun, y al lado derecho de la calzada existe un arcén que en el tramo previo al túnel es de una anchura de 2,85 metros. Mediante señalización vertical existente a ambos lados de la calzada con una anterioridad de 200 metros respecto a la entrada del túnel, la velocidad máxima establecida de forma específica para todo tipo de vehículos en el tramo es de 80 km/h.

En lo que se refiere a datos de accidentalidad en el tramo de la carretera GI-636 entre los Pks 0,1 y 1,9 sentido ascendente, que es donde, como hemos dicho, se concentran la mayor parte de los accidentes, tenemos los siguientes datos:

En el año 2010 se produjeron 27 accidentes, en el año 2011 39 accidentes, produciéndose en el año 2012 un aumento notable en el número de accidentes, ascendiendo los mismos a 53 accidentes, y destacando sobre todo el alto porcentaje de víctimas –40,6%– asociadas a los mismos.

En lo que se refiere a datos de lesividad, tomando en cuenta en el análisis siempre el mismo tramo de referencia -0,1 a 1,9- en el año 2010, se produjeron 27 heridos leves, en el año 2011, 17 heridos leves y 2 graves; y en el año 2012, 27 heridos leves y 4 graves.

En lo relativo a la señalización previa que afecta al punto de control de velocidad, los conductores son advertidos por medio de una señal informativa sobre la existencia del dispositivo de control de velocidad por radar. En primer lugar, previo al punto de control, en el PK 0,200 de la GI-636 sentido ascendente dirección Irun existe un panel de aviso de zona controlada por radar, y, con posterioridad a dicho panel de aviso, en el PK 0,830, existe una señal vertical fija R-301 que indica al conductor que la limitación de velocidad específica en esa zona es de de 80 km/h para todo tipo de vehículos.

Por todo lo expuesto, y en el ejercicio de las funciones que me atribuye el Decreto 194/2013, de 9 de abril de Estructura Orgánica y Funcional del Departamento de Seguridad,

RESUELVO:

Primero.– Ordenar la instalación y uso de una cabina destinada al alojamiento de un equipo cinemómetro de medición de la velocidad de vehículos a motor en un punto fijo de la vía, sin operador, y del dispositivo complementario para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico en el siguiente punto kilométrico: Carretera GI-636 en el PK 1,220 sentido ascendente con dirección a Irun ubicado en el Territorio Histórico de Gipuzkoa.

Segundo.– Previo al punto sometido a control de velocidad se informará al público de la existencia de dicho control por medio de señales informativas adecuadas a tal fin.

Tercero.– Las grabaciones que capten hechos que pudieran ser constitutivos de una infracción administrativa contra la normativa de seguridad vial se emitirán al Centro Automatizado de Tramitación de Infracciones de Tráfico con el fin de que se tramite y resuelva el procedimiento sancionador que corresponda. Si la grabación captara hechos que pudieran ser constitutivos de ilícito penal se remitirán dichas grabaciones a la autoridad judicial competente.

En Vitoria-Gasteiz, a 25 de junio de 2013.

La Directora de Tráfico,
GARBIÑE SAEZ MOLINUEVO.