

DECRETO 87/2001, de 22 de mayo, por el que se Regula el Sistema de Gestión del Tráfico Interurbano en la Comunidad Autónoma de Euskadi, y se crea el Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi.

Si bien tradicionalmente, la ordenación, regulación, vigilancia, control y disciplina del tráfico y la circulación viaria, así como la asistencia a los usuarios de las vías públicas, se ha venido ejerciendo gracias al despliegue en las carreteras de patrullas policiales de tráfico, este modo de gestión de tráfico se enfrenta hoy al reto provocado por el crecimiento exponencial del tráfico por carretera y a la oportunidad que al respecto suponen las nuevas tecnologías de la información y las telecomunicaciones.

La masificación del tráfico por carretera es resultado de factores tales como la constante alza del parque automovilístico, el crecimiento económico, la mayor movilidad social y geográfica, el cambio en los usos sociales, el gusto por el viaje, la dificultad de encontrar medios alternativos atractivos para el desplazamiento de personas y mercancías, etc. Circunstancias a las que se añade la característica geografía física y humana vasca, que promueve la interacción de diversos flujos de tráfico en un ámbito reducido. Así, por un lado, el tráfico metropolitano entre las capitales vascas y las grandes conurbaciones, que presenta unas intensidades medias diarias muy elevadas. Por otro lado, el tráfico de largo recorrido procedente del corredor transeuropeo atlántico, que presenta habitualmente un elevado tránsito de vehículos pesados, además de periodos punta de alta intensidad con motivo de los desplazamientos vacacionales.

La confluencia de todos estos factores supone graves problemas para la circulación viaria y la seguridad de los viajeros, provocando situaciones de saturación y congestión de las vías, con las pérdidas económicas y los problemas de contaminación atmosférica subsiguientes, además del incremento de los riesgos para la seguridad vial y de los accidentes. Esta situación es parangonable con la existente en el resto de países desarrollados, en los que la generalidad y magnitud del problema circulatorio ha hecho surgir el concepto de movilidad sostenible como objetivo social al que dirigir los esfuerzos de administraciones y ciudadanos, y que debe afrontarse no sólo con la creación y mejora de las infraestructuras viarias, sino igualmente desde el ámbito de las competencias propias de la Administración encargada del tráfico y la seguridad vial.

Bajo esta perspectiva, el objetivo de la movilidad sostenible obliga a asegurar una ordenación y regulación del tráfico de carácter dinámico y adaptativo, que atienda a las circunstancias singulares del estado de la circulación en cada momento. Ello obliga a ejercer una vigilancia y control sobre el conjunto de las vías públicas que resulta difícil de lograr sólo con las medidas y dispositivos tradicionales para la regulación del tráfico y la circulación vial. La magnitud y globalidad del problema hace preciso adoptar un enfoque sistémico, basado en el conocimiento en tiempo real del estado global de la red de carreteras, en la planificación de las actuaciones y en la adopción de medidas de ordenación y reguladoras del tráfico, de modo que se contribuya de modo dinámico a una movilidad sostenible y segura, comportando ello velar por que el estado de la circulación sea en todo momento óptimo, así como prevenir y solucionar problemas de congestión u otros que afecten a la seguridad vial.

El enfoque sistémico es, además, imprescindible por cuanto la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Euskadi, por su topografía y dimensiones, así como por los flujos de tráfico que soporta, es característicamente sensible a la toma de medidas de gestión, de modo que cualquier determinación que se adopte sobre el tráfico es susceptible de influir en el conjunto.

Por todo ello, el presente Decreto pretende instaurar un Sistema de gestión del tráfico interurbano, integrable dentro de la red transeuropea de tales Sistemas, que permita monitorizar en

tiempo real la red de carreteras y adoptar decisiones y medidas para regular, controlar u orientar el estado de la circulación por las vías interurbanas, de modo que se eviten eventuales congestiones derivadas de incidentes de tráfico y se puedan utilizar los propios efectivos policiales de modo mucho más eficaz, de modo que sirva para acrecentar la seguridad y protección de viajeros y mercancías.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Interior, y previa deliberación y aprobación del Consejo de Gobierno en sesión celebrada el día 22 de mayo de 2001,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Artículo 1.– Objeto.

Es objeto del presente Decreto regular la organización del Sistema de gestión del tráfico interurbano en la Comunidad Autónoma del País Vasco y la creación del Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi.

Artículo 2.– Elementos integrantes del Sistema de gestión de tráfico interurbano.

1.– A los efectos de este Decreto se entiende por Sistema de gestión de tráfico interurbano el conjunto integrado de actuaciones, estrategias, planes, procedimientos, mecanismos, instalaciones, medios y recursos cuyo fin es la vigilancia, regulación, orientación, información, control y disciplina del tráfico interurbano, la circulación de vehículos y la seguridad vial en la red de carreteras de Euskadi.

2.– Inicialmente serán elementos integrantes del Sistema de gestión de tráfico interurbano de Euskadi los que enunciativamente se relacionan en el Anexo al presente Decreto. Por Orden del Consejero de Interior se podrá adecuar el contenido de dicho Anexo atendiendo al estado de la técnica y las disponibilidades organizativas existentes en cada momento.

3.– No se permitirá la instalación o empleo de los elementos técnicos a los que alude este artículo y con las finalidades previstas en el mismo al margen del Sistema de gestión de tráfico interurbano.

CAPÍTULO II

CENTRO DE GESTIÓN DE TRÁFICO DE EUSKADI

Artículo 3.– Creación y adscripción.

El Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi se crea como unidad administrativa dentro de la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior del Gobierno Vasco, a la que corresponde en exclusiva la gestión de la circulación y tráfico interurbano sobre el conjunto de la red de carreteras que transcurren por la Comunidad Autónoma de Euskadi a través del Sistema de gestión de tráfico interurbano definido en este Decreto.

Artículo 4.– Funciones.

El Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi, bajo la dependencia directa del Director de Tráfico, tiene asignadas las siguientes funciones:

a) Supervisión, mediante monitorización en tiempo real, del estado de la circulación y el tráfico interurbano en la Comunidad Autónoma de Euskadi.

b) Recogida, clasificación y análisis de datos sobre el volumen de tráfico, la velocidad media, el nivel de servicio y, en general, todos aquellos parámetros que caractericen el tráfico, así como de las variables atmosféricas y de contaminación que afecten al tráfico.

c) Activación de los planes de gestión de tráfico aprobados por el Director de Tráfico del Gobierno Vasco.

d) Detección y pronta respuesta a los incidentes de tráfico en las vías interurbanas de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

e) Adopción de las estrategias y medidas de ordenación y regulación del tráfico adecuadas en cada momento para prevenir la congestión circulatoria y garantizar su movilidad y seguridad, gestionando para ello las posibilidades técnicas que, en su caso, ofrezca el Sistema de gestión de tráfico interurbano.

f) Adopción de las estrategias y medidas de ordenación y regulación del tráfico en eventos especiales como la celebración de pruebas deportivas, ferias, Semana Santa, operaciones de salidas y entradas de los períodos vacacionales, etc., de conformidad con lo que dispongan los planes de gestión del tráfico previstos al efecto.

g) Establecer, en cada caso, los usos y mensajes de los paneles de señalización variable.

h) Orientación a la ciudadanía en la conducción de sus vehículos, informándoles sobre el estado de la red viaria y el uso más eficiente de las posibilidades alternativas de circulación y desplazamiento, utilizando para ello la emisión de recomendaciones a través de los paneles de mensaje variable, o la difusión de boletines informativos a través de los medios de comunicación y las tecnologías de la información más apropiadas.

i) Procurar la conexión e intercambio informativo con otros Centros de Gestión de Tráfico urbanos y con los de otras administraciones encargadas del tráfico y la circulación vial en el entorno del corredor atlántico transeuropeo.

j) Poner en conocimiento de las autoridades competentes aquellos hechos de los que tengan conocimiento que pudieran constituir infracción a la normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y disposiciones complementarias.

k) Asegurar el cumplimiento en el ejercicio de sus funciones de la normativa referente a la protección de datos personales y al empleo de videocámaras de tráfico.

l) Cualesquiera otras funciones que les atribuya el Ordenamiento Jurídico vigente o le sean encomendadas por los órganos competentes.

Artículo 5.– Organización y modo de prestación del servicio.

1.– El Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi dispondrá de una sala de operaciones dotada de enlaces de telecomunicaciones y de los demás medios que permitan el control e integración de los elementos que conforman el Sistema de gestión del tráfico interurbano.

2.– La determinación de su organización y funcionamiento corresponde al Director o Directora de Tráfico, que a tal fin aprueba los planes de gestión del tráfico; determina los elementos concretos que forman parte del Sistema y sus usos; dirige y controla el ejercicio de las funciones inherentes al Centro, así como la transmisión de las órdenes desde el Centro de Gestión de Tráfico a los servicios policiales de tráfico.

3.– El Director o Directora de Tráfico podrá delegar el ejercicio de las funciones relacionadas en las letras c), d), e) f) y h) del artículo anterior en el Responsable de la División de Tráfico de la Ertzaintza, reservándose en todo caso la dirección y supervisión de dicho ejercicio.

4.– El enlace y transmisión de órdenes desde el Centro de Gestión de Tráfico a los servicios policiales de tráfico será instrumentado desde el propio Centro, a cuyo efecto se destacará allí un funcionario de la Ertzaintza.

5.– La instalación y uso de videocámaras y de cualquier otro medio de captación y reproducción de imágenes para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico se efectuará conforme a lo dispuesto al efecto en la Disposición Adicional Octava de la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto y la Disposición Adicional Tercera del Decreto 168/1998, de 21 de julio.

CAPÍTULO III

COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA

Artículo 6.– Colaboración con otras administraciones competentes en materia de tráfico y seguridad vial.

1.– La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco promoverá acuerdos de colaboración en materia de gestión del tráfico y la seguridad vial con los municipios vascos, con el fin de asegurar la planificación conjunta, la coherencia en la información suministrada a los usuarios, la interconexión entre centros de gestión de tráfico y la coordinación en la adopción de medidas de gestión del tráfico.

2.– La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco promoverá igualmente la colaboración en materia de regulación del tráfico y la seguridad vial con otras administraciones competentes dentro del Estado y otros organismos enmarcados en la Red Transeuropea de Carreteras, a fin de posibilitar el intercambio de la información sobre el tráfico en las redes viarias y la interconexión de los respectivos centros de gestión de tráfico.

Artículo 7.– Colaboración con las Administraciones competentes en materia de carreteras.

1.– La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y las administraciones competentes en materia de carreteras colaborarán en el ejercicio de sus respectivas competencias con el fin de posibilitar:

a) El intercambio recíproco de información relevante para el ejercicio de sus respectivas competencias.

b) La prestación de auxilio recíproco en el ejercicio de sus respectivas competencias.

c) La información sobre los proyectos y planes de actuación de cada institución y cualquiera otras actuaciones de interés común para el ejercicio de las competencias propias de ambas.

2.– Las administraciones titulares de las carreteras y/o las entidades encargadas de su explotación y gestión podrán colaborar con el Sistema de gestión del tráfico interurbano en la financiación,

colocación, mantenimiento y/o conservación de las instalaciones, medios y recursos a que se refiere el artículo 2 de este Decreto.

Artículo 8.– Convenios.

1.– La colaboración referida en este capítulo se instrumentará a través de la suscripción de los correspondientes convenios de colaboración entre el Departamento de Interior y las referidas administraciones y/o entidades.

2.– Dichos convenios garantizarán, en todo caso, el control exclusivo por la Dirección de Tráfico, a través del Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi, de aquellas instalaciones que se destinen preferentemente a las funciones propias de aquél, a fin de garantizar el funcionamiento integrado del Sistema de gestión de tráfico interurbano.

CAPÍTULO IV

SERVICIO DE TRAMITACIÓN DE DENUNCIAS AUTOMATIZADAS

Artículo 9.– Se crea el Servicio de Tramitación de Denuncias Automatizadas, dependiente de la Dirección de Tráfico, con objeto de ejercer la potestad sancionadora en los términos que se expresan en el siguiente artículo en relación a las infracciones detectadas directamente por el Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

Artículo 10.– 1.– El responsable o la responsable del Centro Automatizado de Tramitación de Infracciones de Tráfico será competente para sancionar las siguientes infracciones a la normativa de tráfico y seguridad vial:

a) Infracciones leves, graves y muy graves por incumplimiento de la normativa de tráfico y seguridad vial detectadas directamente por el Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi a través de los medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

b) las infracciones por incumplimiento de la obligación de identificar verazmente al conductor responsable de las infracciones referidas en la letra anterior.

c) las infracciones por incumplimiento de la obligación de impedir que el vehículo sea conducido por quienes nunca hubieran obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente, cuando se haya cometido alguna de las infracciones previstas en la letra a) del presente artículo.

2.– En tales casos será el Instructor o Instructora del Centro Automatizado de Tramitación de Infracciones de Tráfico el órgano encargado de la instrucción de los correspondientes expedientes sancionadores.

3.– Las resoluciones sancionadoras que dicte el o la responsable del Centro Automatizado de Tramitación de Infracciones de Tráfico ponen fin a la vía administrativa, y contra las mismas podrá interponerse recurso de reposición con carácter potestativo ante el mismo órgano que dictó la resolución sancionadora.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.– En el plazo de tres meses contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Decreto el Departamento de Interior arbitrará las medidas necesarias para adecuar los convenios de colaboración vigentes a lo dispuesto en la presente norma. En caso contrario, los convenios

no deberán ser prorrogados, procediendo para ello a su denuncia conforme a los mecanismos previstos en el propio convenio.

Segunda.– En el plazo de dos meses contados a partir de entrada en vigor del presente Decreto, se procederá a modificar las relaciones de puestos de trabajo para crear las unidades administrativas y los puestos de trabajo afectados por esta modificación, ya sea mediante cambio de adscripción, reasignación de efectivos o creación de nuevas dotaciones, cualquiera que sea el grupo de titulación requerido conforme a las necesidades del Centro de Gestión de Tráfico.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.– Se autoriza al Consejero de Interior para dictar cuantas disposiciones fuesen necesarias para el desarrollo y aplicación de este Decreto.

Segunda.– El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

Dado en Vitoria-Gasteiz, a 22 de mayo de 2001.

El Lehendakari,
JUAN JOSÉ IBARRETXE MARKUARTU.

El Consejero de Interior,
JAVIER BALZA AGUILERA.

ANEXO

ELEMENTOS INTEGRANTES DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE TRÁFICO INTERURBANO DE EUSKADI

1.– Sistemas telemáticos para la administración del tráfico.

1.1.– Sistemas de sensorización y monitorización del tráfico: Son aquellas tecnologías que permiten la captación y recogida de datos e informaciones de interés relativos al estado global del tráfico en el conjunto de la red de carreteras de la Comunidad Autónoma de Euskadi en tiempo real. Integran este Sistema los siguientes componentes:

a) Red de detectores, sensores y estaciones de aforos en tiempo real: conjunto de dispositivos instalados en la carretera e interconectados al Centro de Gestión de Tráfico por medio de los cuales se monitorizan de forma automatizada y en tiempo presente parámetros de interés tales como el volumen y densidad del tráfico, velocidades y distancia entre vehículos, longitudes de cola, porcentaje espacial ocupado, localización y cuantificación de los cambios de carriles, aceleraciones y deceleraciones, matrices origen/destino, tiempos de viaje, etc.

b) Sistema de monitorización por circuito cerrado de televisión (CCTV): Conjunto de instalaciones de circuito cerrado de televisión que captan, por medio de cámaras de televisión situadas en la red de carreteras, imágenes que se transmiten al Centro de Gestión de Tráfico, en el que se visualizan por medio de monitores y Sistemas de grabación de imágenes.

c) Red de postes de auxilio y socorro para la comunicación de accidentes, averías, cortes de vía, etc., conectada al Centro de Gestión de Tráfico.

d) Red de estaciones meteorológicas: Conjunto de dispositivos instalados en la carretera para la recogida de informaciones relevantes para la gestión del tráfico referentes a las condiciones meteorológicas que afecten al estado de la circulación, tales como la temperatura, humedad, lluvia, nieve, hielo, viento, niebla, etc.

1.2.– Sistema informático de gestión y control del tráfico: Lo forman el conjunto de tecnologías y herramientas que permiten:

a) el almacenamiento, procesamiento y tratamiento de las informaciones provenientes del Sistema de sensorización y monitorización o de otras fuentes de información,

b) la gestión automatizada de incidentes o sucesos circulatorios, programados o no, incluyendo su detección, verificación, activación y ejecución de estrategias de gestión del tráfico y

c) desarrollar estrategias de regulación y control del tráfico con el fin de adecuarlo a las condiciones de la circulación en tiempo presente.

Integran este Sistema los siguientes componentes:

a) Sistemas de procesamiento de datos provenientes del Sistema de sensorización y monitorización.

b) Sistemas de representación gráfica para la visualización del estado de la red de carreteras (GIS, etc...) que permita la interpretación automatizada de variables significativas del tráfico.

c) Sistemas de control semafórico y de señalización variable, que realiza el control de las señales de tráfico variables o adaptativas integradas en las vías para la gestión dinámica del tráfico

relativo a carriles reversibles, limitación de velocidad, rampas de acceso, señales ocultas, control de gálibo, etc.

d) Sistemas de gestión automatizada de incidentes y sucesos de tráfico, incluyendo la validación o verificación de alarmas, la actuación sobre el Sistema de señalización variable y la activación y ejecución de las acciones previstas en los planes de gestión del tráfico, así como la evaluación de las actuaciones desarrolladas.

e) Los demás elementos de la funcionalidad del Sistema, incluyendo su supervisión y la agregación periódica de datos relevantes para realizar informes y estudios, etc.

1.3.– Sistema de señalización variable: Conjunto de señales y paneles de mensaje variable que permite ejecutar las actuaciones previstas en el Centro de Gestión actuando sobre el comportamiento de los conductores.

1.4.– Sistema de información del tráfico: Conjunto de herramientas y tecnologías que permiten la difusión en tiempo presente de información veraz, coherente y efectiva sobre el estado de la red de carreteras, sus incidencias y recomendaciones de seguridad vial a los conductores y usuarios de las vías con el fin orientar de modo eficiente los flujos circulatorios, mejorar la seguridad vial y el estado de la circulación. Los medios de difusión en viaje y antes del viaje susceptibles de ser utilizados son los siguientes: teletexto, televisión analógica o digital, radio (convencional, RDS-TA, RDS-TMC, DAB), Internet, servicios de telefonía móvil, boletines informativos y comunicados de prensa, Sistema DATEX para el intercambio informativo con órganos competentes en materia de tráfico del entorno geográfico próximo, servicios de atención telefónica y, en general, todos aquellos que puedan surgir en el devenir de los años como consecuencia del desarrollo de las nuevas tecnologías en materia de comunicaciones.

2.– Instalaciones, medios y recursos desplegados en la red de carreteras.

2.1.– Elementos periféricos del Sistema telemático de gestión e información del tráfico: Todos aquellos dispositivos instalados en la vía pública que forman parte de los Sistemas telemáticos referidos en el apartado anterior, tales como:

a) Los dispositivos de señalización variable y dinámica que permitan la ordenación y regulación del tráfico en tiempo real (señales y semáforos variables, paneles de señalización variable, etc...);

b) Las estaciones de toma de datos (detectores y sensores, estaciones meteorológicas, etc...) en tiempo real;

c) Las instalaciones y cámaras de televisión o vídeo por circuito cerrado de televisión;

d) Los postes de comunicaciones de auxilio;

e) Instalaciones de cinemómetros y otros aparatos complementarios;

f) Otros que sirvan para la gestión del tráfico interurbano.

2.2.– Red de telecomunicaciones: Conjunto de infraestructuras y equipamientos de telecomunicaciones que posibilitan la interconexión de los equipos telemáticos y sensores con el Centro de Gestión de Tráfico para intercambiar datos e informaciones de tráfico, alarmas de tráfico, alarmas de funcionamiento de los equipos y órdenes de control, disponiendo para ello de enlaces de comunicación utilizando diferentes medios de transmisión (fibra óptica, telefonía fija y móvil, radio enlace, etc...)

2.3.– Centro de Gestión de Tráfico de Euskadi: Unidad Administrativa adscrita a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco que se encarga de la gestión de la circulación y el tráfico interurbano en la red de carreteras de Euskadi a través de los Sistemas y estrategias definidos en el Sistema de gestión de tráfico.

2.4.– Servicios de tráfico de la Ertzaintza: el apoyo y soporte de las unidades de la Ertzaintza se instrumentará en los términos previstos en este Decreto.

3.– Mecanismos de planificación estratégica y táctica.

3.1.– Planes de gestión del tráfico: Se aprueban por el Director de Tráfico del Gobierno Vasco y tienen por objeto la previsión de situaciones incidentales que se puedan plantear en un segmento dado de la red de carreteras, así como las estrategias y actuaciones a ejecutar para mejorar las condiciones de circulación y de seguridad vial, ya sea actuando sobre los equipos instalados en la carretera, ya mediante la actuación coordinada de los medios y recursos disponibles. Los planes de gestión del tráfico fijarán sus objetivos, prioridades y plazos de ejecución, previendo los medios y recursos y el modo de evaluación y verificación de la ejecución de los objetivos fijados en el plan.

3.2.– Gestión semafórica interurbana en tiempo real: Actuaciones dinámicas y adaptativas, de modo automatizado o no, sobre tiempos y ciclos de los semáforos interurbanos, en función de los datos disponibles sobre el estado real y previsible de la circulación, con el fin de actuar sobre determinadas variables del tráfico para mejorar y/o racionalizar el flujo circulatorio.

3.3.– Control lineal de la velocidad: Estrategia dirigida a mejorar, mediante la señalización variable, la seguridad y fluidez de la circulación en un segmento dado de la red de carreteras por medio de la regulación o recomendación de límites máximos específicos de velocidad en dichas vías en función de la fluidez o densidad de las mismas o de la existencia de situaciones de congestión u otras incidencias actuales o previsibles.

3.4.– Control de accesos: Estrategia de ordenación de la circulación viaria mediante la limitación o regulación de acceso a vehículos o determinadas clases de ellos, a ciertos tramos o vías de la red de carreteras en función de los flujos circulatorios, reduciendo o evitando situaciones de congestión.

3.5.– Gestión de carriles: estrategia dirigida a mejorar las condiciones de la circulación y reducir los niveles de congestión mediante la gestión de carriles reversibles o de sentido contrario al habitual.

3.6.– Información y orientación al usuario: Estrategia dirigida a orientar los flujos circulatorios en determinadas vías a sus niveles óptimos y a diversificar los flujos de tráfico evitando congestiones mediante la información a los usuarios de informaciones de interés para el tráfico.

Dicha información tiene como contenido el estado en tiempo real de la red de carreteras, las incidencias previstas y las que se van produciendo, tales como accidentes, retenciones, congestión, cortes de carril, etc., así como la recomendación a los usuarios de rutas alternativas. Su transmisión a los usuarios se realiza por medio de los paneles de señalización variable y de los demás medios de transmisión que forman parte del Sistema de información de tráfico.

3.8.– Cualesquiera otras de naturaleza y fines análogos.