

Fecha | 02 / 07 / 2015  
Referencia | 2015-ASV-151

## **Asunto: La D.G.T. acusa a los titulares de las vías y para evitar problemas despliega sus radares móviles.**

En el ejercicio de mis funciones, dentro del Área de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera, informo:



En nota de prensa de hoy la Dirección General de Tráfico ha identificado 1.500 tramos de especial peligrosidad en vías interurbanas, todos ellos en carreteras secundarias. La ubicación de estos tramos se hace pública para general conocimiento de los conductores, de forma que cuando transiten por ellos extremen las medidas de precaución y sobre todo cumplan con los límites de velocidad establecidos en cada uno de ellos.

Dice también la D.G.T. que estos tramos han sido identificados en función de su peligrosidad, por el número y gravedad de accidentes que se hayan producido y por la velocidad media detectada.

Nos recuerda que *“la velocidad es uno de los componentes fundamentales que determina la mayor o menor incidencia en la siniestralidad vial, la gravedad y el grado de lesión de las víctimas en caso de accidente, de ahí la importancia de controlar de forma efectiva la velocidad a la que se circula, sobre todo en las vías convencionales, donde el año pasado se registraron ocho de cada diez fallecidos. Cerca de 900 personas fallecieron el año pasado en este tipo de vías (datos provisionales a 24 horas)”*.

Y termina advirtiendo que *“... se situarán los radares móviles en lugares visibles para los conductores, y que esa presencia en las carreteras sirva como medida de disuasión y prevención. La denuncia no es, en ningún caso, el objetivo final”*.

#### **Desde Seguridad Vial de la AMM.**

La parte preocupante que debe plantearse el ciudadano con relación al posicionamiento de la D.G.T. en esta campaña es la demostración de desconocimiento de la realidad circunstancial del riesgo o en sustitución de esa ausencia de conocimiento, el especial interés en la ocultación de la información sobre las causas concretas del riesgo.

prensa

Objetivo: reducir la siniestralidad

**La DGT publica la ubicación de los tramos de carreteras secundarias con especial peligrosidad en los que se intensificará la vigilancia**

A estos efectos y en la versión notificada a los ciudadanos, podemos decir que la Dirección General de Tráfico:

1. Ha identificado 1.500 tramos de carreteras secundarias de especial peligrosidad.
2. No identifica las causas de la “especial peligrosidad” de los tramos.
3. Que a sabiendas de la peligrosidad de los 1.500 tramos, pretende corregir el riesgo para los conductores que superen los límites específicos o genéricos de velocidad pero no para los conductores y usuarios que no los superen.
4. Podemos estar ante un caso de culpación a los titulares de las vías, pero que da traslado de la responsabilidad en la seguridad unilateralmente a los ciudadanos.

Es por todo ello, la exposición practicada por la propia D.G.T., que la historia y sus ejemplos no sirven para invitar a las administraciones públicas a llevar a efecto sus acciones desde el respeto a la doctrina de la “conurrencia causal”, dónde si bien es cierto que las víctimas (usuarios de esos 1.500 tramos) tiene la facultad de poder influir en el riesgo dependiendo de los niveles de precaución que adopte, también lo es que podemos estar hablando de 1.500 tramos de negligencia bilateral.

La administración pública debería aproximarse a las formas de justicia de 1809 (caso Butterfield v. Forrester) o en 1.842 (caso Davies v. Mann) en el Reino Unido, o la infinidad de ejemplos anuales que muestra nuestro Tribunal Supremo y tal vez así, las propias administraciones sean más justas.

Queda plantearse entre otras, las siguientes cuestiones:

1. ¿Son culpables unilateralmente esas casi 900 personas que fallecieron en carreteras convencionales de su propio fallecimiento?
2. ¿Tuvieron la culpa otros conductores?
3. ¿La culpa de los casos derivaba del exceso de velocidad?

### **Ejemplos de carreteras convencionales.**

Solo se reflejan algunos de los casos más típicos de incidencias de riesgo.

#### *Ejemplo 1*

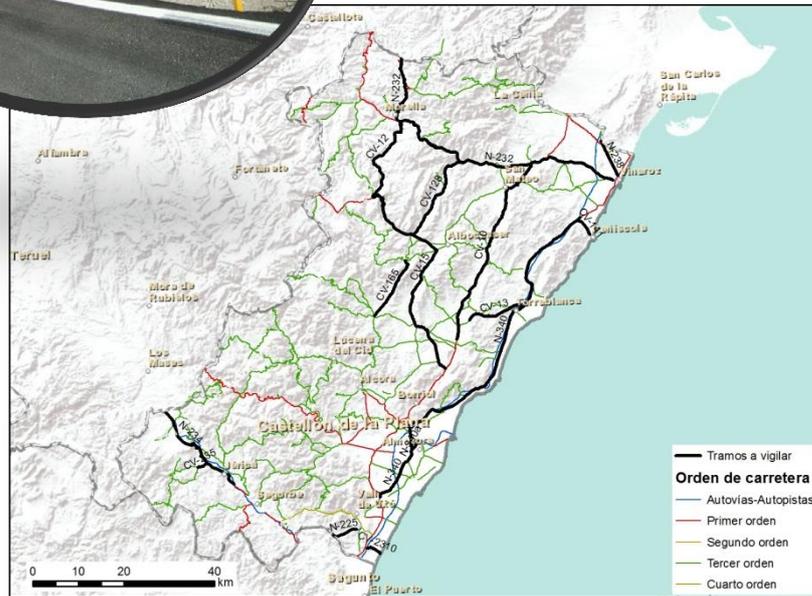
#### *Áridos en calzada. CV642 Valencia.*



*Ejemplo2.*  
*Provincia de Castellón.*



CV-15. Pretil de Puente ilegal. Valla contención peatonal.



CV-105. Deformaciones, áridos, barrera, señalización, etc...

*Ejemplo 3.  
Estado señalización. A-15 Albacete.*



*Ejemplo 4.  
Señalización, deformaciones en el firme y anchura funcional no superior a 4 metros.*



### Peligros más relevantes en carreteras convencionales.

Peligros más relevantes y no denunciados por la DGT en carreteras convencionales.

Seguridad activa.

1. Estado de la señalización.
2. Ausencia de señalización.
3. Estado del firme (deformaciones y fracturas).
4. Anchura de calzada no funcional (incapacidad de cruce seguro).
5. Áridos en calzada y/o arcén.

Seguridad Pasiva.

1. Barreras metálicas de seguridad.
2. Proximidad de árboles a la calzada.
3. Ausencia de pretiles en obras de paso.

### Sobre la tolerancia.

Los límites de velocidad son los fijados en la señalización por lo que deben cumplirse estrictamente, pero como recordatorio, a continuación, se detallan los márgenes de tolerancia, a partir de los cuales el radar denunciará según los límites establecidos en cada tramo, de modo que independientemente de la zona geográfica DGT por la que se circule, el conductor sepa a partir de qué velocidad puede ser denunciado.

Los límites de velocidad genéricos en vías convencionales, es decir, aquellas que solo disponen de un carril por sentido sin separación física entre ellos, es de 100 km/h si existe un arcén de al menos 1'5 metros y de 90 km/h si el arcén es más reducido (para furgonetas el límite es de 90 km/h y 80 km/h y para camiones y furgones el límite es 80 km/h y 70 km/h respectivamente).

Pegamos la tabla de márgenes sobre las velocidades genéricas y específicas.

Limitación de velocidad (genérica o específica)	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
Velocidad de activación del cinemómetro	38	48	58	68	78	88	98	109	120	131

Nota final: La localización de radares por provincia puede verse en el siguiente enlace:

<http://www.dgt.es/es/el-traffic/control-de-velocidad/index-radares.shtml>

Lo que notifico a efectos y conocimiento.



Juan Carlos Toribio

---

Área de Seguridad Vial (A.S.V.)