



En el presente informe se denuncian seis zonas de grave riesgo para la Seguridad Vial de los ciudadanos en la carretera CL-527 competencia de la Junta de Castilla y León, localizándose, en tres kilómetros, más de 20 infracciones al Reglamento General de Circulación y otras normas complementarias (Dpto. Seguridad Vial).

Expediente_D_062_2012



[INFORME DENUNCIA CARRETERA CL-527]

No mantener la vía en las mejores condiciones posibles para la seguridad es una grave infracción que viene recogida en el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 339/90 (Ley de Seguridad Vial) y artículo 139 del Real Decreto 1428/03 (Reglamento General de Circulación). Los ciudadanos tenemos derecho a la seguridad y las administraciones públicas deben cumplir con la Ley por Ley y por principios educacionales básicos que deben regir la función pública.



Informe Denuncia

Expediente: D_062_2012

A través del presente informe-denuncia se hace constar la presencia de la situación irregular descrita, localizada en la vía pública referenciada y que afecta a la seguridad e integridad de los ciudadanos y sus bienes, al objeto de que sea subsanada a la mayor brevedad.

Entidad denunciante

Asociación Mutua Motera. Departamento de Seguridad Vial.

Localización

Fecha	14-09-2012 (Fecha inspección: 14-08-2012)		
Lugar	Carretera CL-527. Varios kilómetros entre el km 12 y el 15,400.		
		Número/kilómetro	

Descripción

<i>Normativa legal infringida</i>	No mantener la vía en las mejores condiciones posibles de seguridad infringiendo entre otros, el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 339/90 (Ley de Seguridad Vial) y artículo 139 del Real Decreto 1428/03 (Reglamento General de Circulación).
-----------------------------------	---

Observaciones: Se localizan varias infracciones.

Permitir accesos sin las dimensiones, características y señalización reglamentaria y normativamente establecidas, afectando gravemente a las condiciones de seguridad vial en el tramo.

Modificación de marcas viales (línea longitudinal continua) para permitir el cruce de vehículos en zonas de riesgo y tramos de reducida visibilidad.

Colocación de barreras metálicas de seguridad incumpliendo la OC 28/2009 sobre Criterios de Instalación.

Las fotografías adjuntas en el ANEXO III representan un ejemplo reducido de la situación que se observa. Los ANEXOS I y II deben entenderse como refuerzo a la denuncia formulada.

Nota: se denuncian seis zonas de la CL-527. Infracciones mínimas localizadas: 20.

Alerta específica de riesgo:

Riesgo de accidente por colisión fronto-lateral y por alcance en las zonas de incorporación.

Riesgo de accidente por salida de vía en el pk 12+600 por existencia de áridos en vía de acceso.

Riesgo potencial de agravamiento de lesiones y/o daños en caso de accidente de tráfico en el pk 15+300 sentido Zamora.

Instituto de Seguridad Vial del Motorista
Departamento de Infraestructuras
Asociación Mutua Motera



Anexo I

Consideraciones técnicas de refuerzo sobre los accesos ilegales:

Por Orden de 16 de diciembre de 1997 («Boletín Oficial del Estado» número 21, de 24 de enero de 1998) por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicio, se estableció el régimen jurídico y las condiciones técnicas para el otorgamiento y modificación de las autorizaciones relativas a las materias indicadas.

Con fecha 13 de septiembre de 2001 y por Orden, el Ministerio de Fomento planteaba una clara reforma técnica a la norma disponiendo en el segundo punto la *Modificación de la Orden de 16 de diciembre de 1997, por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios*. Se añade el texto siguiente al final del punto 3. «Definición de accesos»: «*No obstante lo anterior, las conexiones con las carreteras estatales de carreteras de titularidad autonómica o provincial se ajustarán en cuanto a sus características técnicas a lo establecido en la Norma 3.1-IC, Trazado, de la Instrucción de Carreteras y no a lo dispuesto en la presente Norma*».

Con independencia del marco de competencias territoriales, el estado de la vía pública en términos de Ley, viene prescrito por el artículo 47 del Real Decreto Legislativo 339/90 (Ley de Seguridad Vial) y artículo 139 del Real Decreto 1428/03 (Reglamento General de Circulación), dictando como infracción “*No mantener la vía en las mejores condiciones posibles de seguridad*”.

Trabajando sobre la N-3.1-IC en el punto 7.4.5.5. Sobre “*Distancias de seguridad entre accesos de vías de servicio a carreteras de clase C-100 y C-80 con IMD < 5000 en el año horizonte de proyecto*”, especifica que:

“Los accesos de las propiedades colindantes a las carreteras de clase C-100 y C-80, con una IMD < 5000 en el año horizonte de proyecto, se efectuarán a través de vías de servicio.

Las vías de servicio se comunicarán con el tronco de las carreteras C-100 y C-80 a través de los posibles enlaces, intersecciones o mediante conexiones específicas.

Las vías de servicio no se podrán conectar a los ramales de enlaces o intersecciones ni a sus vías colectoras-distribuidoras.

Las conexiones específicas de las vías de servicio con las carreteras C-100 y C-80 cumplirán las siguientes condiciones (véase Anexo II del presente documento):

- ✓ *La distancia (figura 7.13 a) entre la sección característica final del carril de aceleración de un ramal de intersección, enlace o vía colectora-distribuidora o acceso de vía de servicio y la sección característica inicial del carril de deceleración de una vía de servicio posterior será como mínimo de quinientos metros (500 m).*
- ✓ *La distancia (figura 7.13 a) entre la sección característica final del carril de aceleración de una vía de servicio y la sección característica inicial del carril de deceleración de un*



- ramal de enlace, intersección o vía colectora-distribuidora o acceso a vía de servicio posterior será como mínimo de quinientos metros (500 m).*
- ✓ *La distancia (figura 7.13 b) entre la sección característica final del carril de deceleración de una vía de servicio y la sección característica inicial del carril de deceleración del ramal de un enlace, intersección o vía colectora-distribuidora o acceso a vía de servicio posterior será como mínimo de quinientos metros (500 m).*
 - ✓ *La distancia (figura 7.13 c) entre la sección característica final del carril de aceleración de un ramal de enlace, intersección o vía colectora-distribuidora o acceso de vía de servicio y la sección característica inicial del carril de aceleración de una vía de servicio posterior será como mínimo de quinientos metros (500 m).*
 - ✓ *La distancia entre la sección característica final del carril de deceleración de una vía de servicio y la primera conexión o acceso a dicha vía será como mínimo de ciento veinticinco metros (125 m).*
 - ✓ *La distancia entre la última conexión o acceso a una vía de servicio y la sección característica inicial del carril de aceleración de dicha vía será como mínimo de ciento veinticinco metros (125 m).*
 - ✓ *La distancia entre la sección característica final de un carril de deceleración y la sección característica inicial de un carril de aceleración posterior será como mínimo de ciento veinticinco metros (125 m)."*

Podemos entender que en el marco de competencias de la Comunidad Autónoma, titular de la CL-527, se puedan formalizar decisiones contrarias a la norma técnica, pero nunca a la norma legal que da soporte a esa norma técnica, obligando al titular de la vía a mantenerla en las mejores condiciones posibles para su seguridad.

Panel S-500. Modificación de disposición y localización.

Con relación a la modificación del punto de localización del panel S-500, debemos recordar que según las condiciones del entorno urbanístico en la N-3.1-IC, se considerarán dos tipos de tramos:

Tramos urbanos: Son los que discurren en su totalidad por suelo clasificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

Tramos interurbanos: Son los no incluidos en el apartado anterior.

Si analizamos el estudio catastral de la localidad de Pereruela, podemos localizar que la señal S-500 y S-510 de entrada y fin de poblado, ha sido desplazada de su ubicación primitiva y coincidente con la zona urbana, hasta la actual ubicación, próxima al PK 15+150.

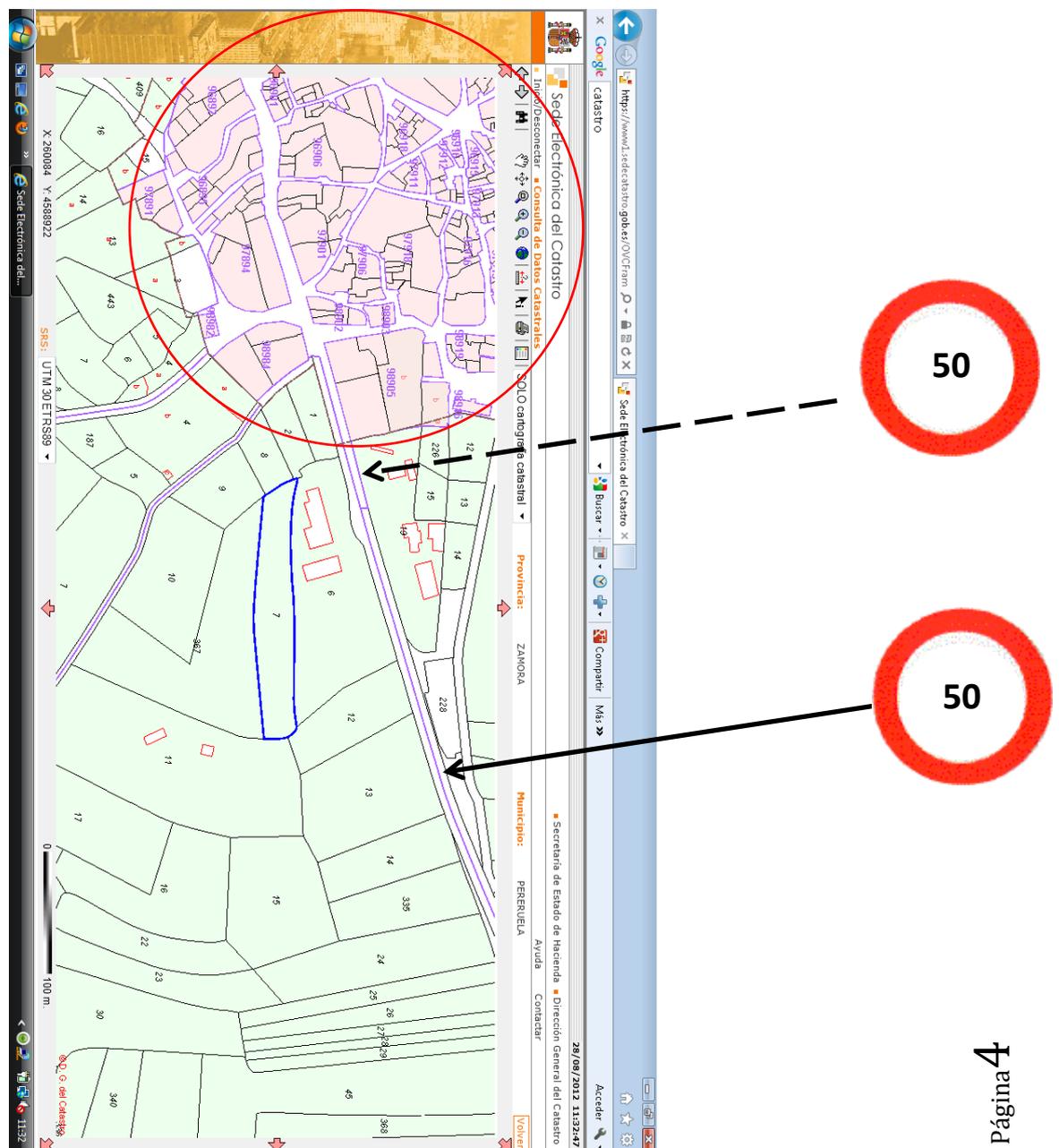
En base a este desplazamiento, ha sido modificada la velocidad genérica de la vía de 80 km/h a la específica de 50 km/h con antelación a la prescrita por el lógico y funcional diseño de la carretera, no siendo coincidente con las instrucciones de las normas técnicas y la localización del tramo urbano que comienza en el PK 15+300 aproximadamente.



No existe tampoco peligro asociado a esta reducción específica de velocidad, y en caso que lo hubiera, debería de haberse señalizado con el criterio técnico y legal de compartir poste una señal de peligro (P) con la limitación de velocidad (R-301) según el RD 1428/03 en su artículo 153, por lo que queda fuera de aplicación la reducción específica a 50 km/h con más de 150 metros de antelación, perjudicando la seguridad jurídica de los conductores y la credibilidad de la señalización vertical, por decisiones técnicamente incorrectas.

La siguiente imagen muestra la localización anterior del panel S-500 (flecha discontinua) y al actual (flecha continua).

La zona más oscura es la zona urbana, siendo la clara interurbana. Para que se determine con mejor exactitud se aplica un círculo a la zona urbana.





Anexo II

Reproducción ficha N-3.1-IC

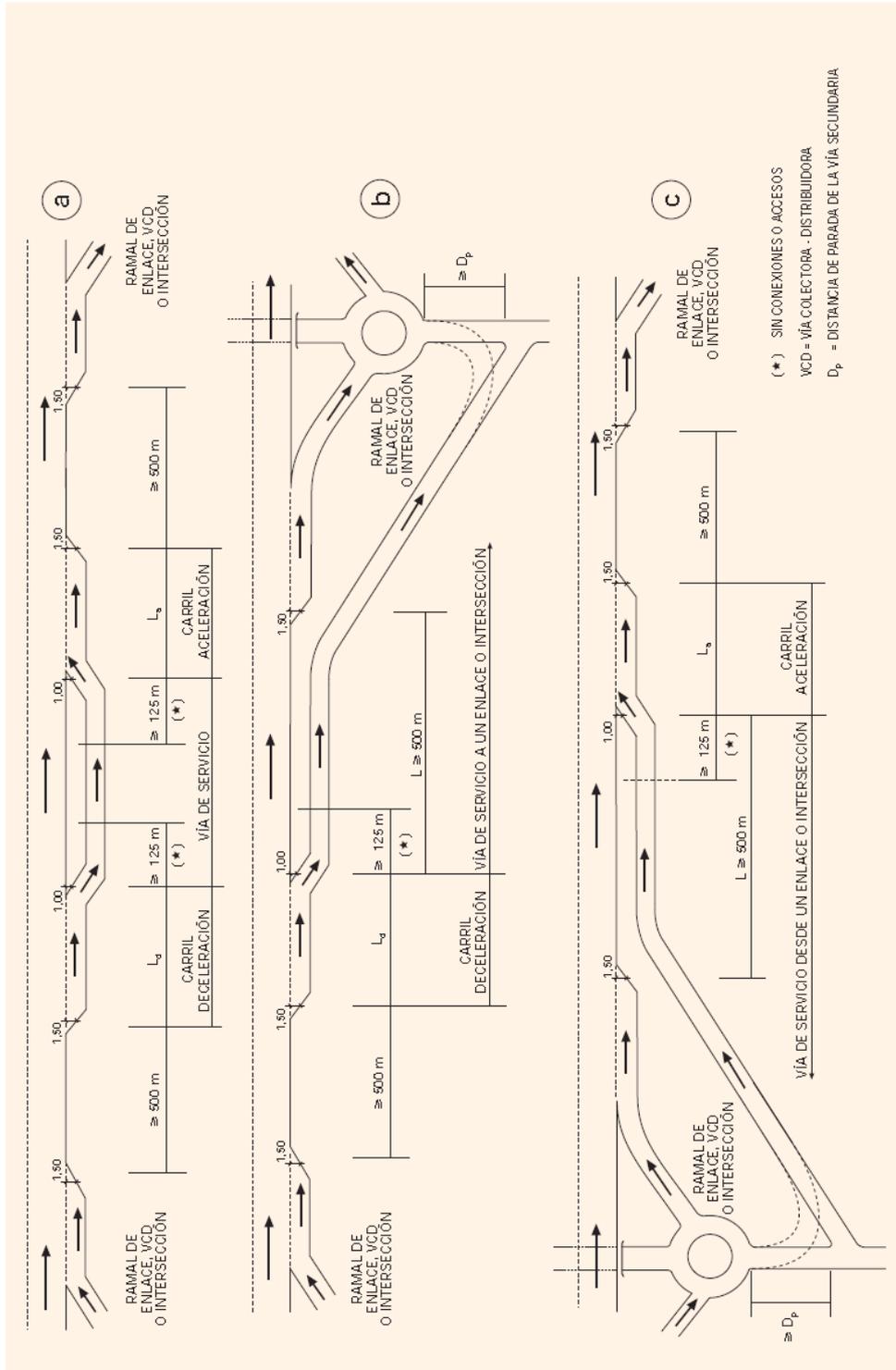


FIGURA 7.13. CONEXIONES ESPECÍFICAS DE LAS VÍAS DE SERVICIO CON LAS CARRETERAS DE CLASE C-100 Y C-80 CON IMD < 5000

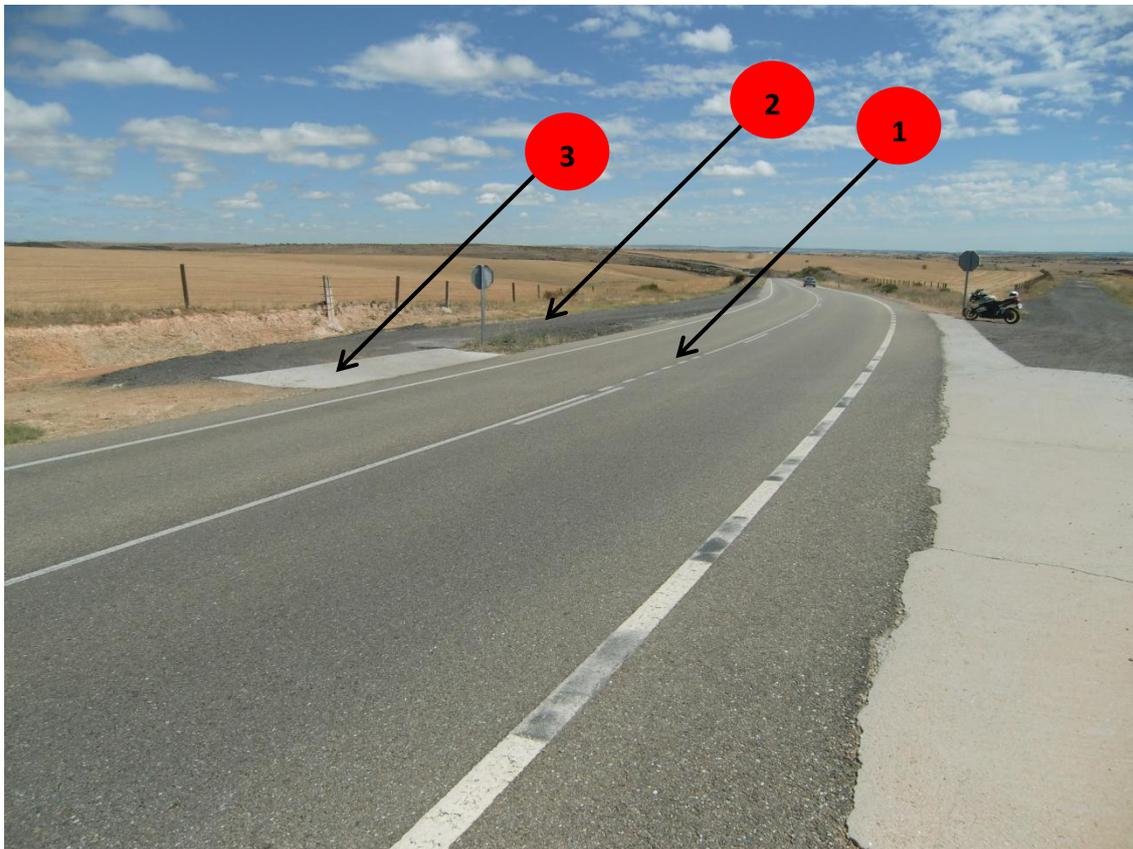


Anexo III

Descripción fotográfica de las infracciones al Reglamento General de Circulación

Caso I: Zona del pk 12 + 600

Fotografía 1. Panorámica. Situación que presenta el acceso al centro hípico.



Descripción: Fotografía orientada sentido Zamora. La situación se localiza en una curva con cambio de rasante de reducida visibilidad que no se aprecia en la imagen por encontrarse orientada en el sentido referenciado.

Leyenda:

1. Modificación de la marca vial regulada en el artículo 167 a) del Reglamento General de Circulación.
2. Acceso con presencia de áridos al no encontrarse asfaltado, simulando esta última condición cambio de uniformidad del firme).
3. Nuevo cambio de uniformidad del firme en zona de detención y aceleración posterior (cemento).
4. Incumplimiento del anexo II referenciado en el presente documento.



Fotografía 2. Situación sentido Fermoselle.



Fotografía 3. Situación sentido Fermoselle de la zona de entrada para cambio de dirección y cruce.





Fotografía 4. Detalle modificación marca vial.



Fotografía 5. Detalle vía de acceso.





Caso II: Zona del pk 14 + 100

Fotografía 1. Panorámica sentido Fermoselle. Se observa la carencia de señalización vial reglamentaria al efecto, la instalación de isleta de obra y el firme de cemento, no cumpliéndose con las normas sobre accesos en lo relativo a dimensiones y características reglamentaria y normativamente establecidas, afectando gravemente a las condiciones de seguridad vial en el tramo.



Fotografía 2. Fotografía detalle sentido Zamora.





Caso III: Zona del pk 14 + 200

Fotografía 1. Panorámica sentido Fermoselle. Se observa la carencia de señalización vial reglamentaria al efecto, la instalación de isleta de obra y el firme de cemento, no cumpliéndose con las normas sobre accesos en lo relativo a dimensiones y características reglamentaria y normativamente establecidas, afectando gravemente a las condiciones de seguridad vial en el tramo.



Fotografía 2. Fotografía detalle sentido Zamora.





Caso III : Zona del pk 14 + 400

Fotografía 1. Panorámica sentido Zamora. Se observa la carencia de señalización vial reglamentaria al efecto, la instalación de isleta de obra y el firme de cemento, no cumpliéndose con las normas sobre accesos en lo relativo a dimensiones y características reglamentaria y normativamente establecidas, afectando gravemente a las condiciones de seguridad vial en el tramo.



Fotografía 2. Panorámica de la situación sentido Fermoselle.



Se localiza una isleta de obra y la modificación de la marca vial desde agosto del año 2008, incumpliendo la normativa referenciada en el cuerpo de la denuncia.



Fotografía 3. Imagen que muestra el desmante practicado para la obra de acceso.



Fotografía 4. Muestra de la modificación de las marcas viales para permitir el cruce en la zona de riesgo.





Caso V: Zona del pk 15 + 250

Fotografía 1. Panorámica. Zona cementerio.



Fotografía 2. Se aprecia el cambio de rasante con curva y la discontinua a escasos metros.





Caso VI: Zona del pk 15 + 300

Fotografía 1. Panorámica. La flecha indica la localización de la BMS incumpliendo OC 28/09.



Después de las modificaciones sufridas a lo largo de estos últimos años, la situación muestra una barrera metálica de seguridad colocada exclusivamente para limitar el acceso, que no impedir, a una propiedad colindante.

Durante la inspección se pudo comprobar como algunos vehículos entraban en la propiedad por la parte lateral y posterior de la barrera de seguridad.

Las intenciones y disposición de la barrera metálica de seguridad, afectando gravemente a la seguridad pasiva de los usuarios de motocicletas, no cumplen con los criterios establecidos por la O.C. 28/2009.



Fotografía 2. Localización detalle de la BMS.



Fotografía 3. Zona de acceso de vehículos.





Seguimiento de los casos en años anteriores (2008-2012)

Análisis básico: Desde el año 2008 al 2012 las situaciones de irregularidad en el tramo denunciado han sido una constante, afectando gravemente a la seguridad vial de los ciudadanos y en ningún momento, este equipo informante, ha tenido conocimiento de haber sido detenidas por las autoridades competentes. Denunciándose los hechos tras el seguimiento de cuatro años.

A continuación se muestra una serie de imágenes de las pruebas documentales capturadas por las unidades de inspección.

Fotografía 1. 25 de agosto del año 2008. Se permitía la realización de obras en la zona de dominio público sin la señalización vial reglamentariamente establecida (N-8.3-IC y RGC).



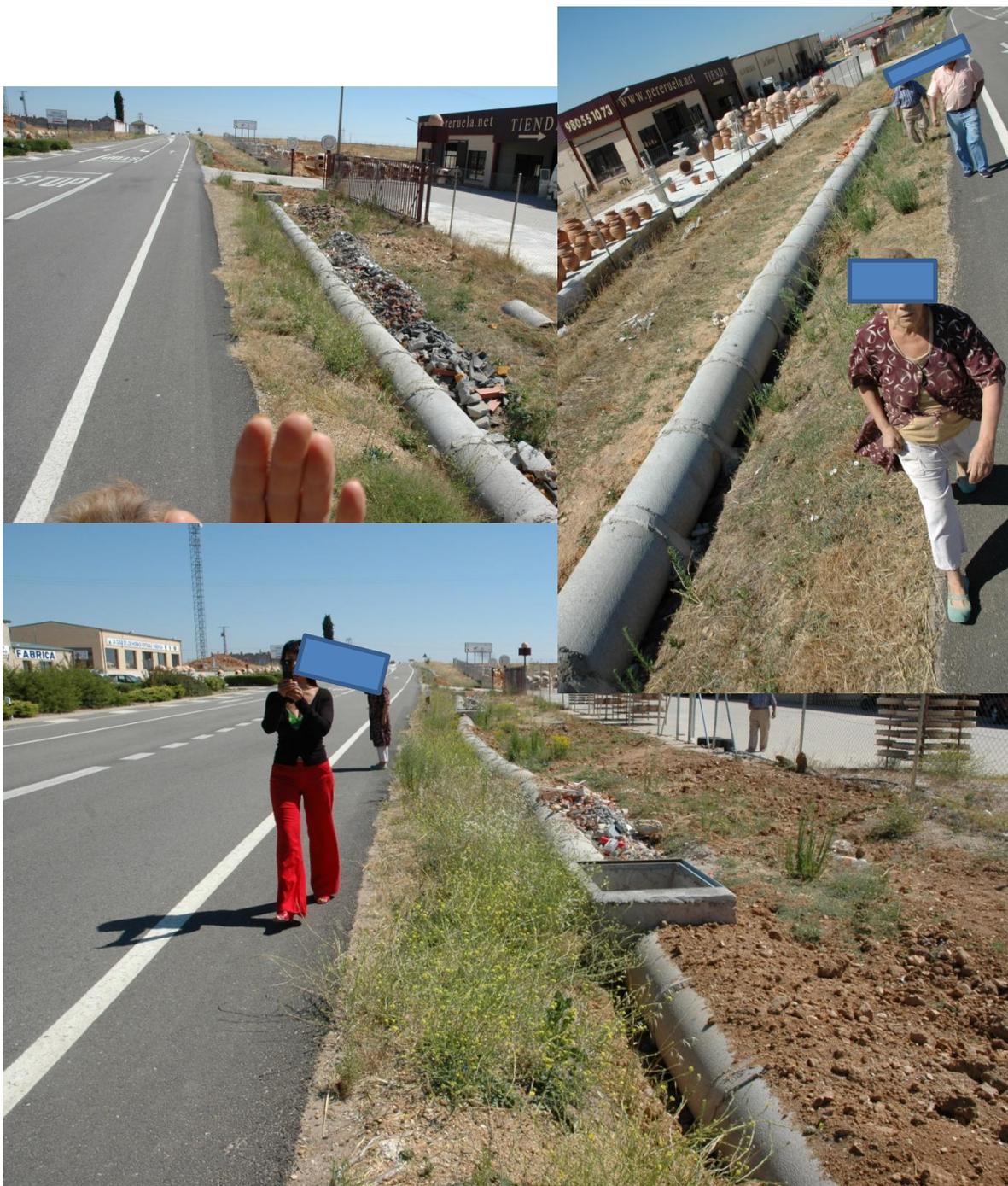
Fotografías 2 y 3. Muestran la utilización y ocultación de escombros y residuos en la obra, afectando al medio ambiente.





Fotografía 4, 5 y 6. 25 de agosto del año 2008. Durante la realización de la inspección el equipo recibía la agresión de los posibles titulares de la obra, que intentaron retirar la cámara fotográfica a uno de los integrantes y grabaron o simularon la grabación de las tareas.

Varias imágenes del momento donde se muestra el intento de evitar las labores del inspector de la carretera de la A.M.M., por parte de personal que salía de una alfarería situada en el lado derecho de la calzada sentido Zamora.





Fotografía 7. Situación del cambio de sentido obrado en el kilómetro 14,400 a fecha 25 de agosto. Se puede apreciar la modificación de la marca vial mediante sobreposición de pintura de color negro.





Conclusiones generales del informe.

PRIMERO

Durante cuatro años y tomando como muestra un tramo reducido de la red viaria de Castilla Y León en la provincia de Zamora, el Departamento de Seguridad Vial de la Asociación Mutua Motera, ha podido localizar con absoluta facilidad infracciones graves a la normativa técnica y legal, presuntamente cometidas o permitidas en parte por los funcionarios públicos, dando lugar a situaciones como las presentadas en los tramos denunciados en el presente informe, que ponen en grave riesgo la seguridad vial de los usuarios.

SEGUNDO

Se ha podido determinar, que se ha generado en el entorno la costumbre y práctica de modificar la vía y sus características por parte de algunos ciudadanos afectando gravemente a la seguridad vial, infringiendo la Ley y siendo ejemplo para otros ciudadanos. Todo ello amparado y fomentado por la pasividad de las administraciones públicas.

TERCERO

Las situaciones denunciadas ponen en grave riesgo la seguridad vial de los ciudadanos, en especial, de los usuarios de motocicletas.



Representante en España de la Federación Europea

