



Correcciones al Proyecto de Real Decreto sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que debería transponer la Directiva UE 2019/1936

La Directiva UE 1936/2019 supone un cambio cualitativo en seguridad porque tiene en cuenta de forma explícita a usuarios vulnerables de las vías. Tal y como se explicita en el párrafo introductorio de la Directiva, la muerte y las lesiones graves en accidentes de tráfico se pueden prevenir en gran medida y los usuarios vulnerables de las carreteras representaron el 47% de las víctimas mortales en la Unión en 2017. Por lo tanto, garantizar las necesidades de las personas usuarias vulnerables de las carreteras y desarrollar requisitos de calidad para la infraestructura para dichas personas debería mejorar su seguridad.

La Directiva EU impone obligaciones a los estados miembros para garantizar la seguridad de los más vulnerables, explicitando a usuarios de la bicicleta, en los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, gestión, auditorías, inspecciones, etc. Además amplía el ámbito de aplicación al extender los requisitos también a infraestructuras de vías secundarias.

Sin embargo, la transposición propuesta para el Real Decreto tiene grandes carencias, obviando contenidos de la directiva europea y que afectan a la seguridad de ciclistas, que consideramos imprescindible subsanar.

[Texto original de la UE](#)

[Texto original del Real Decreto 345/2011](#)

[Texto propuesto para modificaciones al Real Decreto](#)

Artículos que necesitan ser modificados:

«Artículo 1. Objeto y finalidad Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, las auditorías de seguridad viaria, la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio y las inspecciones de seguridad viaria y la evaluación de la seguridad de las carreteras, con el fin de conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en las carreteras la Red Transeuropea de Carreteras, las autopistas y otras carreteras principales integrantes de la Red de Carreteras del Estado.».

Sin embargo la directiva Europea añade literalmente

La presente Directiva se aplicará también a las carreteras y a los proyectos de infraestructura vial no cubiertos por el apartado 2 que estén situados fuera de las zonas urbanas, que no sirvan a las propiedades colindantes con ellas y que se completen con financiación de la Unión, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor, como las vías de circulación para bicicletas, o las carreteras que no están concebidas para la circulación general, como las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales.

Consideramos imprescindible explicitar los diferentes tipos de vías a los que se amplía la norma, para evitar que la seguridad se omita por una incorrecta interpretación de la norma.

Anexo 2 Las modificaciones requeridas por la norma UE se han omitido (entendemos que por error) en la transposición del texto.

Se ha omitido el requerimiento de sustitución del título del anexo II y gran parte de su contenido, en concreto el explicitado para ciclistas. Solo se modifica:

Quince. Se inserta el siguiente texto a continuación del octavo inciso del punto 1 del anexo II: «Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública.». *Dieciseis. Se modifica la redacción del decimoséptimo inciso del punto 2 del anexo II que queda en los siguientes términos: «Seguridad, en su caso, del transporte público, y disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública.».*

Sin embargo la directiva Europea añade literalmente todos estos apartados que se han omitido en la propuesta de Real Decreto

El título se sustituye por el siguiente:

"ANEXO II ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL ";

(ii) provisión para ciclistas, incluida la existencia de rutas alternativas o separaciones del tráfico motorizado de alta velocidad;

- (iii) provisión para vehículos de dos ruedas motorizados;
- (iv) densidad y ubicación de cruces para peatones y ciclistas;
- (v) **provisión para peatones y ciclistas en las carreteras afectadas de la zona;**
- (vi) **separación de peatones y ciclistas del tráfico motorizado de alta velocidad o la existencia de rutas alternativas directas en carreteras de clase baja**

Consideramos imprescindible subsanar este error de omisión para llevar a cabo una adecuada integración de la normativa europea y evitar que haya dejación en el contenido de las auditorías de seguridad vial

Anexo 2.a La Directiva Europea añade el anexo IIa que no se refleja en la propuesta de Decreto

ANEXO IIa

ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL DIRIGIDAS

1. Alineación y sección de carreteras:

- visibilidad y distancias de visión;
- límite de velocidad y zonificación de velocidad;
- alineación autoexplicativa (es decir, "legibilidad" de la alineación por parte de los usuarios de la carretera);
- acceso a propiedades y desarrollos adyacentes;
- acceso de vehículos de emergencia y servicio;
- tratamientos en puentes y alcantarillas;
- Trazado del borde de la carretera (arcenes, desnivel de pavimento, taludes de corte y relleno).

2. Intersecciones e intercambios:

- idoneidad del tipo de intersección / intercambio;
 - geometría del diseño de intersección / intercambio;
 - visibilidad y legibilidad (percepción) de las intersecciones;
 - visibilidad en la intersección;
 - disposición de carriles auxiliares en intersecciones;
 - control de tráfico en intersecciones (por ejemplo, parada controlada, señales de tráfico, etc.);
 - existencia de pasos peatonales y ciclistas.
- Provisión para usuarios vulnerables de la carretera:
- provisión para peatones;**
 - provisión para ciclistas;**
 - provisión para vehículos de dos ruedas a motor;
 - transporte e infraestructuras públicos;

pasos a nivel (teniendo en cuenta, en particular, el tipo de paso y si son tripulados, no tripulados, manuales o automatizados).

4. Iluminación, letreros y señalizaciones:

señales de tráfico coherentes, que no oscurezcan la visibilidad;
legibilidad de las señales de tráfico (posición, tamaño, color);
postes de señalización;
delimitaciones y marcas viales coherentes;
legibilidad de las marcas viales (posición, dimensiones y retrorreflectividad en condiciones secas y húmedas);
contraste apropiado de las marcas viales;
iluminación de carreteras e intersecciones iluminadas;
equipo de carretera apropiado.

5. Señales de tráfico:

operación;
visibilidad.

6. Objetos, zonas despejadas y sistemas de contención vial:

entorno de carretera, incluida la vegetación;
peligros en la carretera y distancia desde la calzada o el borde del carril bici;
adaptación fácil de usar de los sistemas de contención de carreteras (reservas centrales y barreras de seguridad para prevenir peligros para los usuarios vulnerables de la carretera);
tratamientos finales de las barreras de seguridad;
sistemas adecuados de contención de carreteras en puentes y alcantarillas;
vallas (en caminos con acceso restringido).

7. Pavimento:

defectos del pavimento;
resistencia al deslizamiento;
material suelto / grava / piedras;
encharcamiento, drenaje de agua.

8. Puentes y túneles:

presencia y número de puentes;
presencia y número de túneles;
elementos visuales que representan peligros para la seguridad de la infraestructura.

9. Otros asuntos:

provisión de áreas seguras de estacionamiento y áreas de descanso;
provisión para vehículos pesados;
deslumbramiento de los faros;
obras de carretera;
actividades inseguras en las carreteras;

información apropiada en el equipo ITS (por ejemplo, carteles de mensajes variables);
fauna y animales;
advertencias de zona escolar (si corresponde). ";

Solicitamos la correcta transposición de TODOS los apartados que añade la Directiva Europea

