

PROPUESTA DE DECRETO por el que se transpone la Directiva (UE) 2019/1936, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, al ordenamiento jurídico de la Generalitat Valenciana.

## Índice

Preámbulo

Artículo 1. Objeto

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Artículo 3. Definiciones

Artículo 4. Evaluación de impacto de la seguridad vial para proyectos de infraestructura

Artículo 5. Auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura

Artículo 6. Designación y formación de auditores

Artículo 7. Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red

Artículo 8. Inspecciones periódicas de seguridad vial

Artículo 9. Inspecciones específicas de seguridad vial y seguimiento de los procedimientos de las carreteras en explotación

Anexo I. Elementos indicativos de las evaluaciones de impacto de la seguridad vial

Anexo II. Elementos indicativos de las auditorías de seguridad vial

Anexo II bis. Elementos indicativos de las inspecciones específicas de seguridad vial

Anexo III. Elementos indicativos de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red

Anexo IV. Información contenida en los informes sobre accidentes

Anexo V. Carreteras del sistema viario de la comunidad valenciana bajo el ámbito de aplicación de este decreto

## Preámbulo

Con fecha 23 de octubre de 2019 el Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea han adoptado la Directiva (UE) 2019/1936 por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

La Directiva requiere el establecimiento y la aplicación de los procedimientos de actuación de gestión de la seguridad vial que se han considerado como mejor práctica en Europa en las infraestructuras viarias bajo su ámbito de aplicación que, con la modificación, se amplía y pasa a afectar a parte de las carreteras de la Generalitat Valenciana.

Por otro lado, la Directiva establece para la transposición al Derecho interno de los Estados miembros el plazo máximo del 17 de diciembre de 2021.

Corresponde a la Generalitat, en virtud del artículo 31.14 del Estatuto de Autonomía, la competencia exclusiva sobre las carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Valenciana. La Ley 6/1991 de Carreteras de la Comunidad Valenciana en su artículo 11.1.2 otorga la competencia a la Generalitat para el establecimiento de normas aplicables a la construcción, gestión, explotación, conservación, señalización y demás funciones directamente relacionadas con la creación y

el funcionamiento del sistema viario de la Comunidad Valenciana.

Las importantes diferencias funcionales, geométricas y operativas entre la red estatal de carreteras española y la red de carreteras de la Comunidad Valenciana hacen necesaria la aprobación del presente Decreto, diferenciando sus disposiciones de las de la transposición que se adopte a nivel estatal.

La Seguridad Vial ha sido desde sus inicios objetivo prioritario para la Generalitat. En el primer Plan de Carreteras de la Comunidad Valenciana, de marzo de 1987, ya figuraba entre los objetivos sociales la reducción de la accidentalidad (*"La reducción de la siniestralidad , sin duda el precio más alto que pagamos por el uso de la carretera, constituye uno de los objetivos prioritarios del Plan sin que se haya esperado a su redacción para actuar en este campo"*). La Generalitat fue pionera en España en la creación en su estructura organizativa de un servicio administrativo dedicado íntegramente a mejorar la seguridad vial, en el cual desde los inicios se ha venido estudiando en profundidad la accidentalidad y elaborando propuestas concretas para su mejora, incluyendo la redacción periódica de planes y programas de seguridad vial. El primer Plan de Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana data de marzo de 1995. Desde entonces hasta el actualmente vigente Plan Director de Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana la intensa labor en ese sentido se ha ido transformando de la mano de la evolución de la red de carreteras y no se ha detenido nunca, con la consiguiente mejora continua de las condiciones de la carretera y el objetivo de la colaboración desde la infraestructura en la reducción constante de la accidentalidad y sus consecuencias.

En el presente Decreto se cumplen los preceptos de buena regulación establecidos en el art. 129 de la Ley 39/2015.

Por todo cuanto antecede, teniendo en cuenta lo dispuesto en el decreto 105/2019 de 5 de julio, del Consell, por el que se establece la estructura orgánica básica de la Presidencia y de las Consellerias de la Generalitat, en que se organiza la Administración de la Generalitat, y las facultades conferidas por el Decreto 12/2018, de 9 de febrero, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento Orgánico y Funcional de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, y vista la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo Común de las Administraciones Públicas y demás normativa de obligatoria y pertinente aplicación, SE PROPONE AL HONORABLE CONSELLER DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD LA APROBACIÓN DEL SIGUIENTE

## DECRETO

### Artículo 1. Objeto

Esta disposición tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, las inspecciones de seguridad vial y la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias, de forma que quede adaptado y establecido para las carreteras de titularidad de la Generalitat Valenciana lo establecido en la Directiva 2008/96/CE sobre

gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias modificada por la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo.

## Artículo 2. Ámbito de aplicación

En aplicación del artículo 1 de la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias modificada por la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, este Decreto se aplica en aquellas infraestructuras viarias de titularidad de la Generalitat Valenciana indicadas en el Anexo V, con independencia de que se encuentren en fase de diseño, construcción o explotación.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Decreto los túneles de carretera a los que les resulte de aplicación la Directiva 2004/54/CE, de 29 de abril, de requisitos mínimos de seguridad para los túneles de la red transeuropea de carreteras.

En todos los casos en que en el presente Decreto se hace referencia a la red de carreteras, al conjunto de la red o a las carreteras en términos generales o globales, se debe entender que la referencia se realiza exclusivamente al conjunto de los tramos que se encuentren bajo el ámbito de aplicación de este Decreto.

## Artículo 3. Definiciones

A efectos de aplicación de este Decreto se entenderá por:

- 1) "evaluación de impacto de la seguridad vial": el análisis estratégico comparativo de la repercusión de una carretera nueva o de la modificación sustancial de una carretera ya existente sobre la seguridad de la red de carreteras;
- 2) "auditoría de seguridad vial": una comprobación independiente, pormenorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características de diseño de un proyecto de infraestructuras viarias, aplicada a las diferentes fases que van desde la planificación a la explotación en su fase inicial;
- 3) "valoración de la seguridad": la clasificación en categorías de los tramos de la red de carreteras en servicio, según su seguridad inherente medida objetivamente;
- 4) "inspección específica de seguridad vial": una investigación específica para detectar condiciones peligrosas, defectos y problemas que aumentan el riesgo de accidentes y lesiones, a partir de una visita in situ a una carretera o tramo de carretera en servicio;»;
- 5) "inspección periódica de seguridad vial": la comprobación ordinaria periódica de las características y los defectos que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad;»;
- 6) "proyecto de infraestructura": el proyecto para la construcción de una infraestructura viaria nueva o la rehabilitación o modificación importante de infraestructuras de la red ya existente con efectos en el flujo de tráfico.

7) “usuario vulnerable de la vía pública”: los usuarios de la vía pública no motorizados, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de movilidad personal y vehículos de motor de dos ruedas.

8) “modificación sustancial de una infraestructura viaria”: actuación que incluye duplicaciones de calzada, variantes de población u obras de modificación del trazado de infraestructuras viarias existentes en una longitud continua de más de 10 km en que el trazado se ve cambiado en al menos el 50% de la longitud sobre la que se actúa.

#### Artículo 4. Evaluación de impacto de la seguridad vial para proyectos de infraestructura

1. Los proyectos de infraestructura correspondientes al ámbito de aplicación de este Decreto serán objeto de una evaluación de impacto de la seguridad vial.

2. La evaluación de impacto de la seguridad vial se llevará a cabo en la fase inicial de proyecto básico de acuerdo con la definición de la Ley 6/1991 de Carreteras de la Comunidad Valenciana. En ese contexto, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el anexo I.

3. La evaluación de impacto de la seguridad vial deberá exponer las consideraciones en materia de seguridad vial que contribuyan a la elección de la solución propuesta, facilitando la realización del análisis de coste-beneficio de las diversas opciones examinadas.

#### Artículo 5. Auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura

1. Los proyectos de infraestructura correspondientes al ámbito de aplicación de este Decreto serán objeto de auditorías de seguridad vial. Las auditorías de seguridad viaria consistirán en una comprobación independiente de las condiciones de seguridad de un proyecto de infraestructura viaria por parte de un auditor o equipo de auditores acreditados de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto. Su objetivo consistirá en identificar los potenciales problemas que pudieran afectar a la seguridad a fin de que se adopten las medidas que resulten viables para eliminar o paliar dichos problemas.

2. Al realizar las auditorías de seguridad vial, se respetarán los criterios establecidos en el anexo II y se designará a un auditor a fin de realizar la auditoría de las características de diseño de un proyecto de infraestructura.

Cuando las auditorías se efectúen en equipo, uno de sus miembros, como mínimo, deberá cumplir las disposiciones establecidas en los apartados 6.2 y 6.3.

3. La auditoría de seguridad viaria estará encaminada a la detección de riesgos potenciales en la infraestructura que pudieran dar lugar a accidentes, por lo que su objetivo no es comprobar el cumplimiento de la normativa de diseño de nueva construcción en el proyecto auditado.

4. Las auditorías de seguridad vial formarán parte integrante del proceso de diseño del proyecto de infraestructura en las fases de proyecto básico, proyecto de construcción, preinauguración y explotación inicial.

5. El auditor expondrá en un informe de auditoría los elementos de diseño críticos desde el punto de vista de la seguridad correspondientes a cada fase del proyecto de infraestructura. Cuando, en el curso de una auditoría, se identifiquen elementos de riesgo, pero no se proceda a la rectificación del diseño antes de finalizar la fase pertinente descrita en el anexo II, se expondrán las razones de tal decisión en un apéndice a dicho informe. Los informes se incorporarán al expediente del proyecto al final de la fase de actuación en que se encuentre.

6. En las fases de proyecto de construcción y previa a la puesta en servicio se realizarán las modificaciones del proyecto que resulten viables y se consideren procedentes para eliminar o paliar los problemas identificados en el informe de auditoría teniendo en cuenta los condicionamientos técnicos, materiales, operativos y económicos.

En la fase inicial en servicio, se adoptarán en su caso las medidas que resulten viables y se consideren procedentes para atenuar los problemas de seguridad identificados en el informe de auditoría en función del comportamiento real de los usuarios y teniendo en cuenta los condicionamientos técnicos, materiales, operativos y económicos.

**Artículo 6. Designación y formación de auditores para las carreteras de titularidad de la Generalitat Valenciana**

1. Los auditores de seguridad viaria que desempeñen las funciones previstas en el presente Decreto, llevarán a cabo las auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura establecidas en el mismo y deberán poseer la experiencia y la formación específica requerida, y mantener su independencia en relación con el resultado de la auditoría.

2. Los auditores deberán cumplir con todos y cada uno de los siguientes requisitos para ser aceptada su condición de auditor acreditado para las carreteras de titularidad de la Generalitat Valenciana:

a) Tener la titulación universitaria oficial de ingeniero de caminos, canales y puertos, o de master en ingeniería de caminos, canales y puertos, o de ingeniero técnico de obras públicas, o de grado en ingeniería civil o cualquier otra titulación universitaria oficial que otorgue competencias para la redacción de proyectos de carreteras e incluya en su plan de estudios formación específica en materia de seguridad viaria y análisis de accidentes.

b) Disponer de al menos un certificado de aprovechamiento en la asistencia a un curso de Seguridad Viaria expedido en los últimos seis años con una duración de 60 horas lectivas como mínimo, organizado e impartido:

- o bien por una universidad de la Unión Europea que expida los títulos indicados en el apartado a),

- o bien organizado por la Generalitat Valenciana e impartido por personal de la Generalitat Valenciana en activo en los grupos A1 o A2 de la Administración Especial con competencias sobre el sistema viario (entendiendo como tales la planificación, proyección, construcción, gestión, explotación, conservación, señalización, seguridad vial y demás funciones directamente relacionadas con la creación y funcionamiento de carreteras), en cuyo temario se desarrollen al menos los siguientes conceptos:

1) Consistencia del trazado, velocidades y visibilidad en carreteras.

2) Márgenes y su tratamiento.

3) Análisis de accidentes.

4) Usuarios vulnerables de la vía pública e infraestructuras para dichos usuarios

### 5) Auditorías de seguridad viaria

En el certificado de aprovechamiento, para su validez, se deberá hacer constar que el temario del curso cumple lo establecido en este punto.

Dicho certificado de aprovechamiento tendrá la consideración de certificado de aptitud a los efectos de ejercer como auditor de seguridad viaria en el ámbito de aplicación de este Decreto, a falta de acreditar los otros dos requisitos exigidos a) y c).

c) Poseer al menos 4 años de experiencia en los últimos quince años, acreditada mediante certificados de buena ejecución de los organismos públicos o privados concedentes, en la realización de uno o varios de los trabajos que se relacionan a continuación:

- Redacción de planes, programas o estudios de Seguridad Vial cuyos objetivos sean la reducción de la accidentabilidad en la red de carreteras.
- Inspección e informes de carreteras o tramos de las mismas desde el punto de vista de la infraestructura, los cuales recojan propuestas para la mejora desde el punto de vista de la seguridad vial.
- Aplicación de los procedimientos establecidos en la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, tanto los establecidos antes como los establecidos después de la modificación aprobada a través de la Directiva (UE) 2019/1936.
- Trabajos como responsable en redacción de proyectos de carreteras.
- Trabajos como responsable de dirección de obra o de asistencia técnica a la dirección de obra en obras de carreteras.

3. Con el cumplimiento de los tres anteriores requisitos los auditores se considerarán acreditados.

4. Los funcionarios de la Generalitat Valenciana indicados en el punto 2.b) anterior para impartir los cursos de acreditación de auditores tendrán la consideración de auditores de seguridad viaria para las carreteras de titularidad de la Generalitat Valenciana.

5. También tendrán la consideración de auditores de seguridad viaria para las carreteras de titularidad de la Generalitat Valenciana, sin necesidad de cumplir los tres requisitos establecidos en el punto 2) anterior, las personas que dispongan de la acreditación correspondiente de la Administración Estatal o de otras comunidades autónomas del Estado Español.

6. A los efectos del proyecto de infraestructura auditado, el auditor no deberá haber participado, en el momento de la auditoría, en la concepción o explotación del proyecto de infraestructura en cuestión.

### Artículo 7. Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red

1. Se llevará a cabo al menos una vez cada cinco años una evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red de carreteras en explotación incluidas en el ámbito del presente Decreto.

2. Dichas evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave, a tenor de:

- a) un examen visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las características de concepción de la carretera (seguridad intrínseca); y
- b) un análisis de los tramos de la red de carreteras que han estado en explotación más de tres años y en los que se ha producido un número elevado de accidentes graves o mortales



en proporción al volumen de circulación.

3. La primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se llevará a cabo antes del 31 de diciembre de 2024.

4. Al efectuar la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red, se podrán tener en cuenta los elementos indicativos establecidos en el anexo III.

5. Sobre la base de los resultados de la evaluación mencionada en el apartado 1, y a fin de establecer prioridades entre las medidas que habrán de adoptarse en el futuro, se clasificarán todos los tramos de carreteras del ámbito de este Decreto en las siguientes categorías según su nivel de seguridad, que se agrupa por colores para su fácil comprensión:

Verde: ALTO nivel de seguridad.  
Amarillo: MEDIO-ALTO nivel de seguridad.  
Naranja: MEDIO nivel de seguridad.  
Rojo: BAJO-MEDIO nivel de seguridad.  
Negro: BAJO nivel de seguridad.

Definiéndose el Nivel de Seguridad (NS) como el número inverso del Índice de Riesgo (IR) multiplicado por 1000:

$$NS = \frac{1}{IR} \times 1000$$

Siendo el Índice de Riesgo (IR) el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en el periodo de tres años por cada 1.000 millones de veh-km.

Los rangos de colores y valores de los niveles de seguridad son los que a continuación se detallan:

NIVEL DE SEGURIDAD	RANGO DE COLORES	RANGO DE VALORES
ALTO	Verde	NS > 133,33
MEDIO-ALTO	Amarillo	133,33 > NS > 32,47
MEDIO	Naranja	32,47 > NS > 18,87
BAJO-MEDIO	Rojo	18,87 > NS > 11,11
BAJO	Negro	11,11 > NS > 0

**Para el cómputo del número de accidentes mortales y accidentes graves no se tendrán en cuenta los causados por el alcohol y las drogas, que no se consideran asociables a la carretera.**

#### Artículo 8. Inspecciones periódicas de seguridad vial

1. Se llevarán a cabo inspecciones periódicas de seguridad vial al menos cada cinco años.
2. Las inspecciones conjuntas de seguridad vial se llevarán a cabo en su caso con una frecuencia de al menos cada seis años.

## **Artículo 9. Inspecciones específicas de seguridad vial y seguimiento de los procedimientos de las carreteras en explotación**

1. Las conclusiones de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas de conformidad con el artículo 7 serán objeto de seguimiento, ya sea mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.

2. Al efectuar las inspecciones específicas de seguridad vial se podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo II bis.

3. La inspección específica de seguridad vial es una herramienta preventiva de gestión de seguridad viaria. Consiste en un estudio organizado y sistemático de la carretera sobre el terreno llevado a cabo por personal cualificado para identificar las condiciones de riesgo de todas las personas usuarias y las posibilidades de mejora de la seguridad viaria de una carretera existente.

El procedimiento de inspección específica de seguridad viaria se enmarca en los procesos de mejora continua de la seguridad viaria de las carreteras en servicio, en el ámbito de su mantenimiento o conservación.

4. El objetivo de la inspección específica de seguridad viaria es la detección de riesgos potenciales que pudieran dar lugar a accidentes, de cara a su resolución mediante las actuaciones de conservación, no es comprobar el cumplimiento de la normativa de diseño de nueva construcción en el tramo inspeccionado.

5. La inspección visual consiste en el recorrido completo de la infraestructura en todos los tramos y ramales y en ellos en todos los sentidos en que es posible circular, las veces que sea necesario, atendiendo a los elementos de la infraestructura susceptibles de generar riesgo de accidente y tomando nota y literaria y gráfica de los detalles detectados. La inspección visual no se puede realizar exclusivamente sobre un vehículo en marcha sino que es preciso detenerse en los puntos en que existan detalles a considerar.

6. La inspección visual es un elemento clave en la elaboración de la inspección específica de seguridad vial. La primera visita es recomendable que se realice sin haber estudiado previamente los datos de accidentalidad con el objeto de que el resultado de la inspección recoja con la misma profundidad los puntos en que previamente se haya materializado la accidentalidad y los puntos en que la accidentalidad sea potencial.

8. Las inspecciones específicas de seguridad vial serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Tener la titulación universitaria oficial de ingeniero de caminos, canales y puertos, o de master en ingeniería de caminos, canales y puertos, o de ingeniero técnico de obras públicas, o de grado en ingeniería civil o cualquier otra titulación universitaria oficial que otorgue competencias para la redacción de proyectos de carreteras e incluya en su plan de estudios formación específica en materia de seguridad viaria y análisis de accidentes.



**b)** Poseer al menos 4 años de experiencia en los últimos quince años, acreditada mediante certificados de buena ejecución de los organismos públicos o privados concedentes, en la realización de uno o varios de los trabajos que se relacionan a continuación:

- Redacción de planes, programas o estudios de Seguridad Vial cuyos objetivos sean la reducción de la accidentabilidad en la red de carreteras.
- Inspección e informes de carreteras o tramos de las mismas desde el punto de vista de la infraestructura, los cuales recojan propuestas para la mejora desde el punto de vista de la seguridad vial.
- Aplicación de los procedimientos establecidos en la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, tanto los establecidos antes como los establecidos después de la modificación aprobada en la Directiva (UE) 2019/1936.
- Trabajos como responsable en redacción de proyectos de carreteras.
- Trabajos como responsable de dirección de obra o de asistencia técnica a la dirección de obra en obras de carreteras.

9. Las conclusiones de las inspecciones específicas de seguridad vial serán objeto de seguimiento y se determinará si es necesario o no tomar medidas correctoras. En particular, se determinarán los tramos de carretera en los que sea necesario mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias y se definirán acciones prioritarias destinadas a mejorar la seguridad de tales tramos de carretera.

10. Se tomarán medidas correctoras específicas principalmente para los tramos de carretera con bajo nivel de seguridad y que brinden la oportunidad de aplicar medidas con un elevado potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de los costes causados por accidentes.

11. Se elaborará al menos cada seis años y actualizará al menos cada tres años un plan de acción prioritario y basado en el riesgo para llevar a cabo el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras señaladas.

## DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Decreto.

## DISPOSICIONES FINALES

### Primera. Habilitación normativa

Se habilita a la Conselleria competente en materia de carreteras para dictar cuantas normas sean necesarias para la ejecución y desarrollo del presente Decreto, así como para modificar cuando proceda la definición de los niveles de seguridad establecidos en el art. 7.5.

Se habilita a la Dirección General con competencias en materia de seguridad vial para que

pueda ampliar o reducir la relación de infraestructuras viarias a las que se aplica el presente Decreto y que constituyen el Anexo V.

Segunda. Cláusula de no gasto.

El presente Decreto no supone incremento de gasto respecto al derivado de la habitual gestión de la red de carreteras de la Generalitat Valenciana, al amparo del art. 26.3 de la Ley 2/2015, de 2 de abril, de la Generalitat, en materia de transparencia y de regulación del Consejo de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

Tercera. Entrada en vigor.

El presente Decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el diario Oficial de la Generalitat Valenciana.

## **ANEXO I ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO DE LA SEGURIDAD VIAL**

1. Elementos para una evaluación de impacto de la seguridad vial:

- a) definición del problema;
- b) situación actual e hipótesis de inacción;
- c) objetivos de seguridad vial;
- d) análisis de impacto en la seguridad vial de las alternativas propuestas;
- e) comparación de alternativas, incluido análisis de coste-beneficio;
- f) presentación de una serie de soluciones posibles.

2. Elementos que se tendrán en cuenta:

- a) víctimas mortales y accidentes, objetivos de reducción frente al supuesto de inacción;
- b) elección de itinerarios y patrones de tráfico;
- c) posibles efectos en las redes existentes (por ejemplo, salidas, intersecciones, pasos a nivel);
- d) usuarios de las carreteras incluidos los usuarios vulnerables (por ejemplo, peatones, ciclistas y motociclistas);
- e) tráfico (por ejemplo, volumen del tráfico, clasificación del tráfico por tipo), incluidos los flujos estimados de peatones y bicicletas determinados a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes;
- f) estacionalidad y condiciones climáticas;
- g) presencia de un número suficiente de aparcamientos seguros;
- h) actividad sísmica.

## **ANEXO II ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL**

### 1. Criterios en la fase de anteproyecto:

- a) localización geográfica (por ejemplo, exposición a corrimientos de tierras, inundaciones, aludes), condiciones estacionales y climáticas y actividad sísmica;
- b) tipo de intersecciones y distancia entre ellas;
- c) número y tipo de carriles;
- d) tipos de tráfico autorizados en la nueva carretera;
- e) funcionalidad de la carretera dentro de la red;
- f) condiciones meteorológicas;
- g) velocidades de conducción;
- h) secciones transversales (por ejemplo, anchura de la calzada, carriles bicicleta, caminos peatonales);
- i) pendientes transversales y longitudinales;
- j) visibilidad;
- k) trazado de intersecciones;
- l) transporte público e infraestructuras;
- m) pasos a nivel carretera/ferrocarril.
- n) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
  - i) disposiciones relativas a los peatones
  - ii) disposiciones relativas a los ciclistas, incluida la existencia de rutas alternativas o de separaciones del tráfico motorizado a gran velocidad,
  - iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas,
  - iv) densidad y situación de los pasos para peatones y ciclistas,
  - v) disposiciones relativas a los peatones y los ciclistas en las carreteras afectadas de la zona,
  - vi) separación de los peatones y los ciclistas del tráfico motorizado a gran velocidad o existencia de rutas alternativas directas en carreteras de clase inferior;

### 2. Criterios en la fase de proyecto:

- a) trazado;
- b) señales y marcas viales coherentes;
- c) alumbrado de carreteras e intersecciones iluminados;
- d) equipos instalados en los márgenes de la carretera;
- e) entorno del margen de la carretera, incluida vegetación;
- f) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera;
- g) previsión de aparcamientos seguros;
- h) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
  - i) disposiciones relativas a los peatones,
  - ii) disposiciones relativas a los ciclistas,
  - iii) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas;
- i) adaptación beneficiosa para el usuario de sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad para evitar los peligros a los usuarios vulnerables).

### 3. Criterios en la fase de preinauguración:

- a) seguridad de los usuarios de las carreteras y visibilidad en distintas condiciones, como por ejemplo, en condiciones de oscuridad y en condiciones meteorológicas

- normales;
- b) legibilidad de las señales y marcas viales;
- c) estado del firme.

4. Criterios para la fase de explotación inicial: Evaluación de la seguridad vial a la luz del comportamiento real de los usuarios.

La realización de auditorías en cualquiera de las fases puede implicar la necesidad de volver a examinar los criterios de fases anteriores.

## **ANEXO II bis ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS INSPECCIONES ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD VIAL**

1. Trazado y sección transversal de la vía:
  - a) visibilidad y distancias de visibilidad;
  - b) límite de velocidad y zonas de limitación de velocidad;
  - c) trazado evidente (es decir, "legibilidad del trazado" para los usuarios de la vía pública);
  - d) acceso a propiedades y proyectos colindantes;
  - e) acceso de los vehículos de emergencias y de servicio;
  - f) tratamientos en puentes y alcantarillas;
  - g) trazado de la carretera (arcenes, desniveles del firme, talud de desmonte y talud de terraplén).
  
2. Intersecciones y puntos de intercambio:
  - a) adecuación del tipo de intersección/enlace.
  - b) geometría del trazado de la intersección/enlace;
  - c) visibilidad y legibilidad (percepción) de las intersecciones;
  - d) visibilidad en la intersección;
  - e) trazado de los carriles auxiliares en las intersecciones;
  - f) control del tráfico en las intersecciones (por ejemplo, señales de parada, semáforos, etc.);
  - g) presencia de pasos de peatones y de ciclistas.
  
3. Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:
  - a) disposiciones relativas a los peatones;
  - b) disposiciones relativas a los ciclistas;
  - c) disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas;
  - d) transporte público e infraestructuras;
  - e) pasos a nivel (con indicación, en particular, del tipo de paso y de si son con barreras, sin barreras, manuales o automatizados).
  
4. Iluminación, señales y marcas:
  - a) señales viales coherentes, que no disminuyan la visibilidad;
  - b) legibilidad de las señales viales (localización, tamaño, color)
  - c) postes de señalización;
  - d) delimitación y marcas viales coherentes;

- e) legibilidad de las marcas viales (localización, dimensiones y retrorreflectancia en condiciones secas y húmedas);
- f) contraste adecuado de las marcas viales;
- g) alumbrado de carreteras e intersecciones iluminadas;
- h) equipos adecuados instalados en los márgenes de la carretera.

5. Semáforos:

- a) funcionamiento;
- b) visibilidad.

6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:

- a) entorno de los márgenes de la carretera, incluida la vegetación;
- b) peligros en los márgenes de la carretera y distancia desde el borde de la calzada o de la vía para la circulación de bicicletas;
- c) adaptación beneficiosa para el usuario de los sistemas viales de contención (medianas y guardarraíles de seguridad a fin de evitar peligros a los usuarios vulnerables de la vía pública);
- d) terminaciones de los guardarraíles de seguridad;
- e) sistemas viales de contención adecuados en puentes y alcantarillas;
- f) vallas (en carreteras de acceso restringido).

7. Firme:

- a) defectos del firme;
- b) adherencia;
- c) material suelto /grava/piedras;
- d) encharcamiento y drenaje del agua.

8. Puentes y túneles:

- a) presencia y número de puentes;
- b) presencia y número de túneles;
- c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.

9. Otras cuestiones:

- a) oferta de zonas seguras de estacionamiento y descanso;
- b) oferta para vehículos pesados
- c) deslumbramiento por los faros;
- d) obras de carreteras;
- e) actividades peligrosas en los márgenes de la carretera;
- f) información adecuada en el material de los STI (p. ej., paneles de mensajes variables);
- g) animales y flora y fauna silvestres;
- h) advertencias de zona escolar (en su caso).

### **ANEXO III**

## **ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE SEGURIDAD DE LAS CARRETERAS DEL CONJUNTO DE LA RED**

## 1. Aspectos generales:

- a) tipo de carretera en relación con el tipo y tamaño de las regiones/ciudades que conecta;
- b) longitud del tramo de carretera;
- c) tipo de zona (rural, urbana);
- d) utilización del suelo (zonas educativas, comerciales, industriales y de fábricas, residenciales, agrícolas y ganaderas, sin desarrollar)
- e) densidad de puntos de acceso a las propiedades;
- f) presencia de vías de servicio (por ejemplo, para comercios);
- g) presencia de obras en la carretera;
- h) presencia de zonas de estacionamiento.

## 2. Volumen de tráfico:

- a) volumen de tráfico;
- b) volumen observado de motocicletas;
- c) volumen observado de peatones a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
- d) volumen observado de bicicletas a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;
- e) volumen observado de vehículos pesados;
- f) flujo estimado de peatones determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes;
- g) flujo estimado de bicicletas determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes.

## 3. Datos relativos a los accidentes:

- a) número, localización y causas de víctimas mortales por grupo de usuarios de la vía pública;
- b) número y localización de heridos graves por grupo de usuarios de la vía pública.

## 4. Características operativas:

- a) límite de velocidad (general, para motocicletas, para camiones);
- b) velocidad de servicio (percentil 85);
- c) gestión de la velocidad y/o reducción del tráfico;
- d) presencia de servicios STI: alertas de congestión, paneles de mensajes variables;
- e) advertencias de zona escolar;
- f) presencia de guardias de cruce escolar en los periodos fijados.

## 5. Características geométricas:

- a) características de la sección transversal (número, tipo y anchura de los carriles, diseño y material de los arcenes de la mediana central, carriles para bicicletas, caminos peatonales, etc.), incluida su variabilidad;
- b) curvatura horizontal;
- c) pendiente y trazado vertical;
- d) visibilidad y distancias de visibilidad.

## 6. Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:



- a) entorno de los márgenes de la carretera y zonas limpias;
- b) obstáculos fijos en los márgenes de la carretera (por ejemplo, farolas, árboles, etc.);
- c) distancia a los obstáculos desde los márgenes de la carretera;
- d) densidad de los obstáculos;
- e) bandas sonoras;
- f) sistemas viales de contención.

#### 7. Puentes y túneles:

- a) presencia y número de puentes, así como la información pertinente acerca de ellos;
- b) presencia y número de túneles, así como la información pertinente acerca de ellos;
- c) elementos visuales que representan un peligro para la seguridad de las infraestructuras.

#### 8. Intersecciones:

- a) tipo de intersección y número de ramas (indicando, en particular, el tipo de control y la presencia de giros protegidos)
- b) presencia de canalización;
- c) calidad de la intersección;
- d) volumen de las carreteras que se cruzan;
- e) presencia de pasos a nivel (con indicación, en particular, del tipo de cruce y de si son con barreras, sin barreras, manuales o automatizados).

#### 9. Mantenimiento:

- a) defectos del firme;
- b) adherencia del firme;
- c) estado de los arcenes (incluida la vegetación);
- d) estado de las señales, marcas y delimitaciones;
- e) estado de los sistemas viales de contención.

#### 10. Instalaciones para los usuarios vulnerables de la vía pública:

- a) pasos de peatones y de ciclistas (cruces en superficie y separación de nivel);
- b) pasos de ciclistas (cruces en superficie y separación de nivel);
- c) vallas para peatones
- d) existencia de aceras o instalaciones aparte;
- e) instalaciones para bicicletas y tipo de instalaciones (vías para la circulación de bicicletas, carril de bicicletas y otros);
- f) calidad de los pasos de peatones en lo que respecta a la visibilidad y la señalización de cada instalación;
- g) instalaciones de pasos de peatones y de ciclistas a la entrada de una carretera secundaria que se une a la red;
- h) existencia de rutas alternativas para peatones y ciclistas cuando no existan instalaciones separadas.

#### 11. Elementos de los sistemas de pre-colisión y post-colisión para la reducción de las lesiones por accidente de tráfico y la mitigación de su gravedad:

- a) centros operatius de la red y otras instalaciones de patrulla;
- b) mecanismos para informar a los usuarios de la vía pública las condiciones de conducción con el fin de evitar accidentes o incidentes;
- c) sistemas de detección automática de incidentes (DAI): sensores y cámaras;
- d) sistemas de gestión de incidentes;
- e) sistemas de comunicación con los servicios de emergencia.».

#### **ANEXO IV**

### **INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS INFORMES SOBRE ACCIDENTES**

Los informes sobre accidentes deben incluir los siguientes elementos:

- 1) localización del accidente (lo más precisa posible), con indicación de las coordenadas GNSS;
- 2) imágenes o diagramas del lugar del accidente;
- 3) fecha y hora del accidente;
- 4) información sobre la carretera, como tipo de zona, vía o intersección, incluida señalización, número de carriles, marcas viales, firme, condiciones de iluminación y meteorológicas, límite de velocidad y obstáculos en los márgenes de la calzada;
- 5) gravedad del accidente.
- 6) características de las personas implicadas, tales como edad, sexo, nacionalidad, nivel de alcohol y utilización o no de equipo de seguridad;
- 7) datos de los vehículos implicados (tipo, antigüedad, país, eventualmente equipos de seguridad, fecha del último control técnico periódico con arreglo a la legislación aplicable);
- 8) datos del accidente tales como tipo de accidente, tipo de colisión, maniobra del vehículo y del conductor;
- 9) siempre que sea posible, información sobre el tiempo transcurrido entre el momento del accidente y el registro del mismo o la llegada de los servicios de emergencia.

#### **ANEXO V**

### **CARRETERAS DEL SISTEMA VIARIO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA BAJO EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE ESTE DECRETO**

1. Las carreteras bajo el ámbito de aplicación de este Decreto son las siguientes:

CARRETERA	P.K. INICIAL	P.K. FINAL
CV-10	0+000	42+600
CV-35	9+000	37+305
CV-80	0+000	19+000