Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

DECRET 57/2021, de 23 d'abril, del Consell, de transposició de la Directiva (UE) 2019/1936, per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries. [2021/4462]

Índex

Article 1. Objecte
Article 2. Àmbit d'aplicació
Article 3. Definicions
Article 4. Avaluació d'impacte de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura
Article 5. Auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura
Article 6. Designació i formació de persones auditores
Article 7. Avaluació de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa
Article 8. Inspeccions periòdiques de seguretat viària
Article 9. Inspeccions específiques de seguretat viària i seguiment dels procediments de les carreteres en explotació
Disposcions Adicionales
Primera. Incidència pressupostària
Segona. Termini per a realizar la primera avaluació de seguretat
Disposició derogatòria única.
Disposicions finals
Primera. Desplegament normatiu
Segona. Entrada en vigor
Annexes:
Annex I. Elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària
Annex II. Elements indicatius de les auditories de seguretat viària
Annex II bis. Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària
Annex III. Elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa
Annex IV. Informació continguda en els informes sobre accidents
Annex V. Carreteres del sistema viari de la Comunitat Valenciana sota l'àmbit d'aplicació d'aquest decret

El 23 d'octubre de 2019 el Parlament Europeu i el Consell de la Unió Europea van adoptar la Directiva (UE) 2019/1936 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries.

Aquesta directiva requereix l'establiment i l'aplicació dels procediments d'actuació de gestió de la seguretat viària que s'han considerat com a millor pràctica a Europa en les infraestructures viàries sota el seu àmbit d'aplicació que, amb la modificació, s'amplia i passa a afectar part de les carreteres de la Generalitat.

D'altra banda, la directiva estableix per a la transposició al dret intern dels estats membres el termini màxim del 17 de desembre de 2021.

La Comunitat Valenciana, en virtut de l'article 61.3 *d*) de l'Estatut d'Autonomia exerceix la competència exclusiva per al desplegament i l'execució de les normes i disposicions europees en l'àmbit de les seues competències.

Correspon a la Generalitat, en virtut de l'article 49.1. 14a de l'Estatut d'Autonomia, la competència exclusiva sobre les carreteres i camins l'itinerari dels quals es desenvolupe íntegrament en el territori de la Comunitat Valenciana. La Llei 6/1991, de 27 de març, de carreteres de la Comunitat Valenciana en l'article 11.1.2 atorga la competència a la Generalitat per a l'establiment de normes aplicables a la construcció, la gestió, l'explotació, la conservació, la senyalització i altres funcions directament relacionades amb la creació i el funcionament del sistema viari de la Comunitat Valenciana.

Igualment, correspon a la Generalitat, en virtut de l'article 49.1 3a de l'Estatut d'Autonomia la competència exclusiva en normes de procediment administratiu derivades de les particularitats del dret substantiu valencià o de les especialitats de l'organització de la Generalitat.

Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad

DECRETO 57/2021, de 23 de abril, del Consell, de transposición de la Directiva (UE) 2019/1936, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. [2021/4462]

Índice

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 personas auditoras
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
Disposiciones adicionales
Primera. Incidencia presupuestaria
Segunda. Plazo para realizar la primera evaluación de seguridad
Disposición derogatoria única
Disposiciones finales
Primera. Desarrollo normativo
Segunda. Entrada en vigor
Anexos:
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 Comunitat Valenciana bajo el ámbito de aplicación de este decreto

El 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.

Esta 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 amplia y pasa a afectar a parte de las carreteras de la Generalitat.

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.

La Comunitat Valenciana, en virtud del artículo 61.3 d) del Estatuto de Autonomía ostenta la competencia exclusiva para el desarrollo y ejecución de las normas y disposiciones europeas en el ámbito de sus competencias.

Corresponde a la Generalitat, en virtud del artículo 49.1. 14ª del Estatuto de Autonomía, la competencia exclusiva sobre las carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunitat Valenciana. La Ley 6/1991, de 27 de marzo, 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 Comunitat Valenciana.

Igualmente, corresponde a la Generalitat, en virtud del artículo 49.1 3ª del Estatuto de Autonomía la competencia exclusiva en normas de procedimiento administrativo derivadas de las particularidades del Derecho sustantivo valenciano o de las especialidades de la organización de la Generalitat.

Les importants diferències funcionals, geomètriques i operatives entre la xarxa estatal de carreteres i la xarxa de carreteres de la Comunitat Valenciana fan necessària l'aprovació d'aquest decret, que diferencie les seues disposicions de les de la transposició que s'adopte a escala estatal.

La seguretat viària ha sigut des dels inicis un objectiu prioritari per a la Generalitat. En el primer Pla de Carreteres de la Comunitat Valenciana, de març de 1987, ja figurava entre els objectius socials la reducció de l'accidentalitat (»La reducció de la sinistralitat, sens dubte el preu més alt que paguem per l'ús de la carretera, constitueix un dels objectius prioritaris del Pla sense que s'haja esperat a la redacció d'aquest per a actuar en aquest camp»). La Generalitat va ser pionera a Espanya en la creació en l'estructura organitzativa d'un servei administratiu dedicat íntegrament a millorar la seguretat viària, en el qual des dels inicis s'ha estudiat en profunditat l'accidentalitat, i s'han elaborat propostes concretes per a la millora, incloent-hi la redacció periòdica de plans i programes de seguretat viària. El primer Pla de seguretat viària de la Comunitat Valenciana data de març de 1995. Des de llavors fins al Pla director de seguretat viària de la Comunitat Valenciana vigent actualment la intensa labor en aquest sentit s'ha anat transformant de la mà de l'evolució de la xarxa de carreteres i no s'ha detingut mai, amb la millora contínua de les condicions de la carretera consegüent i l'objectiu de la col·laboració des de la infraestructura en la reducció constant de l'accidentalitat i les conseqüències d'aquestes.

Aquest decret s'adequa als principis de bona regulació previstos en l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. Es fonamenta l'oportunitat d'aquesta disposició en la necessitat de disposar d'una norma que transpose la Directiva (UE) 2019/1936 per la qual es modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, en les carreteres titularitat de la Generalitat. L'eficàcia queda justificada perquè suposa adaptar a les carreteres titularitat de la Generalitat la directiva esmentada. S'han tingut en compte els principis de proporcionalitat i seguretat jurídica, ja que aquest decret és coherent amb el marc jurídic vigent i es dicta en el marc de les competències que té la Generalitat en matèria de carreteres. I, finalment, respecte als principis de transparència i eficiència, la justificació està clarament definida en aquest preàmbul i s'han observat els tràmits que recull el procediment d'elaboració dels projectes normatius i la normativa en matèria de transparència i bon govern.

Aquest decret es troba recollit en el Pla normatiu de l'Administració de la Generalitat per a 2021.

S'han recaptat els informes preceptius previstos per a la tramitació d'aquesta regulació.

En conseqüència, d'acord amb l'article 28.*c* de la Llei 5/1983, de 30 de desembre, de la Generalitat, del Consell, a proposta del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, conforme amb el Consell Jurídic Consultiu, prèvia deliberació del Consell en la reunió de 23 d'abril de 2021,

DECRETE

Article 1. Objecte

Aquesta disposició, que es dicta en desplegament de la Llei 6/1991, de 27 de març, de Carreteres de la Comunitat Valenciana, té per objecte l'establiment i l'aplicació de procediments relacionats amb les avaluacions d'impacte de la seguretat viària, les auditories de seguretat viària, les inspeccions de seguretat viària i la gestió de la seguretat en les infraestructures viàries, de manera que quede adaptat i establit per a les carreteres de titularitat de la Generalitat el que s'estableix en la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries modificada per la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlament Europeu i del Consell.

Article 2. Àmbit d'aplicació

En aplicació de l'article 1 de la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries modificada per la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlament Europeu i del Consell, aquest decret s'aplica a aquelles infraestructures viàries de titularitat de la Generalitat

Las importantes diferencias funcionales, geométricas y operativas entre la red estatal de carreteras y la red de carreteras de la Comunitat 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 Comunitat 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 Comunitat Valenciana data de marzo de 1995. Desde entonces hasta el actualmente vigente Plan director de seguridad vial de la Comunitat 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.

Este decreto se adecúa a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Se fundamenta la oportunidad de esta disposición en la necesidad de disponer de una norma que trasponga la Directiva (UE) 2019/1936 por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, en las carreteras titularidad de la Generalitat. Su eficacia queda justificada por cuanto supone adaptar a las carreteras titularidad de la Generalitat la mencionada directiva. Se ha tenido en cuenta el principio de proporcionalidad y seguridad jurídica ya que este decreto es coherente con el marco jurídico vigente y se dicta en el marco de las competencias que tiene la Generalitat en materia de carreteras. Y por último respecto a los principios de transparencia y eficiencia, su justificación está claramente definida en este preámbulo y se han observado los trámites que recoge el procedimiento de elaboración de los proyectos normativos y la normativa en materia de transparencia y buen gobierno.

Este decreto se encuentra recogido en el Plan normativo de la Administración de la Generalitat para 2021.

Se han recabado los informes preceptivos previstos para la tramitación de esta regulación.

En consecuencia, de acuerdo con el artículo 28.*c* de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, de la Generalitat, del Consell, a propuesta del conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, conforme con el Consell Jurídic Consultiu, previa deliberación del Consell en la reunión de 23 de abril de 2021

DECRETO

Artículo 1. Objeto

Esta disposición, que se dicta en desarrollo de la Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunitat Valenciana, 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 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

indicades en l'annex V, amb independència que es troben fase de disseny, construcció o explotació.

Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació els túnels de carretera als quals els resulte d'aplicació la Directiva 2004/54/CE, del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril de 2004, sobre requisits mínims de seguretat per a túnels de la xarxa transeuropea de carreteres.

En tots els casos en què en aquest decret es fa referència a la xarxa de carreteres, al conjunt de la xarxa o a les carreteres en termes generals o globals, s'ha d'entendre que la referència es realitza exclusivament al conjunt dels trams que es troben sota l'àmbit d'aplicació d'aquest decret.

Article 3. Definicions

A l'efecte de l'aplicació d'aquest decret s'entén per:

1) «Avaluació d'impacte de la seguretat viària»: l'anàlisi estratègica comparativa de la repercussió d'una carretera nova o de la modificació substancial d'una carretera ja existent sobre la seguretat de la xarxa de carreteres;

2) «Auditoria de seguretat viària»: una comprovació independent, detallada, sistemàtica i tècnica de la seguretat de les característiques de disseny d'un projecte d'infraestructures viàries, aplicada a les diferents fases que van des de la planificació fins a l'explotació en la fase inicial;

3) «Valoració de la seguretat»: la classificació en categories dels trams de la xarxa de carreteres en servei, segons la seguretat inherent d'aquestes, mesurada objectivament;

4) «Inspecció específica de seguretat viària»: una investigació específica per a detectar condicions perilloses, defectes i problemes que augmenten el risc d'accidents i lesions, a partir d'una visita *in situ* a una carretera o tram de carretera en servei;

5) «Inspecció periòdica de seguretat viària»: la comprovació ordinària periòdica de les característiques i els defectes que exigeixen una intervenció de manteniment per motius de seguretat;

6) «Projecte d'infraestructura»: el projecte per a la construcció d'una infraestructura viària nova o la rehabilitació o modificació important d'infraestructures de la xarxa ja existent amb efectes en el flux de trànsit;

7) «Usuari vulnerable de la via pública»: els usuaris de la via pública no motoritzats, inclosos, en particular, els ciclistes i els vianants, i també els usuaris de vehicles de mobilitat personal i vehicles de motor de dues rodes;

8) «Modificació substancial d'una infraestructura viària»: actuació que inclou duplicacions de calçada, variants de població o obres de modificació del traçat d'infraestructures viàries existents en una longitud contínua de més de 10 km en què el traçat es canvia, almenys, en el 50 % de la longitud sobre la qual s'actua.

Article 4. Avaluació d'impacte de la seguretat viària per a projectes d'infraestructura

1. Els projectes d'infraestructura seran objecte d'una avaluació d'impacte de la seguretat viària.

2. L'avaluació d'impacte de la seguretat viària s'ha de dur a terme en la fase inicial de projecte bàsic d'acord amb la definició de la Llei 6/1991, i es tindran en compte els criteris establits en l'annex I.

3. L'avaluació d'impacte de la seguretat viària ha d'exposar les consideracions en matèria de seguretat viària que contribuïsquen a l'elecció de la solució proposada, i facilitar la realització de l'anàlisi de cost-benefici de les diverses opcions examinades.

4. Els projectes d'infraestructura que siguen objecte d'avaluació d'impacte de la seguretat viària han de contindre un annex de seguretat viària en què, almenys, es justifiquen les decisions adoptades en relació amb els criteris establits en l'annex I.

Article 5. Auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura

1. Els projectes d'infraestructura seran objecte d'auditories de seguretat viària. Les auditories de seguretat viària consistiran en una comprovació independent de les condicions de seguretat d'un projecte d'infraestructura viària per part d'una persona auditora o equip d'auditoria acreditats d'acord amb el que s'estableix en aquest decret. L'objectiu d'aquests consistirà a identificar els problemes potencials que puguen

la Generalitat indicadas en el anexo V, con independencia de que se encuentren en fase de diseño, construcción o explotación.

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

En todos los casos en que en este 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 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, y 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.

4. Los proyectos de infraestructura que vayan a ser objeto de evaluación de impacto de la seguridad vial deberán contener un anexo de seguridad vial en el que, al menos, se justifiquen las decisiones adoptadas en relación con los criterios establecidos en el anexo I.

Artículo 5. Auditorías de seguridad vial para proyectos de infraestructura

1. Los proyectos de infraestructura 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 una persona auditora o equipo de auditoría acreditados de acuerdo con lo establecido en este decreto. Su objetivo consistirá en identificar los potenciales problemas

afectar la seguretat a fi que s'adopten les mesures que resulten viables per a eliminar o pal·liar aquests problemes.

2. En realitzar les auditories de seguretat viària, s'han de respectar els criteris establits en l'annex II i s'ha de designar una persona auditora a fi que realitze l'auditoria de les característiques de disseny d'un projecte d'infraestructura.

Quan les auditories s'efectuen en equip, un dels membres, com a mínim, ha de complir els requisits establits en els apartats 2 i 3 de l'article 6.

3. L'auditoria de seguretat viària ha d'estar encaminada a la detecció de riscos potencials en la infraestructura que puguen donar lloc a accidents, per la qual cosa l'objectiu d'aquesta no és comprovar el compliment de la normativa de disseny de nova construcció en el projecte auditat.

4. Les auditories de seguretat viària han de formar part integrant del procés de disseny del projecte d'infraestructura en les fases de projecte bàsic, projecte de construcció, preinauguració i explotació inicial.

5. L'auditoria ha d'exposar en un informe els elements de disseny crítics des del punt de vista de la seguretat corresponents a cada fase del projecte d'infraestructura.

Quan, en el curs d'una auditoria, s'identifiquen elements de risc, però no es rectifique el disseny abans de finalitzar la fase pertinent descrita en l'annex II, s'han d'exposar les raons d'aquesta decisió en un apèndix a aquest informe. Els informes s'han d'incorporar a l'expedient del projecte al final de la fase d'actuació en què es trobe.

6. En les fases de projecte de construcció i la prèvia a la posada en servei s'han de realitzar les modificacions del projecte que resulten viables i es consideren procedents per a eliminar o pal·liar els problemes identificats en l'informe d'auditoria tenint en compte els condicionaments tècnics, materials, operatius i econòmics.

En la fase inicial d'explotació, s'han d'adoptar, si escau, les mesures que resulten viables i es consideren procedents per a atenuar els problemes de seguretat identificats en l'informe d'auditoria en funció del comportament real de les persones usuàries i tenint en compte els condicionaments tècnics, materials, operatius i econòmics.

7. Els projectes d'infraestructura que siguen d'auditoria de seguretat viària han de contindre un annex de seguretat viària en què, almenys, es justifiquen les decisions adoptades en relació amb els criteris establits en l'annex II.

Article 6. Designació i formació de persones auditores

1. Les persones auditores de seguretat viària que exercisquen les funcions previstes en aquest decret, han de dur a terme les auditories de seguretat viària per a projectes d'infraestructura establides en aquest, i han de posseir l'experiència i la formació específica requerida, i mantindre la independència en relació amb el resultat de l'auditoria.

2. Han de complir tots i cadascun dels requisits següents perquè siga acceptada la seua condició de personal auditor acreditat per a les carreteres de titularitat de la Generalitat:

a) Tindre la titulació universitària oficial d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, o de màster d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, o Enginyeria Tècnica d'Obres públiques, o de grau d'Enginyeria Civil, o qualsevol altra titulació universitària oficial que atorgue competències per a la redacció de projectes de carreteres i incloga en el pla d'estudis formació específica en matèria de seguretat viària i anàlisi d'accidents.

b) Disposar, almenys, d'un certificat d'aprofitament en l'assistència a un curs de seguretat viària expedit en els últims sis anys amb una duració de 60 hores lectives, com a mínim, organitzat i impartit bé per una universitat de la Unió Europea que expedisca els títols indicats en l'apartat *a*; o bé organitzat per la Generalitat i impartit per personal de la Generalitat en actiu en els subgrups A1 o A2 de l'administració especial amb competències sobre el sistema viari (entenent com a tals la planificació, la projecció, la construcció, la gestió, l'explotació, la conservació, la senyalització, seguretat viària i altres funcions directament relacionades amb la creació i funcionament de carreteres), en el temari dels quals es desenvolupen almenys els conceptes següents: Consistència del traçat, velocitats i visibilitat en carreteres; Marges i el tractament

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 una persona auditora 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 los requisitos establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 6.

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. La auditoría expondrá en un informe 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 de explotación, 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 las personas usuarias y teniendo en cuenta los condicionamientos técnicos, materiales, operativos y económicos.

7. Los proyectos de infraestructura que vayan a ser objeto de auditoría de seguridad vial deberán contener un anexo de seguridad vial en que, al menos, se justifiquen las decisiones adoptadas en relación con los criterios establecidos en el anexo II.

Artículo 6. Designación y formación de personas auditoras

1. Las personas auditoras de seguridad viaria que desempeñen las funciones previstas en este 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. Deberán cumplir con todos y cada uno de los siguientes requisitos para ser aceptada su condición de personal auditor acreditado para las carreteras de titularidad de la Generalitat:

a) Tener la titulación universitaria oficial en Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, o de Master en Ingenieria de Caminos, Canales y Puertos, o en Ingeniería Técnica 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: bien por una universidad de la Unión Europea que expida los títulos indicados en el apartado *a*; o bien organizado por la Generalitat e impartido por personal de la Generalitat en activo en los subgrupos 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: Consistencia del trazado, velocidades y visibilidad

d'aquests; Anàlisi d'accidents; Usuaris vulnerables de la via pública i infraestructures per a aquests usuaris; i Auditories de seguretat viària.

En el certificat d'aprofitament, perquè siga vàlid, s'ha de fer constar que el temari del curs compleix el que s'estableix en aquest punt.

Aquest certificat d'aprofitament tindrà la consideració de certificat d'aptitud a l'efecte d'exercir com a auditor de seguretat viària en l'àmbit d'aplicació d'aquest decret, i faltarà acreditar els altres dos requisits exigits a) i c).

c) Posseir almenys 4 anys d'experiència en els últims quinze anys, acreditada mitjançant certificats de bona execució dels organismes públics o privats concedents, en la realització d'un o diversos dels treballs que s'indiquen a continuació:

– Redacció de plans, programes o estudis de seguretat viària els objectius dels quals siguen la reducció de l'accidentalitat en la xarxa de carreteres.

– Inspecció i informes de carreteres o trams d'aquestes des del punt de vista de la infraestructura relatius a la seguretat vial.

– Aplicació dels procediments establits en la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, tant els establits abans com els establits després de la modificació aprovada a través de la Directiva (UE) 2019/1936.

– Treballs com a responsable en redacció de projectes de carreteres.

– Treballs com a responsable de direcció d'obra o d'assistència tècnica a la direcció d'obra en obres de carreteres.

3. Amb el compliment dels tres requisits exigits a l'apartat 2 el personal auditor es considerarà acreditat.

4. El personal funcionari de la Generalitat indicat en el punt 2.b) per a impartir els cursos d'acreditació d'auditoria tindrà la consideració de personal auditor de seguretat viària per a les carreteres de titularitat de la Generalitat, sense necessitat de complir els tres requisits establits en l'apartat 2.

5. També tindran la consideració de personal auditor de seguretat viària per a les carreteres de titularitat de la Generalitat, sense necessitat de complir els tres requisits establits en l'apartat 2, les persones que disposen de l'acreditació corresponent de l'Administració General de l'Estat o d'altres comunitats autònomes.

6. A l'efecte del projecte d'infraestructura auditat, el personal auditor no ha d'haver participat, en el moment de l'auditoria, en la concepció o l'explotació del projecte d'infraestructura en qüestió.

Article 7. Avaluació de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa

1. S'ha de dur a terme, almenys, una vegada cada cinc anys una avaluació de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa de carreteres en explotació.

2. Aquestes avaluacions de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa han d'avaluar el risc que es produïsquen accidents i que l'impacte siga greu, segons:

a) un examen visual, realitzat sobre el terreny o per mitjans electrònics, de les característiques de concepció de la carretera (seguretat intrínseca) i

b) una anàlisi dels trams de la xarxa de carreteres que han estat en explotació més de tres anys i en els quals s'ha produït un nombre elevat d'accidents greus o mortals en proporció al volum de circulació.

3. En efectuar l'avaluació de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa, es poden tindre en compte els elements indicatius establits en l'annex III.

4. D'acord amb els resultats de l'avaluació esmentada en l'apartat 1, i a fi d'establir prioritats entre les mesures que hauran d'adoptar-se en el futur, s'han de classificar tots els trams de carreteres en les categories següents segons el nivell de seguretat, que s'agrupa per colors per a millor comprensió:

– Verd: Alt nivell de seguretat.

– Groc: Mitjà-Alt nivell de seguretat.

– Taronja: Mitjà nivell de seguretat.

– Roig: Baix-Mitjà nivell de seguretat.

– Negre: Baix nivell de seguretat.

El nivell de seguretat (NS) es defineix com el número invers de l'índex de risc (IR) multiplicat per 1000; i l'Índex de risc (IR) el nombre

en carreteras; Márgenes y su tratamiento; Análisis de accidentes; Usuarios vulnerables de la vía pública e infraestructuras para dichos usuarios; y 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.

Este 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 relativos a 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 requisitos exigidos en el apartado 2 el personal auditor se considerará acreditado.

4. El personal funcionario de la Generalitat indicado en el punto 2.b) para impartir los cursos de acreditación de auditoría tendrán la consideración de personal auditor de seguridad viaria para las carreteras de titularidad de la Generalitat, sin necesidad de cumplir los tres requisitos establecidos en el apartado 2.

5. También tendrán la consideración de personal auditor de seguridad viaria para las carreteras de titularidad de la Generalitat, sin necesidad de cumplir los tres requisitos establecidos en el apartado 2, las personas que dispongan de la acreditación correspondiente de la Administración General del Estado o de otras comunidades autónomas.

6. A los efectos del proyecto de infraestructura auditado, el personal 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.

2. Estas 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. 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.

4. De acuerdo con 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 en las siguientes categorías según su nivel de seguridad, que se agrupa por colores para mejor 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.

El Nivel de Seguridad (NS) se define como el número inverso del Índice de Riesgo (IR) multiplicado por 1000; y el Índice de Riesgo (IR)

d'accidents mortals i accidents greus ocorreguts en el període de tres anys per cada 1.000 milions de veh-km.

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

Els rangs de colors i valors dels nivells de seguretat són els següents:

NIVELL DE SEGURETAT *NIVEL DE SEGURIDAD*	RANG DE COLORS *RANGO DE COLORES*	RANG DE VALORS *RANGO DE VALORES*
ALT / ALTO	Verd / Verde	NS>133,33
MITJÀ-ALT / MEDIO-ALTO	Groc / Amarillo	133,33>NS>32,47
MITJÀ / MEDIO	Taronja / Naranja	32,47>NS>18,87
BAIX-MITJÀ / BAJO-MEDIO	Roig / Rojo	18,87>NS>11,11
BAIX / BAJO	Negre / Negro	11,11>NS>0

Per al còmput del nombre d'accidents mortals i accidents greus, no s'han de tindre en compte els causats per l'alcohol i les drogues que no es consideren associables a la carretera.

Article 8. Inspeccions periòdiques de seguretat viària

1. S'han de dur a terme inspeccions periòdiques de seguretat viària, almenys, cada cinc anys.

2. Les inspeccions periòdiques de seguretat viària s'han de realitzar a l'efecte de les avaluacions de seguretat del conjunt de carreteres de la xarxa i com a complement al procés de selecció i, en el seu cas, de realització d'inspeccions específiques de seguretat viària.

Article 9. Inspeccions específiques de seguretat viària i seguiment dels procediments de les carreteres en explotació

1. Les conclusions de les avaluacions de seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa efectuades de conformitat amb l'article 7 seran objecte de seguiment, ja siga mitjançant inspeccions específiques de seguretat viària o mitjançant mesures correctores directes.

2. En efectuar les inspeccions específiques de seguretat viària es poden tindre en compte els elements indicatius recollits en l'annex II bis.

3. La inspecció específica de seguretat viària és una eina preventiva de gestió de seguretat viària. Consisteix en un estudi organitzat i sistemàtic de la carretera sobre el terreny, dut a terme per personal qualificat, per a identificar les condicions de risc de totes les persones usuàries i les possibilitats de millora de la seguretat viària d'una carretera existent.

El procediment d'inspecció específica de seguretat viària s'emmarca en els processos de millora contínua de la seguretat viària de les carreteres en servei, en l'àmbit del manteniment o de la conservació.

4. L'objectiu de la inspecció específica de seguretat viària és la detecció de riscos potencials que puguen donar lloc a accidents, de cara a resoldre'ls mitjançant les actuacions de conservació, no és comprovar el compliment de la normativa de disseny de nova construcció en el tram inspeccionat.

5. La inspecció visual consisteix en el recorregut complet de la infraestructura en tots els trams i ramals, i en aquests en tots els sentits en què és possible circular, les vegades que siga necessari, atesos els elements de la infraestructura susceptibles de generar risc d'accident i prenent nota escrita i gràfica dels detalls detectats. La inspecció visual no es pot realitzar exclusivament sobre un vehicle en marxa sinó que cal detindre's en els punts en què existisquen detalls a considerar.

6. La inspecció visual és un element clau en l'elaboració de la inspecció específica de seguretat viària. La primera visita és recomanable que es realitze sense haver estudiat prèviament les dades d'accidentalitat a fi que el resultat de la inspecció reculla amb la mateixa profunditat els punts en què prèviament s'haja materialitzat l'accidentalitat i els punts en què l'accidentalitat siga potencial.

como el número de accidentes mortales y accidentes graves ocurridos en el periodo de tres años por cada 1.000 millones de veh-km.

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

Los rangos de colores y valores de los niveles de seguridad son los siguientes:

NIVELL DE SEGURETAT *NIVEL DE SEGURIDAD*	RANG DE COLORS *RANGO DE COLORES*	RANG DE VALORS *RANGO DE VALORES*
ALT / ALTO	Verd / Verde	NS>133,33
MITJÀ-ALT / MEDIO-ALTO	Groc / Amarillo	133,33>NS>32,47
MITJÀ / MEDIO	Taronja / Naranja	32,47>NS>18,87
BAIX-MITJÀ / BAJO-MEDIO	Roig / Rojo	18,87>NS>11,11
BAIX / BAJO	Negre / 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 periódicas de seguridad vial se realizarán a efectos de las evaluaciones de seguridad del conjunto de carreteras de la red y como complemento al proceso de selección y, en su caso, realización de inspecciones específicas de seguridad vial.

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 puedan 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 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.

7. Les inspeccions específiques de seguretat viària han de ser realitzades per equips d'experts. Un dels membres de l'equip d'experts, com a mínim, ha de complir els requisits següents:

a) Tindre la titulació universitària oficial d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, o de Màster d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports, o d'Enginyeria Tècnica d'Obres Públiques, o de grau d'Enginyeria Civil, o qualsevol altra titulació universitària oficial que atorgue competències per a la redacció de projectes de carreteres i incloga en el pla d'estudis formació específica en matèria de seguretat viària i anàlisi d'accidents.

b) Posseir almenys 4 anys d'experiència en els últims quinze anys, acreditada mitjançant certificats de bona execució dels organismes públics o privats concedents, en la realització d'un o diversos dels treballs que s'indiquen a continuació: Redacció de plans, programes o estudis de seguretat viària els objectius dels quals siguen la reducció de l'accidentalitat en la xarxa de carreteres; Inspecció i informes de carreteres o trams d'aquestes, des del punt de vista de la infraestructura, que recullen propostes per a la millora des del punt de vista de la seguretat viaria; aplicació dels procediments establits en la Directiva 2008/96/CE sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries, tant els establits abans com els establits després de la modificació aprovada en la Directiva (UE) 2019/1936; treballs com a responsable en la redacció de projectes de carreteres; o treballs com a responsable de direcció d'obra o d'assistència tècnica a la direcció d'obra en obres de carreteres.

8. Les conclusions de les inspeccions específiques de seguretat viària seran objecte de seguiment i es determinarà si és necessari o no prendre mesures correctores. En particular, s'han de determinar els trams de carretera en els quals siga necessari millorar la seguretat de les infraestructures viàries i s'han de definir accions prioritàries destinades a millorar la seguretat d'aquests trams de carretera.

9. S'han de prendre mesures correctores específiques principalment per als trams de carretera amb baix nivell de seguretat i que donen l'oportunitat d'aplicar mesures amb un elevat potencial de millora de la seguretat i d'estalvi dels costos causats per accidents.

10. S'ha d'elaborar, almenys, cada sis anys i actualitzar, almenys, cada tres anys un pla d'acció prioritari i basat en el risc per a dur a terme el seguiment de l'aplicació de les mesures correctores assenyalades.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Incidència pressupostària

Aquest decret no suposa un increment de despesa respecte de la derivada de la gestió habitual de la xarxa de carreteres de la Generalitat.

Segona. Termini per a realitzar la primera avaluació de seguretat

La primera avaluació de la seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa s'ha de portar a terme abans del 31 de desembre de 2024.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Única. Derogació normativa

Queden derogades totes les disposicions d'igual rang o inferior que s'oposen al que es disposa aquest decret.

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Habilitació normativa

S'habilita la conselleria competent en carreteres per a desplegar i executar aquest decret, i per a modificar la definició dels nivells de seguretat establits en l'article 7.4.

S'habilita la direcció general competent en seguretat viària perquè puga ampliar o reduir la relació d'infraestructures viàries a les quals s'aplica aquest decret, i que s'especifiquen a l'annex V.

7. 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 Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos, o de Master en Ingenieria de Caminos, Canales y Puertos, o de Ingeniería Técnica 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; o trabajos como responsable de dirección de obra o de asistencia técnica a la dirección de obra en obras de carreteras.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Incidencia presupuestaria

Este decreto no supone incremento de gasto respecto al derivado de la habitual gestión de la red de carreteras de la Generalitat.

Segunda. Plazo para realizar la primera evaluación de seguridad

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.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. Derogación normativa

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este decreto.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Habilitación normativa

Se habilita a la conselleria competente en carreteras para dictar desarrollar y ejecutar este decreto, así como para modificar la definición de los niveles de seguridad establecidos en el artículo 7.4.

Se habilita a la dirección general competente en seguridad vial para que pueda ampliar o reducir la relación de infraestructuras viarias a las que se aplica este decreto y que se especifican en el anexo V.

Segona. Entrada en vigor

Aquest decret entrarà en vigor a cap de tres mesos de la publicació al *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.*

València, 23 d'abril de 2021

El president de la Generalitat,
XIMO PUIG I FERRER

El conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat,
ARCADI ESPAÑA GARCÍA

ANNEX I

Elements indicatius de les avaluacions d'impacte de la seguretat viària

1. Elements per a una avaluació d'impacte de la seguretat viària:
a) definició del problema;
b) situació actual i hipòtesi d'inacció;
c) objectius de seguretat viària;
d) anàlisi d'impacte en la seguretat viària de les alternatives proposades;
e) comparació d'alternatives, inclosa l'anàlisi de cost-benefici;
f) presentació d'una sèrie de solucions possibles.

2. Elements que s'han de tindre en compte:
a) víctimes mortals i accidents, objectius de reducció enfront del supòsit d'inacció;
b) elecció d'itineraris i patrons de trànsit;
c) possibles efectes en les xarxes existents (per exemple, eixides, interseccions, passos a nivell);
d) usuaris de les carreteres, inclosos els usuaris vulnerables (per exemple, vianants, ciclistes i motociclistes);
e) trànsit (per exemple, volum del trànsit, classificació del trànsit per tipus), inclosos els fluxos estimats de vianants i bicicletes determinats a partir dels atributs d'utilització de les finques confrontants;
f) estacionalitat i condicions climàtiques;
g) presència d'un nombre suficient d'aparcaments segurs;
h) activitat sísmica.

ANNEX II

Elements indicatius de les auditories de seguretat vial

1. Criteris en la fase d'avantprojecte:
a) localització geogràfica (per exemple, exposició a corriments de terres, inundacions, allaus), condicions estacionals i climàtiques i activitat sísmica;
b) tipus d'interseccions i distància entre elles;
c) número i tipus de carrils;
d) tipus de trànsit autoritzats en la nova carretera;
e) funcionalitat de la carretera dins de la xarxa;
f) condicions meteorològiques;
g) velocitats de conducció;
h) seccions transversals (per exemple, amplària de la calçada, carrils bicicleta, camins per als vianants);
i) pendents transversals i longitudinals;
j) visibilitat;
k) traçat d'interseccions;
l) transport públic i infraestructures;
m) passos a nivell carretera/ferrocarril;
n) disposicions relatives als usuaris vulnerables de la via pública:
I. disposicions relatives als vianants
II. disposicions relatives als ciclistes, inclosa l'existència de rutes alternatives o de separacions del trànsit motoritzat a gran velocitat,

III. disposicions relatives als vehicles de motor de dues rodes,
IV. densitat i situació dels passos per a vianants i ciclistes,

Segunda. Entrada en vigor

Este decreto entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.*

València, 23 d'abril de 2021

El president de la Generalitat,
XIMO PUIG I FERRER

El conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat,
ARCADI ESPAÑA GARCÍA

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. disposicions relatives als vianants i als ciclistes en les carreteres afectades de la zona,

VI. separació dels vianants i els ciclistes del trànsit motoritzat a gran velocitat o l'existència de rutes alternatives directes en carreteres de classe inferior.

2. Criteris en la fase de projecte:

a) traçat;

b) senyals i marques viàries coherents;

c) enllumenat de carreteres i interseccions il·luminades;

d) equips instal·lats en els marges de la carretera;

e) entorn del marge de la carretera, inclosa la vegetació;

f) obstacles fixos en els marges de la carretera;

g) previsió d'aparcaments segurs;

h) disposicions relatives als usuaris vulnerables de la via pública:

I. disposicions relatives als vianants,

II disposicions relatives als ciclistes,

III. disposicions relatives als vehicles de motor de dues rodes;

i) adaptació beneficiosa per a l'usuari de sistemes viaris de contenció (mitjanes i barreres de seguretat per a evitar els perills als usuaris vulnerables).

3. Criteris en la fase de preinauguració:

a) seguretat dels usuaris de les carreteres i visibilitat en diferents condicions, com per exemple, en condicions de foscor i en condicions meteorològiques normals;

b) llegibilitat dels senyals i marques viàries;

c) estat del ferm.

4. Criteris per a la fase d'explotació inicial: Avaluació de la seguretat viària tenint en compte el comportament real dels usuaris.

La realització d'auditories en qualsevol de les fases pot implicar la necessitat de tornar a examinar els criteris de fases anteriors.

ANNEX II bis

Elements indicatius de les inspeccions específiques de seguretat viària

1. Traçat i secció transversal de la via:

a) visibilitat i distàncies de visibilitat;

b) límit de velocitat i zones de limitació de velocitat;

c) traçat evident (és a dir, «llegibilitat del traçat» per als usuaris de la via pública);

d) accés a propietats i projectes confrontants;

e) accés dels vehicles d'emergències i de servei;

f) tractaments en ponts i embornals;

g) traçat de la carretera (vorals, desnivells del ferm, talús de desmunt i talús de terraplé).

2. Interseccions i punts d'intercanvi:

a) adequació del tipus d'intersecció/enllaç.

b) geometria del traçat de la intersecció/enllaç;

c) visibilitat i llegibilitat (percepció) de les interseccions;

d) visibilitat en la intersecció;

e) traçat dels carrils auxiliars en les interseccions;

f) control del trànsit en les interseccions (per exemple, senyals de parada, semàfors, etc.);

g) presència de passos de vianants i de ciclistes.

3. Disposicions relatives als usuaris vulnerables de la via pública:

a) disposicions relatives als vianants;

b) disposicions relatives als ciclistes;

c) disposicions relatives als vehicles de motor de dues rodes;

d) transport públic i infraestructures;

e) passos a nivell (amb indicació, en particular, del tipus de pas i de si són amb barreres, sense barreres, manuals o automatitzats).

4. Il·luminació, senyals i marques:

a) senyals viaris coherents, que no disminuïsquen la visibilitat;

b) llegibilitat dels senyals viaris (localització, grandària, color)

c) pals de senyalització;

d) delimitació i marques viàries coherents;

e) llegibilitat de les marques viàries (localització, dimensions i retroreflectància en condicions seques i humides);

f) contrast adequat de les marques viàries;

g) enllumenat de carreteres i interseccions il·luminades;

h) equips adequats instal·lats en els marges de la carretera.

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. Semàfors:
a) funcionament;
b) visibilitat.
6. Objectes, zones netes i sistemes viaris de contenció:
a) entorn dels marges de la carretera, inclosa la vegetació;
b) perills en els marges de la carretera i distància des de la vora de la calçada o de la via per a la circulació de bicicletes;
c) adaptació beneficiosa per a l'usuari dels sistemes viaris de contenció (mitjanes i barreres de seguretat a fi d'evitar perills als usuaris vulnerables de la via pública);
d) terminacions de les barreres de seguretat;
e) sistemes viaris de contenció adequats en ponts i embornals;

f) tanques (en carreteres d'accés restringit).
7. Ferm:
a) defectes del ferm;
b) adherència;
c) material solt /grava/pedres;
d) entollament i drenatge de l'aigua.
8. Ponts i túnels:
a) presència i nombre de ponts;
b) presència i nombre de túnels;
c) elements visuals que representen un perill per a la seguretat de les infraestructures.
9. Altres qüestions:
a) oferta de zones segures d'estacionament i descans;
b) oferta per a vehicles pesats
c) enlluernament pels fars;
d) obres de carreteres;
e) activitats perilloses en els marges de la carretera;
f) informació adequada en el material dels STI (per exemple, panells de missatges variables);
g) animals i flora i fauna silvestres;
h) advertiments de zona escolar (en el seu cas).

ANNEX III

Elements indicatius de les avaluacions de seguretat de les carreteres del conjunt de la xarxa

1. Aspectes generals:
a) tipus de carretera en relació amb el tipus i grandària de les regions/ciutats que connecta;
b) longitud del tram de carretera;
c) tipus de zona (rural, urbana);
d) utilització del sòl (zones educatives, comercials, industrials i de fàbriques, residencials, agrícoles i ramaderes, sense desenvolupar)
e) densitat de punts d'accés a les propietats;
f) presència de vies de servei (per exemple, per a comerços);
g) presència d'obres en la carretera;
h) presència de zones d'estacionament.
2. Volum de trànsit:
a) volum de trànsit;
b) volum observat de motocicletes;
c) volum observat de vianants als dos costats, assenyalant si és «al llarg» o «creuant»;
d) volum observat de bicicletes als dos costats, assenyalant si és «al llarg» o «creuant»;
e) volum observat de vehicles pesants;
f) flux estimat de vianants determinat a partir dels atributs d'utilització de les finques confrontants;
g) flux estimat de bicicletes determinat a partir dels atributs d'utilització de les finques confrontants.
3. Dades relatives als accidents:
a) nombre, localització i causes de víctimes mortals per grup d'usuaris de la via pública;
b) nombre i localització de ferits greus per grup d'usuaris de la via pública.
4. Característiques operatives:
a) límit de velocitat (general, per a motocicletes, per a camions);
b) velocitat de servei (percentil 85);

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 (por ejemplo, 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) gestió de la velocitat i/o reducció del trànsit;
d) presència de serveis STI: alertes de congestió, panells de missatges variables;
e) advertiments de zona escolar;
f) presència de guàrdies d'encreuament escolar en els períodes fixats.
5. Característiques geomètriques:
a) característiques de la secció transversal (nombre, tipus i amplària dels carrils, disseny i material dels vorals de la mitjana central, carrils per a bicicletes, camins per als vianants, etc.), inclosa la variabilitat d'aquestes;
b) curvatura horitzontal;
c) pendent i traçat vertical;
d) visibilitat i distàncies de visibilitat.
6. Objectes, zones netes i sistemes viaris de contenció:
a) entorn dels marges de la carretera i zones netes;
b) obstacles fixos en els marges de la carretera (per exemple, fanals, arbres, etc.);
c) distància als obstacles des dels marges de la carretera;
d) densitat dels obstacles;
e) bandes sonores;
f) sistemes viaris de contenció.
7. Ponts i túnels:
a) presència i nombre de ponts, així com la informació pertinent sobre aquests;
b) presència i nombre de túnels, així com la informació pertinent sobre aquests;
c) elements visuals que representen un perill per a la seguretat de les infraestructures.
8. Interseccions:
a) tipus d'intersecció i nombre de branques (indicant, en particular, el tipus de control i la presència de girs protegits)
b) presència de canalització;
c) qualitat de la intersecció;
d) volum de les carreteres que es creuen;
e) presència de passos a nivell (amb indicació, en particular, del tipus d'encreuament i de si són amb barreres, sense barreres, manuals o automatitzats).
9. Manteniment:
a) defectes del ferm;
b) adherència del ferm;
c) estat dels vorals (inclosa la vegetació);
d) estat dels senyals, marques i delimitacions;
e) estat dels sistemes viaris de contenció.
10. Instal·lacions per als usuaris vulnerables de la via pública:
a) passos de vianants i de ciclistes (encreuaments en superfície i separació de nivell);
b) passos de ciclistes (encreuaments en superfície i separació de nivell);
c) tanques per a vianants
d) existència de voreres o instal·lacions a part;
e) instal·lacions per a bicicletes i tipus d'instal·lacions (vies per a la circulació de bicicletes, carril de bicicletes i altres);
f) qualitat dels passos de vianants pel que fa a la visibilitat i la senyalització de cada instal·lació;
g) instal·lacions de passos de vianants i de ciclistes a l'entrada d'una carretera secundària que s'uneix a la xarxa;
h) existència de rutes alternatives per a vianants i ciclistes quan no existisquen instal·lacions separades.
11. Elements dels sistemes de precol·lisió i postcol·lisió per a la reducció de les lesions per accident de trànsit i la mitigació de la gravetat aquestes:
a) centres operatius de la xarxa i altres instal·lacions de patrulla;
b) mecanismes per a informar els usuaris de la via pública les condicions de conducció amb la finalitat d'evitar accidents o incidents;
c) sistemes de detecció automàtica d'incidents (DAI): sensors i càmeres;
d) sistemes de gestió d'incidents;
e) sistemes de comunicació amb els serveis d'emergència.

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 operativos 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.

ANNEX IV

Informació continguda en els informes sobre accidents

Els informes sobre accidents han d'incloure els elements següents:

1) localització de l'accident (la més precisa possible), amb indicació de les coordenades GNSS;

2) imatges o diagrames del lloc de l'accident;

3) data i hora de l'accident;

4) informació sobre la carretera, com a tipus de zona, via o intersecció, inclosa la senyalització, el nombre de carrils, les marques viàries, ferm, condicions d'il·luminació i meteorològiques, límit de velocitat i obstacles en els marges de la calçada;

5) gravetat de l'accident;

6) característiques de les persones implicades, com ara edat, sexe, nacionalitat, nivell d'alcohol i utilització o no d'equip de seguretat;

7) dades dels vehicles implicats (tipus, antiguitat, país, eventualment equips de seguretat, data de l'últim control tècnic periòdic conformement a la legislació aplicable);

8) dades de l'accident com ara tipus d'accident, tipus de col·lisió, maniobra del vehicle i del conductor;

9) sempre que siga possible, informació sobre el temps transcorregut entre el moment de l'accident i el registre d'aquest o l'arribada dels serveis d'emergència.

ANNEX V

Carreteres del sistema viari de la Comunitat Valenciana sota l'àmbit d'aplicació d'aquest decret

Les carreteres sota l'àmbit d'aplicació d'aquest decret són les següents:

CARRETERA	*PK INICIAL*	*PK FINAL*
CV-10	0+000	42+600
CV-35	9+000	37+305
CV-80	0+000	19+000

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 Comunitat Valenciana bajo el ámbito de aplicación de este decreto

Las carreteras bajo el ámbito de aplicación de este decreto son las siguientes:

CARRETERA	*PK INICIAL*	*PK FINAL*
CV-10	0+000	42+600
CV-35	9+000	37+305
CV-80	0+000	19+000