

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

1425 *Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.*

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

La Directiva 2008/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, abarcaba exclusivamente las infraestructuras viarias, por lo que la nueva Directiva (UE) 2019/1936, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, no afecta a la legislación en materia de circulación vial como tampoco afecta a la competencia de los Estados miembros para adoptar decisiones por iniciativa propia con la legislación en materia de circulación vial.

La nueva directiva introduce una serie de modificaciones en el objeto y el ámbito de aplicación de la norma, así como en algunos de los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que se aplican en las distintas fases de desarrollo de la red viaria. Con ello, se amplía el espectro de carreteras objeto de aplicación y se modifican parte de los procedimientos de gestión establecidos por la anterior directiva para tratar de garantizar un elevado nivel de seguridad en dichas carreteras y de alcanzar los objetivos comunitarios de reducción de víctimas en accidentes de tráfico en las próximas décadas. En nuestro ordenamiento, la regulación de la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias se recoge en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

El presente real decreto establece las modificaciones en la regulación de los procedimientos de actuación contemplados en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, al objeto de incorporar a nuestro ordenamiento interno las previsiones de la citada norma comunitaria y con ello contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico y sus consecuencias en nuestro país.

Por otra parte, la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, también amplía la información contenida en los informes sobre accidentes para incluir en ella la localización del accidente con indicación de las coordenadas y de su gravedad, aspectos estos que ya están incorporados al ordenamiento jurídico español a través de lo prescrito en el título VI del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, acerca del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, y en el artículo 2 de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Este real decreto es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De lo expuesto en los párrafos anteriores se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia, concurriendo razones de interés general en la adopción de la norma que se concretan en la necesidad de mantener un nivel de seguridad elevado en las carreteras. El real decreto es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados, no

conteniendo restricciones de derechos; igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el resto del ordenamiento y favoreciendo la certidumbre y claridad del mismo. En cuanto al principio de transparencia, el real decreto ha sido sometido al trámite de consulta pública de los eventuales destinatarios. Por último, con respecto al principio de eficiencia, no se imponen cargas administrativas.

Durante la tramitación de este real decreto han sido oídos los sectores afectados, realizándose consulta pública previa y trámite de audiencia e información pública, y se ha solicitado informe a la Dirección General de Tráfico, al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, a las Secretarías Generales Técnicas del Ministerio del Interior, del Ministerio de Hacienda y Función Pública y del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, a la Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje, al Consejo de Obras Públicas y al Consejo de Estado.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre las obras públicas de interés general y se enmarca dentro de las potestades reglamentarias atribuidas al Gobierno por la disposición final primera y quinta de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 25 de enero de 2022,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.*

El Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, queda modificado como sigue:

Uno. El artículo 1 queda redactado conforme al texto siguiente:

«Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

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

Dos. El primer párrafo del artículo 2 queda redactado del siguiente modo:

«Las prescripciones de este real decreto se aplicarán a todas las carreteras integrantes de la Red Transeuropea, a las autopistas y a las otras carreteras principales que forman parte de la Red de Carreteras del Estado, independientemente de que se encuentren en fase de planificación, proyecto, construcción o servicio. Así mismo se aplicarán a otras carreteras y proyectos de infraestructuras viarias de la Red de Carreteras del Estado que se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión y que estén situadas fuera de las zonas urbanas y a las que no tengan acceso las propiedades colindantes, con la excepción de las que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor.

Podrán eximirse del ámbito de aplicación de este real decreto aquellas carreteras principales con bajo nivel de riesgo para la seguridad debidamente justificado, en relación con su volumen de tráfico y accidentalidad.»

Tres. El artículo 3 se modifica conforme a los siguientes términos:

a) El punto 1 del artículo 3 queda redactado del siguiente modo:

«1. Red Transeuropea de Carreteras: La red de carreteras identificada en el Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE.»

b) Se inserta un nuevo punto 1 bis en el artículo 3 con la redacción siguiente:

«1 bis. Carretera principal: Autovía situada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones.»

c) El punto 15 del artículo 3 queda redactado conforme al texto siguiente:

«15. Valoración de la seguridad: Clasificación en categorías de los tramos completos de la red de carreteras en servicio atendiendo a su seguridad inherente medida objetivamente, teniendo en cuenta su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de costes originados por los accidentes de circulación.»

d) Se inserta un nuevo punto 16 bis en el artículo 3 con la redacción siguiente:

«16 bis. Inspección específica de seguridad viaria: 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.»

e) La denominación del punto 17 del artículo 3 queda redactado del siguiente modo:

«17. Inspección periódica de seguridad viaria.»

f) Se inserta un nuevo punto 19 en el artículo 3 con la redacción siguiente:

«19. Usuario vulnerable de la vía pública: Usuario de la vía pública no motorizado, incluidos, en particular, los ciclistas y los peatones, así como los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas.»

Cuatro. Se inserta a continuación del párrafo del artículo 11 un nuevo párrafo, con la redacción siguiente:

«Los programas de formación de los auditores de seguridad vial incluirán aspectos relacionados con los usuarios vulnerables de la vía pública y las infraestructuras para dichos usuarios.»

Cinco. El punto 4 de la letra c) del artículo 12, queda en los siguientes términos:

«4. Independencia: El auditor auxiliar no deberá haber participado, en el momento de la auditoría, en la elaboración del anteproyecto o proyecto o en la construcción de la carretera en cuestión.»

Seis. El título del Capítulo IV, queda redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO IV

Evaluación y gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en servicio»

Siete. El artículo 15 queda redactado del modo siguiente:

«Artículo 15. *Contenido.*

La gestión de la seguridad en las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto incluirá la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras en servicio (ESC) en la que se integran la identificación y el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).

Las evaluaciones de la seguridad de las carreteras serán llevadas a cabo por equipos de expertos que evaluarán el riesgo de que se produzcan accidentes y de que el impacto sea grave, a tenor de:

- a) Principalmente, un examen visual, realizado sobre el terreno o por medios electrónicos, de las condiciones de seguridad intrínseca de los tramos completos de carretera; y
- b) Un análisis de los tramos que habiendo estado en explotación más de tres años hayan sido identificados como tramos de concentración de accidentes (TCA) con los criterios establecidos en el anexo III.

Las evaluaciones de seguridad serán realizadas por equipos de expertos. Uno de los miembros del equipo de expertos, como mínimo, deberá cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12.a) o 12.b).

Al efectuar la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto, se podrán tener en cuenta los elementos establecidos en el anexo IV.

La Dirección General de Carreteras llevará a cabo la primera evaluación de la seguridad de las carreteras en servicio incluidas en el ámbito de aplicación del presente real decreto a más tardar en 2024. Las posteriores evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se efectuarán con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, al menos cada cinco años.

Sobre la base de los resultados de la evaluación, y a fin de establecer prioridades entre las medidas que habrán de adoptarse en el futuro, la Dirección General de Carreteras identificará los tramos de alto potencial de mejora (TAPM) con los criterios establecidos en el anexo III, clasificará todos los tramos completos incluidos en el ámbito de aplicación del presente real decreto en no menos de tres categorías atendiendo a su seguridad inherente y a su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de costes originados por los accidentes de circulación y realizará inspecciones específicas de seguridad viaria en los TCA y los TAPM detectados.

Las inspecciones específicas de seguridad viaria tendrán como fin identificar los elementos de la configuración de la carretera que pudieran contribuir a que se acumulen los accidentes y proponer las medidas correctivas o preventivas adecuadas. En su realización se podrán tener en cuenta los elementos indicativos recogidos en el anexo III bis.

Los técnicos encargados de la realización de los estudios detallados de actuaciones deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 12.c).1. Tras la inspección, los técnicos que la hayan realizado emitirán decisiones motivadas que establezcan si es necesario tomar medidas correctoras, a partir de las cuales la Dirección General de Carreteras definirá acciones prioritarias destinadas a mejorar la seguridad.

Por otro lado, la Dirección General de Carreteras velará por el establecimiento de la señalización y el balizamiento adecuados para anunciar a los usuarios los tramos de carretera que se encuentren en obras con arreglo a la normativa vigente y prestará especial atención en sus procedimientos actuales y futuros sobre señales y marcas viales, a la legibilidad y la detectabilidad por conductores humanos y sistemas automatizados de asistencia al conductor. Dichos procedimientos tendrán en cuenta las especificaciones comunes que se establezcan de conformidad con lo estipulado en el artículo 6 quáter.3 de la Directiva (UE) 2019/1936 de 23 de octubre de 2019.»

Ocho. El artículo 16 queda redactado del modo siguiente:

«Artículo 16. *Procedimientos.*

La Dirección General de Carreteras establecerá las instrucciones pertinentes que definan las directrices de los procedimientos para la evaluación de la seguridad de los tramos completos de carretera (ESC), la identificación y la inspección específica de los tramos de concentración de accidentes (TCA) y de los tramos de alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM) y la clasificación de los tramos de carreteras según su nivel de seguridad.»

Nueve. El artículo 17 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 17. *Efectos.*

La Dirección General de Carreteras velará por que las conclusiones de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas de conformidad con el artículo 15 sean objeto de seguimiento, ya sea mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.

Se tomarán medidas correctoras específicas en 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. Con este fin, elaborarán y actualizarán periódicamente un plan de acción para llevar a cabo las medidas correctoras identificadas en las evaluaciones de seguridad viaria y en las inspecciones específicas de seguridad viaria, en el que se concederá prioridad a la ejecución de las medidas de mayor índice de eficacia.

La Dirección General de Carreteras velará por que los usuarios de las carreteras estén informados de la existencia de tramos de carretera con alta concentración de accidentes.»

Diez. El título del Capítulo V queda redactado conforme al siguiente texto:

«CAPÍTULO V

Inspecciones periódicas de seguridad viaria»

Once. El artículo 18 queda redactado conforme al texto siguiente:

«Artículo 18. *Contenido.*

La Dirección General de Carreteras llevará a cabo inspecciones periódicas de seguridad viaria de las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación de este real decreto a través de las cuales se identificarán los elementos de la carretera susceptibles de mejora en los que se requiera una actuación de mantenimiento por motivos de seguridad con frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados para la infraestructura viaria en cuestión.

La Dirección General de Carreteras realizará también comprobaciones de las posibles repercusiones de las obras viarias sobre la seguridad del flujo de tráfico en dichas carreteras y velará por que se adopten las medidas de seguridad pertinentes.

Los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito del Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado y de 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, serán objeto de inspecciones conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes de la aplicación del presente real decreto y del Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, al menos cada seis años.»

Doce. El artículo 19 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 19. *Procedimiento.*

La Dirección General de Carreteras dictará las instrucciones pertinentes que definan las directrices del procedimiento para la realización de inspecciones periódicas de seguridad viaria.»

Trece. El artículo 21 queda redactado del modo siguiente:

«Artículo 21. *Efectos.*

Las inspecciones periódicas de seguridad viaria darán como resultado una propuesta de las actuaciones preventivas que requieran una actuación de mantenimiento.

La Dirección General de Carreteras incluirá estas medidas en los programas de conservación y de mejora de la seguridad viaria y las ejecutará en el menor plazo posible en función de su idoneidad técnica y de la disponibilidad presupuestaria.»

Catorce. Se inserta un nuevo capítulo V bis redactado conforme al texto siguiente:

«CAPÍTULO V BIS

Protección de los usuarios vulnerables de la vía pública

Artículo 21 bis. *Contenido.*

Las necesidades de los usuarios vulnerables de la vía pública serán tenidas en cuenta expresamente cuando se apliquen los procedimientos establecidos en los capítulos II a V.»

Quince. Se inserta un nuevo capítulo VII redactado del siguiente modo:

«CAPÍTULO VII

Sistema de notificación

Artículo 23. *Sistema de notificación voluntaria.*

La Dirección General de Carreteras dispondrá un sistema de notificación voluntaria, accesible en línea, con el fin de recopilar las comunicaciones relativas a incidentes y cualquier otra información relacionada con la seguridad de las infraestructuras viarias que transmitan los usuarios de la Red de Carreteras del Estado.»

Dieciséis. El último inciso del anexo I queda redactado del siguiente modo:

«Estimación del tráfico y de la accidentalidad en función de las características de las alternativas consideradas, incluidos los flujos estimados de peatones y bicicletas.»

Diecisiete. El título del anexo II queda redactado conforme al siguiente texto:

«Elementos indicativos de las auditorías de seguridad viaria»

Dieciocho. En el punto 1 del anexo II se inserta, a continuación del octavo inciso, un nuevo inciso conforme a la siguiente redacción:

«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.»

Diecinueve. El decimoséptimo inciso del punto 2 del anexo II queda redactado del siguiente modo:

«Seguridad, en su caso, del transporte público, y 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.»

Veinte. El título del anexo III queda redactado del modo siguiente:

«ANEXO III

«Criterios para la determinación de los TCA y TAPM»

Veintiuno. El punto 2 del anexo III queda redactado del siguiente modo:

«2. Determinación de los tramos con un alto potencial de mejora de la seguridad.

La identificación de los tramos con un alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM) estará basada en la clasificación de los tramos completos de la red de carreteras en servicio atendiendo a su potencial de mejora de la seguridad y de ahorro de costes originados por los accidentes de circulación. El procedimiento de identificación de los TAPM constará de los siguientes elementos:

- a) Clasificación de la red en categorías de secciones comparables con arreglo a factores relacionados con la seguridad, como tipo de carretera, volumen del tráfico y tipología del tráfico.
- b) Estimación de la reducción potencial de costes de la accidentalidad alcanzable en cada sección de la red mediante actuaciones de mejora de la infraestructura.
- c) Identificación de los tramos completos de la red en los que la reducción potencial de costes de la accidentalidad resulte más elevada, que serán considerados tramos con un alto potencial de mejora de la seguridad (TAPM).»

Veintidós. Se añade un anexo III bis redactado conforme al siguiente texto:

«ANEXO III BIS

Elementos indicativos de las inspecciones específicas de seguridad vial

1. Trazado y sección transversal de la vía:

Visibilidad.

Legibilidad del trazado.

Condiciones de la sección transversal.

Limitaciones de velocidad.

Accesos a la carretera.

Accesos de los vehículos de emergencias y de servicio.

2. Nudos:

Tipo y condiciones geométricas.

Visibilidad y percepción desde las aproximaciones y en el nudo.

Condiciones de los elementos de ordenación y regulación del tráfico.

Canalización de los flujos de peatones y de ciclistas.

3. Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:

Disposiciones relativas a los peatones.
Disposiciones relativas a los ciclistas.
Disposiciones relativas a los vehículos de motor de dos ruedas.

4. Señalización e iluminación:

Coherencia y legibilidad.
Condiciones de los soportes.

5. Márgenes y dispositivos de contención:

Condiciones de las márgenes.
Condiciones y disposición de los sistemas de contención.
Terminales de las barreras de seguridad.
Vallado (en carreteras con control de accesos).

6. Firme:

Estado.
Adherencia.
Regularidad.
Drenaje.

7. Viaductos y túneles:

Elementos de seguridad.

8. Otras cuestiones:

Zonas seguras de estacionamiento y descanso.
Deslumbramiento por los faros.
Actividades peligrosas en las márgenes.
Animales sueltos.
Obras.»

Veintitrés. Se añade un anexo IV que queda redactado conforme al siguiente texto:

«ANEXO IV

Elementos indicativos de las evaluaciones de seguridad de las carreteras

1. Aspectos generales:

Tipo de carretera.
Tipo de zona (rural, urbana).
Uso del suelo.
Presencia de vías de servicio.

2. Volumen de tráfico:

De vehículos ligeros, pesados, motocicletas, bicicletas y peatones.

3. Accidentes por grupo de usuarios de la vía pública:

Con víctimas.
Mortales.

4. Características operativas:

Límites de velocidad.
Velocidad de servicio (percentil 85).

5. Características geométricas:

Sección transversal.
Trazado en planta y alzado.
Visibilidad.

6. Condiciones de las márgenes:

Pendiente y desnivel.
Distancia a obstáculos no franqueables.
Sistemas de contención de vehículos.
Bandas sonoras.

7. Puentes y túneles:

Túneles en aquellos aspectos en los que no sean de aplicación la Directiva 2004/54/CE de 29 de abril de 2004, y el Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo.

8. Intersecciones:

Canalización de los movimientos.
Visibilidad.
Señalización.

9. Instalaciones para los usuarios vulnerables:

Pasos de peatones (cruces de calzada en superficie y con separación de nivel).
Pasos de ciclistas (cruces de calzada en superficie y con separación de nivel).
Visibilidad y señalización de los cruces de calzada.
Aceras.
Vallas para peatones.
Sendas peatonales.
Vías para la circulación de bicicletas, carril de bicicletas y otros.
Rutas alternativas para peatones y ciclistas cuando no existan instalaciones separadas.»

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.24.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las obras públicas de interés general.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

Disposición final tercera. *Plazos para el establecimiento de las directrices.*

Antes del 1 de enero de 2024, la Dirección General de Carreteras dictará las instrucciones pertinentes que definan las directrices a las que se refiere el artículo 16.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en el Consulado General de España en San Juan de Puerto Rico, el 25 de enero de 2022.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ