

**AL SECRETARIO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO,
SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE**

OBSERVACIONES al proyecto de Real Decreto 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, y se traspone la Directiva 2019/1936

PRESENTADAS por la Asociación de Ciclistas Profesionales como miembros del Pleno del Consejo Superior de Tráfico, Movilidad Sostenible y Seguridad Vial en representación de colectivos ciclistas, una vez consultados los colectivos, y como portavoz de la MESA ESPAÑOLA DE LA BICICLETA:

Habiendo examinado el texto remitido por la DGT, observamos que su contenido dista mucho de recoger el contenido de la Directiva 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Nos limitamos a exponer los contenidos que abordan a ciclistas como usuarios vulnerables.

Transcribimos el texto de la Directiva en letra normal, y cómo viene adaptado al borrador de modificación del RD 345/2011 en letra cursiva.

TEXTO DE 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 en aquello que regula la obligación de garantizar la seguridad de ciclistas como usuarios vulnerables:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

3 La presente Directiva se aplicará también a las carreteras y proyectos de infraestructuras viarias no incluidos en el ámbito del apartado 2 que estén situados fuera de las zonas urbanas, a las que no tengan acceso las propiedades colindantes y que se lleven a cabo

utilizando financiación de la Unión, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos de motor, **como las vías de circulación para bicicletas,** o las carreteras que no están concebidas para la circulación general, como las carreteras de acceso a zonas industriales, agrícolas o forestales.

El artículo 2 se modifica como sigue:

f) se añade el punto siguiente: **"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 motor de dos ruedas.».**

Así quedaría en la modificación del Real Decreto 345/2011: «17. Inspección periódica de seguridad viaria»;

e) se inserta el punto 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.»

En este concreto apartado sí se ha respetado el texto de la Directiva.

Prosigamos con las disposiciones de la Directiva:

ANEXO I

ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO DE LA SEGURIDAD VIAL»;

b) en la sección 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

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;».

La modificación del RD 345/2011 establece:

Quince. Se modifica el último inciso del Anexo I que queda con el siguiente contenido:

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

Entendemos que debería concretarse de un modo más preciso este párrafo anterior ya que la Directiva matiza con los términos "volumen de tráfico, clasificación del tráfico por tipo". La expresión "*características de las alternativas consideradas*" del borrador es sumamente confusa. ¿A qué alternativas se refiere?

Prosigamos con el texto del borrador remitido por la DGT:

Quince. Se inserta el siguiente texto a continuación del octavo inciso del punto 1 del anexo II:

«**Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública.**»

Dieciséis. Se modifica la redacción del decimoséptimo inciso del punto 2 del anexo II que queda en los siguientes términos:

«*Seguridad, en su caso, del transporte público, y disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública.*»

ES ABSOLUTAMENTE INSUFICIENTE el texto propuesto, ya que la **DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO** establece:

«ANEXO II

ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL»;

b) en la sección 1 se añade la letra siguiente:

n) disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública:

II disposiciones relativas a los ciclistas, **incluida la existencia de rutas alternativas o de separaciones del tráfico motorizado a gran velocidad,**

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;»;**

c) en la sección 2, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

h) disposiciones relativas a los **usuarios vulnerables** de la vía pública:

II disposiciones relativas a **los ciclistas,**

Y la Directiva prosigue.

Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO II bis

ELEMENTOS INDICATIVOS DE LAS INSPECCIONES ESPECÍFICAS DE SEGURIDAD VIAL

2 Intersecciones y puntos de intercambio:

g) presencia de pasos de peatones y de ciclistas.

3 Disposiciones relativas a los usuarios vulnerables de la vía pública

b) disposiciones relativas a los ciclistas;

6 Objetos, zonas limpias y sistemas viales de contención:

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;

7 Firme:

b) adherencia;

ANEXO III

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

Volumen de tráfico:

d) volumen observado de bicicletas a ambos lados, señalando si es «a lo largo» o «cruzando»;

g) flujo estimado de bicicletas determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes.

9) Mantenimiento

c) estado de los arcenes (incluida la vegetación);

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);

e) instalaciones para bicicletas y tipo de instalaciones (vías para la circulación de bicicletas, carril de bicicletas y otros);

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.

Hay por tanto una batería bien definida de contenidos obligados en las evaluaciones de seguridad de las carreteras referidos a seguridad de los ciclistas que **NO SON CONTEMPLADOS EN EL BORRADOR**, y que subsume en genéricas disposiciones sin ningún tipo de contenido real:

La modificación del RD 341/2011 establece tan solo:

9. Instalaciones para los usuarios vulnerables.

- Pasos de ciclistas (cruces de calzada en superficie y con separación de nivel).

- Visibilidad y señalización de los cruces de calzada.

- Vías para la circulación de bicicletas, carril de bicicletas y otros.

- Rutas alternativas para peatones y ciclistas cuando no existan instalaciones separadas.».

Por lo que es de obligado cumplimiento que al menos se **incluyan con precisión y exactitud los contenidos que dictamina la Directiva** para poder desarrollar en el futuro una normativa técnica de desarrollo que sea acorde con las exigencias de la Unión Europea.

En Madrid a 11 de enero de 2021