

ORDEN FORAL 173 /2006, de 30 de noviembre, del Consejo de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, por la que se aprueba la Instrucción sobre "Criterios de Empleo de Sistemas para protección de motociclistas".

Con fecha 24 de octubre de 2001 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento aprobó la "Orden Circular 6/2001 para la modificación de la O.C. 321/95 T. y P. en lo referente a barreras de seguridad metálicas para su empleo en carreteras de calzada única". Dicha Orden Circular tenía por objeto el aprobar y normalizar los soportes de barreras metálicas (blondas) de protección de la Red de Carreteras, en el ánimo de limitar los efectos perjudiciales que puedan suponer los anteriores tipos de soporte modelo "IPN", así como la colocación de los soportes modelo "C" en las carreteras de calzada única.

Mediante Resolución 984/2001, de 27 de noviembre, del Director General de Obras Públicas, se dieron instrucciones para la aplicación de lo dispuesto en la Orden Circular 6/2001, de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en la Red de Carreteras de Navarra.

Con fecha 29 de diciembre de 2004, el Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento aprobó la Orden Circular 18/2004, sobre "Criterios de Empleo de Sistemas para protección de motociclistas", en la que se establecen las condiciones mínimas para que esté justificada la instalación de sistemas de protección para motociclistas.

El ámbito de aplicación de esta Orden Circular no incluye la Red de Carreteras de la Comunidad Foral de Navarra por ostentar la Comunidad Foral de Navarra competencias plenas en materia de carreteras tal como lo recogen los apartados 1 f) y 3 del Artículo 49 de la Ley Orgánica 13/1982, de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen foral de Navarra.

Tras analizar las implicaciones de la aplicación de esta medida en la Comunidad Foral de Navarra, se considera conveniente incorporarla, adaptada al ámbito de la Red de Carreteras de Navarra.

En base a lo informado y propuesto por la Dirección General de Obras Públicas, y al amparo de lo establecido en el artículo 42.1 de la Ley Foral 15/2004, de 3 de diciembre, de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra,

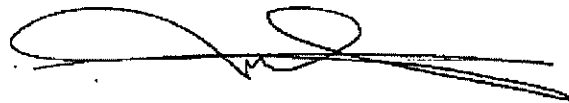
**ORDENO:**

1.º Aprobar la Instrucción sobre "Criterios de Empleo de Sistemas para protección de motociclistas" que se incorpora como anexo a esta Orden Foral.

2.º Dar traslado de la presente Orden Foral a la Dirección General de Obras Públicas, al Servicio de Proyectos, Ferrocarriles y Obras Hidráulicas, al Servicio de Caminos y Construcción, al Servicio de Conservación de la Dirección General de Obras Públicas, a la Secretaría General Técnica del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, a la Dirección General de Interior, a "Autopistas de Navarra, S.A." y a "Autovía del Camino, S.A.".

Pamplona, treinta de noviembre de dos mil seis.

**EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,  
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES**



Álvaro Miranda Simavilla

## ANEXO

### INSTRUCCIÓN SOBRE CRITERIOS DE EMPLEO DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS

#### 1.- CRITERIOS DE EMPLEO DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS:

En carreteras interurbanas y periurbanas con limitación de velocidad permitida superior a sesenta (60) km/hora, los criterios a tener en cuenta para el empleo de los sistemas para protección de motociclistas, serán los siguientes:

a) Estará justificado el empleo de los sistemas para protección de motociclistas de tipo continuo cuando en los márgenes haya obstáculos o desniveles al borde de la calzada (distancia inferior a la indicada en la tabla 2 de la Orden Circular 321/95 TyP), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento y simultáneamente se den las configuraciones siguientes:

- En carreteras con calzadas separadas:
  - En el lado exterior de las alineaciones curvas de radio inferior a cuatrocientos (400) metros.
  - En las salidas desde las calzadas principales, cuando el carril de deceleración sea de tipo directo, en el margen izquierdo del ramal de salida a lo largo del desarrollo de la alineación curva. Un carril de deceleración es de tipo directo cuando es tangente al borde de la calzada principal o forma con él un ángulo muy pequeño, cuya cotangente no sea inferior a veinte (20) y no rebase treinta y cinco (35).
  - En el lado exterior de las alineaciones curvas en las que la velocidad específica sea inferior en más de treinta (30) km/h a la de la alineación inmediatamente anterior.

- En carreteras de calzada única con arcén mayor o igual de 1,5 m:
  - o En el lado exterior de las alineaciones curvas de radio inferior a doscientos cincuenta (250) metros.
  - o En el lado exterior de las alineaciones curvas en las que la velocidad específica sea inferior en más de treinta (30) km/h a la de la alineación inmediatamente anterior.
- En carreteras de calzada única con arcén menor de 1,5 m:
  - o En el lado exterior de las alineaciones curvas en las que la velocidad específica sea inferior en más de treinta (30) km/h a la de la alineación inmediatamente anterior.

b) Con carácter excepcional y siempre que se justifique por cuestiones relativas a la explotación o derivadas de una alta accidentalidad, en carreteras interurbanas y periurbanas con limitación de velocidad permitida inferior a sesenta (60) km/hora y configuraciones semejantes a las indicadas en los párrafos anteriores, podrá emplearse un sistema de protección de motociclistas de tipo continuo.

c) En zonas climáticas susceptibles de nevadas en los periodos invernales, la colocación de los sistemas para protección de motociclistas deberá ser compatible con la eventual eliminación de la nieve de la plataforma de la carretera.

d) Salvo expresa justificación en contrario, no se emplearán sistemas para protección de motociclistas de ningún tipo cuando en los márgenes no existan obstáculos o desniveles próximos al borde de la calzada (apartado 3.2 de la Orden Circular 321/95 TyP).

## 2.- PLAN DE IMPLANTACIÓN:

La implantación de lo establecido en los puntos anteriores se llevará a cabo según lo siguiente:

- a) Redacción de proyectos: se aplicará en todos los proyectos en redacción que se aprueben técnicamente con posterioridad al 1º de enero de 2007.
- b) Obras en ejecución: se aplicará a las obras de construcción o reforma de carreteras que se inicien o estén en fase de ejecución a partir del 1º de enero de 2007.
- c) Conservación de carreteras: se aplicará a las obras de reposición de defensas metálicas que se realicen dentro de las labores de conservación ordinaria a partir de la fecha de aprobación de esta Instrucción.

### 3.- PLAN DE CORRECCIÓN DE BARRERAS EXISTENTES:

Con el objetivo de acometer en un breve plazo la mejora de las protecciones de las barreras existentes en la Red de Carreteras de Navarra para la minimización de riesgos en caso de accidente de motoristas o usuarios de otros vehículos de dos ruedas, se realizará un inventario, antes del 31 de diciembre de 2006, para identificar los tramos de riesgo que resultan de aplicar los criterios definidos en el apartado 1 de esta Instrucción. En base a los resultados de dicho inventario se elaborará un Plan Plurianual de adecuación de las defensas metálicas existentes en la Red de Carreteras de Navarra cuyo objetivo sea su corrección en un plazo máximo de cinco años.

### 4.- PLANES DE ELIMINACIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES:

En los "Planes anuales de eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes y de Tramos Potencialmente Peligrosos" se incorporará, a partir del año 2007, un análisis específico de los tramos de concentración de accidentes en los que intervengan motocicletas y se implementarán las medidas correctoras que se deriven de los estudios realizados.

**5º- CATÁLOGO DE SISTEMAS DE PROTECCIÓN PARA MOTOCICLISTAS:**

Se emplearán únicamente sistemas continuos de protección de motociclistas aprobados por Orden Foral del Consejero de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones. Podrán aprobarse aquellos sistemas que hayan superado los ensayos establecidos en la UNE 135900-2 para un nivel de severidad I y en la UNE-EN 1317.

Los sistemas así aprobados constituirán el Catálogo de Sistemas continuos de protección para motociclistas cuyo registro y mantenimiento será llevada a cabo por el Servicio de Conservación.

---