

*Instrución do 17 de xuño de 2010 pola que se desenvolve o anexo de seguridade viaria.*

Na concepción de todo proxecto en materia de infraestruturas viarias entra en xogo un conxunto de normativas e instrucións complementarias para tratar de asegurar uns estándares de calidade do produto final. Este corpo normativo garante un nivel básico no resultado obtido, incluíndo, entre outros, a seguridade viaria; non obstante, este compromiso de seguridade normativa é condición necesaria, pero non suficiente, para velar por un adecuado nivel de seguridade viaria no ámbito do proxecto.

A Lei 4/1994, do 14 de setembro, de estradas de Galicia, no seu artigo 16.3º recolle o deber de incluír nos proxectos de estradas e nas súas modificacións a definición do trazado e a determinación dos terreos, construcións ou outros bens ou dereitos para a defensa ou servizo e para a seguridade da circulación, mentres que o Regulamento xeral de estradas, aprobado polo Real decreto 1812/1994, do 2 de setembro, establece no seu artigo 27 que nos anexos á memoria dos proxectos de construción se incluírán, entre outros, todos os datos de seguridade viaria que xustifiquen o trazado, as características e o proceso construtivo elixido.

No *Libro branco - A política europea de transportes de cara ao 2010: a hora da verdade*, do 12 de setembro de 2001, a Comisión Europea puxo de manifesto a necesidade de levar a cabo avaliacións de impacto e auditorías de seguridade viaria co fin de proceder á identificación e ao tratamento dos treitos de estrada con alta concentración de accidentes dentro da comunidade.

Pola súa banda, a Directiva 2008/96/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de novembro de 2008, sobre a xestión da seguridade das infraestruturas viarias, sinala que o establecemento de procedementos adecuados supón unha ferramenta esencial para mellorar a seguridade das infraestruturas viarias dentro da rede transeuropea de estradas, sinalando como ámbitos de actuación neste sentido as avaliacións de impacto da seguridade viaria e as auditorías de seguridade viaria. Estas avaliacións de impacto da seguridade viaria, definidas na devandita directiva como análises estratéxicas comparativas da repercusión dunha estrada nova ou da modificación substancial dunha estrada xa existente sobre a seguridade da rede de estradas, deben poñer de manifesto, no ámbito estratéxico, as implicacións das diferentes alternativas de planificación dun proxecto de infraestrutura e desempeñar un papel importante á hora de seleccionar a mellor opción, podendo integrarse estes resultados en diversos documentos.

Este anexo de seguridade viaria que se vai incorporar aos novos proxectos de estradas pretende incrementar a existencia en materia de seguridade viaria, partindo dunha maior incidencia no desen-

vovemento dos proxectos, avaliando a problemática existente nas súas diferentes fases de maduración, desde a súa concepción inicial e deseño preliminar, pasando pola fase de proxecto e continuando durante a súa execución material, posta en servizo e explotación, indicando non só aspectos de seguridade viaria relativos á infraestrutura, equipamento, contorna ou calesquera outros elementos afectados, senón tamén analizando as diferentes alternativas que se puidesen formular, adiantando os posibles elementos de risco que se poidan producir, detallando e xustificando que as solucións finalmente adoptadas sexan as máis adecuadas á hora de diminuír a accidentalidade real ou potencial.

A existencia deste anexo de seguridade viaria nos novos proxectos de infraestruturas viarias enmárcase dentro do obxectivo sinalado no Plan de mobilidade e ordenación viaria estratéxica 2010-2015 da Xunta de Galicia (Plan MOVE), de mellora da seguridade viaria, co fin de reducir nun 50% o número de vítimas de accidentes de circulación nas estradas galegas no horizonte de 2013 e anticipa o cumprimento das directivas europeas en materia de xestión da seguridade das infraestruturas viarias.

En virtude do anteriormente sinalado e de conformidade co artigo 5 en relación co artigo 11 do Decreto 316/2009, polo que se establece a estrutura orgánica da Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, dispoño:

#### Primeiro.-*Obxecto.*

Esta instrución ten por obxecto desenvolver o anexo de seguridade viaria, definindo as características, elementos e criterios que se establecerán en materia de seguridade viaria na redacción de proxectos de estradas promovidos pola Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, incorporando este anexo de seguridade viaria como ferramenta de avaliación do impacto na seguridade viaria da actuación formulada no ámbito de influencia.

Este anexo terá por obxecto identificar os riscos potenciais da actuación na súa rede, para o cal avaliará as diferentes alternativas formuladas e optará por aquelas que, dentro dos condicionantes propios de cada proxecto, formulen solucións de maior compromiso coa seguridade viaria.

#### Segundo.-*Ámbito.*

A existencia deste anexo aplicarase aos proxectos de estradas de nova redacción promovidos pola Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, tanto para os casos de actuacións de nova planta como para os de modificacións substanciais das características da vía. Deberá dárselle traslado desta instrución tanto ao persoal da Dirección Xeral de Infraestruturas como ao persoal dos servizos de infraestruturas adscritos aos departamentos territoriais de cada provincia, que velarán pola observancia desta existencia.

*Terceiro.-Alcance.*

O anexo de seguridade viaria deberá considerar todos os elementos que afecten a seguridade viaria dentro do proxecto de estradas, desde a súa fase inicial de planificación ata a súa posta en servizo e explotación, incluíndo dentro da súa avaliación non só a actuación estritamente proxectada, senón o seu impacto na rede viaria na cal se insire, estudando as diferentes alternativas formuladas, anticipando os posibles riscos e xustificando as solucións adoptadas desde a perspectiva de incrementar a seguridade viaria, facendo constar todos os aspectos relevantes en materia de seguridade viaria considerados e que se adoptaron as solucións máis favorables neste sentido.

*Cuarto.-Contido do documento.*

A existencia dun anexo específico de seguridade viaria para os novos proxectos de estradas trata de asegurar que as condicións e os estudos relativos á seguridade da circulación figuren expresamente considerados nos proxectos que se redacten, para o cal deben avaliar o impacto na seguridade viaria das distintas alternativas formuladas, detallar os criterios aplicados e xustificar as solucións adoptadas no proxecto en todos os aspectos relacionados coa seguridade viaria.

Esta avaliación deberá realizarse tanto no ámbito da planificación como na redacción do proxecto, así como anticipar situacións previsibles durante a execución material deste, a súa posta en servizo e durante a explotación da infraestrutura, axustándose tanto á normativa vixente como ás recomendacións e directivas europeas, avaliando o impacto na seguridade viaria na rede sobre a cal se integra a infraestrutura obxecto do proxecto e incidindo nunha mellora da seguridade viaria global.

*Quinto.-Criterios.*

Esta instrución non persegue a elaboración dun documento que recolla unha simple síntese do proxecto desde o punto de vista da seguridade viaria e sobre a base do cumprimento estrito da normativa ou as diversas recomendacións técnicas, a filosofía deste documento debe partir dunha concepción global do sistema de infraestruturas viarias en que se integra a infraestrutura obxecto do proxecto, valorando as diferentes posibilidades, seleccionando, de forma xustificada sobre a base de criterios coñecidos, a mellor delas e analizando os impactos sobre a seguridade viaria que a nova infraestrutura, ou as modificacións introducidas nunha infraestrutura preexistente, se é o caso, poida supoñer sobre o total da rede, así como sobre o medio en que se integra, todo iso cunha visión de futuro que considere a posible evolución desta rede.

O anexo de seguridade viaria, partindo dos antecedentes do propio proxecto, deberá analizar as alternativas posibles, considerar a execución material e posta en servizo da solución máis favorable e anticipar dentro do posible futuras modificacións da rede en que

se integra o proxecto ou mesmo da propia infraestrutura, recollendo estas posibilidades de ampliación ou mellora dentro do desenvolvemento do anexo.

*Sexto.-Desenvolvemento do anexo de seguridade viaria.*

A manifesta necesidade que supón acadar uns niveis adecuados de seguridade viaria desde a planificación dunha actuación ata a súa posta en servizo e explotación, exige avaliar unha serie de aspectos xerais, considerando un grao de definición crecente á medida que se avanza no desenvolvemento do proxecto.

O desenvolvemento do anexo de seguridade viaria inclúe catro etapas diferenciadas, que van desde a concepción global da infraestrutura dentro da súa rede ata o uso final desta polos usuarios. As etapas parciais consideradas para o desenvolvemento do anexo de seguridade viaria serán: deseño preliminar, definición e redacción do proxecto de construción da infraestrutura viaria, construción da infraestrutura e posta en servizo e explotación.

6.1. Na epígrafe de deseño preliminar deberán definirse as cuestións xerais da obra proxectada, dentro dun ámbito e en relación con el, entre as que se encontran as seguintes:

- a) Necesidade de comunicación, volumes e características de tráfico esperados, dos usuarios previstos, condicionantes locais.
- b) Accidentalidade nas vías existentes na rede as que se localiza a actuación.
- c) Cuestións ambientais, de usos e ordenación do territorio.
- d) Normativa aplicable en materia de seguridade viaria.
- e) Aspectos socioeconómicos do ámbito de influencia.
- f) Formulación de hipótese de inacción, opción cero.

É de especial interese nesta epígrafe a análise da accidentalidade da rede segundo unha metodoloxía definida e baixo os mesmos criterios empregados na análise global da rede autonómica, co fin de poder realizar análises comparativas globais e entre actuacións diferentes. Nos anexos I e II desta instrución recóllese un índice de apoio para a redacción da primeira etapa do anexo e os criterios que deben seguirse para elaborar as análises de accidentalidade recóllense no anexo I.

6.2. Na epígrafe correspondente á definición e redacción do proxecto de construción deberán recompilarse, partindo dos condicionantes e da problemática avaliada no deseño preliminar, entre outras, as seguintes:

- a) As necesidades que hai que satisfacer, a xustificación da solución proxectada e, en especial, o

referente á seguridade dos diferentes usuarios da vía.

b) Os puntos singulares desde o punto de vista da seguridade viaria e o deseño dos elementos que compoñen a infraestrutura, sen obviar aqueles que afecten esta durante a súa construción e posterior posta en servizo e explotación.

No anexo III recóllese un índice de apoio para a redacción desta etapa.

6.3. Na epígrafe referente á materialización do proxecto técnico deberá observarse un elevado nivel de seguridade tanto para usuarios como para traballadores, xustificando as medidas adoptadas e anticipando aquelas circunstancias potenciais de risco, tanto as esperadas ante un normal desenvolvemento das obras como aquelas que poidan ser previstas ata o momento de posta en servizo da infraestrutura. Nesta epígrafe prestarase especial atención á planificación da obra, desvíos provisionais, instalacións, sinalización, limitación de accesos, así como outras afeccións provocadas que teñan repercusión sobre a seguridade viaria, formulando as diferentes alternativas e xustificando a solución adoptada, desde a perspectiva de incrementar a seguridade viaria durante a execución dos traballos de construción. No anexo IV recóllese un índice de apoio para a redacción desta etapa.

6.4. Na etapa de posta en servizo e explotación deseñaranse os mecanismos de comprobación do funcionamento da infraestrutura, executada seguindo as achegas das etapas anteriores, a correcta comprensión polos usuarios e que estes, pola súa vez, se comportan segundo os parámetros previstos, segundo as distribucións de tráfico esperadas e as análises de accidentalidade da vía. Deberán incluírse nesta epígrafe os supostos de risco previsibles, tanto no funcionamento da vía como nos supostos de conservación, identificando aqueles tramos máis conflictivos e a actuación en cada caso concreto. No anexo V recóllese un índice de apoio para a redacción desta etapa.

*Sétimo.-Aprobación dos traballos recollidos no anexo de seguridade viaria.*

Con carácter xeral, a supervisión e aprobación do anexo de seguridade viaria requirirá a entrega dos traballos correspondentes ao deseño preliminar do anexo de seguridade viaria ao inicio dos traballos de redacción, podendo incluírse este trámite dentro do correspondente á entrega de traballos previos na redacción do proxecto.

O documento final do anexo de seguridade viaria, incluíndo o deseño preliminar aprobado, será obxecto de supervisión e aprobación conxuntamente co resto do proxecto.

#### *Disposición transitoria*

Única.-Para os proxectos que no momento de entrada en vigor desta instrución estivesen en fase

de redacción ou aprobación, avaliarase a execución deste anexo segundo o grao de desenvolvemento deste e a súa singularidade, segundo o criterio do director do proxecto.

#### *Disposición derradeira*

Única.-Esta instrución entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no *Diario Oficial de Galicia*.

Santiago de Compostela, 17 de xuño de 2010.

José Antonio Fernández Vázquez  
Secretario xeral da Consellería de Medio Ambiente,  
Territorio e Infraestruturas

A continuación inclúense como anexos a esta instrución uns índices de apoio para a redacción do anexo de seguridade viaria nas súas diferentes etapas. Estes índices configúranse como un marco de referencia para a sistematización dos elementos de estudo previstos neste anexo, ben que, no caso de existir algún elemento non reflectido expresamente pero relevante en termos de seguridade viaria, este deberá ser incluído; por contra, naqueles supostos onde os elementos sinalados non sexan de aplicación no proxecto concreto, estes poderán, xustificadamente, non ser incluídos.

#### *ANEXO I*

##### **Índice de apoio para o desenvolvemento da etapa de deseño preliminar**

Nesta primeira etapa defínense os aspectos xerais da obra proxectada para co seu ámbito: contorno e necesidade de comunicación, volumes e características de tráfico esperados, características dos usuarios previstos, condicionantes locais, accidentalidade nas vías existentes, cuestións ambientais, de usos e ordenación do territorio, normativa aplicable, aspectos socioeconómicos do ámbito de influencia, opción cero..., así como os criterios que rexerán o resto de etapas de avaliación da seguridade viaria do proxecto, aínda que dentro desta etapa teñen cabida diferentes tipos de proxectos de estradas, o anexo de seguridade viaria deberá adaptarse ao obxecto de cada un destes.

Nesta primeira epígrafe débense reflectir os estudos realizados para caracterizar os condicionantes do proxecto que se vai realizar, analizándoos desde o punto de vista da seguridade viaria. Sinálase a continuación unha referencia para o desenvolvemento da redacción do anexo de seguridade viaria nesta etapa:

1. Contidos xerais.

1.1. Ámbito do proxecto. Integración dentro da rede viaria do ámbito.

1.2. Normativa aplicable en materia de seguridade viaria.

1.3. Función da infraestrutura. Mobilidade requirida.

1.4. Efectos previstos sobre a rede do ámbito.

1.5. Planificación da actuación.

1.6. Previsión de modificacións futuras no ámbito do proxecto.

2. Usuarios e accidentalidade.

2.1. Usuarios da vía.

2.2. Vulnerabilidade.

2.3. Accidentalidade en vías da rede viaria do ámbito durante os últimos 5 anos.

2.4. Identificación de tramos de concentración de accidentes (TCA).

3. Condicionantes externos.

3.1. Medio físico: aspectos orográficos, climatolóxicos e hidrolóxicos.

3.2. Restricións ambientais e patrimoniais.

3.3. Medio socioeconómico. Elementos de xeración-atracción de tráfico.

3.4. Outras proteccións e condicionantes.

4. Cuestións de deseño.

4.1. Tipoloxía da infraestrutura.

4.2. Tráficos de deseño: volume, composición e distribución temporal.

4.3. Segregación de tráfico.

4.4. Niveis de servizo. Capacidade requirida.

4.5. Velocidade de deseño e real da rede do ámbito.

4.6. Sección transversal e parámetros xeométricos.

4.7. Valoración de alternativas.

5. Afeccións sobre a continuidade da rede. Interseccións e accesos.

5.1. Transición entre tramos.

5.2. Puntos sensibles: travesías, nós viarios e obras de fábrica singulares.

5.3. Tipo e grao de accesos a propiedades lindieras e urbanizacións.

5.4. Áreas de servizo e parada.

5.5. Aparcadoiros disuasorios.

5.6. Outras afeccións.

6. Definición da problemática.

7. Alternativas estudadas. Hipótese de inacción.

8. Xustificación da solución proposta. Criterios empregados.

Nesta epígrafe deberá quedar definida a problemática arredor da seguridade viaria que afecte a rede

de comunicacións do ámbito en que se debe integrar a infraestrutura, as súas interaccións, os condicionantes do ámbito do proxecto e os criterios e observancias que se deben seguir para alcanzar un adecuado nivel de seguridade viaria, que deberán manterse nas seguintes fases: redacción do proxecto, construción material e posta en servizo e explotación, anticipando unha elevada exixencia en materia de seguridade viaria.

### *ANEXO II*

#### **Criterios de análise de accidentalidade no anexo de seguridade viaria**

A análise da accidentalidade sinalada no anexo I terá en conta os accidentes acontecidos anualmente na rede do ámbito durante os últimos cinco anos, incluíndo tanto aqueles accidentes con vítimas como aqueles con danos materiais, así como a súa gravidade, diferenciando vítimas mortais, feridos graves e feridos leves. Esta análise incluírá os condicionantes destes accidentes: tipoloxía, condicións atmosféricas, ámbito da estrada, distribución temporal.

A accidentalidade correspondente ás vías que compoñen esta rede do ámbito exprésarase numericamente cos seguintes índices:

-Índice de perigosidade (IP), definido como o número de accidentes con vítimas por cada cen millóns de vehículos-quilómetros percorridos.

-Índice de mortalidade (IM), definido como número de vítimas mortais por cada cen millóns de vehículos-quilómetros percorridos.

-Índice de risco (IR), definido como o número de accidentes con vítimas mortais e feridos graves por cada mil millóns de vehículos-quilómetros percorridos. Este índice de risco segue a metodoloxía comunitaria recollida no programa EuroRAP.

Esta análise permitirá, por un lado, comparar a seguridade substantiva da rede do ámbito dentro do conxunto da rede autonómica e, por outro, detectar os tramos con maior perigosidade, así como poder comprobar as bondades da actuación tras analizar a evolución da accidentalidade logo da posta en servizo da actuación.

Esta avaliación previa e posterior seguimento da accidentalidade na rede do ámbito contribuirá a valorar a eficacia da actuación e a mellorar o deseño futuro das novas actuacións.

### *ANEXO III*

#### **Índice de apoio para o desenvolvemento da etapa de proxección e xustificación da seguridade viaria da obra proxectada**

Nesta etapa lévase a cabo a parte específica de comprobación, detalle e xustificación das solucións adoptadas no proxecto desde o punto de vista da seguridade viaria, sobre a base da problemática xa definida e segundo os criterios adoptados, abran-

guendo esta etapa a redacción do corpo do proxecto en que se inclúe o propio anexo de seguridade viaria.

Sínálase a continuación un índice de apoio para o desenvolvemento da redacción do anexo de seguridade viaria nesta etapa.

1. Seguridade para o usuario.
  - 1.1. Aspectos de deseño.
  - 1.2. Trazado en planta e alzado.
  - 1.3. Coordinación de planta e alzado.
  - 1.4. Sección transversal.
  - 1.5. Interconexión con estradas novas ou existentes.
  - 1.6. Pavimento e drenaxe.
  - 1.7. Visibilidade.
  - 1.8. Beiravías e tratamento de marxes.
2. Deseño de puntos singulares.
  - 2.1. Interseccións.
  - 2.2. Travesías.
  - 2.3. Pontes.
  - 2.4. Túneles.
  - 2.5. Segregación de tráfico.
  - 2.6. Acceso a equipamentos.
3. Elementos da vía.
  - 3.1. Sinalización horizontal e vertical.
  - 3.2. Balizamento.
  - 3.3. Sistemas de contención.
  - 3.4. Iluminación.
  - 3.5. Acondicionamento de noiros e marxes.
  - 3.6. Xardinaría e mobiliario urbano.
  - 3.7. Tratamentos ambientais.
  - 3.8. Terreos adxacentes.
  - 3.9. Áreas de servizo e parada.
  - 3.10. Aparcadoiros disuasorios.
  - 3.11. Valado perimetral.
  - 3.12. Leitos de freada.
  - 3.13. Outros equipamentos.
4. Outros usuarios da vía.
  - 4.1. Peóns.
  - 4.2. Ciclistas.
  - 4.3. Motociclistas.
  - 4.4. Tráfico agropecuario.
  - 4.5. Transporte público.
  - 4.6. Vehículos de urxencia e mantemento.

4.7. Transportes especiais.

4.8. Outros medios de transporte.

Nesta etapa o anexo de seguridade viaria pretende non só poñer de manifesto as medidas e elementos recollidos no proxecto segundo o sinalado nas instrucións e normativa vixentes, senón sobre todo analizar, sobre a base da problemática e características concretas do ámbito en que se desenvolve o proxecto, que medidas extra se dispuxeron para esta actuación concreta a prol de incrementar o nivel global de seguridade viaria da obra.

#### ANEXO IV

##### Índice de apoio para o desenvolvemento da etapa planificación da seguridade viaria durante a execución das obras

Nesta etapa materialízase a infraestrutura deseñada no proxecto, para o cal é necesario establecer os criterios necesarios para asegurar un axeitado nivel de seguridade. Para iso, partindo da planificación das obras, cómpre establecer os mecanismos adecuados para limitar as situacións de risco e, en caso de que se produzan, pautar os procedementos adecuados para reducir o seu impacto.

Nesta epígrafe adoptaranse especiais medidas de protección da seguridade viaria en canto á sinalización das obras, á limitación de accesos, desvíos de tráfico previstos, definición de itinerarios alternativos para outros usuarios, servizos afectados, deseño do tráfico interior da obra, adopción das medidas necesarias para adecuar a visibilidade nocturna e diúrna nos tramos en obras, sinalización e acondicionamento das zonas de transición de velocidade ou cambios bruscos na configuración da vía: xeometría, largura da plataforma, resaltos..., na situación de equipamentos e instalacións de obra que non afecten a seguridade viaria...

Sínálase a continuación un marco de referencia para o desenvolvemento da redacción do anexo de seguridade viaria nesta etapa:

1. Planificación dos traballos. Esquemas de circulación.
2. Usuarios da vía durante a execución das obras.
3. Sinalización e visibilidade.
4. Limitación de accesos.
5. Desvíos provisionais. Itinerarios alternativos.
6. Instalacións e abastos.

#### ANEXO V

##### Índice de apoio para o desenvolvemento da etapa de seguimento e monitoraxe da seguridade viaria durante a posta en servizo e explotación da infraestrutura

Unha vez posta en servizo a infraestrutura deseñada no proxecto, esta debería ser capaz, non só de prestar servizo nas condicións adecuadas previstas no proxecto senón de facilitar o seu uso con elevadas

prestacións en materia de seguridade viaria, a cal é avaliable a través da accidentalidade que puidese producirse, seguindo como criterios á hora de analizar os recollidos no deseño preliminar.

Nesta epígrafe deberán incluírse o deseño dos sistemas de monitoraxe que permitan comprobar o correcto funcionamento da infraestrutura en materia de seguridade viaria nesta etapa, así como as medidas que se adoptarán en caso de eventualidades previsibles, incluíndo como referencia os seguintes elementos:

1. Inventario e comportamento da vía segundo predeseño, en especial:

1.1. Cumprimento da función da infraestrutura.

1.2. Efectos previstos sobre a rede.

1.3. Condicionantes do medio físico.

2. Comportamento dos usuarios segundo predeseño, en especial:

2.1. Distribución de tráfico.

2.2. Movements e itinerarios non permitidos.

2.3. Ordenación e limitación de accesos.

2.4. Correcta segregación de tráfico.

2.5. Información ben recibida e aplicada correctamente polos usuarios.

3. Inventario e comprobación do correcto funcionamento dos elementos establecidos en etapas anteriores, entre outros:

3.1. Estado do firme.

3.2. Funcionamento dos sistemas de drenaxe.

3.3. Correcto mantemento dos elementos de contención.

3.4. Correcto mantemento do valado perimetral.

4. Protocolo de actuación para mantemento e conservación de curta duración: balizamento, iluminación, sinalización... Sinalaranse aqueles puntos da actuación onde estas tarefas de mantemento e conservación poidan ser problemáticas por causas locais: condicionantes atmosféricos, largura dispoñible, visibilidade...

5. Protocolo de actuación para mantemento e conservación de longa duración: estruturas, noiros... Sinalaranse aqueles puntos da actuación onde estas tarefas de mantemento e conservación poidan ser problemáticas por causas locais: condicionantes atmosféricos, largura dispoñible, visibilidade...

6. Plan de revisión dos elementos de sinalización, balizamento..., segundo posta en servizo estimada e recomendacións dos fabricantes.

7. Seguimento da accidentalidade na rede viaria do ámbito cos criterios xa sinalados.

Trátase, en definitiva, de sinalar aqueles aspectos desenvolvidos nas etapas anteriores do anexo de seguridade viaria que requirirán un seguimento especial unha vez posta en servizo a infraestrutura para manter un adecuado nivel de seguridade, indicando como levalo a cabo e con que periodicidade, así como os recursos necesarios.

## CONSELLERÍA DE ECONOMÍA E INDUSTRIA

*Orde do 3 de xuño de 2010 pola que se establecen as bases reguladoras para a concesión, en réxime de concorrencia competitiva, das subvencións para o fomento da creación e expansión de cadeas sucursalistas, da mellora dos establecementos comerciais e da súa imaxe, en desenvolvemento do Plan Ágora, agora Re-comercia, e se procede á súa convocatoria para o ano 2010. (Código de procedemento IN217A-presentación electrónica).*

Actualmente o sector comercial enfróntase a un mercado cada vez máis competitivo, no cal coexisten diversas formas de distribución comercial, que intentan satisfacer as necesidades dun consumidor cada vez máis cualificado.

Neste senso, e considerando a actual situación económica, o Plan Ágora, agora Re-comercia, constitúe un pilar fundamental para o desenvolvemento do comercio retalista en Galicia, tendo como obxectivos principais, entre outros, a mellora da competitividade do comercio galego e a súa dinamización.

Para o cumprimento destes obxectivos, esta orde articula axudas para a adecuación física das instalacións e locais comerciais, incluíndo actuacións que contribúan a un consumo eficiente da enerxía, e á mellora da imaxe comercial.

Por outra banda, poténciase a creación, implantación e expansión das cadeas sucursalistas, así como do comercio retalista do téxtil, calzado e xoiarías, nos conxuntos históricos das poboacións, como elementos dinamizadores do sector e do propio contorno urbano en que se asentán.

En virtude do exposto, e no exercicio das atribucións que me foron conferidas,

**DISPOÑO:**

Artigo 1º.-*Convocatoria e bases reguladoras.*

1. Esta orde ten por obxecto aprobar as bases polas que se rexerá a concesión da subvención da Consellería de Economía e Industria, destinadas a incrementar a competitividade do comercio galego, que se inclúen como anexo I.