

I. DISPOSICIONES GENERALES**CONSELLERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD**

DECRETO 29/2023, de 30 de marzo, sobre la gestión de la seguridad de las carreteras de Galicia.

En el año 2008 se adoptó la Directiva 2008/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

Esa Directiva 2008/96/CE requería el establecimiento y la aplicación de los procedimientos de actuación de gestión de la seguridad vial que se consideraron como mejor práctica en Europa en las infraestructuras viarias.

Sin embargo, su ámbito de aplicación solo abarcaba las carreteras pertenecientes a la Red transeuropea de carreteras y, dado que todas las carreteras pertenecientes a esa red que discurren por el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia son de competencia de la Administración general del Estado, no era de aplicación a ninguna carretera de competencia autonómica.

Posteriormente, en el año 2019 se adoptó la Directiva (UE) 2019/1936, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, modificando diversos aspectos de su contenido.

A ese respecto, el preámbulo de dicha Directiva (UE) 2019/1936 indica que los procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias aplicados en la Red transeuropea de carreteras contribuyeron a reducir el número de víctimas mortales y heridos graves y que, por lo tanto, también conviene que estos principios se apliquen a otras partes de la Red europea de carreteras.

Por lo tanto, como parte de esa modificación, se amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 2008/96/CE, que pasa a afectar a una parte de las carreteras que son competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia.

A consecuencia de todo lo anterior, el ámbito de aplicación de la Directiva 2008/96/CE pasó a abarcar todas las carreteras integrantes de la Red transeuropea de carreteras, las autopistas y otras carreteras principales, independientemente de que se encuentren en fase de diseño, de construcción o de explotación, así como el resto de carreteras ubicadas



fuera de las zonas urbanas, las que no tengan acceso a propiedades colindantes y que, a partir de la entrada en vigor de este decreto, se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión Europea, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos a 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. Además, permite incluir en el ámbito de aplicación de las normas de transposición de la Directiva 2008/96/CE otras carreteras.

Por otra parte, se define el concepto de carretera principal como aquella ubicada fuera de las zonas urbanas que conecta grandes ciudades o regiones y pertenece a la categoría más alta de carreteras por debajo de las autopistas en la clasificación nacional de carreteras en vigor a 26 de noviembre de 2019.

En ese sentido, ni la Comunidad Autónoma de Galicia ni ninguna de las entidades locales de su ámbito territorial son titulares de ninguna carretera que conecte grandes ciudades o regiones, dado que, en aplicación del artículo 4.5.e) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, las carreteras que realizan esas funciones, que serían las que enlazan a las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido, forman parte de la Red de carreteras del Estado y, por lo tanto, han de ser de titularidad estatal.

En consecuencia, no sería imprescindible incluir dentro del ámbito de aplicación de este decreto ninguna otra carretera al margen de las integrantes de la Red transeuropea de carreteras y de las autopistas.

Sin embargo, se optó por incluir también como parte del ámbito de aplicación del decreto a las autovías, empleando la posibilidad que otorga la Directiva 2008/96/CE en ese sentido, dado que, según la legislación autonómica en materia de carreteras, comparten la mayor parte de las características y requisitos de las autopistas, y toda vez que en la terminología empleada por la normativa comunitaria no se emplea el concepto de autovía, por ser un concepto de uso exclusivo en España y, en consecuencia, el concepto de autopista en la normativa comunitaria es empleado a menudo para englobar los términos de autopista y autovía que se emplean en la normativa española (tanto estatal como autonómica).

Por otro lado, la Directiva (UE) 2019/1936 establece para la transposición al derecho interno de los Estados miembros el plazo máximo del 17 de diciembre de 2021.



Corresponde a la Comunidad Autónoma de Galicia, en virtud de los números 7 y 8 del artículo 27 del Estatuto de autonomía para Galicia, la competencia exclusiva en materia de obras públicas que no tengan la calificación legal de interés general del Estado o cuya ejecución o explotación no afecte a otra comunidad autónoma o provincia, y de carreteras no incorporadas a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad autónoma.

Por otra parte, la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, en su disposición final segunda, habilita a la Xunta de Galicia para su desarrollo reglamentario, que se lleva a cabo en este decreto en relación con la incorporación de las evaluaciones de impacto de la seguridad vial y de las auditorías de seguridad vial en las fases de anteproyecto o proyecto de trazado, de proyecto de construcción como parte de la documentación y contenido de los estudios y proyectos, regulada en su artículo 17, en relación con la realización de auditorías de seguridad vial en la fase previa a la puesta en servicio de las actuaciones de carreteras y de su explotación inicial como parte del proceso de construcción de las carreteras, regulado en el capítulo I de su título III, y en relación con la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y la realización de inspecciones de seguridad vial como parte de las actividades de explotación de las carreteras, reguladas en el capítulo III de su título III.

El decreto introduce varios instrumentos relacionados con la gestión de la seguridad de las carreteras: las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, las evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y las inspecciones de seguridad vial.

Este decreto se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Respecto a los principios de necesidad y eficacia, cabe indicar que el deber de transponer la Directiva 2008/96/CE a la normativa autonómica viene directamente derivada del carácter exclusivo de la competencia autonómica sobre las carreteras no incorporadas a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia y de lo previsto en el artículo 288 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, siendo este decreto la vía más eficaz para llevar a cabo la transposición requerida. Los fines perseguidos quedan recogidos en el articulado y se trata de un instrumento adecuado para garantizar la consecución de dichos fines. En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa contiene la regulación imprescindible para garantizar la correcta transposición de la Directiva 2008/96/CE, para poder obtener el resultado que debe alcanzarse. Al objeto de garantizar el principio de seguridad jurídica, este decreto es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. Por otra parte, en aplicación del principio de eficiencia, el decreto no introduce cargas administrativas.

CVE-DOG: uvjfp8-mzs4-gie8-rg37-gcchsixgdfc8



En la elaboración de esta norma se cumplieron las exigencias establecidas en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y en la Ley 1/2016, de 18 de enero, de transparencia y buen gobierno. Fue sometida a consulta pública previa la propuesta presentada y a información pública el anteproyecto del decreto, mediante su exposición en el portal de transparencia y Gobierno abierto de la Xunta de Galicia, y fueron solicitados, entre otros, los informes preceptivos del Servicio Jurídico de la Consellería de Infraestructuras y Movilidad, de la Dirección General de Evaluación y Reforma Administrativa de la Consellería de Hacienda y Administración Pública, de la Secretaría General de Igualdad de la Consellería de Promoción del Empleo e Igualdad, de la Dirección General de Familia, Infancia y Dinamización Demográfica de la Consellería de Política Social y Juventud y de la Asesoría Jurídica General de la Xunta de Galicia.

El presente decreto también se sometió al dictamen del Consejo Consultivo de Galicia, que fue emitido con fecha 10 de marzo de 2023 (Dictamen 39/2023).

En su virtud, a propuesta de la conselleira de Infraestructuras y Movilidad, de acuerdo con el Consejo Consultivo y previa deliberación del Consello de la Xunta de Galicia en su reunión del día treinta de marzo e dos mil veinte e tres,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto*

Este decreto tiene por objeto el establecimiento y la aplicación de procedimientos relacionados con la gestión de la seguridad de las carreteras de Galicia.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

1. El ámbito de aplicación de este decreto abarca las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma o de las entidades locales de Galicia que reúnan o lleguen a reunir alguna de las siguientes condiciones:

- a) Las que se integren en la Red transeuropea de carreteras.
- b) Las clasificadas como autopistas y autovías, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación en materia de carreteras de Galicia.



c) El resto de carreteras ubicadas fuera de las zonas urbanas, a las que no tengan acceso las propiedades colindantes y que, a partir de la entrada en vigor de este decreto, se lleven a cabo utilizando financiación de la Unión Europea, con la excepción de las carreteras que no están abiertas a la circulación general de vehículos a 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.

2. La sujeción a este decreto de las infraestructuras identificadas en el número anterior se producirá en cualquiera de las fases de planificación, de proyecto, de construcción o de explotación en la que se encuentren.

3. Se exceptúan de lo dispuesto en este decreto los túneles de carretera incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/54/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la Red transeuropea de carreteras, o norma que la sustituya.

Artículo 3. *Definiciones*

A efectos de aplicación de este decreto se entenderá por:

a) Red transeuropea de carreteras: la red de carreteras identificada en el Reglamento (UE) nº 1315/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red transeuropea de transporte, y por el que se deroga la Decisión nº 661/2010/UE, o por aquel que lo sustituya.

b) Directrices: las pautas sobre los pasos que deben darse y los elementos que deben tenerse en cuenta a la hora de aplicar los procedimientos en materia de seguridad establecidos en este decreto.

c) Proyecto de infraestructura: el proyecto para la construcción de una infraestructura viaria nueva o la modificación sustancial de infraestructuras de la red ya existente con efectos en el flujo de tráfico.

d) Modificación sustancial de infraestructura viaria: actuación que incluya duplicaciones de calzada, variantes de población u obras de acondicionamiento de carreteras existentes en una longitud continuada de más de 10 km.

e) Persona usuaria vulnerable de la vía pública: las personas usuarias de la vía pública no motorizadas, incluidas, en particular, las que hagan uso de la movilidad peatonal o ciclista, así como las personas usuarias de vehículos a motor de dos ruedas.



f) Actuación: conjunto de actividades cuyo objeto es la construcción o mejora de un tramo de carretera, que comprende desde la fase de planificación hasta su puesta en servicio.

g) Obras de acondicionamiento: obras cuya finalidad es la modificación de las características geométricas de la carretera existente, con actuaciones tendentes a mejorar los tiempos de recorrido, el nivel de servicio y la seguridad de la circulación.

CAPÍTULO II

Evaluación de impacto de la seguridad vial

Artículo 4 Evaluación de impacto de la seguridad vial

1. La evaluación de impacto de la seguridad vial consistirá en la realización de un 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. Los proyectos de infraestructura deberán ser objeto de una evaluación de impacto de la seguridad vial.

3. La evaluación de impacto de la seguridad vial se llevará a cabo en la fase inicial de planificación, de forma simultánea a la redacción del estudio informativo o del anteproyecto o proyecto que asuma su función, según lo establecido en la legislación en materia de carreteras de Galicia.

4. La evaluación de impacto de la seguridad vial incluirá un análisis cualitativo y cuantitativo del efecto de las alternativas contempladas sobre la seguridad a fin de asegurar una consideración explícita de las consecuencias de la adopción de las distintas alternativas en los niveles de seguridad.

Las evaluaciones de impacto de la seguridad vial responderán a los elementos establecidos en el anexo I de este decreto. Excepcionalmente, se podrá justificar que no se realice el análisis de aquellos elementos que resulten impropios del proyecto de infraestructuras evaluado.

5. 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. Además, deberá facilitar la información necesaria para realizar el análisis de coste y beneficio de las diversas opciones examinadas.



El documento de la evaluación de impacto de la seguridad vial se incorporará al expediente del estudio informativo o del anteproyecto o proyecto que asuma su función, según lo establecido en la legislación en materia de carreteras de Galicia.

6. Los resultados de la evaluación de impacto de la seguridad vial serán tenidos en consideración expresamente en el análisis que sirva de base para la elección de la alternativa que se proponga en el estudio informativo o en el anteproyecto o proyecto que asuma su función, según lo establecido en la legislación en materia de carreteras de Galicia.

CAPÍTULO III

Auditorías de seguridad vial

Artículo 5. Contenido de las auditorías de seguridad vial

1. Las auditorías de seguridad vial consistirán en una comprobación independiente, por menorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características del diseño de un proyecto de infraestructuras, aplicada a las diferentes fases que van desde la planificación a la explotación en su fase inicial y realizada por las personas auditoras de seguridad vial debidamente acreditadas.

2. Los proyectos de infraestructura se someterán a las correspondientes auditorías de seguridad vial cuyo objeto será la detección de riesgos potenciales en la infraestructura que pudieran dar lugar a accidentes, a fin de que se adopten las medidas que resulten viables para eliminar o paliar dichos riesgos. Su objeto no se limitará a la mera comprobación del cumplimiento de la normativa de diseño de nueva construcción en el proyecto sometido a la auditoría.

3. Las auditorías de seguridad vial responderán a los elementos establecidos en el anexo II de este decreto. Excepcionalmente, se podrá justificar que no se realice el análisis de aquellos elementos que resulten impropios del proyecto de infraestructuras auditado.

4. Las auditorías de seguridad vial serán parte integrante del proceso de diseño de los proyectos de infraestructuras y de sus modificaciones en las fases de anteproyecto o proyecto de trazado, de proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y de explotación inicial.

Para la realización de las auditorías de seguridad vial, el equipo de auditoría establecerá los canales de coordinación periódica adecuados con los respectivos equipos responsables de cada una de las fases del proceso de diseño de los proyectos de infraestructuras.

CVE-DOG: uvjlfpy8-mzs4-gje8-rg37-gcchsixgdic8



5. Las auditorías de seguridad vial de cada fase serán procesos independientes. En cada una de ellas se redactará un informe de auditoría.

La realización de auditorías de seguridad vial en cualquiera de las fases podrá implicar la necesidad de reconsiderar los criterios de fases anteriores.

6. En el informe de auditoría se expondrán los elementos de diseño críticos desde el punto de vista de la seguridad y las deficiencias y omisiones identificadas en la fase de la actuación objeto de la auditoría, detallando la naturaleza del riesgo para la seguridad que pudieran suponer, así como las recomendaciones pertinentes desde el punto de vista de la seguridad.

El informe de auditoría de seguridad vial se incorporará al expediente de la fase de la actuación a que corresponda.

Artículo 6. Efectos de las auditorías de seguridad vial

1. En las fases de anteproyecto o proyecto de trazado, proyecto de construcción y previa a la puesta en servicio se realizarán las modificaciones y se adoptarán las medidas 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.

2. En la fase de explotación inicial se adoptarán 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.

3. El órgano competente en materia de carreteras de la Administración titular de la carretera en la que se desarrolle el correspondiente proyecto de infraestructura redactará un informe de respuesta en el que se detallarán los aspectos técnicos de las medidas adoptadas a consecuencia de lo especificado en el correspondiente informe de auditoría y se expondrán, en su caso, las razones por las que no se procedió a la rectificación del diseño antes de finalizar la fase pertinente, en correspondencia con alguno de los elementos de riesgo señalados en el informe de auditoría.

El informe de respuesta se incorporará al expediente de la fase de la actuación a que corresponda, y se añadirá como un apéndice al informe de auditoría.

CVE-DOG: uvjfp8-mzs4-gie8-rg37-gcchsixgdfc8



Artículo 7. *Nombramiento y formación de personas auditoras de seguridad vial*

1. El órgano competente en materia de carreteras de la Administración titular de la carretera en la que se desarrolle el correspondiente proyecto de infraestructura nombrará a la persona auditora de seguridad vial del mismo.

2. Las personas auditoras de seguridad vial que desempeñen las funciones previstas en este decreto deberán contar con experiencia o con formación específica en diseño de carreteras, ingeniería de seguridad vial y análisis de accidentes, y mantener su independencia en relación con el resultado de la auditoría.

Cuando las auditorías se efectúen en equipo, al menos una de las personas que lo formen deberá cumplir los requisitos exigidos a las personas auditoras de seguridad vial.

Las personas auditoras de seguridad vial podrán tener la consideración de empleadas públicas o haber sido seleccionadas por cualquiera de las modalidades previstas en la legislación de contratos del sector público.

3. Tendrán la consideración de personas auditoras de seguridad vial las personas que se encuentren en posesión del certificado de aptitud correspondiente de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia, de la Administración general del Estado o de otras comunidades autónomas.

4. A los efectos del proyecto de infraestructura auditado, la persona auditora de seguridad vial no deberá haber participado, en el momento de la auditoría, en la elaboración de los estudios y proyectos, en la construcción o en la explotación de la actuación en cuestión.

CAPÍTULO IV**Procedimientos de seguridad de las carreteras en explotación****Artículo 8. *Evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red***

1. Las evaluaciones de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red valorarán 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 características de concepción de la carretera (seguridad intrínseca).



b) Un análisis de los tramos de red de carreteras que estuvieron en explotación más de 3 años y en los que se produjo un número elevado de accidentes graves en proporción al volumen de circulación.

2. Como resultado de la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red se establecerá una clasificación en categorías de los tramos de red de carreteras en servicio, según su seguridad inherente medida objetivamente.

3. Se realizará una evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red en explotación incluidas en el ámbito de aplicación de este decreto.

4. Las 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, por lo menos cada 5 años.

5. La evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red responderá a los elementos establecidos en el anexo III de este decreto. Excepcionalmente, se podrá justificar que no se realice el análisis de aquellos elementos que resulten impropios de las carreteras que conformen la red evaluada.

6. Sobre la base de los resultados de las evaluaciones a que se refiere este artículo y a fin de establecer prioridades entre las medidas que habrá que adoptar en el futuro, todos los tramos de la red de carreteras se clasificarán en, al menos, tres categorías según su nivel de seguridad.

7. La evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red será aprobada por el órgano competente en materia de carreteras de la Administración titular de la correspondiente red de carreteras.

Artículo 9. 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 al amparo de este decreto serán objeto de seguimiento, ya sea mediante inspecciones específicas de seguridad vial o mediante medidas correctoras directas.

2. Las inspecciones específicas de seguridad vial consisten en 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.



3. Al menos se realizarán inspecciones específicas de seguridad vial en todos aquellos tramos de la red de carreteras en explotación que se encuadren en la categoría correspondiente al nivel de seguridad más bajo de entre aquellos que resulten de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas al amparo de este decreto.

4. Las inspecciones específicas de seguridad vial responderán a los elementos establecidos en el anexo IV de este decreto. Excepcionalmente, se podrá justificar que no se realice el análisis de aquellos elementos que resulten impropios de los tramos de carreteras inspeccionados.

Las inspecciones de seguridad vial tendrán como finalidad la detección de riesgos potenciales en la infraestructura que pudieran dar lugar a accidentes, de cara a su resolución durante la fase de explotación de la carretera, por lo que su objeto no se limitará a la mera comprobación del cumplimiento de la normativa de diseño de nueva construcción en la carretera inspeccionada.

5. Las inspecciones específicas de seguridad vial serán realizadas por equipos de personas expertas. Al menos una de las personas que forme el equipo que realice las inspecciones específicas de seguridad vial deberá cumplir los requisitos exigidos en este decreto para la realización de auditorías de seguridad vial.

6. Las conclusiones de las inspecciones específicas de seguridad vial serán objeto de seguimiento mediante decisiones motivadas, adoptadas por el órgano competente en materia de carreteras de la Administración titular de la correspondiente red de carreteras y que establezcan si es necesario tomar medidas correctoras.

Al menos en los tramos de carreteras en explotación que se encuadren en la categoría correspondiente al nivel de seguridad más bajo de entre aquellos que resulten de las evaluaciones de seguridad de las carreteras del conjunto de la red efectuadas al amparo de este decreto, se definirán las acciones prioritarias destinadas a mejorar la seguridad de las infraestructuras viarias.

Además, en esos tramos, se tomarán medidas correctoras específicas y aquellas otras 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.

7. Se elaborará un plan de acción prioritario, basado en los resultados de la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y de las inspecciones específicas



de seguridad, para llevar a cabo el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras a las que se hace referencia en este artículo, que se actualizará cada 5 años, y que será aprobado por el órgano competente en materia de carreteras de la Administración titular de la correspondiente red de carreteras.

Artículo 10. *Inspecciones periódicas de seguridad vial*

1. Las inspecciones periódicas de seguridad vial consistirán en la comprobación común periódica de las características y las circunstancias de riesgo para las personas usuarias que exigen una intervención de mantenimiento por motivos de seguridad.

2. En las carreteras en explotación se llevarán a cabo inspecciones periódicas de seguridad vial como parte de los trabajos de conservación común de las carreteras con la frecuencia suficiente para garantizar niveles de seguridad adecuados en la infraestructura viaria.

3. En los tramos de la red de carreteras limítrofes con los túneles de carretera incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/54/CE se realizarán inspecciones periódicas conjuntas de seguridad vial con la participación de los órganos competentes de la aplicación de este decreto y los de la Directiva 2004/54/CE. Las inspecciones periódicas conjuntas de seguridad vial se llevarán a cabo con la suficiente frecuencia como para garantizar unos niveles de seguridad adecuados, pero, en cualquier caso, por lo menos cada 6 años.

CAPÍTULO V
Otras disposiciones

Artículo 11. *Comunicación voluntaria*

Las administraciones titulares de las carreteras habilitarán un sistema de comunicación voluntaria, accesible en línea para todas las personas usuarias de las vías públicas de su titularidad, a fin de facilitar la recopilación de pormenores sobre los incidentes transmitidos por las personas usuarias de la vía pública y por los vehículos, así como cualquier otra información relacionada con la seguridad que las personas que la comuniquen perciban como un peligro real o potencial para la seguridad de las infraestructuras viarias.

Artículo 12. *Comprobación de las posibles repercusiones de las obras viarias sobre la seguridad*

Las administraciones titulares de las carreteras realizarán comprobaciones de las posibles repercusiones de las obras viarias sobre la seguridad de la circulación en las carre-



teras y velarán por que se adopten las medidas de seguridad pertinentes y, en especial, por el cumplimiento de las medidas temporales de seguridad aplicables a las obras viarias.

Artículo 13. *Directrices*

La consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras establecerá las directrices para la realización de las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, de las auditorías de seguridad vial, de la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y de las inspecciones, periódicas y específicas, de seguridad vial.

El ejercicio de estas atribuciones se ejercerá sin perjuicio de la independencia de las personas auditoras de seguridad vial en el cumplimiento de sus cometidos.

Disposición adicional primera. *Primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red*

La primera evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red en explotación se llevará a cabo antes del 31 de diciembre de 2024.

Disposición adicional segunda. *Elaboración del primer plan de acción derivado de las inspecciones específicas de seguridad vial*

El primer plan de acción derivado de las inspecciones específicas de seguridad vial, al que se refiere el número 7 del artículo 9, se elaborará antes de que transcurran 5 años desde la entrada en vigor de este decreto.

Disposición adicional tercera. *Realización de las mejores prácticas en materia de gestión de la seguridad vial en el resto de la Red autonómica de carreteras de Galicia*

La Administración general de la Comunidad Autónoma de Galicia podrá aplicar, como forma de incorporar la realización de las mejores prácticas en la materia, determinados instrumentos y procedimientos previstos en este decreto, tales como las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad vial, la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la red y las inspecciones de seguridad vial, a otras carreteras pertenecientes a la Red autonómica de carreteras de Galicia, aun cuando no formen



parte del ámbito de aplicación de este decreto, cuando las condiciones de seguridad vial en dichas carreteras así lo justifique.

La relación de las carreteras de titularidad autonómica en las que se apliquen los diferentes instrumentos y procedimientos previstos en este decreto, al amparo del párrafo anterior, se hará pública en el sitio web de la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras.

Disposición transitoria primera. *Evaluación del impacto de la seguridad vial de proyectos de infraestructuras ya iniciados*

1. Los proyectos de infraestructuras cuyo estudio informativo, o el anteproyecto o proyecto que asuma su función, según lo establecido en la legislación en materia de carreteras de Galicia, no fuera aprobado provisionalmente antes de la entrada en vigor de este decreto, serán objeto de evaluación del impacto de la seguridad vial según lo establecido en el capítulo II.

2. Los proyectos de infraestructuras cuyo estudio informativo, o el anteproyecto o proyecto en materia de carreteras que asuma su función, fuera aprobado provisionalmente antes de la entrada en vigor desde decreto, no serán objeto de la evaluación del impacto de la seguridad vial, prevista en este decreto.

Disposición transitoria segunda. *Auditorías de seguridad vial de proyectos de infraestructuras ya iniciados*

1. Los proyectos de infraestructuras cuyo anteproyecto o proyecto de trazado no fuera aprobado provisionalmente antes de la entrada en vigor de este decreto, serán objeto de auditoría de seguridad vial en las fases de anteproyecto o proyecto de trazado, proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y explotación inicial, según lo establecido en el capítulo III.

2. Los proyectos de infraestructuras cuyo anteproyecto o proyecto de trazado fuera aprobado provisionalmente antes de la entrada en vigor de este decreto, no serán objeto de auditoría de seguridad vial en la fase de anteproyecto o proyecto de trazado, pero serán objeto de auditoría de seguridad vial en las fases de proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y explotación inicial, según lo establecido en el capítulo III.



3. Los proyectos de infraestructuras cuyo proyecto de construcción no fuera aprobado provisionalmente antes de la entrada en vigor de este decreto, serán objeto de auditoría de seguridad vial en las fases de proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y explotación inicial, según lo establecido en el capítulo III.

4. Los proyectos de infraestructuras cuyo proyecto de construcción fuera aprobado provisionalmente, pero que no se pusieron en servicio con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este decreto, serán objeto de auditoría de seguridad vial en las fases previa a la puesta en servicio y de explotación inicial, según lo establecido en el capítulo III.

5. Los proyectos de infraestructuras cuyo proyecto de construcción modificado no fuera aprobado antes de la entrada en vigor de este decreto, serán objeto de auditoría de seguridad vial en las fases de proyecto de construcción, previa a la puesta en servicio y explotación inicial, según lo establecido en el capítulo III.

Disposición transitoria tercera. *Directrices de aplicación transitoria*

Mientras no se adopten por la consejería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras las directrices a las que se refiere el artículo 13, serán de aplicación las establecidas por parte de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de la Orden Circular 30/2012 por la que se aprueban las directrices de los procedimientos para la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de carreteras del Estado, o de la norma que la sustituya.

Disposición final primera. *Transposición de derecho de la Unión Europea*

Mediante este decreto se transponen al derecho autonómico de Galicia la Directiva 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 segunda. *Desarrollo normativo*

1. Se habilita a la persona titular de la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras para dictar las normas necesarias para el desarrollo y aplicación de este decreto en el ámbito de sus competencias, así como para modificar sus anexos cuando sea necesario a consecuencia de lo que disponga la normativa comunitaria.

2. Mediante orden de la persona titular de la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras se regulará el procedimiento para la solicitud y emisión del



certificado de aptitud de personas auditoras de seguridad vial por parte de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Galicia, estableciendo los contenidos tanto de su formación inicial como de los cursos periódicos de formación complementaria, así como la periodicidad mínima de estos últimos.

Disposición final tercera. *Modificación del Decreto 173/2011, de 4 de agosto, por el que se aprueba el estatuto de la Agencia Gallega de Infraestructuras*

Se añaden cinco nuevas letras al número 3 del artículo 13 del Decreto 173/2011, de 4 de agosto, por el que se aprueba el estatuto de la Agencia Gallega de Infraestructuras, con la siguiente redacción:

«ñ) Nombrar a la persona auditora de seguridad vial de los proyectos de infraestructura.

o) Emitir los informes de respuesta a las auditorías de seguridad vial relativas a las carreteras de titularidad autonómica.

p) Aprobar la evaluación de la seguridad de las carreteras del conjunto de la Red autonómica de carreteras de Galicia.

q) Adoptar las decisiones motivadas que se establezcan para el seguimiento de las conclusiones de las inspecciones específicas de seguridad vial de las carreteras de titularidad autonómica.

r) Aprobar el plan de acción prioritario para el seguimiento de la aplicación de las medidas correctoras derivadas de las conclusiones de las evaluaciones de seguridad vial de las carreteras del conjunto de la Red autonómica de carreteras de Galicia».

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor*

Este decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de Galicia*.

Santiago de Compostela, treinta de marzo de dos mil veintitrés

Alfonso Rueda Valenzuela
Presidente

Ethel M^a Vázquez Mourelle
Conselleira de Infraestructuras y Movilidad

CVE-DOG: uvjlfpy8-mzs4-gie8-rg37-gcchsixgdfc8



ANEXO I**Elementos de las evaluaciones de impacto de la seguridad vial****1. Elementos de las evaluaciones 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 y beneficio.
- f) Presentación de una serie de soluciones posibles.

2. Aspectos a tener en cuenta en las evaluaciones de impacto de la seguridad vial:

- 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 o pasos a nivel).
- d) Personas usuarias de las carreteras incluidas las vulnerables (por ejemplo, peatones y ciclistas, así como las usuarias de vehículos a motor de dos ruedas).
- e) Tráfico (por ejemplo, volumen del tráfico o clasificación del tráfico por tipo), incluidos los flujos estimados de personas usuarias vulnerables 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 de las auditorías de seguridad vial****1. Criterios en la fase de anteproyecto o proyecto de trazado:**

a) Localización geográfica (por ejemplo, exposición a corrimientos de tierras, inundaciones o 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 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 para bicicletas o sendas peatonales).

i) Pendientes transversales y longitudinales.

j) Visibilidad.

k) Trazado de intersecciones.

l) Transporte público e infraestructuras dedicadas a él.

m) Pasos a nivel de ferrocarril.

n) Disposiciones relativas a las personas usuarias vulnerables de la vía pública:

1º. Disposiciones relativas a peatones.

2º. Disposiciones relativas a ciclistas, incluida la existencia de rutas alternativas o de separaciones del tráfico motorizado a gran velocidad.

3º. Disposiciones relativas a los vehículos a motor de dos ruedas.



4º. Densidad y situación de los pasos de cebra y de ciclistas.

5º. Disposiciones relativas a los peatones y a los ciclistas en las carreteras afectadas de la zona.

6º. Separación de los peatones y de 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 de construcción:

a) Trazado.

b) Señales y marcas viarias coherentes.

c) Alumbrado de carreteras e intersecciones iluminadas.

d) Equipos instalados en los márgenes de la carretera.

e) Entorno del margen de la carretera, incluida la vegetación.

f) Obstáculos fijos en los márgenes de la carretera.

g) Previsión de aparcamientos seguros.

h) Disposiciones relativas a las personas usuarias vulnerables de la vía pública:

1º. Disposiciones relativas a peatones.

2º. Disposiciones relativas a ciclistas.

3º. Disposiciones relativas a los vehículos a motor de dos ruedas.

i) Adaptación beneficiosa para las personas usuarias de los sistemas de contención de vehículos (en particular, para evitar los peligros a las personas usuarias vulnerables de la vía pública).

3. Criterios en la fase previa a la puesta en servicio y explotación inicial:

a) Seguridad de las personas usuarias de las carreteras y visibilidad en distintas condiciones, por ejemplo, en condiciones de oscuridad y en condiciones meteorológicas normales.



b) Legibilidad de las señales y marcas viarias.

c) Estado del firme.

4. Criterios en la fase de explotación inicial: evaluación de la seguridad vial en función del comportamiento real de las personas usuarias.

ANEXO III

Elementos de las evaluaciones de la 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 y poblaciones que conecta.

b) Longitud del tramo de carretera.

c) Tipo de zona (rural, urbana o periurbana).

d) Utilización del suelo (zonas educativas, comerciales, industriales, residenciales, agrícolas y ganaderas, forestales, en estado natural o sin desarrollar).

e) Densidad de accesos a las propiedades colindantes.

f) Existencia de vías de servicio.

g) Presencia de obras en la carretera.

h) Presencia de zonas de estacionamiento.

2. Volumen de tráfico:

a) Volumen global de tráfico.

b) Volumen de vehículos pesados.

c) Volumen de vehículos ligeros.



d) Volumen de motocicletas.

e) Volumen observado de peatones a ambos lados, señalando si su tráfico es longitudinal o transversal con respecto a la carretera.

f) Volumen observado de bicicletas a ambos lados, señalando si su tráfico es longitudinal o transversal con respecto a la carretera.

g) Flujo estimado de peatones determinado a partir de los atributos de utilización de las fincas colindantes.

h) 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 personas usuarias de la vía pública.

b) Número y localización de personas heridas graves por grupo de personas usuarias de la vía pública.

4. Características operativas:

a) Límite de velocidad (general, para motocicletas, para camiones o para otro tipo de vehículos).

b) Velocidad de servicio (percentil 85).

c) Gestión de la velocidad y/o reducción del tráfico.

d) Presencia de servicios de sistemas inteligentes de transporte (por ejemplo, alertas de congestión o paneles de mensajes variables).

e) Advertencias de zona escolar.

f) Presencia de guardias de cruce escolar en los períodos 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, sendas peatonales u otras), incluida su variabilidad.

b) Curvatura horizontal.

c) Pendiente y trazado vertical.

d) Visibilidades y distancias de parada, cruce y adelantamiento.

6. Objetos, zonas limpias y sistemas de contención de vehículos:

a) Entorno de los márgenes de la carretera y zonas limpias.

b) Obstáculos fijos en los márgenes de la carretera (por ejemplo, farolas o árboles).

c) Distancia a los obstáculos desde los márgenes de la carretera.

d) Densidad de los obstáculos.

e) Bandas sonoras y dispositivos de reducción de la velocidad y calzado de tráfico.

f) Sistemas de contención de vehículos.

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 ramales (indicando, en particular, el tipo de control y la presencia de giros protegidos o a distinto nivel).

b) Presencia de canalizaciones.



c) Calidad de la intersección.

d) Volumen de tráfico 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 viarias y otras delimitaciones.

e) Estado de los sistemas viarios de contención.

10. Instalaciones para las personas usuarias vulnerables de la vía pública:

a) Pasos de cebra (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 u otros).

f) Calidad de los pasos de cebra y de ciclistas en lo que respecta a la visibilidad y a la señalización de cada instalación.

g) Instalaciones de pasos de cebra 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 las personas usuarias de la vía pública de 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.

ANEXO IV

Elementos de las inspecciones específicas de seguridad vial

- 1. Trazado y sección transversal de la vía:
 - a) Visibilidades y distancias de parada, cruce y adelantamiento.
 - b) Límite de velocidad y zonas de limitación de velocidad.
 - c) Trazado evidente (es decir, legibilidad del trazado para las personas usuarias 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 (por ejemplo, arcenes, desniveles del firme o taludes de desmonte o terraplén).
- 2. Intersecciones y enlaces:
 - a) Adecuación del tipo de intersecciones y enlaces.
 - b) Geometría del trazado de las intersecciones y enlaces.



c) Visibilidad y legibilidad (percepción) de las intersecciones y enlaces.

d) Visibilidad en las intersecciones y enlaces.

e) Trazado de los carriles auxiliares en las intersecciones y enlaces.

f) Control del tráfico en las intersecciones y enlaces (por ejemplo, señales de parada o semáforos).

g) Presencia de pasos de cebra y ciclistas.

3. Disposiciones relativas a las personas usuarias vulnerables de la vía pública:

a) Disposiciones relativas a peatones.

b) Disposiciones relativas a ciclistas.

c) Disposiciones relativas a los vehículos a motor de dos ruedas.

d) Transporte público e infraestructuras dedicadas a él.

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).

4. Iluminación, señales y marcas viarias:

a) Señales viarias coherentes, que no disminuyan la visibilidad.

b) Legibilidad de las señales viarias (localización, tamaño, color y estado de conservación).

c) Postes de señalización.

d) Delimitación y marcas viarias coherentes.

e) Legibilidad de las marcas viarias (localización, dimensiones y retrorreflectancia en condiciones secas y húmedas).

f) Contraste adecuado de las marcas viarias.



g) Alumbrado de carreteras e intersecciones iluminadas.

h) Equipos adecuados instalados en los márgenes de la carretera.

5. Semáforos:

a) Funcionamiento.

b) Visibilidad.

6. Objetos, zonas limpias y sistemas de contención de vehículos:

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 las personas usuarias de los sistemas de contención de vehículos (en particular, para evitar los peligros a las personas usuarias vulnerables de la vía pública).

d) Terminaciones de los sistemas de contención de vehículos.

e) Sistemas de contención de vehículos adecuados en puentes y alcantarillas.

f) Vallas (en carreteras de acceso restringido).

7. Firme:

a) Defectos del firme.

b) Adherencia.

c) Material suelto o presencia de grava o piedras.

d) Inundación 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 de los vehículos.
- d) Obras de carreteras.
- e) Actividades peligrosas en los márgenes de la carretera.
- f) Información adecuada en los sistemas inteligentes de transporte (por ejemplo, paneles de mensajes variables).
- g) Animales y flora y fauna silvestres.
- h) Advertencias de zona escolar (en su caso).

