

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

20206 *Real Decreto 899/2025, de 9 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.*

ÍNDICE

Preámbulo.	
Artículo único. Aprobación del Reglamento General de Carreteras.	
Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de autorizaciones en tramitación.	
Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de expropiaciones.	
Disposición transitoria tercera. Afección de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.	
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.	
Disposición final primera. Títulos competenciales.	
Disposición final segunda. Facultad de aplicación y desarrollo.	
Disposición final tercera. Entrada en vigor.	
Reglamento General de Carreteras.	
Título preliminar. Disposiciones generales.	
Artículo 1. Objeto.	
Artículo 2. Ámbito de aplicación.	
Artículo 3. Definiciones, concepto y clases de carreteras.	
Artículo 4. Autopistas.	
Artículo 5. Autovías.	
Artículo 6. Carreteras multicarril.	
Artículo 7. Carreteras convencionales.	
Artículo 8. Modificación de la clasificación y categorización de las carreteras.	
Artículo 9. Delimitación del concepto de carretera.	
Artículo 10. Elementos funcionales.	
Artículo 11. Carreteras del Estado.	
Artículo 12. Nomenclatura y Catálogo.	
Artículo 13. Redes supranacionales.	
Artículo 14. Clasificación funcional de la Red de Carreteras del Estado.	
Artículo 15. Inventario de las carreteras del Estado.	
Artículo 16. Modificación de la Red de Carreteras del Estado.	
Artículo 17. Cambio de titularidad de la Red de Carreteras del Estado.	
Artículo 18. Deber de información.	
Título I. Planificación.	
Capítulo I. Plan estratégico de las carreteras del Estado.	
Artículo 19. Plan estratégico de las carreteras del Estado.	
Artículo 20. Contenido del Plan estratégico de las carreteras del Estado.	
Artículo 21. Documentos que integran el Plan estratégico de las carreteras del Estado.	
Artículo 22. Naturaleza, vigencia y procedimiento de aprobación y revisión del Plan estratégico de las carreteras del Estado.	

- Capítulo II. Coordinación.
- Artículo 23. Coordinación con otros departamentos ministeriales.
- Artículo 24. Conciliación de los distintos planes de carreteras.
- Título II. Programación, estudios y proyectos de carreteras.
- Capítulo I. Principios generales.
- Artículo 25. Elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras.
- Capítulo II. Programas de carreteras.
- Artículo 26. Programas de carreteras del Estado.
- Artículo 27. Procedimiento de aprobación y revisión de los programas de carreteras del Estado.
- Capítulo III. Estudios y proyectos de carreteras.
- Artículo 28. Estudios de Carreteras.
- Artículo 29. Estudios previos.
- Artículo 30. Estudios informativos.
- Artículo 31. Anteproyectos.
- Artículo 32. Proyectos básicos o de trazado.
- Artículo 33. Proyectos de construcción.
- Artículo 34. Documentos finales de obra.
- Artículo 35. Estudios de delimitación de tramos urbanos.
- Artículo 36. Normas e instrucciones técnicas.
- Artículo 37. Redacción e inspección de estudios de carreteras.
- Capítulo IV. Aprobación de estudios y proyectos.
- Artículo 38. Modalidades de aprobación.
- Artículo 39. Aprobación provisional.
- Artículo 40. Información oficial de los estudios informativos.
- Artículo 41. Información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado.
- Artículo 42. Tramitación de la información pública.
- Artículo 43. Aprobación del expediente de información oficial y pública.
- Artículo 44. Información pública sobre expropiación forzosa.
- Artículo 45. Aprobación definitiva.
- Artículo 46. Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación o de urgente ocupación.
- Artículo 47. Efectos sobre la ordenación territorial y urbanística.
- Artículo 48. Conservación de actos.
- Capítulo V. Evaluaciones previas.
- Artículo 49. Evaluación ambiental.
- Artículo 50. Evaluación y auditorías de seguridad viaria.
- Artículo 51. Estudios de rentabilidad y viabilidad financiera.
- Capítulo VI. Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico.
- Artículo 52. Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico.
- Artículo 53. Informes a instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que afecten a las carreteras del Estado.
- Artículo 54. Zona de influencia.

Artículo 55. Participación de la Dirección General de Carreteras en la aprobación de instrumentos de planificación urbanística y territorial.

Título III. Construcción de carreteras.

Capítulo I. Expropiación y afección de bienes y derechos.

Artículo 56. Tramitación del expediente de expropiación.

Artículo 57. Expropiación de obras de emergencia.

Artículo 58. Servicios afectados.

Artículo 59. Reposición de caminos y vías de comunicación.

Capítulo II. Otras disposiciones.

Artículo 60. Competencias.

Artículo 61. Normas e instrucciones técnicas.

Artículo 62. Facultades inspectoras en supuestos de ejecución por terceros.

Artículo 63. Exención de controles previos.

Título IV. Financiación de carreteras.

Artículo 64. Financiación.

Artículo 65. Convenios con el sector público y otros organismos nacionales e internacionales.

Artículo 66. Colaboración de los particulares.

Título V. Explotación de carreteras.

Capítulo I. Modalidades de explotación.

Artículo 67. Concepto de explotación.

Artículo 68. Competencias.

Artículo 69. Modalidades de explotación de las carreteras.

Artículo 70. Exenciones de peaje.

Artículo 71. Otros sistemas de gestión indirecta.

Capítulo II. Otras disposiciones.

Artículo 72. Normas e instrucciones técnicas.

Artículo 73. Facultades inspectoras en supuestos de explotación indirecta.

Artículo 74. Inspecciones de seguridad viaria.

Capítulo III. Áreas de servicio y áreas de descanso.

Sección 1.^a Áreas de servicio.

Artículo 75. Áreas de servicio.

Artículo 76. Localización y servicios.

Artículo 77. Adjudicación de concesiones de áreas de servicio.

Artículo 78. Áreas de servicio promovidas por terceros.

Artículo 79. Proyecto.

Artículo 80. Uso y explotación.

Sección 2.^a Áreas de descanso.

Artículo 81. Áreas de descanso.

Capítulo IV. Aparcamientos seguros.

Artículo 82. Aparcamientos seguros.

Título VI. Uso y defensa de las carreteras.

Capítulo I. Limitaciones a la propiedad.

Sección 1.^a Disposiciones generales.

Artículo 83. Zonas de protección de la carretera.

Artículo 84. Arista exterior de la explanación.

Artículo 85. Indemnización.

Artículo 86. Dominio público viario.

Artículo 87. Uso especial del dominio público viario.

Artículo 88. Deslinde.

Artículo 89. Recuperación posesoria del dominio público viario.

Artículo 90. Desafectación de bienes.

Sección 2.^a Zonas de protección de la carretera.

Artículo 91. Zona de dominio público.

Artículo 92. Zona de servidumbre.

Artículo 93. Uso de la zona de servidumbre por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o por terceros autorizados no titulares de los terrenos.

Artículo 94. Uso de la zona de servidumbre por sus titulares.

Artículo 95. Zona de afección.

Artículo 96. Zona de limitación a la edificabilidad.

Sección 3.^a Otras disposiciones.

Artículo 97. Paralización de obras o suspensión de usos no autorizados.

Sección 4.^a Accesos.

Artículo 98. Limitación de accesos.

Artículo 99. Estudios de tráfico.

Sección 5.^a Servicios a los usuarios de las carreteras.

Artículo 100. Servicios a los usuarios de la carretera.

Sección 6.^a Uso de las carreteras.

Artículo 101. Limitaciones a la circulación.

Artículo 102. Transportes especiales, pruebas deportivas u otros usos excepcionales de la carretera.

Sección 7.^a Publicidad.

Artículo 103. Prohibición de publicidad.

Artículo 104. Carteles informativos.

Artículo 105. Autorización de carteles informativos.

Artículo 106. Rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales y de servicios a los usuarios de la carretera.

Artículo 107. Afección de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.

Sección 8.^a Otras instalaciones.

Artículo 108. Instalaciones de aforo y pesaje y otros sistemas inteligentes de transporte.

Sección 9.^a Daños a la carretera.

Artículo 109. Daños a la carretera.

Artículo 110. Vía administrativa de apremio.

Capítulo II. Infracciones y sanciones.

Artículo 111. Infracciones.

Artículo 112. Responsables.

Artículo 113. Sanciones.

Artículo 114. Competencia para la instrucción de los procedimientos sancionadores.

Título VII. Travesías y tramos urbanos.

Artículo 115. Travesías.

Artículo 116. Tramos urbanos.

Artículo 117. Informes municipales en travesías y tramos urbanos.

Artículo 118. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

Artículo 119. Entregas a los Ayuntamientos de vías urbanas.

Título VIII. Régimen jurídico de autorizaciones.

Capítulo I. Obras o actividades sujetas a autorización.

Artículo 120. Régimen general de aplicación.

Artículo 121. Informes de viabilidad.

Artículo 122. Consideraciones generales de la autorización de obras o actividades.

Artículo 123. Situaciones de emergencia.

Artículo 124. Tipos de expedientes de autorización de obras o actividades en las zonas de protección de la carretera. Condiciones específicas.

Capítulo II. Procedimiento de tramitación de autorizaciones.

Artículo 125. Inicio.

Artículo 126. Documentación a acompañar a la solicitud.

Artículo 127. Tramitación de las solicitudes de autorización.

Artículo 128. Terminación del procedimiento.

Artículo 129. Efectos de la autorización.

Artículo 130. Modificación, suspensión o revocación de la autorización.

Disposición adicional primera. Catálogo de la Red de Carreteras del Estado.

Disposición adicional segunda. Normativa técnica básica y señalización.

Disposición adicional tercera. Vías ciclistas.

Anexo.

PREÁMBULO

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, ha supuesto un importante cambio en la normativa reguladora de la materia, con profundas consecuencias en todos los órdenes.

En consonancia con el grado de desarrollo que ha alcanzado nuestra red viaria, la prioridad de la ley se centra en optimizar el servicio que presta la red de carreteras del Estado, con el objetivo primordial de maximizar la seguridad viaria.

Para lograr esos fines, la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, establece como principios esenciales la especialización funcional de las redes de carreteras y la adecuada coordinación entre las de diferentes titularidades, el control de los accesos a las carreteras, la preservación tanto de la condición física de las vías, mediante una conservación y explotación adecuadas, como de su condición funcional, evitando que se

degrade por usos ajenos a su función o por actuaciones perjudiciales para ésta, así como la integración con otros modos de transporte, fomentando la intermodalidad y la potenciación del transporte público.

La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, parte del principio fundamental de que la Red de Carreteras del Estado debe estar exclusivamente orientada a la prestación de servicio al tráfico de largo recorrido, conectando los principales núcleos de población, los puertos, aeropuertos, centros de transporte y de logística de interés general, los centros logísticos de la defensa, los principales pasos fronterizos, así como integrando los principales itinerarios de tráfico internacional según los convenios internacionales suscritos por el Reino de España. Por el contrario, el tráfico de medio y corto recorrido debe circular por vías de otras titularidades. La separación en lo posible de los tráficos de largo, medio y corto recorrido es una acción eficaz para luchar contra la accidentalidad, ya que propicia el uso de la vía de forma más homogénea y por tanto más previsible.

En relación con ello se encuentra la necesidad de controlar los accesos a las carreteras estatales, pues cada nuevo acceso constituye un punto conflictivo para la seguridad vial. La accesibilidad a los lugares concretos del territorio, aunque estén cercanos a la red de largo recorrido, debe hacerse a través de redes de distribución, que han de conectar con la red estatal en un número limitado de puntos.

Tanto la implantación de nuevos accesos como la modificación o cambio de uso de los ya existentes, solo podrá llevarse a cabo para mejorar la conexión entre las diferentes redes viarias y potenciar la función propia de las vías que se conectan, de acuerdo con el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Este reglamento contribuye a afianzar la seguridad jurídica, definiendo con precisión conceptos que emplea la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y concretando el alcance de alguno de sus preceptos.

En cuanto a su estructura, el reglamento sigue básicamente la misma disposición sistemática y ordenación de materias de la ley que desarrolla. Incluye tanto aquellos extremos susceptibles de desarrollo porque imperativamente así venía impuesto por la vigente Ley 37/2015, de 29 de septiembre, como aquellos otros que, sin previsión de desarrollo específica, se ha considerado oportuno abordar, toda vez que abren oportunidades y ventajas para la gestión general de las carreteras que han de ser reguladas de manera genérica en esta norma.

En el título preliminar se desarrollan las cuestiones de ámbito general referentes al objeto y ámbito de aplicación, profundizando en las definiciones de los distintos tipos de carreteras y de las vías que no tienen dicha consideración ni la de elemento funcional, entre las que se encuentran las vías ciclistas y, especialmente, en la modificación de la clasificación y categorización de aquellas.

Igualmente se especifican los contenidos que habrá de incluir el inventario de las carreteras del Estado, así como las instrucciones para la formalización del cambio de titularidad de los bienes incluidos en él.

En el título I se expone la naturaleza del Plan Estratégico de Carreteras del Estado, su contenido documental y el procedimiento de aprobación y revisión del Plan, así como un recordatorio de los deberes de coordinación y conciliación de los distintos planes de carreteras de las administraciones con competencias en la materia, sobre la base del principio fundamental de especialización funcional de las redes de carreteras.

En el título II, a lo largo de sus seis capítulos, se analiza de forma pormenorizada el contenido y se detalla el procedimiento de aprobación de programas y estudios de carreteras.

En cuanto a los estudios de carreteras, se relacionan los contenidos documentales mínimos de cada una de sus tipologías en función de su naturaleza, función y escala, con especial atención al desarrollo ordenado del procedimiento de aprobación de

estudios y proyectos, incluido el trámite de información pública acerca de la declaración de interés general y la concepción global del trazado en desarrollo de lo establecido al respecto por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y se fija el estudio informativo como el tipo de estudio objeto de dicho trámite, incluyendo las excepciones y situaciones particulares que igualmente son de aplicación. Análogamente se desarrolla pormenorizadamente el procedimiento de tramitación de la información oficial y pública y de su posterior aprobación y efectos.

Dada su relevancia, se detallan los efectos de la aprobación de los estudios de carreteras sobre la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico. En la actualidad, la proliferación de iniciativas que ocupan extensas áreas del territorio –como pudieran ser las relacionadas con las energías renovables– precisan de una ajustada coordinación con la defensa de los corredores de carretera que son objeto de estudio, así como con los terrenos en los que se enclavarán las alternativas seleccionadas, de manera que se hace necesario implementar un sistema de protección de dichos corredores que, desarrollando el contenido articulado de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, permita establecer determinadas garantías para la ejecución de lo estudiado y proyectado, con especial relevancia en las situaciones de caducidad de la tramitación ambiental.

El reglamento desarrolla con detalle la cuestión referente a los informes sectoriales, preceptivos y vinculantes, que debe emitir la Dirección General de Carreteras una vez acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, y con independencia de su distancia a las mismas, artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo estos informes constituyen una herramienta para coordinar la actuación de las diversas administraciones públicas que tienen competencias coincidentes sobre un mismo territorio, garantizando la prevalencia de la competencia del Estado en atención al superior interés general cuya tutela la Constitución Española le encomienda.

Cuando se trate de instrumentos en los que se planteen nuevas conexiones con la red de carreteras, ya sean a carreteras en servicio o a carreteras con estudios o proyectos aprobados, o en los que se plantee la modificación de los nudos existentes, o cambios de uso que puedan generar afección a los niveles de servicio o menoscabo de la seguridad viaria, deberá tenerse en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan. Si no se tiene en cuenta dicho principio general, los informes serán desfavorables, por contravenir la obligación de que los desarrollos urbanísticos establezcan sus propios sistemas de movilidad.

Por otra parte, de acuerdo con el artículo 18.1.c) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, los promotores de las actuaciones de urbanización tienen el deber legal de costear y, en su caso, ejecutar las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios (entre otras, las de transporte) y las de ampliación y refuerzo de las existentes fuera de la actuación que ésta demande por su dimensión y características específicas. Esto implica que en todos los instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial o urbanística, debe estar expresamente estudiada y justificada la conexión con las redes de carreteras, aportando un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. La financiación de estas medidas de acondicionamiento debe correr por cuenta de los promotores de la actuación.

Tienen especial relevancia los informes, preceptivos y vinculantes, a los instrumentos que posibilitan que se lleve a cabo la acción urbanizadora, trátense de planes o proyectos

especiales, de infraestructuras, proyectos de urbanización, de obras u otros, cualquiera que sea la denominación que les otorgue la legislación aplicable, ya sea de ordenación del territorio, urbanística, de protección ambiental o de cualquier otra materia, pues la ejecución material de la urbanización es lo que de manera más inmediata y directa puede afectar a las carreteras del Estado. Dichos informes sectoriales deben tener en cuenta los condicionamientos y circunstancias presentes en el momento de su emisión, ya que, considerando los dilatados períodos de tiempo que conlleva el desarrollo urbanístico, aquellos condicionamientos y circunstancias habrán podido variar sustancialmente desde las fases anteriores de planeamiento, aunque éstas hubieran sido ya informadas previamente por la Dirección General de Carreteras. Recuérdese que, desde la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de suelo (dado que han transcurrido los plazos transitorios establecidos en ella y en el texto refundido de 2008), la patrimonialización de la edificabilidad no se produce hasta su realización efectiva y está condicionada en todo caso al cumplimiento de los deberes y el levantamiento de las cargas propias del régimen que corresponda, por lo que no puede pretenderse arrancar derechos de informes sectoriales emitidos hace años (en ocasiones decenios), cuando con posterioridad a dichos informes se han producido cambios normativos de hondo calado (como la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, así como de ciertas directivas europeas con incidencia en este ámbito) así como variaciones en las circunstancias (como el volumen de tráfico) que se tuvieron en cuenta para la emisión de los informes. Desde la reforma del derecho de propiedad del suelo introducida con la Ley de 2007, las meras expectativas generadas por la acción de los poderes públicos no se integran en el patrimonio de los propietarios del suelo. En coherencia con ello, los informes sectoriales a todos los instrumentos de planificación, desarrollo y ejecución deben tener en cuenta la normativa y circunstancias vigentes en el momento en que se dictan, y no lo que instrumentos anteriores dijeron que podía llegar a haber en un futuro incierto.

Respecto a la definición de la zona de influencia de las carreteras, y teniendo en consideración ante todo la observación realizada por el Consejo de Estado, se han establecido criterios objetivos o fácilmente objetivables, conjugando así la adecuada protección de la infraestructura y el servicio público viario de titularidad estatal sin menoscabar las competencias autónomas y locales en materia de ordenación del territorio, urbanística y de protección ambiental.

A tal efecto, atendiendo a lo recogido en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, para identificar cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado o a sus elementos funcionales, con independencia de su distancia a la carretera, se han introducido una serie de criterios objetivos que buscan asegurar que las actuaciones previstas en tales instrumentos no puedan afectar negativamente a las condiciones de servicio por incrementar significativamente el tráfico sobre las carreteras del Estado, incluyendo el tráfico de vehículos pesados que inducen los mayores deterioros al patrimonio viario. Asimismo, se define la zona de influencia en coherencia con el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, que establece la posibilidad de denegar nuevos accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, pues cada acceso es un punto conflictivo para la seguridad viaria. Por otra parte se incluyen en la zona de influencia aquellos terrenos afectados por instrumentos cuyas determinaciones impliquen la imposición de obligaciones al Estado o prohibiciones en relación con la planificación, proyecto, construcción, conservación o explotación de las carreteras del Estado y sus zonas de protección y se pretende también concretar los deberes recogidos en el artículo 18.1.c) del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, teniendo en cuenta que los desarrollos urbanísticos deben establecer sus propios sistemas de movilidad para satisfacer las demandas locales. Otros elementos legales que sirven de

fundamento a la definición de la zona de influencia son las propias zonas de protección de la carretera definidas en el artículo 28 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en las que, de acuerdo con el mismo precepto, no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquéllos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones y la adecuada explotación de la carretera, requiriéndose autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para la realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Además, la definición de la zona de influencia en el artículo 54 del Reglamento encuentra su fundamento en la figura de las servidumbres acústicas recogidas en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en la legislación vigente en materia de ruido. De igual modo, en la redacción del artículo 54 del Reglamento se han tenido en consideración los efectos derivados de la aprobación provisional o definitiva de los estudios de carreteras, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16, apartados 2, 3 y 4, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

El título III desarrolla lo relativo a la construcción de carreteras, apoyándose en dos pilares que se encontraban faltos de actualización y desarrollo adecuado, como son la expropiación y la afección a bienes y derechos y, sobre todo, la reposición de servicios afectados, tanto en fase de proyecto como de ejecución de las obras, determinando un procedimiento reglado que fija las relaciones con los titulares de dichos servicios –sean persona física o jurídica– y el sistema de contrapesos para garantizar la adecuada planificación, construcción y puesta en servicio de dichos bienes y su devolución –y correspondiente recepción– a su titular en condiciones técnicas y económicas adecuadas al interés general por encima de otros intereses. Asimismo, se establecen directrices para homogeneizar los contenidos de las reposiciones de caminos y vías públicas y el régimen de titularidades una vez realizadas las reposiciones.

En el título IV se abordan las cuestiones referentes a la financiación de carreteras, en particular, tanto a lo relativo a la suscripción de convenios con el sector público y otros organismos nacionales e internacionales como a las formas de colaboración de los particulares en este ámbito.

El título V desarrolla un amplio abanico de contenidos relativos a la explotación de carreteras como disciplina que concentra una buena parte de los esfuerzos de la Dirección General de Carreteras en el cumplimiento de los objetivos que le han sido encomendados por la sociedad. Se definen aspectos como las modalidades de explotación o la referente a las exenciones del abono de peaje por parte de determinados vehículos o usuarios, antes de pasar al complejo ámbito de las áreas de servicio, acerca de las cuales se fijan los criterios de proyecto, localización, adjudicación y régimen concesional y la novedosa posibilidad de la promoción de áreas de servicio por terceros ajenos al titular de la carretera, sobre la cual se describe de forma detallada su naturaleza, procedimiento de tramitación e implantación, así como las posibilidades de uso y explotación, todo ello en consonancia con la legislación sobre contratos del sector público. De forma paralela se establecen disposiciones mínimas para el uso y gestión de las áreas de descanso y los aparcamientos seguros.

El título VI reviste especial importancia para los objetivos que persiguen la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y el presente reglamento, pues trata el uso y defensa de las carreteras, las limitaciones a la propiedad en función de las zonas de protección, la gestión de la reclamación por daños a la carretera y especialmente la publicidad y los rótulos o carteles informativos.

Por lo que respecta a las zonas de protección, se aborda de forma novedosa la fijación de una serie de criterios de desarrollo para garantizar la plena efectividad del carácter demanial de la zona de dominio público y la mayor eficacia en la fijación de los usos y actividades que pueden desarrollarse en cada una de las distintas zonas de protección, tanto por sus titulares como por la propia Administración de Carreteras o por terceros designados por esta. Como consecuencia de la ampliación de la zona de dominio público en aplicación de las disposiciones de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en algunos supuestos pueden existir derechos de propiedad privada en esta

zona ampliada por lo que resulta oportuno mantener vigente el apartado 1 de la disposición transitoria primera del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, para reconocer la existencia de derechos de propiedad privada en la zona de dominio público, permitiendo ponderar adecuadamente ambas instituciones, otorgando seguridad jurídica y evitando litigiosidad.

Se precisa cuándo se entiende que una actividad que pretende realizarse puede afectar al régimen de las zonas de protección de las carreteras, a los efectos de someterla a autorización previa de la Dirección General de Carreteras.

Asimismo, se establecen criterios para determinar cuándo se considera que una instalación es fácilmente desmontable, a los efectos de permitir su ubicación en la zona de limitación a la edificabilidad.

Debe tenerse en cuenta que la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, conllevó en un incremento de la extensión de la zona de limitación a la edificabilidad en los nudos de la carretera, de lo que podría derivarse un hipotético menoscabo de derechos, cuya indemnización viene prevista en el artículo 33.5 de la citada ley atendiendo a una serie de requisitos. Por ello, el artículo 96.8 detalla en su primer párrafo que el citado menoscabo conferirá derecho a indemnización cuando los derechos estén patrimonializados por su titular de conformidad con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, sin que esto suponga restricción del derecho a ser indemnizado que reconoce el artículo 33.5 por modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras, así como cuando resultasen afectados por las restricciones en las zonas de servidumbre acústica y cuando tuviera lugar una depreciación originada en las fincas contiguas a las carreteras como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y que no pudiera ejercerse en otras ubicaciones. Así mismo aclara el supuesto del segundo párrafo teniendo en cuenta que la anterior Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, ya establecía una línea límite de la edificación distinta, por lo que el derecho a resarcimiento solo se genera desde el momento en que su geometría se modifica y aumenta -lo que determina ese derecho objetivo a indemnización- con la entrada en vigor de la nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Se aclara el procedimiento para la paralización de obras o suspensión de usos no legalizados.

El título VI recoge también uno de los asuntos que más incidencia tienen en la explotación de las carreteras, como es el de la limitación de accesos a éstas, de acuerdo con el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras. Se desarrolla un conjunto de disposiciones que abarcan todas las posibilidades de conexión, y sus excepciones, que cuentan con criterios claros -hasta ahora casi inexistentes- demandados en la tramitación cotidiana de este tipo de expedientes. Particularmente importante es la posibilidad de que excepcionalmente puedan existir conexiones de vías de servicio de titularidad pública con el tronco de las autovías, limitadas a determinados casos tasados, ya que, en caso contrario, la exigencia de prolongar dichas vías hasta el enlace siguiente podría derivar en la necesidad de inversiones desproporcionadas y ambientalmente complejas.

Asimismo, se aborda el complejo problema de la limitación de los giros a la izquierda por razones de seguridad viaria, así como la regulación de la afección que produce el cambio de uso en accesos existentes y su forma de tramitación. Se precisa qué debe entenderse por cambio de uso de un acceso existente, que habilita a la Dirección General de Carreteras a modificar, o suspender temporalmente o revocar la autorización que lo ampara, y que obliga a quien pretende dicho cambio de uso a ejecutar las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. Para su adecuado planteamiento se regula el contenido mínimo que han de presentar los estudios de tráfico y capacidad exigidos en los expedientes relacionados con accesos a las carreteras.

Se clarifica la regulación referente a la prohibición general de instalar publicidad visible desde las calzadas de la carretera, así como el régimen sancionador asociado al incumplimiento de esta prohibición.

Por su relevancia se enclava en un capítulo propio el desarrollo de lo relativo a infracciones y sanciones. A este respecto destaca la concreción realizada en la delimitación de la persona que ejecuta la actividad infractora que se determina en el artículo 41.5.c) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y la fijación de criterios para la ponderación de las sanciones.

El título VII trata la problemática relativa a la definición y gestión, procedimental y competencial, del régimen de las travesías y tramos urbanos. Se incluye una mejor delimitación del ámbito competencial ante la presencia de isletas, acerados, medianas y otros elementos constructivos que dificultarían, en caso contrario, la adopción de medidas homogéneas y coordinadas en todo el territorio ante la amplitud de la casuística que pudiera presentarse.

Se ha concentrado en el título VIII el régimen jurídico de las autorizaciones que es necesario obtener para realizar cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección de las carreteras. Las determinaciones de este título se encaminan al objetivo último de defender al servicio público viario frente a la presión ejercida por los predios colindantes, pormenorizando los múltiples usos, actividades y obras que pueden –con carácter general– ser objeto de autorización administrativa, tanto desde el punto de vista urbanístico (ya desarrollado en el título II) como comercial, industrial o agroganadero. Una adecuada gestión de las zonas de protección será determinante para la mejor defensa de la adecuada explotación de la vía, y de ello derivará un incremento de la seguridad viaria, objetivos estos que centran todos los esfuerzos que ha de hacer una Administración de carreteras para gestionar eficientemente –y con garantías para los ciudadanos– el patrimonio y el servicio público que tiene encomendado por la sociedad.

Por último, es necesario destacar el importante papel que el fomento de la movilidad activa y sostenible, y en particular el de la movilidad ciclista, ha adquirido en la actividad del departamento. Esto queda reflejado en diferentes líneas de trabajo y planes emprendidos en los últimos años, entre los que cabe destacar el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de diciembre de 2021, y más concretamente, la Estrategia Estatal por la Bicicleta, aprobada por Acuerdo del Consejo de Ministros de 8 de junio de 2021. Asimismo, la estructura orgánica básica del departamento, aprobada por Real Decreto 253/2024, de 12 de marzo, contempla dentro de las competencias de la Dirección General de Carreteras, el impulso y desarrollo de las iniciativas de movilidad ciclista en el ámbito de las carreteras del Estado. Dichas iniciativas deben garantizar el desarrollo de una red continua y segura que facilite la movilidad en bicicleta en los ámbitos urbano, periurbano e interurbano. Además, para garantizar la coherencia de las políticas en la materia, se deberá colaborar con el resto de las administraciones públicas competentes. Por todo ello, se han incluido en una disposición adicional los principios que deben regir la planificación, construcción y explotación de las vías ciclistas para que cumplan el objetivo de facilitar la movilidad en este medio de transporte sostenible y activo en condiciones de seguridad para todas las personas usuarias de la vía.

Este real decreto se ajusta a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas: necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Respeto los principios de necesidad, eficacia y proporcionalidad, pues tiene por objeto dar cumplimiento al mandato contenido en la disposición final primera de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y lo hace mediante la regulación imprescindible para desarrollar esta ley en el contexto del ordenamiento vigente.

Se adecua al principio de seguridad jurídica, pues este desarrollo de la ley facilita su aplicación y establece un marco jurídico predecible y claro, coherente con el resto del

ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea. Se ha concentrado en un solo título, el octavo, el régimen jurídico de las autorizaciones relativas a las carreteras estatales, que en el anterior reglamento se hallaba disperso en diversos títulos.

En cuanto a tramitación, en aplicación del principio de transparencia, este reglamento fue sometido a consulta pública previa, así como a información pública y audiencia de las asociaciones y organizaciones representativas de sus potenciales destinatarios, permitiendo una participación activa de éstos, y del resto de los ciudadanos, en el procedimiento de su elaboración. Asimismo, se ha solicitado informe a las Comunidades Autónomas, a la Federación Española de Municipios y Provincias, así como a los demás departamentos ministeriales que pudieran verse afectados.

De acuerdo con el principio de eficiencia, este reglamento profundiza en el principio general de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, que persigue la racionalización de la gestión del dominio público viario. Asimismo, se evitan cargas administrativas innecesarias en los trámites relacionados con las carreteras.

Este Reglamento desarrolla la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, concretando los extremos a él deferidos y detallando su contenido para dotarla de los instrumentos imprescindibles para hacer operativos sus mandatos, así como para aclarar su interpretación y facilitar su aplicación. La norma se dicta al amparo de las competencias que atribuye al Estado el artículo 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución Española, sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma y, en el caso del artículo 77, al amparo de las competencias del artículo 149.1.13.^a y 18.^a de la Constitución, que atribuye al Estado las competencias sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

Este proyecto normativo se encuentra incluido en el Plan Anual Normativo de la Administración General del Estado para 2025 aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión de 15 de abril de 2025.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 7 de octubre de 2025,

DISPONGO:

Artículo único. Aprobación del Reglamento General de Carreteras.

Se aprueba el Reglamento General de Carreteras cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio de autorizaciones en tramitación.

Las autorizaciones de obras o actividades que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor del presente real decreto se tramitarán y resolverán de conformidad con la normativa vigente en el momento de la solicitud, salvo que el interesado solicitara la adaptación de su solicitud a la normativa prevista en este real decreto.

Disposición transitoria segunda. Régimen transitorio de expropiaciones.

En travesías y tramos urbanos, las previsiones de la disposición transitoria segunda de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se aplicarán teniendo en cuenta las particularidades establecidas en el capítulo IV de dicha ley.

Disposición transitoria tercera. *Afección de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.*

Tanto los titulares de actividades mercantiles o industriales que se anuncian en carteles informativos a los que hace referencia el artículo 104 y que no cumplen con lo dispuesto en él, como también los titulares de los carteles informativos instalados a los que fuere de aplicación el artículo 37.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, deberán, en el plazo de doce meses a contar desde la entrada en vigor de este reglamento, adecuar a su costa los carteles informativos existentes a las características y exigencias dictadas en el artículo 107, para lo cual el titular deberá solicitar autorización administrativa conforme al procedimiento desarrollado en el título VIII de este reglamento. En caso de no realizar tal adecuación deberán retirarlos a su costa, siendo de aplicación, en su caso, el régimen de infracciones y sanciones establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y el presente reglamento.

No obstante, la Dirección General de Carreteras podrá, en este periodo transitorio y mientras no se regularice su situación, ordenar en los tramos urbanos, incluso en las travesías, la retirada o modificación de aquellos carteles informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, en aplicación del artículo 37.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, con excepción del apartado 1 de su disposición transitoria primera, que recoge:

«Ampliación de la zona de dominio público».

1. La ampliación de la zona de dominio público en las carreteras estatales existentes a la entrada en vigor de la Ley de Carreteras como consecuencia de la aplicación de sus disposiciones, no afectará al derecho de propiedad de los bienes comprendidos en dicha zona, pero implicará la declaración de su utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto en aquellos supuestos en que por la Dirección General de Carreteras se justifique la necesidad o conveniencia de su expropiación u ocupación temporal, previa instrucción del expediente reglamentario.

Quedan asimismo derogadas cuantas normas de igual o inferior rango contradigan o se opongan a lo dispuesto en el reglamento que este real decreto aprueba.

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Esta norma se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.21.^a y 24.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones, y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma, respectivamente y, en el caso del artículo 77, al amparo del artículo 149.1.13.^a y 18.^a de la Constitución, que atribuye al Estado las competencias sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, y de legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas.

Disposición final segunda. *Facultad de aplicación y desarrollo.*

Se faculta a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo del presente reglamento.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor a los 20 días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado el 9 de octubre de 2025.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El ámbito de aplicación es el dominio público viario establecido en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y está constituido por:

- a) La Red de Carreteras del Estado, su Viario anexo y los terrenos ocupados por ambos.
- b) Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.
- c) La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.

2. El dominio público a que se refiere este artículo es el dominio público viario.

3. Se incluyen en el dominio público viario los terrenos que ocupan o tienen afectos los elementos funcionales de las carreteras del Estado.

Artículo 3. *Definiciones, concepto y clases de carreteras.*

1. A efectos de la aplicación del presente reglamento se estará a los conceptos y clases de carreteras definidos en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en este reglamento, así como a las definiciones que figuran en el anexo I de la citada ley.

2. Se entiende por carriles básicos aquellos que mantienen su continuidad a lo largo de un itinerario o parte de él.

En el cómputo de carriles básicos de las autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad.

3. La clasificación de una carretera como autopista, autovía, carretera multicarril o carretera convencional de la Red de Carreteras del Estado conllevará la aplicación del régimen de explotación y limitaciones a la propiedad, de accesos y de circulación establecidas para cada clase de carretera en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en este reglamento, sin perjuicio del régimen especial de autorizaciones en las travesías y tramos urbanos de la misma.

Artículo 4. *Autopistas.*

Las autopistas, definidas en el artículo 2.3.a) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, tendrán para cada sentido de circulación, como mínimo, una calzada con dos carriles básicos, salvo excepcionalmente en confluencias y bifurcaciones.

Artículo 5. *Autovías.*

Las autovías, definidas en el artículo 2.3.b) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la circulación de vehículos automóviles.

Artículo 6. *Carreteras multicarril.*

En las carreteras multicarril definidas en el artículo 2.3.c) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la referencia a carriles se entenderá hecha a carriles básicos en los términos definidos en este reglamento.

Artículo 7. *Carreteras convencionales.*

Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril.

Artículo 8. *Modificación de la clasificación y categorización de las carreteras.*

1. Para el cambio de clase y categoría de una carretera se estará a lo establecido en el artículo 2.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre. El cambio de clasificación y categorización de las carreteras del Estado cuya competencia corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en virtud del citado artículo, se hará a propuesta de la Dirección General de Carreteras.

2. Las carreteras del Estado que, como consecuencia de la ejecución de obras, pasen a reunir las características de una clase o categoría distinta de carretera, adquirirán la consideración legal de ésta.

3. El cambio se producirá previo expediente incoado por la Dirección General de Carreteras, salvo que un plan o estudio aprobado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible lo contemple expresamente. En el expediente, que será sometido a información pública, se acreditará el cumplimiento de los requisitos y exigencias para la nueva consideración legal de la vía, acompañando planos suficientemente descriptivos. El expediente, una vez instruido, se remitirá a informe de las Comunidades Autónomas y de los Ayuntamientos de los términos por los que transcurre, y será resuelto por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. En caso de disconformidad, el expediente será resuelto por el Consejo de Ministros.

Artículo 9. *Delimitación del concepto de carretera.*

En consonancia con el artículo 2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, las vías ciclistas no tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas, entendiendo por tales los viales específicamente acondicionados para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos. No obstante, las vías ciclistas pueden tener la consideración de elementos complementarios a los efectos, entre otros, de lo previsto en el artículo 65. Su ejecución estará sometida a lo establecido en la disposición adicional tercera.

A los efectos del artículo 5 de la citada ley, las vías ciclistas de competencia estatal tendrán la consideración de viales del viario anexo.

Artículo 10. *Elementos funcionales.*

1. Son elementos funcionales a efectos del artículo 3.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, los caminos de explotación, las zonas e instalaciones de ayuda a la vialidad y las estaciones de aforo de tráfico pertenecientes a las carreteras del Estado cuya gestión y explotación correspondan al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como todos los elementos e instalaciones situados en las zonas permanentemente afectas a la conservación de las carreteras o a la explotación del servicio público viario.

2. La gestión y explotación de los elementos funcionales que forman parte del dominio público viario y que en virtud del artículo 3.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, corresponden al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se llevará a cabo a través de la Dirección General de Carreteras.

Artículo 11. *Carreteras del Estado.*

Las competencias del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sobre las carreteras del Estado, definidas en el artículo 4.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, serán ejercidas a través de la Dirección General de Carreteras.

Artículo 12. *Nomenclatura y Catálogo.*

La denominación de las carreteras del Estado se establecerá por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 4.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Tal y como se establece en la disposición adicional primera de la citada ley, tanto la denominación como la relación de carreteras estatales figuran en el Catálogo contenido en su anexo II. Este Catálogo podrá ser modificado en los casos y en la forma establecidos en el artículo 4.8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 13. *Redes supranacionales.*

Según lo dispuesto en el artículo 4.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible tiene la facultad para proponer la inclusión de carreteras o tramos de las mismas en redes supranacionales. En relación con ello, la norma que actualice el Catálogo deberá definir las carreteras del Estado o los tramos de ellas incluidos en las mencionadas redes supranacionales, y en particular en la Red Transeuropea de Transporte.

Artículo 14. *Clasificación funcional de la Red de Carreteras del Estado.*

1. La Red de Carreteras del Estado se clasifica funcionalmente en Red Básica y Red Complementaria, de acuerdo con el artículo 4.6.a) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. De la Red Básica definida en el artículo 4.6.a) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, formarán parte, en todo caso, aquellas carreteras de titularidad estatal incluidas en la Red Transeuropea de Transporte.

De la Red Complementaria definida en el artículo 4.6.b) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, formarán parte el resto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Artículo 15. *Inventario de las carreteras del Estado.*

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 4.7 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras realizará y actualizará con el nivel de detalle suficiente el inventario de carreteras del Estado, incluyendo su denominación, identificación y localización, sus características geométricas, estructurales y dotacionales, así como el resultado de los estudios de delimitación de tramos urbanos aprobados.

El inventario de las carreteras del Estado definirá las carreteras del Estado, la zona de dominio público y los elementos funcionales.

Artículo 16. *Modificación de la Red de Carreteras del Estado.*

Cuando las carreteras del Estado pierdan las características por las que pertenecían a la Red de Carreteras del Estado, dicha Red podrá modificarse, pasando aquellas carreteras a formar parte en ese momento de las carreteras del Viario anexo.

Artículo 17. *Cambio de titularidad de la Red de Carreteras del Estado.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 5 y 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y 19 y 119 de este reglamento, el cambio de titularidad de una carretera entre la Administración General del Estado y otras administraciones públicas se acordará

entre ellas, previa la incoación y tramitación del correspondiente expediente por la Dirección General de Carreteras.

Instruido el expediente, con el acuerdo de las administraciones interesadas, se elevará por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible al Gobierno para su aprobación por real decreto, en el que se definirán con precisión los límites del tramo afectado y bienes anejos, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado.

El cambio de titularidad se formalizará mediante acta de entrega suscrita por las administraciones interesadas.

No obstante lo anterior, el cambio de titularidad surtirá plenos efectos desde la entrada en vigor del real decreto que lo apruebe.

Artículo 18. *Deber de información.*

En relación con el deber de información que corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en virtud de lo establecido en el artículo 6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras facilitará información actualizada sobre vialidad, actuaciones en ejecución, mapas de carreteras, estadísticas y datos sobre aforos, tarifas de peajes, áreas de servicio, de descanso y aparcamientos seguros y, en general, toda aquella información de interés para los usuarios de las carreteras.

Asimismo, tal y como se dispone en el citado artículo 6, las demás administraciones, así como las personas físicas y jurídicas directamente afectadas en la ejecución de dicha ley, deberán facilitar la información que le sea requerida para el cumplimiento de lo dispuesto en dicho artículo, así como la necesaria para una correcta ejecución de la misma, y del presente reglamento, de acuerdo con la normativa aplicable en cada caso.

Para facilitar la información a que hace referencia este artículo se utilizará preferentemente la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

TÍTULO I

Planificación

CAPÍTULO I

Plan estratégico de las carreteras del Estado

Artículo 19. *Plan estratégico de las carreteras del Estado.*

El Plan estratégico de las carreteras del Estado definido en el artículo 7.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se desarrolla mediante los programas de carreteras y los distintos tipos de estudios de carreteras, que son documentos de ámbito más reducido y concreto.

Los distintos tipos de estudios de carreteras establecen el diseño de una carretera o conjunto de carreteras, o de actuaciones sobre éstas, siguiendo los criterios fijados en los programas y en el Plan estratégico.

Artículo 20. *Contenido del Plan estratégico de las carreteras del Estado.*

El Plan estratégico de las carreteras del Estado además de las determinaciones establecidas en el artículo 7.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, contendrá:

- a) Análisis de las relaciones con los planes de carreteras de otras administraciones públicas y con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico.
- b) Previsión de medidas generales para la mejora de la seguridad viaria.

c) Previsión de los medios y recursos necesarios para garantizar la conservación y explotación del patrimonio viario.

d) Definición de índices o indicadores para el seguimiento de la ejecución del Plan y criterios para su revisión.

Artículo 21. Documentos que integran el Plan estratégico de las carreteras del Estado.

El Plan estratégico de las carreteras del Estado estará integrado por los siguientes documentos:

- a) Memoria, con la documentación básica y estudios necesarios.
- b) Documentación gráfica descriptiva del alcance del Plan.
- c) Normas para su desarrollo y aplicación.
- d) Estudio económico-financiero.
- e) Programación de actuaciones para el desarrollo del Plan.
- f) Estudio ambiental estratégico.

Artículo 22. Naturaleza, vigencia y procedimiento de aprobación y revisión del Plan estratégico de las carreteras del Estado.

1. Se garantizará la participación de los Ministerios concernidos en lo que se refiere a las determinaciones contenidas en el artículo 20, en los términos establecidos en el artículo 7.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. El Plan estratégico establecerá su período de vigencia. Deberá revisarse cuando éste expire, cuando se cumplan las condiciones que al efecto haya dispuesto o cuando sobrevengan circunstancias que así lo aconsejen.

3. El procedimiento de aprobación del Plan estratégico de las carreteras del Estado será el siguiente:

a) La Dirección General de Carreteras elaborará un avance del Plan en el que se recogerán el diagnóstico realizado, los objetivos a conseguir, las actuaciones previstas y los criterios de priorización de éstas. Acompañará la documentación necesaria para iniciar la evaluación ambiental estratégica que corresponda realizar según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. A tal efecto, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remitirá la documentación al órgano ambiental.

b) En caso de que resulte preceptivo, se evacuarán los trámites previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico, y la Dirección General de Carreteras elaborará el estudio ambiental estratégico del Plan y la versión inicial de éste.

c) La documentación del Plan será remitida a los demás Ministerios concernidos, al Consejo Asesor de Transportes y Movilidad Sostenible, al Consejo de Obras Públicas y a las Comunidades Autónomas a fin de que puedan formular las observaciones o sugerencias que estimen convenientes en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles.

Asimismo, se publicará la documentación en la sede electrónica asociada del Ministerio para que las Administraciones locales y los sectores afectados puedan formular sus observaciones o sugerencias en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles a contar desde la publicación.

Transcurrido el plazo indicado sin que se hayan formulado observaciones, se dará por cumplido el trámite y proseguirán las actuaciones. Las observaciones presentadas fuera de plazo podrán no ser tenidas en cuenta.

Los informes presentados en ningún caso tendrán carácter vinculante.

Simultáneamente podrán practicarse el trámite de información pública y el de consultas establecidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

d) A la vista de las alegaciones e informes presentados, la Dirección General de Carreteras elaborará la propuesta final del Plan, y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remitirá, en su caso, el expediente completo al órgano ambiental para ultimar la evaluación ambiental estratégica.

e) Una vez formulada la declaración ambiental estratégica o, en su caso, el informe ambiental estratégico, la Dirección General de Carreteras incorporará su contenido a la propuesta final del Plan estratégico que la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible elevará al Consejo de Ministros para su aprobación, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

4. El procedimiento de revisión del Plan se ajustará a los mismos trámites que su aprobación.

CAPÍTULO II

Coordinación

Artículo 23. *Coordinación con otros departamentos ministeriales.*

Para asegurar la debida coordinación de las materias, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adoptará las actuaciones recogidas en el artículo 8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 24. *Conciliación de los distintos planes de carreteras.*

El Plan estratégico de carreteras del Estado y los planes del resto de administraciones territoriales deberán conciliarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos y a través de los medios específicos que puedan arbitrarse entre las administraciones afectadas, teniendo en cuenta el principio de especialización funcional de las redes de carreteras y la separación de los tráficos de largo, medio y corto recorrido.

TÍTULO II

Programación, estudios y proyectos de carreteras

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 25. *Elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras.*

En la elaboración y aprobación de programas, estudios y proyectos de carreteras deberá cumplirse lo establecido en el artículo 9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Asimismo, la inclusión de previsiones preestablecidas en otros instrumentos no requerirá una evaluación específica, siempre que se incorpore a la documentación el resultado de la evaluación señalada en el apartado 2.e) de ese artículo, relativa al análisis de impacto ambiental, de sostenibilidad económica y territorial de la actuación, y se justifique que dichas previsiones son idénticas y que no han aparecido motivos que obliguen a una nueva evaluación.

La metodología a aplicar para llevar a cabo lo establecido en los apartados 2 y 4 del citado artículo 9 de la ley, será la que al efecto determine la Dirección General de Carreteras.

CAPÍTULO II

Programas de carreteras

Artículo 26. *Programas de carreteras del Estado.*

Los programas de carreteras del Estado definidos en el artículo 10 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, además del contenido establecido en el apartado 4 del citado artículo, estarán integrados por los siguientes documentos:

- a) Memoria, con la documentación básica y estudios necesarios.
- b) Documentación gráfica descriptiva del alcance del Programa.
- c) Normas para su desarrollo y aplicación.
- d) Estudio económico-financiero.
- e) Programación de actuaciones para el desarrollo del Programa.
- f) Estudio ambiental.

Artículo 27. *Procedimiento de aprobación y revisión de los programas de carreteras del Estado.*

1. El procedimiento de aprobación de los programas de carreteras del Estado será el siguiente:

a) La Dirección General de Carreteras elaborará un avance del programa en la que se recogerán sus previsiones, objetivos y prioridades, y acompañará la documentación necesaria para iniciar la evaluación ambiental estratégica que corresponda realizar según lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, y a continuación remitirá la documentación al órgano ambiental.

b) En caso de que resulte preceptivo, se evacuarán los trámites previstos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, para la elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico, y la Dirección General de Carreteras elaborará el estudio ambiental estratégico del programa y la versión inicial de éste.

c) La documentación del programa será remitida a las Administraciones territoriales y organismos afectados, excepto cuando se trate de programas sin incidencia en sus competencias, a fin de que puedan formular las observaciones o sugerencias que consideren convenientes en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles.

Transcurrido el plazo indicado sin que se hayan formulado observaciones, se dará por cumplido el trámite y proseguirán las actuaciones. Las observaciones presentadas fuera de plazo podrán no ser tenidas en cuenta.

Los informes presentados en ningún caso tendrán carácter vinculante.

Este mismo trámite servirá, en su caso, para dar cumplimiento a lo prescrito en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, acerca de la información pública y la consulta a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, ajustando los plazos si fuere necesario.

d) A la vista de las alegaciones e informes presentados, la Dirección General de Carreteras elaborará la propuesta final del programa y remitirá el expediente completo al órgano ambiental, en su caso, para ultimar la evaluación ambiental estratégica.

e) Una vez formulada la declaración ambiental estratégica o, en su caso, el informe ambiental estratégico, la Dirección General de Carreteras incorporará su contenido a la propuesta final del programa, que será aprobado por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, salvo en caso de disconformidad motivada de la Administración autonómica afectada, en cuyo caso la aprobación corresponderá al Consejo de Ministros.

2. El procedimiento de revisión de los programas se acomodará a los mismos trámites que su aprobación.

3. Las determinaciones vinculantes de los programas de carreteras deberán publicarse en el «Boletín Oficial del Estado» y en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como, en su caso, en los demás boletines oficiales que corresponda por el ámbito territorial afectado por la actuación.

CAPÍTULO III

Estudios y proyectos de carreteras

Artículo 28. *Estudios de Carreteras.*

1. De acuerdo con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, los estudios de carreteras pueden ser de los siguientes tipos: estudio previo, estudio informativo, anteproyecto, proyecto básico o de trazado, proyecto de construcción, documento final de obra y estudio de delimitación de tramos urbanos.

2. Los estudios de carreteras citados constarán como mínimo de los documentos y contenidos establecidos en los artículos 29 a 35, ambos inclusive, que en todo caso deberán ser suficientes para el cumplimiento de su función propia.

Artículo 29. *Estudios previos.*

El estudio previo constará de memoria con sus anejos y planos, que comprenderán, al menos:

- a) La exposición del objeto del estudio y del problema a resolver, caracterizando el contexto y el territorio en que se situará la infraestructura.
- b) La recopilación y análisis de los datos necesarios, tales como estudios de planeamiento, ambientales, de afectación al patrimonio cultural y al paisaje, de tráfico, seguridad viaria, hidrológicos, hidráulicos y geotécnicos.
- c) La definición, en líneas generales, de las diferentes opciones para resolver el problema planteado.
- d) La valoración y comparación de dichas opciones, con inclusión en cada caso, y con la aproximación adecuada, de las expropiaciones y modificaciones de servidumbres y servicios afectados, así como de la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.
- e) Estudio sobre la posibilidad de reordenación y limitación de accesos y de supresión de cruces a nivel, y sus consecuencias.
- f) El análisis de las alternativas más convenientes entre las opciones estudiadas, incluyendo una evaluación previa de la rentabilidad económico-social mediante un análisis coste-beneficio de las mismas según la metodología que determine la Dirección General de Carreteras, que incluirá el cálculo de la huella de carbono a lo largo del ciclo de vida.

Artículo 30. *Estudios informativos.*

1. El estudio informativo constará de memoria con sus anejos, y planos, que comprenderán, al menos:

- a) El objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la necesidad de la actuación, la declaración de interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.
- b) La definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones estudiadas, incluyendo la clase y características de la carretera, el tipo de actuación, los esquemas viales posibles, su comparación y la selección de los más idóneos.
- c) El estudio de impacto ambiental de las diferentes alternativas estudiadas, en los casos y con el contenido que prescribe la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

d) La evaluación del impacto en la seguridad viaria de cada una de las alternativas estudiadas.

e) El análisis comparativo de las ventajas e inconvenientes de cada una de las alternativas, incluyendo criterios funcionales, territoriales, medioambientales, de seguridad viaria y económicos, tanto en la fase de construcción de la infraestructura como en la de explotación. Este análisis incluirá la realización de una evaluación de rentabilidad económico-social mediante un análisis coste-beneficio de acuerdo con la metodología que establezca la Dirección General de Carreteras.

f) Un estudio relativo a la posible descomposición del estudio informativo en proyectos parciales.

g) La propuesta de la alternativa recomendada como más favorable.

2. En los estudios informativos de carreteras se estudiará la necesidad de establecer áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros. Cuando sean necesarias se determinará su ubicación a efectos de que queden incluidos en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental.

Artículo 31. *Anteproyectos.*

El anteproyecto constará, al menos, de los siguientes documentos:

a) Memoria, en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los elementos funcionales de la carretera, los factores sociales, técnicos, ambientales, territoriales, económicos y administrativos que se tienen en cuenta para plantear el problema a resolver, y la justificación de la solución que se propone desde los puntos de vista técnico, económico, medioambiental y de seguridad viaria, así como los datos básicos correspondientes con justificación de los precios compuestos adoptados.

b) Anejos a la memoria, entre los que deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos, hidrológicos, territoriales y ambientales en que se ha basado la elección, así como los criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados o de reposición en su caso.

c) Las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental o en el informe de impacto ambiental, en los casos en que sean preceptivos o, en defecto de estudio informativo, el estudio de impacto ambiental o documento ambiental de las diferentes alternativas, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como las medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias necesarias.

d) Planos generales de trazado a escala adecuada al grado de detalle requerido, y de definición preliminar de las obras de paso y obras de drenaje, secciones-tipo, y obras accesorias y complementarias.

e) Presupuesto, que comprenda mediciones y valoraciones.

f) Un estudio relativo a la posible descomposición del anteproyecto en proyectos parciales.

g) En el supuesto de que la obra vaya a ser objeto de concesión conforme a la legislación sobre contratos del sector público, un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de las obras, con indicación de su forma de obtención de fondos y de financiación, así como del régimen tarifario que regirá en la concesión.

Artículo 32. *Proyectos básicos o de trazado.*

1. El proyecto de trazado comprenderá, al menos:

a) Memoria, en la que se describan las necesidades a satisfacer, la justificación de la solución adoptada y los aspectos geométricos de la actuación, de modo que quede claramente definido el trazado proyectado y, en su caso, la conexión con otras redes viarias.

b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado, las características elegidas, los esquemas viales adoptados y, en su caso, la reposición de servidumbres y servicios afectados.

A efectos expropiatorios y de otras afecciones, entre los anejos figurará la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de los mismos.

Entre los anejos figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras.

En su caso, contendrá también la propuesta de ordenación de accesos o reordenación de los existentes para la información pública correspondiente.

c) Planos de situación, planos de conjunto, así como planos generales y de detalle del trazado en los que se definan los aspectos geométricos de la carretera y sus elementos funcionales.

d) Presupuesto.

e) Un estudio de impacto ambiental o un documento ambiental del proyecto en caso de que el proyecto de trazado deba someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada.

2. En documento separado se incluirán la definición de las expropiaciones estrictamente necesarias, así como las servidumbres y ocupaciones temporales que, en su caso, sea necesario imponer, valoradas de acuerdo con las reglas previstas en la legislación vigente. El objeto de la separata será servir de apoyo para la incoación del expediente de expropiación forzosa.

3. Asimismo, en aquellas actuaciones que afecten a otras redes viarias, o por la construcción o modificación de enlaces o intersecciones entre carreteras del Estado y otras de diferente titularidad, se definirá en documento separado la propuesta de delimitación de titularidades y competencias entre las distintas Administraciones Públicas afectadas.

4. En el caso de que se redacte un proyecto básico, éste comprenderá una memoria en la que se describa y justifique la solución planteada, anejos en los que se incluyan las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos, planos en los que se defina suficientemente la actuación, y la estimación del coste total de la misma, incluidas las expropiaciones.

Artículo 33. *Proyectos de construcción.*

1. El proyecto de construcción deberá redactarse con los datos y precisión necesarios que permitan ejecutar las obras sin la intervención de su autor o autores.

2. El proyecto de construcción constará, al menos, de los siguientes documentos:

a) Memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer, justificación de la solución adoptada y, en especial, lo referente a la explotación de la carretera y sus elementos funcionales, obras singulares, accesos, estética y entorno ambiental y territorial.

b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos de tráfico, topográficos, hidrológicos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, socio-económicos, demográficos, ambientales, de seguridad viaria, así como los cálculos y estudios que se hubieran utilizado en su elaboración y que justifiquen e identifiquen el trazado, las características de las obras proyectadas y los procesos constructivos elegidos. También se recogerán los aspectos de explotación y mantenimiento, incluyendo la instrumentación y monitorización de las obras que lo requieran. Asimismo, se incorporarán a dichos anejos:

1.º Los antecedentes administrativos del proyecto.

2.º El estudio de la procedencia de los materiales, así como del destino de los materiales excedentes de la obra.

- 3.º La posible ubicación de las instalaciones de obra y auxiliares.
 - 4.º Las condiciones establecidas en la declaración o informe de impacto ambiental, en los casos en que estas resoluciones existan, y en particular la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias y el programa de vigilancia ambiental. En los restantes casos, la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias necesarias para la integración ambiental del proyecto.
 - 5.º Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo de carretera afectado durante la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación precisos y de los períodos en que no se puede perturbar dicha circulación, definidas una vez consultado, en su caso, el órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico.
 - 6.º La señalización fija, el balizamiento, sistemas de contención, y otras medidas para la explotación en el tramo de carretera objeto del proyecto, tanto durante la ejecución de las obras como en su posterior explotación. En aquellos proyectos que se haya coordinado con el órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico se podrá incluir un apartado de señalización variable.
 - 7.º La ordenación de accesos o reordenación de los existentes, incluyendo la previsión de los accesos que sean necesarios para que los equipos de conservación y mantenimiento puedan realizar su labor en cualquier punto de la carretera y sus elementos funcionales.
 - 8.º Las medidas para armonizar y coordinar el proyecto con la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.
 - 9.º La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones, organismos y entidades afectadas, incluyéndose en dicha documentación los informes emitidos.
 - 10.º A efectos expropiatorios y de otras afecciones, la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de aquellos.
- En caso de no ser precedido de un proyecto de trazado, y a los efectos de lo establecido en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la justificación referida en el artículo 32.2 de este reglamento se realizará en el proyecto de construcción.
- 11.º Proyecto para la reposición de todos y cada uno de los servicios afectados, con memoria, planos, pliego y presupuesto, incluyéndose la acreditación documental del intercambio de comunicaciones con sus respectivos titulares. En todo caso el proyecto contendrá la reposición de las instalaciones para la gestión, control y vigilancia del tráfico, incluyendo las medidas necesarias para el mantenimiento de los servicios en la fase de construcción.
 - 12.º El proyecto y ubicación de las estaciones de aforo necesarias en su caso de acuerdo con el Plan de aforos de la Dirección General de Carreteras, así como instalaciones de naturaleza análoga destinadas a la gestión de la explotación de la carretera.
 - 13.º Estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.
 - 14.º Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, en su caso, de tiempo y coste.
 - 15.º El estudio y justificación de los precios de las unidades de obra.
 - 16.º El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones, y en su caso, el importe destinado a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico y artístico español y las asistencias técnicas realizadas o necesarias.
 - 17.º La propuesta de la clasificación que, en su caso, deba ostentar el adjudicatario del Contrato.
 - 18.º Las fórmulas aplicables de revisión de precios, en su caso.

19.º Cuando se afecte a otras redes viarias deberá definirse la propuesta de delimitación de titularidades entre las distintas administraciones públicas afectadas.

c) Planos, que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera o actuación proyectada y de su proceso constructivo.

d) Pliego de prescripciones técnicas particulares, en el que se describan detalladamente las actuaciones a realizar, y se fijen las características de los materiales y de las unidades de obra, y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas.

e) Presupuesto. El mismo incluirá mediciones, cuadros de precios, eventualmente presupuestos parciales y presupuesto general en todo caso.

f) El estudio de seguridad y salud o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras de construcción.

3. Siempre que se respete lo recogido en la legislación sobre contratos del sector público, cuando un proyecto de construcción tenga por objeto obras de conservación, rehabilitación o mejora del patrimonio viario o de la seguridad viaria en carreteras en servicio, se podrán suprimir algunos de los extremos y documentos expresados en los artículos 32 y 33 o reducir su extensión o condiciones. No obstante, deberá garantizarse siempre la definición, ejecución y valoración de las obras, así como que se prevea la solución de las repercusiones en la circulación durante la ejecución de éstas.

Artículo 34. *Documentos finales de obra.*

Los documentos finales de obra incluirán lo siguiente:

- a) Memoria descriptiva y detallada de las características de la obra ejecutada.
- b) Anejos a la Memoria, en los que se incluirán la definición geométrica y las características estructurales de la obra ejecutada.
- c) Los datos y ensayos de control de calidad efectuados y los materiales utilizados con su trazabilidad.
- d) La reposición de los servicios afectados.
- e) Las expropiaciones realizadas con sus correspondientes planos parcelarios y específicamente la georreferenciación de la poligonal finalmente resultante.
- f) Planos, que definan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera ejecutada.
- g) Inventario completo de todos los elementos de la carretera en formato digitalizado, accesible con carácter general, homogeneizado conforme al sistema de información de la Dirección General de Carreteras y a las especificaciones de la base de datos de Información Geográfica de Referencia de Redes de Transporte, utilizando sistemas de información geográfica. Particularmente se incluirá un inventario de gálibos de estructuras y elementos de señalización de la carretera.
- h) La información que se considere necesaria para facilitar la posterior conservación y explotación de la carretera y sus elementos funcionales, como los manuales de operación de los dispositivos y aplicaciones informáticas, las especificaciones técnicas de los sistemas de transmisión de datos, entre otros.

Artículo 35. *Estudios de delimitación de tramos urbanos.*

Los estudios de delimitación de tramos urbanos constarán de los siguientes documentos:

- a) Memoria en la que consten el origen y final de los tramos estudiados, en cada margen de la carretera, los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes en los municipios afectados, la clasificación y calificación de los terrenos colindantes con la carretera y su coherencia con la situación básica de suelo urbanizado de conformidad

con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, así como el objeto y conclusiones del estudio.

En caso de que el estudio también tenga por objeto fijar la línea límite de edificación a una distancia inferior a la prescrita por el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será necesario hacer constar en la memoria los instrumentos de planeamiento urbanístico vigentes con anterioridad a la entrada en vigor de ésta.

b) Planos descriptivos donde se detalle:

1.º La definición de la zona de dominio público y el resto de las zonas de protección de la carretera que le sean de aplicación.

2.º La línea límite de edificación conforme al artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

3.º La delimitación de aquellos tramos que tengan la consideración de tramos urbanos, y en su caso, de travesías, a los efectos de lo establecido en los artículos 47 y 46 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 36. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará mediante orden ministerial las normas técnicas a las que deban sujetarse los estudios de las carreteras del Estado, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.

Su tramitación y aprobación deberá ajustarse a lo dispuesto respecto de las disposiciones reglamentarias en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, siendo preceptiva su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y, en cualquier caso, en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Asimismo, los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrán, dentro de los límites de sus atribuciones, dictar circulares e instrucciones encaminadas a interpretar y determinar el modo de aplicación de las normas técnicas aprobadas por la persona titular del Ministerio.

Estas instrucciones se publicarán en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 37. *Redacción e inspección de estudios de carreteras.*

1. La redacción de los estudios de carreteras del Estado corresponde a la Dirección General de Carreteras.

2. Dichos estudios podrán ser realizados por terceros, correspondiendo su inspección a la Dirección General de Carreteras, quien velará por el cumplimiento de las disposiciones aplicables.

CAPÍTULO IV

Aprobación de estudios y proyectos

Artículo 38. *Modalidades de aprobación.*

1. Los estudios de carreteras que deban someterse al trámite de información pública serán objeto de aprobación provisional y aprobación definitiva.

Los estudios de carreteras que, de acuerdo con lo establecido en los artículos siguientes, no hayan de someterse a información pública, serán objeto únicamente de aprobación. Esta aprobación corresponde a la Dirección General de Carreteras. La resolución pondrá fin a la vía administrativa, con base en el artículo 114.1.g) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. Lo previsto en el apartado anterior también será de aplicación a las modificaciones de un proyecto de construcción.

Artículo 39. *Aprobación provisional.*

1. La aprobación provisional de los estudios de carreteras corresponde a la Dirección General de Carreteras.

2. La aprobación provisional implicará la declaración de que el estudio cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias y permitirá practicar, en su caso, la información oficial y la información pública correspondientes, así como cuantos otros trámites sean preceptivos o convenientes para obtener la aprobación definitiva.

Artículo 40. *Información oficial de los estudios informativos.*

1. Tras la aprobación provisional, la Dirección General de Carreteras remitirá el estudio informativo a las comunidades autónomas y entidades locales a las que afecte la actuación, a los efectos de lo establecido en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. Durante el trámite de información oficial, la Dirección General de Carreteras pondrá la documentación del estudio a disposición de aquellos departamentos ministeriales que gestionen actividades, bienes o derechos a los que afecte la actuación, al objeto de que informen el trazado o actuación propuestos.

3. Simultáneamente a este trámite podrá practicarse, en su caso, el trámite de consultas establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

4. Con carácter general, el tipo de estudio objeto del trámite de información oficial será el estudio informativo.

No obstante, en el caso en que, siendo necesario el trámite de información oficial, las circunstancias concurrentes y el grado de detalle requerido aconsejen que su función se asuma por un anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción, éste se someterá a información oficial en la misma forma y con el mismo régimen jurídico que si de un estudio informativo se tratara.

Artículo 41. *Información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado.*

1. El trámite recogido en el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será practicado por la Dirección General de Carreteras.

2. Será preceptivo el trámite de información pública sobre la declaración de interés general y la concepción global del trazado cuando se trate de:

- a) Nuevas carreteras.
- b) Actuaciones en carreteras existentes, incluyendo duplicaciones de calzada, que supongan nuevo trazado en una longitud continuada superior a 10 km.
- c) Variantes de población.
- d) Implantación de nuevos enlaces, modificación del esquema funcional o modificación sustancial del emplazamiento de los ya existentes.
- e) Localización de áreas de servicio que no hubieran sido incluidas en estudios aprobados con anterioridad.

3. Con carácter general, el tipo de estudio objeto del trámite de información pública sobre la declaración de interés general de la carretera y la concepción global del trazado será el estudio informativo.

No obstante, en el caso en que, siendo necesario el trámite de información pública, las circunstancias concurrentes y el grado de detalle requerido aconsejen que su función se asuma por un anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción, éste se someterá a información pública en la misma forma y con el mismo régimen jurídico que si de un estudio informativo se tratara.

4. Cuando, de acuerdo al artículo 98, del estudio sometido a información pública se derive una reordenación de accesos, las observaciones también podrán tenerse en consideración si versan sobre la misma.

5. Simultáneamente a este trámite podrá practicarse, en su caso, el trámite de información pública establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Artículo 42. Tramitación de la información pública.

1. Una vez aprobado provisionalmente el estudio de carreteras, la Dirección General de Carreteras publicará los correspondientes anuncios, de contenido idéntico, en el «Boletín Oficial del Estado», en el boletín oficial de la provincia o comunidad autónoma uniprovincial correspondiente y en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y remitirá dicho anuncio a las entidades locales afectadas para su exposición en su tablón de anuncios o sede electrónica asociada.

Asimismo, remitirá la documentación del estudio a las entidades locales afectadas para su exposición al público en el tablón de anuncios o sede electrónica asociada, así como a la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para su puesta a disposición a través de medios electrónicos.

2. Tanto en los anuncios como en los escritos de remisión del estudio a las entidades locales se harán constar el objeto y finalidad de la información pública, así como el plazo de la misma.

3. El plazo de información pública de treinta días hábiles se contará a partir del primer día hábil siguiente al de la fecha en que se haya producido la última publicación de entre las establecidas en el apartado 1 de este artículo.

4. Durante el período de información pública se podrá examinar el estudio de carreteras y presentar, por los medios que se indiquen en el citado anuncio, las alegaciones y observaciones relativas al objeto y finalidad de la propia información pública.

Artículo 43. Aprobación del expediente de información oficial y pública.

1. En relación con lo dispuesto en el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras analizará todas las observaciones, alegaciones e informe presentados.

En aquellos procedimientos en los que resulte preceptiva la emisión de declaración de impacto ambiental se remitirá el expediente completo al órgano ambiental, de acuerdo con lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Evacuados los trámites precedentes, la Dirección General de Carreteras emitirá un informe único sobre las conclusiones del expediente de información oficial y pública y elevará la propuesta de resolución al órgano competente para resolver.

2. El plazo para resolver y notificar la aprobación del expediente de información pública, así como la aprobación definitiva del estudio, podrá ser ampliado en casos justificados mediante resolución motivada de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a propuesta de la Dirección General de Carreteras. El plazo de ampliación no podrá ser superior a seis meses.

3. La Dirección General de Carreteras notificará la resolución del expediente de información pública, y en su caso oficial, a quienes hayan intervenido formulando observaciones y la publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 44. Información pública sobre expropiación forzosa.

1. Aprobado provisionalmente un proyecto de trazado que implique expropiación de bienes o derechos de terceros, deberá ser sometido al trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa, insertando en los correspondientes anuncios la relación de bienes y derechos afectados que se consideren de necesaria ocupación para la ejecución de las obras.

2. En caso de no ser precedido de un proyecto de trazado, la declaración de urgencia a los efectos de lo establecido en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, podrá realizarse en la aprobación del proyecto de construcción.

3. Las alegaciones y observaciones formuladas en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la citada necesidad de ocupación, para rectificar los posibles errores de la relación de bienes y derechos publicada, u oponerse, por razones de fondo o forma, a la necesidad de ocupación.

Artículo 45. *Aprobación definitiva.*

1. La aprobación definitiva de los estudios de carreteras cuando el expediente haya sido sometido al trámite de información pública corresponde a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. La resolución pondrá fin a la vía administrativa, con base en el artículo 114.1.g) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. La aprobación definitiva de un estudio de carreteras podrá confirmar o modificar los términos de la aprobación provisional.

3. Si se trata de estudios informativos, en la aprobación definitiva se determinará la alternativa seleccionada de entre las propuestas, en su caso, en los mismos.

4. El plazo para resolver y notificar la aprobación definitiva de los estudios de carreteras sometidos a información pública será de seis meses a contar desde la correspondiente publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la Declaración de Impacto Ambiental, si ésta fuese necesaria, o desde la terminación del periodo de información pública en otro caso.

Dicho plazo podrá ser ampliado en casos justificados mediante resolución motivada de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

No obstante, la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá no aprobar definitivamente los estudios de carreteras sometidos a información pública en los casos en que las circunstancias concurrentes y puestas de manifiesto en la información oficial y pública así lo aconsejen, en cuyo caso se resolverá la terminación del expediente.

5. La resolución de aprobación definitiva de los estudios de carreteras sometidos a información pública será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

6. La Dirección General de Carreteras, en el plazo de tres meses a contar desde la aprobación definitiva de un estudio informativo, remitirá a las Comunidades Autónomas, a las entidades locales afectadas y al órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico los planos que definan la alternativa seleccionada, y los hará accesibles en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 46. *Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación o de urgente ocupación.*

La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras implicará los efectos establecidos en el artículo 12 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, que se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y reposición de servicios afectados, así como las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

Artículo 47. *Efectos sobre la ordenación territorial y urbanística.*

1. Las referencias que se hacen en este artículo y los correspondientes de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, a los instrumentos de ordenación territorial o urbanística han de entenderse hechas a todos los instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística o de protección medioambiental.

2. Lo dispuesto en el apartado 4 del citado artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderá referido a los estudios informativos aprobados inicial o provisionalmente, y se extenderá a todos los corredores y alternativas incluidos en los mismos.

3. Los informes establecidos en los artículos 16.4 y 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será emitidos por la Dirección General de Carreteras en el mismo plazo de tres meses y con los mismos efectos jurídicos.

4. Como consecuencia de la declaración de nulidad de pleno derecho de la aprobación de un instrumento de ordenación territorial y urbanística, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras ejercerá las acciones pertinentes para evitar la efectividad de dicha aprobación.

5. Lo dispuesto en el citado apartado 3 del artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se aplicará también a las licencias municipales que se concedan en ausencia de los instrumentos allí citados.

6. La aprobación definitiva de estudios de carreteras causará efectos sobre la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico desde la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la resolución de aprobación, de manera que no se podrán otorgar autorizaciones ni licencias urbanísticas que no sean compatibles con el contenido de los aludidos estudios.

Artículo 48. *Conservación de actos.*

1. A los efectos de la vigencia de la Declaración o Informe de Impacto Ambiental establecida en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se entenderá que los estudios y proyectos de carreteras inician su ejecución cuando se produzca la aprobación definitiva de cualquiera de los proyectos de desarrollo de la actuación que impliquen la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, ocupación temporal o imposición o modificación de servidumbres.

2. Los estudios informativos aprobados definitivamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible conservarán indefinidamente los efectos que les son propios sobre la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.

Cuando se produzca la caducidad de la Declaración o Informe de Impacto Ambiental, la continuación de las actuaciones requerirá un nuevo procedimiento de evaluación ambiental conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

CAPÍTULO V

Evaluaciones previas

Artículo 49. *Evaluación ambiental.*

1. A los efectos de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la evaluación ambiental de infraestructuras viarias incluye tanto la evaluación ambiental estratégica para planes y programas como la evaluación de impacto ambiental para los estudios de carreteras.

2. La evaluación ambiental concluye mediante la Declaración Ambiental Estratégica o el Informe Ambiental Estratégico, para el caso de planes y programas, o bien mediante la Declaración de Impacto Ambiental o el Informe de Impacto Ambiental, para los estudios de carreteras.

Artículo 50. *Evaluación y auditorías de seguridad viaria.*

A los efectos del artículo 14 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, para la evaluación y auditorías de seguridad viaria en los estudios de carretera será de

aplicación la regulación establecida en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre Gestión de la Seguridad de las Infraestructuras Viarias en la Red de Carreteras del Estado, y su normativa de desarrollo.

Artículo 51. *Estudios de rentabilidad y viabilidad financiera.*

El análisis coste-beneficio recogido en el artículo 15.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, con el objeto de acreditar la procedencia de ejecutar de una actuación y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, deberá incluir:

- a) Un estudio de rentabilidad económica, social y ambiental del estudio o proyecto de carreteras. Este análisis se realizará de acuerdo con la metodología que se apruebe.
- b) Un estudio de viabilidad financiera del estudio o proyecto de carreteras, en su caso.

CAPÍTULO VI

Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico

Artículo 52. *Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico.*

1. En relación con lo establecido en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el órgano competente para aprobar inicialmente el instrumento correspondiente deberá ponerlo en conocimiento del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible remitiendo a la Dirección General de Carreteras un ejemplar, antes de su aprobación inicial, para que ésta emita un informe comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección del dominio y del servicio público viario.

Asimismo, de conformidad con el citado artículo, la misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados, así como a los expedientes de calificación urbanística u otros de naturaleza análoga.

En todos los supuestos del presente artículo habrá de tenerse asimismo en cuenta lo establecido en el artículo 99 al respecto del cambio de uso o actividad.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de un plazo de tres meses para emitir su informe, que será vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras del Estado y, en general, a la preservación de las competencias del Estado. Transcurrido dicho plazo sin que el informe se haya evacuado se entenderá que es conforme con el instrumento de que se trate, a los solos efectos de poder continuar con su tramitación.

En todo caso, las consideraciones contenidas en todos los informes emitidos por la Dirección General de Carreteras que afecten al dominio o servicio público viario deberán incorporarse al instrumento antes de su aprobación definitiva.

2. En los supuestos de nulidad de pleno derecho establecidos en el citado artículo 16.6, la Dirección General de Carreteras promoverá el ejercicio de las acciones para evitar la efectividad de las determinaciones urbanísticas que resulten nulas de pleno derecho por oponerse o resultar incompatibles con el estudio de carreteras aprobado o, en su caso, con el informe vinculante del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en razón a la mejor explotación y defensa de la carretera.

Artículo 53. *Informes a instrumentos de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que afecten a las carreteras del Estado.*

1. El instrumento de planificación, desarrollo, ejecución o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental, que por su afección a las carreteras del Estado sea sometido a informe deberá contener, al menos, la siguiente documentación:

a) Planos que reflejen el estado actual del territorio y de las carreteras afectadas, con especial atención a sus nudos, documentación en la que conste su denominación, escala gráfica adecuada al grado de detalle requerido y acotación numérica, edificaciones existentes e instalaciones relevantes ya existentes en las zonas de protección, la zona de dominio público, la línea límite de edificación y, en su caso, la zona de servidumbre acústica cuando ésta se haya definido como consecuencia de los mapas o estudios específicos de ruido realizados por la Dirección General de Carreteras o por las Administraciones competentes y aprobados tras el correspondiente procedimiento de información pública. En su ausencia, el promotor deberá aportar los estudios específicos de ruido que delimiten dicha zona.

b) Planos que reflejen lo previsto en el instrumento en los que, al menos a la misma escala que la indicada en el párrafo anterior, se contemplen los accesos y conexiones previstos, sus posibles modificaciones, y todo aquello en lo que el instrumento objeto de informe pueda afectar a las carreteras del Estado, a su funcionalidad, a sus nudos, a sus elementos funcionales y en especial debe figurar con detalle suficiente la acotación de las posibles variaciones en la línea límite de edificación con respecto a la existente.

c) En la memoria y, en su caso, ordenanzas de edificación o similares, se reflejarán como mínimo las limitaciones, usos permitidos y régimen competencial en las zonas de protección del dominio público viario derivados de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y de este reglamento, y de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y de sus reglamentos de desarrollo.

d) En el caso de que se pueda deducir una posible afección significativa derivada de nuevos accesos, o bien de la modificación o cambio de uso de los existentes, se requerirá un estudio de tráfico y capacidad que analice la incidencia de los desarrollos previstos en el nivel de servicio de la carretera, así como, en su caso, las medidas de acondicionamiento a llevar a cabo por el promotor para mantener inalterado en nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

2. La aplicación de lo anterior será proporcionada al rango jerárquico y a la naturaleza de la figura de planeamiento objeto de informe, teniendo en cuenta su nivel de generalidad o particularidad, su escala y su grado de detalle, en consonancia con la etapa de planeamiento a que corresponda.

3. El informe de la Dirección General de Carreteras contemplará la afección del instrumento a las carreteras del Estado incluyéndose las carreteras situadas fuera del ámbito del instrumento pero que puedan verse afectadas por los desarrollos contemplados en éste. Al menos deberá analizarse lo siguiente:

a) Las limitaciones y usos en las zonas de protección de las carreteras afectadas, especialmente zona de limitación a la edificabilidad cuando ésta resultare afectada.

b) Las propuestas de nuevos accesos, modificación o cambio de uso de los existentes, comprobándose si responden a la funcionalidad de las carreteras del Estado o mejoran la conexión entre las diferentes redes.

c) En caso de afección significativa se analizará la suficiencia de las medidas planteadas para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de la carretera, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

d) Las posibles afecciones derivadas de los desarrollos ubicados en la zona de influencia de las carreteras del Estado.

e) Si el instrumento refleja adecuadamente la distribución de competencias entre el Ayuntamiento correspondiente y el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible en travesías y tramos urbanos contenida en el capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la prohibición de publicidad recogida en artículo 37 de la citada ley, así como los requisitos para la concesión de licencias urbanísticas derivados de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y de sus reglamentos de desarrollo.

f) Si la actuación prevista se viere afectada en todo o en parte por lo previsto en cualquier estudio de carreteras, el informe incluirá su estado de tramitación administrativa, su compatibilidad en el año horizonte y sus efectos sobre el instrumento sometido a informe.

4. Los informes a que se refiere este artículo, especialmente los de los instrumentos de desarrollo, que posibilitan que se lleve a cabo la acción urbanizadora, trátense de planes o proyectos especiales, de infraestructuras, proyectos de urbanización, de obras u otros, cualquiera que sea la denominación que les otorgue la legislación aplicable, ya sea de ordenación del territorio, urbanística, de protección ambiental o de cualquier otra materia, tendrán en cuenta los condicionamientos y circunstancias presentes en el momento de su emisión, con independencia de que fases anteriores del planeamiento hubieran sido ya informadas previamente.

5. La zona de dominio público y los terrenos de dominio público viario permanentemente afectos a la explotación de las carreteras del Estado no podrán ser objeto de transformación urbanística mediante su urbanización, con los efectos previstos en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Lo anterior se entenderá sin perjuicio de que puedan materializarse o monetizarse los aprovechamientos urbanísticos que pudiera haber tenido el terreno cuando se adquirió.

6. En particular, en relación con la clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad, se estará a lo dispuesto en el artículo 33.7 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

7. Los terrenos ubicados en la zona de limitación a la edificabilidad están sujetos a las limitaciones que establece la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así quedará reflejado en el instrumento y así se tendrá en cuenta para el cálculo del justiprecio de la eventual expropiación que hubiera de llevarse a cabo en el caso de modificación o ampliación de la carretera.

8. En lo que afecte a las carreteras, los informes podrán ser favorables, con o sin prescripciones, o desfavorables. En los casos en que tengan carácter desfavorable se motivará convenientemente con indicación expresa de los preceptos legales o normativos que se contravienen.

9. Los informes a planes urbanísticos, o a cualquier otro instrumento de planeamiento, desarrollo o ejecución urbanística, de ordenación territorial o de protección ambiental, en los que se planteen nuevas conexiones con la red de carreteras, ya sean a carreteras en servicio o a carreteras con proyectos o estudios informativos aprobados, o en los que se plantee la modificación de los nudos existentes, o cambios de uso que puedan generar pérdidas de los niveles de servicio o menoscabo de la seguridad viaria, se emitirán teniendo en cuenta el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan. Si no se tiene en cuenta dicho principio general, y en todo caso sin perjuicio de las excepciones que se establecen en el presente reglamento, los informes serán desfavorables.

También tendrán carácter desfavorable cuando no se aporte el correspondiente estudio de tráfico y capacidad, o cuando de dicho estudio se derive afección significativa en el nivel de servicio o en la seguridad viaria y no se planteen las medidas de acondicionamiento, a llevar a cabo en todo caso por los interesados, necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación.

10. En lo que respecta a los accesos, este informe sectorial al instrumento tendrá los mismos efectos que los que dan respuesta a las consultas previas de viabilidad contempladas en el artículo 121.

11. Si como consecuencia del informe de la Dirección General de Carreteras se determinara la imposibilidad de continuar con el procedimiento de aprobación del instrumento afectado, a los efectos de su impugnación se estará a lo dispuesto en el artículo 112.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 54. *Zona de influencia.*

1. De acuerdo con lo recogido en el artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la zona de influencia de las carreteras del Estado comprende:

a) Los terrenos que constituyen las zonas de protección de la carretera definidas en el artículo 28 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

b) Los terrenos afectados por las servidumbres acústicas recogidas en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre y la legislación vigente en materia de ruido.

c) Los terrenos afectados por la alternativa seleccionada en estudios de carreteras aprobados definitivamente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en los términos del artículo 16.2 y 3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

d) Los terrenos afectados por los corredores o alternativas estudiadas en estudios de carreteras aprobados provisionalmente por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en los términos del artículo 16.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

e) Los terrenos afectados por cualquier instrumento de planificación, desarrollo o gestión territorial, urbanística, o de protección medioambiental que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras del Estado, o a sus elementos funcionales, con independencia de su distancia a la carretera.

2. A los efectos del apartado 1.e) anterior, se entiende que un instrumento puede afectar a las carreteras en los siguientes casos:

a) Que la actuación influya negativamente en la seguridad viaria de las carreteras del Estado, en particular, cuando pretendan crearse nuevos accesos o conexiones, modificarse los existentes o cuando pretendan utilizarse accesos o conexiones existentes que no cumplan la normativa vigente.

b) Que la actuación influya negativamente en las condiciones de servicio de las carreteras del Estado, en particular en los siguientes casos:

1.^a Cuando se pueda derivar de la actuación un incremento superior al 10 por ciento sobre la intensidad media diaria de tráfico en el tronco de la carretera afectada.

2.^a Que se pueda afectar a la capacidad y nivel de servicio de algún elemento del nudo al que accediera, por el incremento de tráfico que se estime derivado de la futura actuación, cuando este incremento supere el 5 por ciento de la intensidad media diaria del tráfico en algún elemento del nudo.

3.^a Cuando se pueda derivar de la actuación un cambio en la categoría de tráfico pesado de la carretera según la normativa de aplicación, o cuando se puedan derivar incrementos superiores al 10 por ciento sobre la intensidad media diaria de vehículos pesados registrada en los tramos afectados.

c) Cuando de las determinaciones del instrumento pudiera derivarse la imposición de obligaciones o prohibiciones en la planificación, proyecto, construcción, conservación o explotación de las carreteras del Estado y sus zonas de protección.

Artículo 55. *Participación de la Dirección General de Carreteras en la aprobación de instrumentos de planificación urbanística y territorial.*

La Dirección General de Carreteras, órgano directivo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, podrá solicitar la participación en las reuniones que celebren los órganos colegiados, en los términos establecidos en el artículo 16.7 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

TÍTULO III

Construcción de carreteras

CAPÍTULO I

Expropiación y afección de bienes y derechos

Artículo 56. *Tramitación del expediente de expropiación.*

1. La incoación y tramitación de los expedientes expropiatorios previstos en el artículo 17 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, corresponde a los Servicios competentes de la Dirección General de Carreteras, que ejercerán las facultades y atribuciones que la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público otorgan, con carácter general, a los Delegados del Gobierno.

El acta en que consten la ocupación y el pago o, alternatively, el acta de ocupación acompañada del resguardo acreditativo de la consignación o depósito del justiprecio, así como los actos administrativos de imposición, modificación o extinción forzosa de servidumbres, serán título bastante para la inscripción o toma de razón en el Registro de la Propiedad y en los demás Registros públicos, en la forma y con los efectos previstos en la legislación de expropiación forzosa y en la legislación hipotecaria.

En las actas de pago y de ocupación, y en los actos administrativos de imposición, modificación o extinción de servidumbres, se harán constar por los Servicios competentes de la Dirección General de Carreteras todos los requisitos y circunstancias necesarios para su inscripción o toma de razón en los Registros públicos.

2. Terminado un expediente expropiatorio, la Dirección General de Carreteras remitirá a la Gerencia Territorial del Catastro la documentación necesaria para acreditar la titularidad de los bienes y derechos resultantes de la expropiación.

La inscripción o inmatriculación por la Administración General del Estado de los bienes y derechos obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, será gratuita.

Artículo 57. *Expropiación de obras de emergencia.*

Cuando, como consecuencia de la ejecución de una obra declarada de emergencia en los términos previstos en el artículo 12.8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, resulte necesaria la ocupación permanente de los terrenos ocupados temporalmente, se expropiarán de pleno dominio los terrenos necesarios para su incorporación al dominio público. Su valoración se realizará de acuerdo con las reglas de tasación establecidas en la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa y en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Artículo 58. *Servicios afectados.*

1. Cuando en la ejecución de obras de carreteras sean afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, la Dirección General de Carreteras podrá optar en sustitución de la expropiación por la reposición de aquéllos. La titularidad de esos servicios o vías repuestos, así como las responsabilidades y

obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán al titular originario de los mismos.

2. Para la reposición de aquellos servicios afectados que sean distintos de los caminos u otras vías de comunicación, el procedimiento a desarrollar en fase de proyecto será el siguiente:

a) La Dirección General de Carreteras dará audiencia a los titulares de los servicios afectados, comunicándoles que disponen de un plazo de dos meses para aportar información actualizada de éstos, sus características y condicionantes actuales, así como, en su caso, de los condicionantes necesarios para su reposición, información de cuya veracidad serán responsables dichos titulares. Transcurrido dicho plazo sin que los interesados hayan formulado alegaciones ni hayan aportado documentación, la Dirección General de Carreteras podrá continuar la tramitación del procedimiento, proyectando según su criterio la reposición de los servicios. Del mismo modo se procederá cuando la Dirección General de Carreteras no considere aceptables las alegaciones formuladas por el titular.

La Dirección General de Carreteras podrá también acordar con los titulares de los servicios afectados que sean éstos los que redacten a su costa el proyecto de reposición en el plazo y condiciones que se determinen. Dicho proyecto de reposición deberá incluir el programa de trabajos, planos, pliegos, presupuesto y, en su caso, el procedimiento de su revisión o actualización, lo que permitirá a aquélla evaluar, en el plazo de un mes desde su recepción, la idoneidad de la reposición. En caso de que el proyecto sea aprobado por la Dirección General de Carreteras, la reposición podrá ser llevada a cabo por el titular del servicio afectado de acuerdo con lo previsto en el mismo.

b) En el caso de servicios de titularidad desconocida se practicará la notificación de acuerdo con lo establecido en el artículo 44 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La disposición precedente no será de aplicación en el caso de caminos o vías de comunicación a reponer.

c) Si la Dirección General de Carreteras optara por la reposición de los servicios de acuerdo con el procedimiento descrito en el apartado 2.a), tras la redacción del proyecto de reposición se seguirán los siguientes trámites:

1.º El proyecto de reposición se incluirá en el proyecto de la actuación. En caso de que el primero no hubiera sido redactado por el titular del servicio, será preceptiva su audiencia por plazo de treinta días.

Transcurrido dicho plazo sin que el titular del servicio haya formulado alegaciones, se entenderá que el mismo está conforme con la reposición proyectada. En caso de disconformidad, que habrá de ser motivada, se sustanciará un procedimiento contradictorio cuya finalización sin acuerdo facultará a la Dirección General de Carreteras para continuar con la tramitación y aprobación del proyecto.

2.º El proyecto de reposición no podrá ser objeto de modificación por parte del titular del servicio una vez iniciada la fase de construcción de las obras. Se exceptúan de esta prohibición la revisión o actualización del proyecto en los términos que se hubieran acordado y las modificaciones derivadas de causas externas no imputables al titular del servicio, o de la medición final de los trabajos realizados, siempre que cuenten con la conformidad de la Dirección General de Carreteras.

Si durante la fase de construcción de las obras resultasen afectados nuevos servicios cuya existencia no hubiera sido puesta de manifiesto por el titular en la fase de proyecto, o bien se plantease por éste una solución alternativa para la reposición, los costes adicionales a que dieran lugar estas modificaciones deberán ser sufragados por el titular del servicio. Del mismo modo, si en el periodo que transcurra desde la aprobación del proyecto de construcción hasta la ejecución de la reposición se establecieran nuevos bienes o instalaciones para la prestación de servicios que se vieran afectados por la infraestructura viaria, la modificación o reposición de los mismos deberá sufragarse por parte del titular del servicio. Todo ello salvo resolución expresa en contrario adoptada por

la Dirección General de Carreteras, que deberá responder a razones debidamente justificadas.

3. La retirada o modificación de aquellos bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras de carreteras, se hará de acuerdo con el proyecto de reposición aprobado.

Si ello no fuera factible, o fuera necesario modificar el proyecto, se deberá seguir el procedimiento descrito en los apartados anteriores. Los costes adicionales que se produzcan en el proyecto modificado elaborado al efecto, respecto al proyecto original, podrán ser reclamados al titular del servicio cuando se deban a causas que a juicio de la Dirección General de Carreteras sean imputables al mismo, para lo que se tramitará, en su caso, el correspondiente expediente contradictorio.

Cuando los bienes o instalaciones se encontraran ubicados en la zona de dominio público, sus titulares estarán obligados a retirarlos a su cargo cuando fueran requeridos para ello por necesidades del servicio público viario, siempre que no conste autorización administrativa, o cuando en la autorización se estableciera dicha obligación.

Alternativamente a lo indicado en el apartado 2, durante el plazo de dos meses desde dicha solicitud la Dirección General de Carreteras podrá convenir con los titulares de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de carreteras que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el apartado anterior sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular ni hubiera existido acuerdo con la Dirección General de Carreteras para su ejecución por éste o para fijar el coste contradictorio de la modificación o reposición, la Dirección General de Carreteras podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectados, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra y de la imposición, en su caso, de las multas coercitivas a que hubiera lugar.

En los supuestos de este apartado, y sin perjuicio de la formalización de entrega de la documentación legal y técnica descriptivas de la actuación de modificación de servicios realizada, la titularidad y el servicio restituidos pasarán de forma plena al titular del servicio existente que haya sido modificado, con efectos desde la fecha que se indique en la notificación que a tal efecto realice la Dirección General de Carreteras, y sin que esta actuación pueda dar lugar a derecho o indemnización alguna a favor del citado titular.

4. Una vez realizada la reposición del servicio, y en todo caso antes de la recepción de la obra principal por la Administración, la entrega y recepción del servicio se realizará mediante la citación al titular al levantamiento de la correspondiente acta de recepción del servicio. En la notificación que a tal efecto se realice se señalará que en caso de no comparecer al acto ni formular motivadamente y por escrito reparos en el plazo de treinta días a partir de la fecha de su celebración, la entrega y recepción del servicio se entenderá realizada a todos los efectos. Si formulare motivadamente reparos y éstos no fuesen aceptados por la Dirección General de Carreteras, se considerará plenamente entregado el servicio y finalizado el procedimiento de reposición, sin que sea preciso a estos efectos ningún acto de aceptación expresa por parte del titular una vez le sea notificada la correspondiente resolución, sin perjuicio de los recursos que contra la misma procedan.

En dicho acto se llevará a cabo la entrega al titular del servicio afectado de la documentación técnica y descriptiva de la reposición o modificación del servicio. En el acta se indicará que la reposición se ha realizado adecuadamente y se deberá reflejar, salvo acuerdo expreso en contrario, que la titularidad de los servicios repuestos o modificados, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento, conservación, y explotación, corresponderán al titular originario de los mismos una vez le haya sido notificado.

5. Todas las resoluciones de la Dirección General de Carreteras a que se refiere este artículo pondrán fin a la vía administrativa.

Artículo 59. Reposición de caminos y vías de comunicación.

1. Cuando para la realización de actuaciones en carreteras del Estado resulten interceptados caminos, vías ciclistas o cualquier otra vía pública, la Dirección General de Carreteras optará, salvo justificación expresa en contrario, por la reposición de los mismos. La reposición de caminos y vías públicas estará contemplada en el correspondiente proyecto y se someterá a los trámites propios del procedimiento de aprobación del mismo, incluido el de información pública. La aprobación definitiva del proyecto facultará a la Dirección General de Carreteras para la realización de dicha reposición, y una vez finalizadas las obras será de aplicación lo establecido en el apartado 4 del artículo anterior.

2. Cuando la reposición de un camino o vía pública derive de una reposición o reordenación de accesos a propiedades colindantes con las carreteras del Estado, se tendrá en cuenta lo previsto al efecto en el artículo 36 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

3. Los caminos y vías públicas repuestos sensiblemente paralelos a la explanación se ubicarán preferentemente fuera de la zona de dominio público de la carretera del Estado, siendo de aplicación lo previsto en el artículo 34.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

4. La titularidad de los caminos y vías públicas repuestos, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento, conservación, y explotación, corresponderán al titular originario de los mismos una vez le haya sido notificada la correspondiente resolución, de acuerdo a lo establecido para la entrega de otros servicios afectados en el artículo 58.

Salvo acuerdo expreso en contrario, el titular del camino repuesto mediante un paso a distinto nivel, superior o inferior, será responsable de su firme incluyendo el del tablero en pasos superiores y el de la proyección vertical de las estructuras de los pasos inferiores. El titular originario también será responsable del equipamiento repuesto, de los elementos constructivos y de defensa repuestos y de la explotación, salvo acuerdo expreso en contrario. En todo caso, el titular del camino o vía pública que haya sido objeto de reposición deberá comunicar a la Dirección General de Carreteras las actuaciones que pretenda llevar a cabo que puedan afectar a elementos de la estructura.

5. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores, la Dirección General de Carreteras podrá construir nuevos caminos para los fines propios de la conservación y explotación de la carretera y de sus elementos funcionales, expropiando, si es preciso, los terrenos necesarios. Dichos caminos de explotación podrán ser abiertos al uso público, salvo que razones de seguridad lo desaconsejen.

CAPÍTULO II

Otras disposiciones

Artículo 60. *Competencias.*

La dirección, control, vigilancia e inspección de los trabajos y obras de construcción de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, corresponderán a la Dirección General de Carreteras.

Artículo 61. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará mediante orden ministerial las normas técnicas a las que deban sujetarse los trabajos y obras de construcción de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.

Su tramitación y aprobación deberá ajustarse a lo dispuesto respecto de las disposiciones reglamentarias en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, siendo preceptiva su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y, en cualquier caso, en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Asimismo, los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrán, dentro de los límites de sus atribuciones, dictar circulares e instrucciones encaminadas a interpretar y determinar el modo de aplicación de las normas técnicas aprobadas por la persona titular del Ministerio.

Estas instrucciones se publicarán en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 62. *Facultades inspectoras en supuestos de ejecución por terceros.*

En los casos de régimen de concesión administrativa o de actuaciones cuya promoción sea distinta de la Dirección General de Carreteras, la dirección, control y vigilancia de las obras de construcción de carreteras del Estado, así como de su señalización, balizamiento y defensa, podrán ser realizadas por terceros, correspondiendo su inspección a la Dirección General de Carreteras, que velará por el cumplimiento de las disposiciones aplicables, siempre de conformidad con lo dispuesto en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.

Artículo 63. *Exención de controles previos.*

1. De conformidad con el artículo 18.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en la exención del control previo municipal previsto en el artículo 84.1 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases del Régimen Local, se entenderán comprendidos también los actos de seguimiento, monitorización, evaluación o control posteriores a las obras, independientemente de su sistema de gestión.

2. En la aplicación de los supuestos de no sujeción al impuesto sobre bienes inmuebles y de exención al impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras establecidos en los artículos 61 y 100 del texto refundido de la Ley de Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, tendrán la consideración de carretera todos los terrenos, instalaciones y demás bienes incluidos en el dominio público viario definido en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, al ser bienes demaniales afectos a la conservación y mantenimiento de la carretera o a la explotación del servicio público viario.

TÍTULO IV

Financiación de carreteras

Artículo 64. *Financiación.*

De conformidad con el artículo 19 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se incluyen asimismo en la financiación de las actuaciones en las carreteras del Estado otros recursos generados por la explotación y otros mecanismos previstos en cualquier otra normativa que pudiera resultar de aplicación.

Artículo 65. *Convenios con el sector público y otros organismos nacionales e internacionales.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá suscribir convenios con otras administraciones públicas, organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, o con personas físicas o jurídicas, como forma de colaboración para la consecución de los fines propios del servicio público viario regulado en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. En los convenios que se suscriban se harán constar la clase de la aportación y su cuantía cuando sea dineraria, la forma y los plazos en que se pondrá a disposición del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como las fórmulas para garantizar su efectividad. También incluirá las obligaciones y compromisos recíprocos y, en todo caso, lo relativo a la consignación del gasto en los presupuestos correspondientes a los años en que haya de realizarse. En cualquier caso, habrán de observarse los elementos esenciales de contenido y tramitación previstos en los artículos 47 a 53 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

3. Los órganos de las administraciones públicas y sus organismos vinculados o dependientes, así como otros organismos nacionales e internacionales podrán ofrecer al Estado, para obras de construcción, conservación o mejora de carreteras del Estado o de algunos de sus tramos:

- a) Aportaciones dinerarias.
- b) Aportaciones de terrenos, libres de servidumbres y otros gravámenes, que se incorporarán al dominio público viario.
- c) Instalación de elementos complementarios de la carretera.
- d) Compromiso de tomar a su cargo, total o parcialmente, la conservación y mantenimiento de la carretera o de sus elementos complementarios.
- e) Redacción de estudios y proyectos o colaboración técnica.
- f) Cesión temporal de maquinaria o instalaciones.
- g) Mediante cualquier otro medio de aportación.

4. A los efectos del apartado anterior, se consideran elementos complementarios de la carretera:

- a) Las instalaciones de alumbrado y de ventilación.
- b) Los semáforos y otros elementos de ordenación.
- c) Las aceras.
- d) Las vías de servicio y caminos de servicio.
- e) Los pasos superiores o inferiores.
- f) Las vías ciclistas.
- g) Pasarelas y pasos inferiores para peatones y ciclos.
- h) Las instalaciones de riego o desagüe.
- i) Las plantaciones, elementos ornamentales o zonas ajardinadas.
- j) Sistemas inteligentes de transporte.
- k) Sistemas de reducción de ruido.
- l) Otros elementos de naturaleza análoga.

5. Las aportaciones dinerarias podrán determinarse en base a un porcentaje del coste de las obras, incluidos o no el valor de las expropiaciones y el coste de redacción del proyecto, o bien en una cuantía fija, con independencia del resultado de la licitación y de las ulteriores incidencias de la obra.

Artículo 66. *Colaboración de los particulares.*

1. Los particulares podrán contribuir económicamente a la construcción, conservación o mejora de las carreteras del Estado con aportaciones en dinero, mediante cesiones gratuitas de terrenos u otras formas de actuación.

2. A estos efectos, los particulares interesados en una determinada actuación a realizar en una carretera del Estado presentarán en la Dirección General de Carreteras sus propuestas y ofrecimientos, en los que se harán constar, en todo caso:

- a) El tramo de carretera para el que se hace el ofrecimiento.
- b) La clase y cuantía de la aportación.
- c) La forma y plazo en que se hará efectiva.
- d) Un aval bancario que garantice su cumplimiento, en el caso de ser la aportación dineraria o, en el supuesto de consistir en aportación de terrenos, certificación del Registro de la Propiedad competente que acredite la titularidad e inexistencia de cargas sobre los terrenos ofrecidos. En ningún caso podrán ofrecerse terrenos que no consten debidamente inscritos en el Registro de la Propiedad.

3. Una vez aceptado el ofrecimiento, los compromisos y obligaciones recíprocos se formalizarán en un convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y los particulares, delegándose la competencia en la Dirección General de Carreteras.

4. La cesión de terrenos se tramitará de conformidad con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. Los terrenos cedidos se afectarán posteriormente conforme a dicha normativa al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para el servicio de carreteras, quedando integrados en el dominio público viario. Estos terrenos deberán inscribirse en el Registro de la Propiedad.

TÍTULO V

Explotación de carreteras

CAPÍTULO I

Modalidades de explotación

Artículo 67. *Concepto de explotación.*

1. La explotación de la carretera comprenderá las operaciones establecidas en el artículo 21 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. A los efectos del artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para protegerla frente a terceros y evitar actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a la de sus zonas de protección o de influencia.

Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en las mejores condiciones de seguridad, fluidez y comodidad posibles.

Artículo 68. *Competencias.*

Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que las ejercerá a través de la Dirección General de Carreteras:

a) La explotación de las carreteras del Estado, con el contenido recogido en el artículo 21.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así como en el artículo anterior de este reglamento.

b) La dirección, control y vigilancia de las actuaciones y obras de explotación de carreteras del Estado, incluyendo su señalización, balizamiento y defensa, sin perjuicio de las competencias que en cada caso puedan corresponder a los órganos responsables en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico.

Asimismo, le corresponde la facultad de inspección de la explotación, cualquiera que sea la forma de gestión.

Artículo 69. *Modalidades de explotación de las carreteras.*

1. El Estado, como regla general, explotará directamente las carreteras a su cargo a través de la Dirección General de Carreteras.

2. Sin perjuicio de lo indicado en el apartado 1, las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

Artículo 70. *Exenciones de peaje.*

1. Para que sean de aplicación las exenciones de peaje establecidas en el artículo 23 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el vehículo objeto de peaje debe poder ser identificado visualmente como oficial o identificable como tal con la presentación de la documentación del vehículo.

En el caso de los vehículos al servicio de las Autoridades Judiciales, de emergencia o Protección Civil, las ambulancias, los de la propia explotación e inspección de carreteras, y los de la explotación y conservación de equipamiento para la gestión, control y vigilancia del tráfico, cuando estén cumpliendo sus respectivas funciones específicas, no será necesaria la justificación documental cuando el vehículo esté desarrollando sus funciones en la propia vía.

2. En el caso particular de los vehículos de las policías locales, la exención de peaje solo será de aplicación en el ámbito territorial del municipio respectivo, o fuera de él si están ejerciendo funciones de protección de autoridades de las entidades locales respectivas, debiendo en este último caso presentar la autorización que a tal efecto establece el artículo 51 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. A los efectos de ámbito territorial del municipio se incluye, en su caso, el recorrido necesario para cambiar de sentido al llegar al límite de este, y el recorrido por otros términos en caso de que la continuidad del trazado por el propio término municipal se vea interrumpida por transcurrir por otros términos municipales.

Igualmente, para los vehículos de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad de las Comunidades Autónomas, solamente estarán exentos de peaje los trayectos realizados en el ámbito territorial de su respectiva Comunidad Autónoma, o fuera de ella cuando se ejerzan funciones de protección de autoridades públicas, debiendo en este último caso presentar la autorización del Ministerio del Interior a la que se refiere el artículo 42 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo. En todo caso, tanto para las policías locales como para las de las Comunidades Autónomas será aplicable la exención de peaje en situaciones de emergencia previo requerimiento de las autoridades competentes.

3. En el caso de cualquiera de los vehículos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible adscritos al servicio de la Dirección General de Carreteras, por estar prestando un servicio y aunque el destino final de su trayecto no se encuentre en la

propia vía, la presentación de la documentación del vehículo será acreditación suficiente para justificar la exención del abono del peaje.

4. Lo indicado en el presente artículo será de aplicación a todas las autopistas de peaje dependientes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sin excepción.

5. Se aplicarán igualmente las exenciones de abono de peaje establecidas en convenios y compromisos internacionales y las contenidas en los pliegos de cláusulas generales o particulares que, en su caso, se aprueben para la gestión del servicio, siempre que dichas exenciones no resulten contrarias al Derecho de la Unión Europea por realizar discriminaciones injustificadas entre usuarios o por cualquier otro motivo.

Artículo 71. *Otros sistemas de gestión indirecta.*

Cuando de conformidad con el artículo 25.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se acordase la explotación de una carretera del Estado mediante una sociedad de economía mixta, esta sociedad deberá respetar lo dispuesto en la disposición adicional vigesimosegunda de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

CAPÍTULO II

Otras disposiciones

Artículo 72. *Normas e instrucciones técnicas.*

1. La persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, aprobará mediante orden ministerial las normas técnicas a las que deban sujetarse los trabajos y obras de explotación de las carreteras del Estado, así como su señalización, balizamiento y defensa, las cuales deberán revisarse periódicamente para su actualización permanente.

Su tramitación y aprobación deberá ajustarse a lo dispuesto respecto de las disposiciones reglamentarias en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, siendo preceptiva su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» y, en cualquier caso, en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

2. Asimismo, los órganos competentes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrán, dentro de los límites de sus atribuciones, dictar circulares e instrucciones encaminadas a interpretar y determinar el modo de aplicación de las normas técnicas aprobadas por la persona titular del Ministerio.

Estas instrucciones se publicarán en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Artículo 73. *Facultades inspectoras en supuestos de explotación indirecta.*

Corresponde a la Dirección General de Carreteras ejercer las facultades de inspección de los trabajos y obras de construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales, si su explotación se efectúa por cualquier sistema de gestión indirecta.

Artículo 74. *Inspecciones de seguridad viaria.*

Cuando de conformidad con el artículo 21.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras ejerza inspecciones periódicas de seguridad viaria en la Red de Carreteras del Estado con objeto de identificar elementos susceptibles de mejora por motivos de seguridad, tal actividad se ejercerá en todo caso de acuerdo con 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 su normativa de desarrollo.

CAPÍTULO III

Áreas de servicio y áreas de descanso

Sección 1.^a Áreas de servicio

Artículo 75. Áreas de servicio.

1. Las áreas de servicio definidas en el artículo 26.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, como elementos funcionales de las carreteras, podrán tener acceso directo a éstas.

2. La facultad de inspección del proyecto, construcción y explotación de las áreas de servicio corresponde, cualquiera que sea la forma de gestión, al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de la Dirección General de Carreteras.

3. La aprobación definitiva del proyecto de un área de servicio implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes, modificación de los servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres, y le podrá ser de aplicación el procedimiento de declaración de urgencia establecido en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

En la construcción de áreas de servicio será de aplicación lo dispuesto en el capítulo I del título III.

Artículo 76. Localización y servicios.

1. Cuando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establezca la localización de las áreas de servicio y sus características funcionales, de conformidad con el artículo 26.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, garantizará que las entradas y salidas de las áreas de servicio sean exclusivas para dicho uso y se efectúen preferentemente mediante acceso directo desde la carretera, pudiéndose emplazar dichas áreas en una o en ambas márgenes de ésta.

2. En autopistas y autovías se procederá al cerramiento perimetral de las áreas de servicio.

3. Las áreas de servicio contarán con los servicios e instalaciones exigidos en el pliego de prescripciones técnicas particulares y en el pliego de cláusulas administrativas particulares por los que se rija el correspondiente contrato, en su caso.

De conformidad con los apartados 2 y 3 del artículo 26 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, que determina los servicios y características propios de las áreas de servicio, no se podrán establecer en estas áreas instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la carretera o que puedan generar un tráfico adicional, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculo, diversión o juegos de apuestas o azar, así como la realización de cualesquiera de estas actividades en parte alguna de la superficie que ocupan.

Artículo 77. Adjudicación de concesiones de áreas de servicio.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 27.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, los pliegos del contrato para la gestión de áreas de servicio establecerán cómo se determinará la oferta que presente la mejor relación calidad-precio, respetando lo establecido en el artículo 27.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en todo caso de acuerdo a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

2. Al efecto de determinar la ubicación del área de servicio y las instalaciones y servicios que incluirá, se redactará el anteproyecto que servirá de base para la licitación, en su caso, de la concesión y posterior redacción del proyecto de construcción por parte del adjudicatario, y contendrá el estudio económico financiero a partir del cual determinar el canon de licitación, así como los documentos necesarios para acreditar el

cumplimiento de la normativa técnica que se exija para la construcción del área de servicio, sus accesos, así como de las infraestructuras y conducciones que en su caso se necesitan para disponer de abastecimiento, alcantarillado y depuración, electricidad y telecomunicaciones y cuantas otras se precisaren para su normal funcionamiento.

3. La información pública relativa a los expedientes de contratación de las áreas de servicios se anunciará también en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

4. La obligación prevista en el artículo 27.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, regirá tanto en el momento de la adjudicación como a los efectos de posibles posteriores concesiones de nuevas áreas de servicio. A estos efectos se tendrán en cuenta no solo aquellas estaciones en la misma carretera, sino también aquellas que se encuentren fuera de esta y a las que se pueda acceder por otras vías, siempre y cuando el recorrido total a efectuar por los vehículos entre el lugar de divergencia o salida de la carretera y el de convergencia o entrada a la misma, una vez obtenido el servicio, no sea superior a 5 km, medidos por dichas vías.

5. El importe del canon mínimo que servirá de base en la licitación se establecerá como suma de los conceptos definidos en los artículos 27 y 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y podrá ser variable a lo largo del plazo de la concesión, de acuerdo con los términos que se fijen en el pliego. El importe contractual del canon a satisfacer por el concesionario será el recogido en el artículo 26.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

6. Las concesiones podrán tener por objeto la construcción y la explotación o solamente la explotación de instalaciones y servicios incluidos en las áreas de servicio, según se establezca en los pliegos.

Del mismo modo, podrán otorgarse concesiones independientes para la construcción y explotación o solamente la explotación de cada una de los diferentes servicios e instalaciones incluidos en un área de servicio.

Los pliegos podrán igualmente incluir la obligación de que el adjudicatario de una concesión se haga cargo de la explotación de servicios e instalaciones de otras áreas de servicio, en cuyo caso su plazo de explotación coincidirá con el de la concesión principal. Este adjudicatario estará, en cualquier caso, sujeto a las limitaciones del artículo 27.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y a lo establecido en el presente reglamento.

7. De conformidad con el artículo 27.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y a fin de calcular el importe del canon anual derivado de la explotación de áreas de servicio ya construidas, la valoración de las áreas de servicio se obtendrá tomando como base lo reflejado en el documento de estado de dimensiones y características de la obra ejecutada, teniendo en cuenta asimismo la valoración de las actuaciones complementarias de mejora realizadas en su caso con posterioridad y el estado de conservación del área, sin perjuicio de otras circunstancias.

8. La concesión será otorgada por la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sin perjuicio de otras licencias y autorizaciones necesarias para la construcción y explotación, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 17 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 78. *Áreas de servicio promovidas por terceros.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 27.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la memoria que presenten los interesados junto con la solicitud de la concesión de la explotación o de la construcción y explotación de un área de servicio o de cualquiera de sus elementos integrantes, deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

- a) Un estudio de viabilidad que incluirá los aspectos indicados en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, que resulten de aplicación.
- b) Anteproyecto de las obras, que deberá contener los documentos, extensión y contenido reflejados para este tipo de estudios en el presente reglamento.

2. Presentada la documentación anterior, la Dirección General de Carreteras resolverá, en el plazo de un mes sobre la decisión de tramitarla o no, o fijará un plazo mayor para su estudio que, en ningún caso, será superior a seis meses, y ello con independencia de la necesidad del cumplimiento estricto, por parte de la documentación presentada, de lo establecido para las concesiones tanto en la legislación de contratos del sector público como en su caso de la medioambiental. La resolución pondrá fin a la vía administrativa.

La denegación de la solicitud de concesión deberá estar motivada por el incumplimiento de los correspondientes requisitos técnicos, funcionales y de seguridad viaria establecidos en la normativa técnica de la Dirección General de Carreteras, o por no estar justificada la necesidad, idoneidad y eficiencia de dicho contrato en los términos establecidos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre. En estos casos, se pondrá fin al procedimiento mediante resolución motivada.

Ante la falta de resolución expresa en el plazo de un mes, se considerará desestimada la solicitud de conformidad con el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En caso de que la Dirección General de Carreteras resuelva positivamente sobre la tramitación de la solicitud, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible iniciará en el plazo de un mes el procedimiento para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio recogida en el artículo 77 de este reglamento, ajustándose para ello a los trámites previstos en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

3. Dicha licitación será la misma que para las áreas de servicio promovidas por el propio Ministerio, a la que se presentará el promotor como un licitador más, con las siguientes salvedades:

a) En el supuesto de que el estudio de viabilidad culminare en el otorgamiento de la correspondiente concesión, salvo que dicho estudio hubiera resultado insuficiente de acuerdo con su propia finalidad, el promotor tendrá derecho en la correspondiente licitación al 5 por ciento de puntuación adicional al total obtenido por aplicación de los criterios de adjudicación establecidos en el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares, lo que deberá incluirse en los pliegos que rijan en el correspondiente contrato correspondiente.

b) Para el caso de que el promotor no resultare adjudicatario, tendrá derecho al resarcimiento de los gastos efectuados para su elaboración, incrementados en un 5 por ciento como compensación, gastos que podrán imponerse al adjudicatario como condición contractual en el correspondiente pliego de cláusulas administrativas particulares. El importe de los gastos será determinado en función de los que resulten justificados por quien haya presentado el estudio.

4. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, los interesados que promuevan una concesión según lo establecido en dicho artículo deberán cumplir los requisitos y determinaciones del título II, capítulo II, sección 1.^a de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre.

Artículo 79. *Proyecto.*

1. El proyecto de construcción de un área de servicio que deberá aportar el concesionario, suscrito por técnico competente, comprenderá como mínimo la ubicación de edificios e instalaciones, el trazado de accesos, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la reposición de servicios, incorporando los documentos necesarios para acreditar el cumplimiento de la normativa que se exija para la construcción del área de servicio y sus accesos.

Deberá incorporar y desarrollar el contenido del anteproyecto previo, aprobado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, debiendo introducir en el mismo, como mínimo, las mejoras a las que se hubiera comprometido en la oferta adjudicada.

2. El concesionario dispondrá de un plazo máximo de tres meses desde la firma del contrato para la presentación del proyecto de construcción al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

En caso de que sea conforme a la normativa técnica y administrativa vigente y se incluyan los requisitos mínimos establecidos en el anteproyecto y la oferta, el proyecto será aprobado por la Dirección General de Carreteras en un plazo máximo de tres meses desde su presentación por parte del concesionario. En caso contrario, dentro del mismo plazo se remitirá informe al concesionario con las subsanaciones necesarias.

El concesionario dispondrá, en su caso, de dos meses más para la subsanación de las carencias del proyecto.

Una vez subsanado adecuadamente el proyecto, será aprobado por la Dirección General de Carreteras en el plazo máximo de un mes desde su presentación.

Si transcurrido el plazo de dos meses para la subsanación de deficiencias no se presentare el nuevo proyecto o éste no cumpliera con las prescripciones impuestas en la supervisión, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá resolver el contrato concesional por incumplimiento de obligación contractual esencial.

Artículo 80. *Uso y explotación.*

1. Será libre y gratuito el uso, propio de su naturaleza, de las instalaciones y servicios de aseos y aparcamientos, así como el de las zonas para descanso y juegos infantiles, sin perjuicio de su sujeción a normas aplicables sobre circulación y seguridad.

2. Los concesionarios de los servicios quedan obligados a conservar y mantener en perfecto estado todos los elementos funcionales del área, así como sus accesos, y a cuidar del buen orden y funcionamiento de los servicios, según se prescriba en los correspondientes Pliegos de la licitación.

3. El concesionario deberá facilitar a la Dirección General de Carreteras, dentro del plazo que dicho Órgano establezca, los datos que se le requiera en relación con la explotación del área de servicio, incluyendo en todo caso las reclamaciones presentadas por usuarios y los precios y horarios de los distintos servicios.

Sección 2.^a Áreas de descanso

Artículo 81. *Áreas de descanso.*

1. Las áreas de descanso, definidas en el artículo 26.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, son elementos funcionales de las carreteras, con acceso directo a éstas, y se podrán emplazar en una o en ambas márgenes de la carretera.

Al ser las áreas de descanso elemento funcional de la carretera, los terrenos ocupados y las instalaciones ubicadas en ella tienen la consideración de bienes de dominio público viario.

2. La utilización de las áreas de descanso será libre, pública y gratuita.

CAPÍTULO IV

Aparcamientos seguros

Artículo 82. *Aparcamientos seguros.*

En relación con el artículo 26.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, no tendrán la consideración de elemento funcional de la carretera aquellos aparcamientos seguros que no se ubiquen en terrenos de dominio público viario.

La Dirección General de Carreteras publicará información por medios electrónicos sobre los aparcamientos seguros existentes, de oficio o a instancia del titular de la instalación, que a tal fin deberá aportar junto a su solicitud:

- a) Acreditación de la titularidad o derecho real sobre la instalación.
- b) Ubicación, número de plazas y, en su caso, tarifas del aparcamiento.
- c) Acreditación del nivel de seguridad y dotación de servicios conforme a la normativa vigente.

La actividad de verificación prevista en el artículo 27.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se hará inicial y periódicamente, pudiendo denegarse su inclusión o su renovación en el listado publicado por la Dirección General de Carreteras si se apreciara incumplimiento de los requisitos indicados, previa audiencia del interesado.

En cualquier caso, el titular de la instalación deberá informar a la Dirección General de Carreteras de cualquier modificación de los datos aportados con anterioridad.

TÍTULO VI

Uso y defensa de las carreteras

CAPÍTULO I

Limitaciones a la propiedad

Sección 1.^a Disposiciones generales

Artículo 83. *Zonas de protección de la carretera.*

1. La solicitud de autorizaciones en las zonas de protección de la carretera previstas en el artículo 28.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así como toda comunicación referente a ellas podrá efectuarse, en todo caso, por los medios electrónicos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y sus normas de desarrollo, con las salvedades previstas en el artículo 14 de dicha ley.

2. Se considera que puede afectar al régimen de las zonas de protección toda actividad que se desarrolle en ellas, o aquella que, ubicada en terrenos situados fuera de dichas zonas, pueda perjudicar a la seguridad viaria, al dominio público viario o a la adecuada explotación de la carretera.

En particular no se podrán realizar obras, instalaciones o actividades sin autorización que alteren la circulación de las aguas de escorrentía hacia la carretera o impidan, disminuyan o dificulten el drenaje de la carretera a cauce natural u otros elementos o sistemas de drenaje.

Cuando las solicitudes de autorización se refieran a facilitar acceso o suministrar servicios a edificaciones o instalaciones, la Dirección General de Carreteras podrá requerir al solicitante, previamente a la resolución del expediente, que acredite la conformidad de aquellas con el régimen de uso y defensa de las zonas de protección de la carretera. En caso de no disponer de dicha autorización cuando se le requiera, la solicitud podrá ser denegada.

Esta determinación podrá ser de aplicación a las edificaciones o instalaciones que se ubiquen tanto en las zonas de protección de las carreteras descritas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, como en la zona de influencia definida en este reglamento, tanto si dichas edificaciones o instalaciones se encontrasen ya establecidas como si su construcción se realizase con posterioridad.

3. No se podrán autorizar accesos o servicios a edificaciones o instalaciones respecto de las cuales se encuentre en tramitación un expediente de paralización de obras o suspensión de usos no legalizados de los regulados en el artículo 35 de la

Ley 37/2015, de 29 de septiembre, manteniéndose la prohibición hasta la terminación de dicho expediente.

4. A los efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, las vías complementarias a la calzada central especializadas para determinados tipos de vehículos, tales como las vías para vehículos de transporte colectivo, para vehículos con alta ocupación o para vehículos pesados tendrán la consideración de carretera convencional.

5. Lo dispuesto en el artículo 28.4 párrafo tercero de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderá sin perjuicio de la condición de dominio público viario del propio elemento funcional y del terreno en que se ubica.

6. Donde las zonas de dominio público, servidumbre o afección se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera, desde los restantes elementos viales citados en el título preliminar de este reglamento o desde otras carreteras, sus elementos funcionales o viario anexo, prevalecerá, en todo caso, la configuración de la zona de dominio público sobre la de servidumbre, y la de ésta sobre la de afección, cualquiera que sea la carretera o elemento determinante.

En el caso de coincidencia de distintas zonas de limitación a la edificabilidad se considerará siempre la envolvente exterior que, obtenida de la superposición geométrica de cada una de ellas, resulte más alejada de las carreteras que las generan, con las salvedades establecidas para las travesías y tramos urbanos en el capítulo IV de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el título VII del presente reglamento.

7. En el caso de existencia de terrenos de dominio público viario exterior a la zona de dominio público, a efectos de protección de la carretera dichos terrenos quedarán sujetos al régimen establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente reglamento para la utilización de la zona de dominio público.

Lo previsto en el artículo 28.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, respecto del otorgamiento de licencias de uso y transformación del suelo, resultará asimismo de aplicación a la realización de actuaciones en la zona de influencia, debiendo quedar dicho otorgamiento condicionado a la obtención del informe previsto en el artículo 16.6 de la citada ley.

8. En los nudos y cruces de las carreteras del Estado con carreteras o vías de titularidad de otras administraciones públicas, el ejercicio coordinado de las respectivas competencias se regirá por el principio de determinación del régimen de titularidades y responsabilidades, quedando a salvo las atribuciones del Estado sobre las carreteras de su propia red.

Artículo 84. *Arista exterior de la explanación.*

1. La arista exterior de la explanación se definirá conforme al artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. A efectos de lo dispuesto en el artículo 29.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y para el caso de no existir taludes, muros ni cunetas exteriores, la arista exterior de la explanación será el borde exterior de la berma, o en ausencia de ésta, el de la plataforma de la carretera.

3. En relación con lo dispuesto en el párrafo tercero del citado artículo 29.2, se entenderán incluidos en la enumeración cualesquiera espacios separadores no pavimentados. Asimismo, en los casos contemplados en dicho párrafo, se entenderá que la arista exterior de la explanación coincidirá con la arista del bordillo más cercana al centro de la vía. Por último, en el caso de que existieran varias calzadas adosadas pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, las determinaciones anteriores estarán referidas a la calzada más exterior en cada margen.

Cuando el acerado se interponga entre la plataforma de la carretera y el talud de la misma, sea en desmonte o terraplén, o entre aquella y una cuneta, prevalecerá como arista exterior de la explanación la definida con el criterio genérico descrito en los

párrafos primero y segundo del artículo 29.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y no la del bordillo.

4. Cuando exista un sistema de calzadas centrales y laterales perteneciente a las vías de la Red de Carreteras del Estado, las determinaciones anteriores serán de aplicación en cada margen a aquella calzada que se encuentre más alejada del centro del sistema, considerada como carretera convencional.

5. En los casos especiales previstos en el artículo 29.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, relativos a carreteras ya existentes sobre alguno de cuyos elementos quiera definirse una arista exterior de la explanación diferenciada, podrá optarse por tramitar un expediente de delimitación puntual de la misma, el cual deberá superar un trámite de información pública durante un período no inferior a treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el expediente tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

Artículo 85. *Indemnización.*

Las limitaciones al uso y a la propiedad derivadas de las zonas de protección de las carreteras no generan derecho a indemnización con carácter general, sin perjuicio de las excepciones establecidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 86. *Dominio público viario.*

1. El dominio público viario está constituido por los bienes recogidos en el artículo 1.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el artículo 2 de este reglamento, sin perjuicio del régimen transitorio establecido en la citada ley.

2. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Carreteras, la protección y la defensa del dominio público viario según los procedimientos establecidos en el presente reglamento, para lo cual tendrá las siguientes facultades y prerrogativas recogidas en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, que será de aplicación supletoria:

a) Investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde.

b) Deslindar en vía administrativa los inmuebles de su titularidad.

c) Recuperar de oficio y en cualquier tiempo la posesión indebidamente perdida sobre sus bienes y derechos.

d) Desahuciar en vía administrativa a los poseedores de los inmuebles demaniales, una vez extinguido el título que amparaba la tenencia.

3. El derecho a la ocupación o el uso especial del dominio público viario se adquiere mediante la correspondiente autorización administrativa, o en su caso concesión de acuerdo con la Ley 33/2003, de 3 de noviembre.

Las autorizaciones sobre bienes situados en la zona de dominio público se otorgarán teniendo en cuenta lo dispuesto para dicha zona en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente reglamento, siendo de aplicación las disposiciones generales para aquellas autorizaciones referidas a bienes situados en el resto de las zonas de protección de la carretera.

En las autorizaciones que impliquen la ocupación del dominio público viario, la Dirección General de Carreteras establecerá la obligación del titular de la autorización de llevar a cabo la modificación, traslado o retirada a su cargo de las correspondientes obras, construcciones e instalaciones, cuando fuera requerido para ello en los casos de ampliación o mejora de las carreteras o cuando las necesidades de explotación de la carretera o del servicio público que prestan así lo exijan. Quedan excluidos de esta obligación los titulares de instalaciones para la gestión, control y vigilancia del tráfico.

En los supuestos de usos, obras o actividades que puedan producir daños o perjuicios al dominio público viario, la Dirección General de Carreteras está facultada para exigir al solicitante la prestación de caución o garantía suficiente para responder de aquéllos y asegurar la reposición y reparación de los bienes afectados. Igualmente, en caso de que los gastos generados excedan el importe de la garantía prestada, la Dirección General de Carreteras está facultada para exigir el abono de las indemnizaciones que pudiesen corresponder.

Artículo 87. Uso especial del dominio público viario.

1. El uso especial del dominio público viario, o la ocupación del mismo, en virtud de una autorización o título habilitante, devengará el correspondiente canon a favor de la Administración General del Estado.

2. En el caso de concesiones de áreas de servicio ya construidas, la cuantía del canon anual a abonar por el concesionario que se establezca en el contrato no será inferior a la suma de la establecida en el presente artículo por ocupación de terrenos más el 4 % de la valoración de las instalaciones conforme a lo establecido en el artículo 27.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

3. A los efectos del canon previsto en el artículo 29.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la valoración de los terrenos se efectuará en la forma indicada en el artículo 29.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

4. Las características específicas de las actuaciones de delimitación de los terrenos de titularidad pública previstas en el artículo 29.8 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se definirán por la Dirección General de Carreteras. En todo caso, la delimitación incluirá su georreferenciación.

Artículo 88. Deslinde.

1. Para la determinación del dominio público viario se practicarán por la Administración General del Estado los oportunos deslindes, ateniéndose a las características de los bienes que lo integran conforme a lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y 2 de este reglamento.

El expediente de deslinde se dirigirá a determinar los límites del dominio público viario cuando sean imprecisos o existan indicios de usurpación. En él se incluirán todos los terrenos de titularidad estatal afectos al servicio público viario del tramo deslindado, fijándose los límites del dominio público viario mediante una línea poligonal que una los distintos puntos georreferenciados; en el mismo plano y de igual modo, deberán delimitarse las zonas de protección de la carretera.

El plazo máximo para notificar la resolución del deslinde será de dieciocho meses a contar desde la fecha del acuerdo de iniciación del expediente.

2. El deslinde del dominio público viario corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, según el procedimiento siguiente:

a) Se incoará de oficio por la Dirección General de Carreteras, por propia iniciativa o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso los gastos que se deriven de la tramitación y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo del solicitante. El deslinde deberá contar con la aprobación del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

El acuerdo de iniciación del expediente definirá el tramo de carretera a deslindar y dispondrá la suspensión cautelar del otorgamiento de cualquier clase de licencias, concesiones o autorizaciones que puedan afectar al dominio público viario. No obstante, la Dirección General de Carreteras podrá autorizar obras de emergencia o urgencia para prevenir o reparar daños, o actuaciones de conservación y explotación debidamente justificadas.

b) La resolución de aprobación del deslinde llevará implícito el levantamiento de la suspensión que, en su caso, se hubiere acordado.

En el procedimiento serán oídos los propietarios colindantes, previa notificación, y cuantos acrediten la condición de interesados.

c) Con carácter previo al inicio del procedimiento, la Dirección General de Carreteras elaborará una memoria donde se recojan, entre otros aspectos, el tramo a deslindar, la justificación de la conveniencia del expediente, una relación descriptiva de las fincas afectadas y, en caso de que el deslinde hubiera sido promovido por terceros, un presupuesto de gastos que habrá de contar con la conformidad del interesado.

El acuerdo de iniciación se publicará gratuitamente en el «Boletín Oficial del Estado», en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en el tablón de edictos de los Ayuntamientos en cuyo término radiquen las fincas del tramo a deslindar, pudiendo emplearse adicionalmente otros medios de difusión, todo ello con el fin de que, en el plazo de 20 días, los interesados puedan formular las alegaciones que consideren oportunas. El acuerdo de iniciación se comunicará al Registro de la Propiedad correspondiente a fin de que, mediante nota al margen de la inscripción de dominio, se tome razón de su iniciación en las fincas registrales afectadas colindantes con el tramo a deslindar. Igualmente, el acuerdo de iniciación se notificará a los propietarios de las fincas colindantes y en su caso, a los titulares de otros derechos reales constituidos sobre éstas.

Los interesados podrán presentar las alegaciones y cuantos documentos estimen necesarios para la prueba y defensa de sus derechos dentro del plazo señalado en la publicación del acuerdo de iniciación.

Antes del inicio del trámite de apeo se recabará informe previo de la Abogacía del Estado sobre la validez y eficacia jurídica de los títulos de propiedad presentados. Una vez finalizado el plazo de alegaciones, el instructor citará para el apeo sobre el terreno a los propietarios incluidos en el expediente y a los que hayan acreditado su condición de interesados, con una antelación mínima de veinte días.

d) El procedimiento de apeo tiene por objeto mostrar a los interesados, sobre el terreno, la delimitación del dominio público viario, de lo que se extenderá el acta correspondiente. A dicho acto acudirá un representante del órgano instructor, los interesados, y los peritos que éstos hubieran designado en su caso. El contenido del acta de apeo se ajustará a lo establecido en el Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre.

Finalizado el trámite anterior, el expediente se pondrá de manifiesto a los interesados para que formulen alegaciones dentro del plazo de veinte días.

Los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras en su condición de Órgano instructor del expediente elevarán al órgano competente una propuesta de resolución, acerca de la cual se solicitará previamente informe de la Abogacía del Estado.

e) El expediente se resolverá mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, será publicada en la misma forma que el acuerdo de iniciación y deberá notificarse a quienes tengan la condición de interesados en el procedimiento, a la Comunidad Autónoma, al Ayuntamiento, al Catastro y al Registro de la Propiedad.

El vencimiento del plazo establecido sin que se haya dictado resolución expresa dará lugar a la caducidad del procedimiento, sin perjuicio de que puedan conservarse los trámites evacuados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 95.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

f) El amojonamiento se materializará con hitos georreferenciados que permitan identificar en el terreno los límites del dominio público viario y de sus servidumbres, o con otras referencias que hagan posible dicha identificación cuando así lo aconsejen las circunstancias físicas de su lugar de ubicación. En todo caso, no tendrán la consideración de hitos delimitadores los vallados y cerramientos instalados por la Dirección General de Carreteras en las carreteras del Estado para prevenir el acceso no autorizado de personas o vehículos.

3. Lo dispuesto en el artículo 30.7 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se aplicará a las inscripciones de excesos de cabida, salvo que se trate de fincas de linderos fijos o de tal naturaleza que excluyan la posibilidad de invasión del dominio público viario.

Siempre que el título registral contenga la indicación de que la finca linda con la carretera, la colindancia se entenderá referida al límite exterior del dominio público viario, incluso en los casos de exceso de cabida. Dicha circunstancia, en cualquier caso, se hará constar por nota al margen del dominio de la finca y así constará tanto en la publicidad registral como en las notas de despacho de los títulos referentes a la misma.

4. Los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras expedirán dicha certificación en el plazo de un mes desde la recepción de la petición del registrador, pronunciándose sobre si la finca objeto de anotación invade el dominio público viario.

Si de la zona a la que se refiere la inmatriculación o inscripción del exceso de cabida no existiera información suficiente para emitir la certificación antedicha, se iniciará el correspondiente expediente de deslinde dentro de un plazo que no podrá ser superior a tres meses desde la correspondiente solicitud. Esta circunstancia deberá ser comunicada al Registro de la Propiedad en el plazo máximo de un mes desde la petición del registrador. En estos casos, tratándose de una inmatriculación, podrá practicarse esta en el registro pero dejando constancia por nota al margen de la inscripción del procedimiento iniciado. En los casos de exceso de cabida se hará constar igualmente, por nota al margen del dominio de la finca, el inicio del procedimiento.

En este sentido, la Dirección General de Carreteras trasladará al Registro de la Propiedad correspondiente, en soporte electrónico, la representación gráfica georreferenciada en la cartografía catastral de la línea definitoria del dominio público viario y de sus servidumbres.

Artículo 89. *Recuperación posesoria del dominio público viario.*

1. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras, tendrá la facultad de iniciar de oficio el expediente de recuperación posesoria, en cualquier tiempo, sobre los bienes y derechos que integran el dominio público viario, en los términos establecidos en el Real Decreto 1373/2009, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre.

2. Dicha potestad podrá ejercerse en todo caso respecto de los bienes incluidos en el dominio público viario en virtud de deslinde. Cuando no exista deslinde aprobado, solo podrá referirse a los bienes respecto de los que pueda acreditarse de forma plena e indubitada su carácter demanial.

Artículo 90. *Desafectación de bienes.*

1. Cuando existan bienes de dominio público viario que se encuentren ubicados fuera de la zona de dominio público de la carretera definida según el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá instar la desafectación de aquéllos. Cuando los bienes a desafectar hubiesen sido obtenidos mediante expropiación forzosa, podrán dar lugar a derecho de reversión cuando se verifiquen las condiciones establecidas en la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa.

2. Para proceder a su desafectación se requerirá la declaración de innecesariedad de dichos bienes, que solo procederá en los supuestos en que éstos carezcan de utilidad para la protección y explotación del dominio público viario.

Una vez declarada la innecesariedad de los bienes por la Dirección General de Carreteras, podrá solicitarse su desafectación al Ministerio de Hacienda en los términos establecidos en la Ley 33/2003, de 3 de noviembre.

Sección 2.^a Zonas de protección de la carretera

Artículo 91. Zona de dominio público.

1. La zona de dominio público se definirá conforme al artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. Cuando en aplicación del régimen transitorio establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente reglamento existan terrenos de titularidad privada dentro de la zona de dominio público, la Dirección General de Carreteras podrá realizar en ellos cualquier tipo de actuación relacionada con la seguridad viaria o para la adecuada explotación de la carretera. En todo caso, serán indemnizables los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

3. Será en todo caso zona de dominio público el terreno ocupado por los apoyos de los puentes y viaductos y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción, con una anchura de un metro como mínimo a medir desde la cara exterior de dichas cimentaciones, o desde la proyección vertical si estuvieran enterradas, adoptando la localización que resulte más alejada de la estructura, salvo excepciones debidamente justificadas.

En el caso especial de túneles y sus elementos funcionales y auxiliares, la arista exterior de la explanación definida en el artículo 29.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, como proyección vertical de los hastiales no generará zonas de dominio público ni de servidumbre, sino únicamente la de afección, según se determina en el artículo 32.1 de dicha ley, salvo que en el expediente de información pública se establezca otra cosa de conformidad con lo dispuesto en el mencionado artículo 29.3 de la citada ley.

4. Solo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos o servicios en la zona de dominio público, siempre que no perjudiquen a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera:

- a) Cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija.
- b) Por encontrarse así establecido por una disposición legal.
- c) En general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable.
- d) Con motivo de la construcción, reposición o reordenación de accesos directos o indirectos o conexiones autorizadas.

Igualmente podrán autorizarse cruzamientos, tanto aéreos como subterráneos, en aquellos casos en los que resulte indispensable y se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable.

Cuando se produzca el solapamiento de la zona de dominio público con otras zonas demaniales preexistentes, podrá autorizarse la realización de usos o actuaciones promovidos por sus titulares, siempre y cuando éstos no afecten a la seguridad viaria y a la adecuada explotación de la carretera.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 29.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la referencia a los accesos se entenderá efectuada tanto a los directos como a los indirectos, permitiéndose, asimismo, las actuaciones de reordenación de los mismos.

5. Con independencia de los usos recogidos en los apartados anteriores, se podrán realizar en la zona de dominio público, previa autorización de la Dirección General de Carreteras, otras actuaciones o actividades que no impliquen la ocupación de éste con obras o instalaciones, siempre que se realicen de manera ocasional y garantizando que no se perjudica ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

En todos los casos recogidos, será precisa la previa autorización de la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. En dicha autorización se establecerán aquellas condiciones que la Dirección General de

Carreteras considere de aplicación para asegurar la adecuada protección de la zona de dominio público.

6. En los casos en que se autorice la ocupación de la zona de dominio público por conducciones paralelas a la vía, estas se dispondrán subterráneas, salvo excepciones especialmente justificadas. Dichas conducciones paralelas a la vía estarán situadas en general, y salvo los cruzamientos estrictamente necesarios, fuera de la explanación de la carretera y lo más alejadas posible de la arista exterior de la explanación y no podrán perjudicar a la adecuada explotación de la carretera ni menoscabar la seguridad viaria.

Los cruzamientos que se autoricen, tanto aéreos como subterráneos, se realizarán con la mínima ocupación posible de la zona de dominio público y con las condiciones que se estimen oportunas para asegurar que no perjudicarán a la adecuada explotación de la carretera ni menoscabarán la seguridad viaria.

De forma excepcional se podrán autorizar cruzamientos que utilicen obras de drenaje transversal de la carretera, pasos a distinto nivel u otras infraestructuras ya existentes, siempre que se asegure y justifique adecuadamente que no se ve afectada significativamente la capacidad hidráulica o estructural del elemento o sus otras condiciones funcionales y que no se afecta negativamente a la adecuada explotación del mismo.

Estas autorizaciones no implican responsabilidad alguna por parte de la Dirección General de Carreteras en caso de que se produzcan daños en los servicios u obras autorizados, derivados de la normal utilización de los mencionados elementos de la carretera. En todo caso, se podrá denegar cualquier tipo de obra o actividad que pudiera constituir un peligro o riesgo durante las operaciones de explotación de la carretera. En particular se prohíbe el almacenamiento de materiales combustibles, y el depósito o estacionamiento de cualquier tipo de maquinaria o vehículo en cruces, pasos inferiores o túneles.

En los casos en que la ocupación de la zona de dominio público implique la necesidad de utilización de puentes, viaductos o túneles, ésta podrá ser autorizada cuando dichas estructuras estuvieran diseñadas y previstas para albergar canalizaciones o se habiliten las medidas adecuadas para facilitar dicha implantación de manera que queden salvaguardadas las condiciones estructurales, funcionales y estéticas de la estructura. En caso de autorizarse, deberán quedar determinados tanto el régimen de titularidades como el de responsabilidades, y no podrán afectar a la adecuada explotación de la carretera, a la seguridad viaria, ni a las previsiones de ampliación de la estructura afectada.

Artículo 92. *Zona de servidumbre.*

1. La zona de servidumbre de las carreteras del Estado se definirá conforme al artículo 31 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. La distancia indicada en el apartado anterior se medirá perpendicularmente a la arista exterior de la explanación.

3. No se permitirá a terceros el uso de la zona de servidumbre que no sea compatible con la utilización que, en virtud del artículo siguiente, esté facultada a realizar la Dirección General de Carreteras en dicha zona.

Artículo 93. *Uso de la zona de servidumbre por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible o por terceros autorizados no titulares de los terrenos.*

1. El otorgamiento de las autorizaciones para el uso de la zona de servidumbre por terceros no titulares de los terrenos prevista en el artículo 31.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, corresponderá a la Dirección General de Carreteras de acuerdo con las siguientes consideraciones:

a) La zona de servidumbre se podrá utilizar de forma temporal por la Dirección General de Carreteras, o por quien ésta designe para la explotación de la carretera, o

por terceros no titulares de dicha zona previa autorización de aquella, para los siguientes fines:

1.º Encauzamiento y canalización de aguas para el adecuado drenaje de la carretera o de predios colindantes.

2.º Depósito de objetos que se encuentren sobre la zona de dominio público y constituyan peligro u obstáculo para la seguridad viaria, o para la adecuada explotación de la carretera. Se incluyen asimismo restos o cargas procedentes de accidentes o incidentes de tráfico hasta tanto se gestionen adecuadamente por su titular o quien corresponda.

3.º Estacionamiento de vehículos o remolques que no puedan circular por cualquier causa, o que hayan resultado accidentados, o que hubieren sido abandonados, en cuyo caso la utilización será por el mínimo tiempo que resulte imprescindible y mientras se realizan las gestiones para su retirada por el titular del vehículo o por la administración competente.

4.º Conducciones o instalaciones de cualquier tipo vinculadas al suministro de servicios, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera, debiendo justificarse debidamente en este caso que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable y que no afectan a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

5.º Almacenamiento de materiales de cualquier tipo, maquinaria, elementos auxiliares y herramientas relacionadas con las obras o actuaciones de construcción, reparación o explotación de la carretera.

6.º Excepcionalmente, restos de animales atropellados cuando por razones de seguridad o salubridad no sea conveniente que se depositen en otro lugar.

7.º Otros fines análogos de carácter temporal que contribuyan al mejor servicio de la carretera, debidamente justificados.

b) La zona de servidumbre se podrá utilizar de forma permanente por la Dirección General de Carreteras, o por quien ésta designe para la explotación de la carretera, o por terceros no titulares de dicha zona previa autorización de aquella, para los siguientes fines:

1.º Caminos agrícolas, caminos de servicio, zonas de aparcamiento, vías ciclistas, sendas peatonales o intercambiadores con otros modos de transporte.

2.º Conducciones o instalaciones de cualquier tipo vinculadas al suministro de servicios, si no existe posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera, debiendo justificarse debidamente en este caso que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable y que no afectan a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

3.º Otros fines análogos que contribuyan al mejor servicio de la carretera, debidamente justificados.

2. Para el cálculo de la indemnización a que se refiere el artículo 31.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se aplicarán los criterios de valoración de la Ley de 16 de diciembre de 1954 sobre expropiación forzosa y del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y sus respectivas normas de desarrollo.

Corresponderá satisfacer la indemnización:

a) Al que causare los daños o perjuicios.

b) A la Administración expropiante o al beneficiario en caso de expropiación y ocupación de terrenos en la zona de servidumbre.

3. En los casos enunciados en los supuestos 1.º, 2.º y 3.º de la letra a) del apartado 2, así como cuando concurra fuerza mayor en los supuestos 5.º y 6.º, la utilización temporal por la Dirección General de Carreteras de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre no requerirá la previa notificación al propietario, arrendatario,

usufructuario o a cualquier otro poseedor con título válido en derecho, de los terrenos afectados.

En el resto de los supuestos de utilización por parte de la Dirección General de Carreteras, ésta notificará previamente al propietario, arrendatario, usufructuario u otro poseedor con título válido en derecho, la resolución de ocupar los terrenos necesarios, con expresión de la superficie, del plazo previsto, finalidad a la que se destina y designación del beneficiario, a los efectos de que en un plazo de veinte días manifiesten lo que estimen conveniente.

Artículo 94. *Uso de la zona de servidumbre por sus titulares.*

1. El otorgamiento de las autorizaciones para la utilización de la zona de servidumbre por los titulares de los terrenos, arrendatarios, usufructuarios u otros poseedores con título válido en derecho, corresponderá a la Dirección General de Carreteras.

Dicho uso y explotación deberá ser compatible con las ocupaciones y usos que pudiera efectuar la Dirección General de Carreteras o las personas físicas o jurídicas autorizadas por ésta, sobre conducciones, instalaciones o construcciones ya existentes y legalmente autorizadas, en los términos descritos en el artículo anterior.

2. Los propietarios o titulares de derechos reales o personales sobre los terrenos situados en zona de servidumbre podrán realizar labores agrícolas y ganaderas en general sin necesidad de previa autorización, si bien la Dirección General de Carreteras podrá disponer las medidas oportunas, incluyendo la suspensión de las labores, si éstas afectasen a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera. El resto de obras, instalaciones, usos, acopios o actuaciones sí precisarán autorización previa de la Dirección General de Carreteras, no siendo autorizables obras, instalaciones, plantaciones, acopios u otros usos que impidan la efectividad de la servidumbre o que afecten o pudieran afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

3. En la zona de servidumbre, la disposición de conducciones o canalizaciones aéreas o subterráneas para servicios privados será autorizable únicamente cuando sirvan a edificaciones, instalaciones, construcciones o cualesquiera otras actividades que cuenten con la conformidad de la Dirección General de Carreteras.

Artículo 95. *Zona de afección.*

1. La zona de afección de las carreteras del Estado se definirá conforme al artículo 32 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. En el caso especial de carreteras que discurran en túnel, las proyecciones verticales de los hastiales exteriores delimitan la arista exterior de la explanación, pero no generarán zonas de dominio público ni servidumbre, sino únicamente la de afección establecida en este artículo.

Cuando por razones geológicas, geotécnicas, topográficas o geográficas, o por la profundidad del túnel, no sea aconsejable la aplicación de las determinaciones del párrafo anterior, la Dirección General de Carreteras podrá optar por la tramitación de un expediente específico de delimitación de una nueva arista exterior de la explanación y sus zonas de protección, de forma que se ajuste a las características de la zona, para la mejor explotación de la carretera; dicho expediente deberá superar un trámite de información pública siguiendo el procedimiento del artículo 29.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del artículo 34.2 de dicha ley, durante un período no inferior a treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el expediente tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección que estuvieran enclavadas dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, a los efectos de

lo dispuesto artículo 32.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, no se autorizarán las actuaciones en el caso de que comporten un cambio de uso conforme este se define en el artículo 98.

En el caso de construcciones o instalaciones enclavadas parcialmente en la zona de limitación a la edificabilidad, las limitaciones del presente artículo solo serán de aplicación a la parte de aquellas que se encuentre dentro de dicha zona.

El hipotético incremento de valor de los predios, edificaciones o instalaciones afectados por lo indicado en el presente artículo no podrá ser tenido en cuenta a efectos de valoración en aquellos procedimientos expropiatorios que, afectándoles, provengan de un estudio de carreteras publicado donde figuren definidos los bienes y derechos afectados, y la actuación de carreteras se realice en los diez años siguientes a la finalización de la realización de dichas obras, instalaciones o usos autorizados.

4. En relación con lo dispuesto en el 32.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entiende que la referencia al estudio, lo es al más reciente si se suceden varios estudios en la tramitación.

Artículo 96. *Zona de limitación a la edificabilidad.*

1. A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se definirá conforme al artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 33.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, sus determinaciones serán de aplicación para cualquiera de los ramales o calzadas que configuran el nudo.

Tanto las vías colectoras-distribuidoras como las calzadas laterales que tengan tramos que cumplan funciones de ramales de enlace tendrán, solo en dichos tramos, las mismas limitaciones a la edificabilidad que tienen los ramales de enlace.

En los nudos se considerarán incluidos como parte de la calzada los carriles básicos y los carriles adicionales, los carriles y cuñas de cambio de velocidad y los carriles centrales de almacenamiento y espera, así como los abocinamientos y envoltentes de giro.

El nudo vendrá delimitado físicamente por las secciones características inicial y final de ancho nulo de los elementos de trazado dispuestos para materializar movimientos de entrada y salida en conexiones y accesos, en cada calzada.

3. En variantes o carreteras de circunvalación cuya fecha de puesta en servicio fuera posterior a la de entrada en vigor de la Ley 25/1988, de 29 de julio, la línea límite de edificación será de aplicación en aquellos términos municipales que carezcan de instrumento de planeamiento urbanístico aprobado. En el caso de que sí exista algún instrumento aprobado en el cual la línea límite de edificación se sitúe a una distancia superior a 50 metros, éste podrá ser revisado adaptándolo a las consideraciones del presente apartado, aplicando el procedimiento correspondiente.

4. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 33.1 párrafo segundo de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderá igualmente excepcionadas de la prohibición aquellas otras actuaciones que por razones de seguridad, accesibilidad, ornato, salubridad, higiene o eficiencia energética debidamente justificadas, por razones medioambientales, o por cumplimiento de la normativa vigente sea necesario realizar, siempre que ello no suponga una modificación del uso o actividad del inmueble.

Del mismo modo queda prohibido el cambio de uso de las edificaciones o instalaciones existentes, según se define en el artículo 98.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, los edificios y los predios en general están sujetos en cualquier zona a las determinaciones generales que se establecen en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en lo relativo a la consecución de los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior e interior del edificio o área; cuando la vía ya existiera con anterioridad, será el titular de la edificación o predio colindante, o en su caso el promotor, el responsable de su evaluación, de la aplicación de las medidas que de ello se deriven, de su eficacia y de sufragar su coste de implantación y mantenimiento. Además, en lo referente a las

determinaciones sobre zonificación de protección acústica especial y de situación acústica especial, será responsable asimismo de instar o promover su tramitación ante la Administración pública competente para su declaración.

6. En los supuestos previstos en el artículo 33.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la Dirección General de Carreteras notificará al Ayuntamiento y Comunidad Autónoma afectados el expediente de delimitación de nueva línea límite de edificación a fin de que en el plazo máximo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.

Con independencia de la información oficial a que se refieren los párrafos anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y según las prescripciones fijadas en el capítulo IV del título II de este reglamento, un trámite de información pública durante un período no inferior a treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el expediente tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

Solo podrá aplicarse esta modificación de la línea límite de edificación para comarcas o tramos que presenten características homogéneas, sin que en ningún caso puedan tramitarse reducciones de carácter puntual.

7. Con independencia de lo indicado en el apartado anterior, en los tramos urbanos y travesías será de aplicación lo establecido en los artículos 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y 118 del presente reglamento.

En estos supuestos se podrá fijar una línea límite de edificación más cercana a la carretera con el fin de dar continuidad a la alineación de la edificación de solares situados entre edificaciones ya existentes, plenamente consolidadas y colindantes a éstos, siempre que dichas edificaciones se hubieran construido cumpliendo las previsiones y exigencias del planeamiento urbanístico entonces vigente.

8. El menoscabo de los derechos a que se refiere el artículo 33.5 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, solamente conferirá derecho a indemnización cuando los derechos estén patrimonializados por su titular de conformidad con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Cuando el perjuicio derive de actuaciones de terceros, éstas deberán haber sido autorizadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

9. Lo dispuesto en el artículo 33.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderá sin perjuicio de las salvedades establecidas en su artículo 48 para las travesías y tramos urbanos.

En el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo 28.2 párrafo tercero de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se estará a las particularidades de lo dispuesto en el artículo 124 para los distintos tipos de actuaciones. Fuera de la zona de limitación a la edificabilidad se estará a lo establecido con carácter general para la zona de afección.

10. Se entenderán por instalaciones fácilmente desmontables aquéllas que cumplan todas las condiciones siguientes:

a) Estén formadas por elementos prefabricados, módulos, paneles o similares, sin elaboración de materiales en obra ni empleo de soldaduras.

b) Consten de cualquier tipo de estructuras o instalaciones sin empotramiento en la cimentación, que no podrá sobresalir de la rasante del terreno.

c) Puedan ser retiradas de forma inmediata sin necesidad de demoler ningún elemento, mediante maquinaria ligera y herramientas de carácter universal, de forma que no se impida el uso de la zona de servidumbre establecido en el artículo 93.

11. Los depósitos subterráneos de cualquier funcionalidad, y adicionalmente, en instalaciones para suministro a vehículos, los surtidores de aprovisionamiento de combustible y sus marquesinas, deberán quedar situados fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 124.

*Sección 3.ª Otras disposiciones**Artículo 97. Paralización de obras o suspensión de usos no autorizados.*

1. Corresponderá a la Dirección General de Carreteras la tutela de la construcción y la explotación de las carreteras del Estado y como consecuencia de esto la competencia para preservar a las mismas y a sus zonas de protección de cualquier uso no autorizado.

A estos efectos, el procedimiento contradictorio previsto en el artículo 35.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se iniciará de oficio por acuerdo de la Dirección General de Carreteras, que se notificará al interesado. Sin perjuicio de lo indicado en dicho precepto, se dará audiencia al interesado por un plazo no inferior a diez días ni superior a quince. En vista de las alegaciones presentadas la Dirección General de Carreteras dictará, en su caso, el correspondiente acuerdo de paralización de obras o instalaciones o suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las correspondientes autorizaciones, para cuya notificación podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública.

2. Tras analizar las obras, instalaciones o usos no autorizados, la Dirección General de Carreteras proseguirá el procedimiento para la restitución de la legalidad de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

3. Cuando una construcción o parte de ella, próxima a una carretera del Estado, pudiera ocasionar daños a esta o ser motivo de peligro para la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, los servicios periféricos de la Dirección General de Carreteras lo pondrán en conocimiento del Ayuntamiento correspondiente a los efectos de que éste tramite su declaración de ruina y, en su caso, la subsiguiente demolición.

Si existiera urgencia y peligro inminentes, y sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, se dará traslado de estas circunstancias al Delegado del Gobierno.

*Sección 4.ª Accesos**Artículo 98. Limitación de accesos.*

1. De conformidad con el artículo 36.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, tanto la implantación de nuevos accesos como la modificación o cambio de uso de los ya existentes, solo se llevarán a cabo para mejorar la conexión entre las diferentes redes viarias y potenciar la función propia de las vías que se conectan, de acuerdo con el principio general de especialización funcional de las redes de carreteras, de forma que no se atribuyan a la Red de Carreteras del Estado funciones de distribución del tráfico local, de acceso a las propiedades colindantes u otras que no le correspondan, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. Cuando la Dirección General de Carreteras proceda a reordenar accesos existentes de conformidad con el artículo 36.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, deberá otorgarse un trámite de audiencia al interesado, o en su caso, cuando se aprecie que existe una pluralidad de interesados, un trámite de información pública análogo al establecido en los artículos 12 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y 42 del presente reglamento, y de conformidad con lo establecido al efecto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. Son accesos a las carreteras del Estado las conexiones de éstas con carreteras o cualquier tipo de vía de titularidad distinta a la estatal, o con las vías de servicio de la propia carretera, las conexiones directas con núcleos urbanos y con propiedades colindantes, y, en general, cualquier disposición física del terreno que permita la entrada o salida de vehículos a la calzada.

4. El acceso a las autopistas, a las autovías, a las variantes de población y circunvalaciones se producirá exclusivamente a través de sus nudos.

A los efectos de lo indicado en el párrafo anterior, se entenderá que en autopistas y autovías sus nudos son los enlaces.

Excepcionalmente, para los casos de reordenación de accesos existentes, las vías de servicio podrán conectar directamente con el tronco de las autovías siempre que se cumpla simultáneamente que se mejore sustancialmente la seguridad viaria, que no se aumente el número de conexiones al tronco, y que no exista justificadamente otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable. Esta excepcionalidad no será de aplicación para las actuaciones nuevas, o reordenaciones, que conlleven accesos nuevos o modificación del uso o características de los ya existentes, y que se planteen como consecuencia de nuevos desarrollos urbanísticos o nuevas actividades, o la ampliación significativa de las existentes, que supongan un cambio de uso o actividad conforme a lo indicado en el artículo 98.

5. A los efectos de lo establecido en el artículo 36.4.b) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, al respecto de justificar la imposibilidad de disponer de otro tipo de acceso, y sin perjuicio de otras, no se considerarán como causas de imposibilidad las siguientes:

- a) Que el predio al que se pretende acceder proceda de una partición, segregación o figura similar, aun cuando la finca matriz dispusiera de acceso directo.
- b) Que no pueda afrontarse por el interesado el coste de los posibles accesos indirectos, la obtención de permisos o la adquisición de terrenos de terceros.
- c) Que los accesos indirectos produzcan para sus usuarios desplazamientos mayores que los directos, u otro tipo de perjuicios.

Aun en los supuestos contemplados en el presente apartado, la Dirección General de Carreteras podrá establecer, con carácter obligatorio, los lugares y condiciones en que tales accesos pueden construirse, y podrá imponer que un acceso sirva a más de una propiedad.

6. En todo caso no habrá acceso directo de las propiedades colindantes a los nudos viarios y cambios de sentido, ni a los ramales, a las intersecciones, las vías de giro, ni a los carriles de cambio de velocidad o vías colectoras-distribuidoras.

7. A los efectos de lo dispuesto en el último párrafo del artículo 36.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la consideración de nudo lo será con independencia de la titularidad de los distintos elementos que lo materialicen, como ramales, vías de giro, intersecciones u otros, los cuales estarán sometidos a las limitaciones establecidas en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente reglamento, siempre que su función sea la de conectar con las carreteras del Estado. En este caso, deberán quedar salvaguardadas las afecciones a éstas y las competencias de la Dirección General de Carreteras sobre las carreteras del Estado en las autorizaciones que otras administraciones puedan otorgar sobre sus propios elementos, así como, en todo caso, la seguridad viaria del nudo.

8. También podrá la Dirección General de Carreteras, en cualquier momento, modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de los accesos existentes, cuando se haya cambiado cualitativa o cuantitativamente el uso de los mismos, se incremente sustancialmente su tráfico, se afecte negativamente a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera, se produzcan daños en el dominio público viario o el equipamiento de la vía, se alteren los supuestos de su otorgamiento, se desatienda su conservación o resulten incompatibles con la legislación o normativa aprobadas con posterioridad a su autorización.

La modificación, suspensión o revocación de autorizaciones de acceso por estas razones no será indemnizable.

9. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 36.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, las modificaciones o suspensiones de las autorizaciones de accesos entre las carreteras del Estado y las de otras administraciones públicas tendrán en cuenta el cambio de uso cualitativo o cuantitativo de los mismos, el hecho de que se desatienda su conservación, o de que resultaren incompatibles con la normativa aprobada con posterioridad a su autorización.

Siempre y cuando se cumpla lo dispuesto en el artículo 92.4 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, la modificación, suspensión o revocación de autorizaciones de acceso por estas razones no será indemnizable.

10. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en todo proyecto de duplicación de calzada, acondicionamiento del trazado o ensanche de la plataforma de una carretera existente de la Red de Carreteras del Estado se contemplará la reordenación de los accesos que hubiera en el momento de redactar dicho proyecto.

Los estudios para la reordenación de accesos serán redactados aplicando la normativa técnica de carreteras.

11. En autopistas y autovías, los giros a la izquierda y el cruce de algún carril o calzada se efectuarán siempre a distinto nivel.

En carreteras multicarril quedan prohibidos los giros a la izquierda y el cruce a nivel de carriles, salvo que se efectúen mediante glorietas o, en tramos urbanos y travesías, mediante intersecciones reguladas por semáforos.

En carreteras convencionales y multicarril en las que la intensidad media diaria alcance o supere los 5000 vehículos/día no se podrán autorizar nuevos giros a la izquierda, el cruce a nivel de carriles, ni la construcción de glorietas, salvo que éstas estén vinculadas a enlaces, y ello con independencia de que la propia Dirección General de Carreteras pueda promover o ejecutar glorietas para la mejora de la seguridad vial. Asimismo, la Dirección General de Carreteras podrá suprimir giros a la izquierda y el cruce a nivel de carriles cuando así lo aconsejen la funcionalidad del tráfico, la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, incluso en los casos en que no se haya superado la intensidad media de tráfico de 5000 vehículos/día.

Consiguientemente, cuando se plantee un nuevo acceso o se cambie de forma significativa el uso de uno existente como consecuencia de nuevos desarrollos o nuevas actividades, o como consecuencia de la ampliación significativa de las existentes, será necesario que dichos accesos, o la reordenación de los existentes, se ejecuten con enlaces a distinto nivel en las carreteras convencionales y multicarril en las que, en ambos casos, la intensidad media diaria alcance o supere los 5000 vehículos/día.

Excepcionalmente, en carreteras convencionales y multicarril en las que la intensidad media diaria alcance o supere los 5000 vehículos/día, se podrán autorizar conexiones con glorietas ya existentes o con intersecciones semaforizadas cuando se trate de desarrollar actuaciones en suelo clasificado como urbano a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, siempre y cuando sea para el desarrollo en dicho suelo urbano de los usos previstos en el planeamiento vigente en esa fecha. En todo caso se asegurará el cumplimiento de los artículos 36.9 de la citada ley y 99 de este reglamento.

12. Las condiciones técnicas para el otorgamiento o modificación de las autorizaciones de accesos serán las establecidas al respecto en la normativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Dichas condiciones serán exigibles tanto a las solicitudes de nuevos accesos como al cambio de uso o modificación de los existentes. Se entiende por cambio de uso toda alteración sustancial, cuantitativa o cualitativa, del régimen de utilización de los accesos existentes, con independencia de que se produzca o no cambio de uso desde el punto de vista urbanístico. A tales efectos de cambio de uso será de aplicación lo dispuesto en el artículo 99.

Excepcionalmente, en las solicitudes de modificación de accesos existentes a carreteras multicarril, carreteras convencionales o vías de servicio que no supongan un cambio de uso ni un aumento de tráfico de aquéllos, no amparen nuevos desarrollos urbanísticos ni nuevas actividades o ampliación significativa de las ya existentes, y cuya realización permita una mejora sustancial de la seguridad viaria, podrán no ser de aplicación obligatoria dichas condiciones.

13. La Dirección General de Carreteras podrá instalar cerramientos en las márgenes de las carreteras, cuya función exclusiva será únicamente tratar de impedir el

acceso a la vía, por lugares no autorizados, a las personas y vehículos, pero su presencia no exime en ningún caso de su responsabilidad de vigilancia y custodia ni a los titulares de los predios o cotos ni a los de las cabañas ganaderas o cinegéticas colindantes.

Artículo 99. *Estudios de tráfico.*

1. En las solicitudes presentadas de conformidad con el artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, deberán tenerse en cuenta las consecuencias que su autorización pudiera tener para la seguridad viaria, e nivel de servicio de la carretera o de sus conexiones, así como para la capacidad estructural del firme o las condiciones de explotación, motivadas por la nueva actuación solicitada.

El estudio de tráfico que se presente incluirá un estudio de capacidad, y deberá calcular y justificar el tráfico previsible y la afección que éste pudiera generar.

2. Se entenderá que existe cambio de uso a los efectos del artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y del presente reglamento cuando, en comparación con el tráfico real que genera en los accesos la concreta actividad vigente en el momento de la solicitud, la nueva actividad pueda producir cualquier alteración en los accesos que suponga que se afecte:

- a) A la tipología del tráfico o a su distribución por categorías tanto de tráfico como de tipos de vehículos.
- b) A la distribución espacial o temporal del volumen del tráfico.
- c) Al valor cuantitativo de la intensidad del tráfico o a su distribución temporal o espacial.
- d) Al perfil o tipo de usuarios de la actividad.

3. En caso de una afección significativa, la solicitud deberá incluir una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas, así como la capacidad estructural del firme y las condiciones de explotación, medidas que deberán obtener la aprobación de la Dirección General de Carreteras y serán ejecutadas y costeadas por el interesado. En caso contrario, en aplicación del artículo 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la solicitud de acceso deberá ser denegada.

Sección 5.^a *Servicios a los usuarios de las carreteras*

Artículo 100. *Servicios a los usuarios de la carretera.*

1. Los servicios a los usuarios de la carretera tales como estaciones de servicio definidas como tales en su normativa específica, restaurantes, hoteles y otros alojamientos, talleres mecánicos, cafeterías y, en general, cuantos otros satisfagan necesidades de los usuarios de la carretera, requerirán autorización en los casos recogidos en los artículos 28.2 y 36.9 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. El titular o titulares de una autorización para señalización, conforme a la normativa vigente, de servicios a los usuarios de la carretera responderán solidariamente de la conservación, de mantener actualizados conforme a la normativa vigente y de reponer a su costa los carteles autorizados, aún en el caso de que estos carteles ofrezcan información complementaria, de acuerdo con la normativa técnica de señalización vertical. Cualquier alteración de la información reflejada en el cartel requerirá nueva autorización para modificar dicha señalización.

Sección 6.^a *Uso de las carreteras*Artículo 101. *Limitaciones a la circulación.*

1. Las competencias de fijación de las condiciones de las autorizaciones, y de señalización de las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación, previstas en el artículo 38.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se ejercerán por la Dirección General de Carreteras, sin perjuicio de las competencias del órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico.

2. Las limitaciones genéricas a la circulación de vehículos que se impusieren en base al artículo 38 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se regularán por la normativa de aplicación en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible podrá reservar al uso exclusivo de vehículos automóviles determinados itinerarios o tramos de cualquier clase de carretera, con el fin de facilitar la comodidad y seguridad de la circulación y garantizar la adecuada prestación del servicio público encomendado, salvo en aquellos tramos en los que no exista itinerario alternativo o vía de servicio adecuada.

La reserva del tramo o itinerario correspondiente se acordará por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la Dirección General de Carreteras, previo informe del Ministerio del Interior, y será publicada en el boletín oficial de las provincias afectadas o Comunidad Autónoma uniprovincial correspondiente, y en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Cuando resultase afectada más de una Comunidad Autónoma, el acuerdo se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de la publicación en otros diarios oficiales.

4. La Dirección General de Carreteras podrá habilitar carriles para su utilización en sentido contrario al habitual, cuando la realización de trabajos o actividades en la calzada o la adecuada explotación de la carretera así lo requiera.

5. Cuando la autoridad competente en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor programe establecer desvíos de tráfico que afecten a la Red de Carreteras del Estado, deberá comunicar a la mayor brevedad tal circunstancia al titular de la vía y al gestor en caso de vías concesionadas para que, con tiempo suficiente, se pueda adaptar la programación de obras o actuaciones de conservación y explotación de la carretera a las fechas en las que se establezcan tales limitaciones a la circulación, todo ello en aras a conseguir una adecuada coordinación entre administraciones.

Artículo 102. *Transportes especiales, pruebas deportivas u otros usos excepcionales de la carretera.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 86.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, la autorización para transportes especiales, pruebas deportivas u otros usos excepcionales de la carretera se otorgará por la autoridad competente, previo informe vinculante de la Dirección General de Carreteras en lo relativo a sus competencias.

2. La Administración podrá exigir la constitución de una garantía a favor de la Dirección General de Carreteras, para responder por los daños y perjuicios que, eventualmente, pudieran ocasionarse al dominio público viario o la explotación de la carretera por incumplimiento de las condiciones de la autorización, sin perjuicio de aquellas exigidas por otros conceptos.

3. Si para el desarrollo del uso excepcional de la carretera fuese necesario afectar al equipamiento o a algún elemento funcional de ella, el titular de la autorización deberá obtener de la Dirección General de Carreteras autorización para realizar dichas actuaciones en las condiciones que se indiquen y, en su caso, restituyéndolas a su estado original una vez finalizado el uso excepcional para el que fue autorizado.

4. En aquellos casos en los que se prevea afección a usuarios o elementos de la carretera, se podrá solicitar a los interesados un estudio de viabilidad detallado u otra documentación complementaria, en los que se justificará que el uso excepcional de la carretera no producirá daños a esta, que la seguridad quedará garantizada y que se

tomarán las medidas necesarias para reducir al máximo las afecciones al resto de los usuarios de la carretera. El plazo para presentar la documentación será de treinta días naturales, y de otros diez días naturales, en el caso de solicitarse subsanaciones a la documentación presentada. A los efectos oportunos, se comunicará al organismo autorizante la solicitud de dicha documentación.

5. En el caso de transportes especiales, la Dirección General de Carreteras dispondrá de tres meses para emitir su informe al organismo autorizante. No obstante, en el caso de requerirse documentación complementaria, el cómputo del plazo se iniciará desde la fecha de recepción de dicha documentación.

6. Si transcurrido dicho plazo el informe no ha sido emitido, éste deberá entenderse desfavorable por afectar al dominio público o al servicio público viario.

Sección 7.^a Publicidad

Artículo 103. Prohibición de publicidad.

1. A los efectos de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y del presente reglamento, se entenderá como publicidad la definida como tal en la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad.

2. A los efectos del artículo 37.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la prohibición de publicidad también comprenderá los cimientos de los elementos de soporte de rótulos y carteles.

3. En relación con lo dispuesto en el artículo 37.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, no se considerarán publicidad los elementos de identificación que figuren sobre los vehículos automóviles y se refieran exclusivamente a la identidad corporativa del propietario de dichos vehículos o de la carga que transportan siempre que no promuevan la contratación de bienes o servicios. Tampoco se considerará publicidad la legalmente autorizada en vehículos de transporte público de viajeros. En ningún caso se podrán utilizar sustancias reflectantes, colores o composiciones que puedan inducir a confusión con señales de circulación, o conlleven afección a la seguridad viaria o al tráfico.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, tendrá la consideración de publicidad, y se aplicará el régimen de infracciones y sanciones previsto en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente reglamento, la implantación sobre vehículos o sus remolques de rótulos o carteles que no tengan la consideración de informativos, conforme a los criterios del artículo 104, de forma que de su prolongada situación de estacionamiento en cualquiera de las zonas de protección de la carretera y en lugar visible desde la calzada, o de la reiteración de tales estacionamientos en distintos lugares cambiantes, pudiera deducirse que su función es la de servir de soporte publicitario.

5. Todo nuevo instrumento de planificación, o gestión territorial o urbanística en zonas de nuevo desarrollo, o bien la revisión, modificación o adaptación de los existentes, deberá tener en cuenta las prohibiciones establecidas en los apartados anteriores.

Artículo 104. Carteles informativos.

1. A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por la Dirección General de Carreteras en el ámbito de sus competencias.

2. En este sentido, solo se consideran carteles informativos:

a) Las señales de servicio, reguladas por la normativa estatal de señalización vertical.

b) Los carteles integrantes de la señalización de orientación de las carreteras, regulados por la normativa estatal de señalización vertical, que indiquen lugares de interés cultural, turístico, histórico o ambiental, servicios a los usuarios de la carretera,

los de poblaciones y urbanizaciones, y los centros de importante atracción de tráfico, con acceso directo o inmediato desde la carretera.

- c) Los regulados por los convenios de señalización turística homologada.
- d) Los que informen temporalmente sobre la realización de una obra o actividad, pública o privada, que pudieran conllevar una importante afección al tráfico o a la seguridad viaria, incluyendo desvíos provisionales y señalización temporal de orientación.
- e) Los instalados por organismos públicos que informen de manera permanente del estado de la vía y su explotación, y demás circunstancias relacionadas con el tráfico.
- f) Los anuncios institucionales, vinculados al sistema general de transporte.
- g) Los avisos de carácter temporal relativos a pruebas deportivas, fiestas tradicionales o acontecimientos similares que se desarrollen en la propia carretera o que pudieran afectar a ésta.
- h) Los rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales que informen única y exclusivamente de la identidad corporativa, entendiéndose como tal la manifestación física o representación gráfica de la imagen correspondiente a la actividad desarrollada en la propiedad donde se ubiquen, en las condiciones fijadas en el artículo 106.
- i) Los rótulos o carteles correspondientes a servicios a los usuarios de la carretera que sean indicativos de su actividad, en las condiciones fijadas en el artículo 106.

3. En los casos a), b), c), d), e), f) y g) del apartado anterior, corresponderá a la Dirección General de Carreteras determinar las características y condiciones técnicas de implantación de los carteles informativos, sin perjuicio de las competencias del órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico para el caso d).

Artículo 105. *Autorización de carteles informativos.*

1. Los carteles informativos que se ubiquen en las zonas de protección de las carreteras del Estado deben obtener autorización de la Dirección General de Carreteras en el ámbito de sus competencias.

2. Dichos carteles informativos autorizados deberán ser colocados por los interesados, corriendo a cargo de estos la responsabilidad de su instalación, mantenimiento, conservación y la veracidad de la información. La autorización podrá ser revocada sin derecho a indemnización, previa audiencia del interesado, en los casos de mala conservación, incumplimiento de las condiciones de la autorización, cese de la actividad objeto de la información, por razones de seguridad viaria, o por perjudicar al servicio público que presta la carretera o a la adecuada explotación de ésta.

En los casos de revocación de la autorización contemplados en el párrafo anterior, la Dirección General de Carreteras tramitará el correspondiente expediente de conformidad con las reglas establecidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con audiencia al interesado y le comunicará, una vez concluido éste, la resolución motivada, otorgándole un plazo máximo de un mes para que retire el cartel objeto de revocación, así como sus soportes y cimientos. Transcurrido dicho plazo sin que se haya procedido a la retirada, la Dirección General de Carreteras podrá llevarla a cabo con cargo al titular de la autorización siguiendo lo establecido en el artículo 35 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y 97 del presente reglamento.

3. Los titulares de las autorizaciones de carácter temporal deberán retirar inmediatamente los carteles informativos autorizados una vez finalizado el acontecimiento o actividad. De no ser así, tras la oportuna resolución dictada al efecto por la Dirección General de Carreteras, ésta podrá hacer uso de los medios de ejecución forzosa previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 106. *Rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales y de servicios a los usuarios de la carretera.*

1. Los rótulos o carteles de actividades mercantiles o industriales y de servicios a los usuarios de la carretera tendrán la consideración de carteles informativos si están situados sobre los edificios en que aquéllas tengan su sede o en la propiedad donde se desarrollen dichas actividades, y no podrán incluir comunicación adicional alguna tendente a promover la contratación de bienes y servicios.

En el caso de rótulos o carteles correspondientes a instalaciones para suministro a vehículos, además de la identidad corporativa de la actividad desarrollada, podrán incluirse exclusivamente pictogramas con los servicios que se presten, precios y marcas de los tipos de suministros de energía para los vehículos, horarios de apertura, régimen de funcionamiento y pictogramas direccionales de orientación. Los pictogramas deberán ser los autorizados por la Dirección General de Carreteras.

2. En ningún caso se autorizarán:

a) Los rótulos o carteles cuya segunda mayor dimensión sea superior al 10 por 100 de su distancia a la arista exterior de la calzada.

b) Los rótulos o carteles que, por sus características o luminosidad, vistos desde cualquier punto de la calzada de la carretera, puedan producir deslumbramientos, confusión o distracción a los usuarios de ésta, o afecten a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera, sin perjuicio de que en todo caso dichas instalaciones deberán cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Eficiencia Energética en instalaciones de alumbrado exterior, y sus Instrucciones Técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

c) Los rótulos o carteles diseñados para estar en movimiento variando su orientación respecto a la carretera, bien libremente en presencia de viento o forzosamente con medios mecánicos, sobre cualquier tipo de sustentación.

3. El número de rótulos o carteles que se pueden autorizar por cada actividad, siempre dentro de la propiedad, será el siguiente:

a) Un rótulo o cartel por cada predio donde se emplace la actividad, ubicado fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. Podrá estar situado sobre la edificación existente o sobre estructura exenta y diferenciada de ésta.

b) En el caso específico de instalaciones para suministro a vehículos, el rótulo o cartel indicado en el párrafo anterior deberá disponerse sobre la edificación existente.

Adicionalmente se podrá disponer un rótulo o cartel tipo monoposte que incluya la imagen corporativa de la instalación y los pictogramas que autorice la Dirección General de Carreteras, fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. Además se puede disponer otro rótulo o cartel adicional, tipo monolito, indicador de los servicios que se ofrecen en dichas instalaciones según lo establecido en el apartado 1, ubicado longitudinalmente en la sección de separación de 1 metro entre el borde exterior de la calzada principal y el del ramal del acceso a las instalaciones, y ubicado transversalmente fuera de la zona de dominio público, a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior del carril o cuña más cercano. Habrá de ser fácilmente desmontable, y su cimentación no podrá sobresalir de la rasante natural del terreno.

En carretera convencional, carreteras multicarril o vía de servicio, si no está permitido el giro a la izquierda, los rótulos o carteles solo podrán ser orientados hacia el tráfico de la margen en la que se ubiquen.

4. No podrán instalarse rótulos o carteles de una misma actividad mercantil o industrial que desarrolle su negocio en predios próximos o consecutivos a lo largo de un tramo de carretera, cuando por su carácter repetitivo su mensaje pueda considerarse

publicitario excediendo las determinaciones reflejadas en este reglamento, por entender que menoscaban la seguridad viaria.

Artículo 107. *Afección de la publicidad y carteles informativos a la seguridad viaria.*

1. De conformidad con lo establecido en los artículos 37.1 y 37.4 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones que correspondan, se considera que una instalación publicitaria o un cartel informativo pueden afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera, y que en consecuencia la Dirección General de Carreteras puede ordenar su retirada o modificación, cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:

a) En cuanto a su ubicación, la distancia respecto a la arista exterior de la calzada más próxima será superior a una vez y media la altura del conjunto soporte más cartel, considerando que el origen de distancias, a estos efectos, lo constituye la proyección vertical sobre el terreno, más cercana a la carretera, de dicho conjunto, excepto en tramos urbanos y travesías, que será superior a una vez dicha altura.

b) Los materiales, colores, imágenes o composiciones empleados no pueden inducir a confusión con la señalización o el balizamiento de la vía, u obstaculizar el tráfico rodado o peatonal.

c) Las instalaciones publicitarias o carteles contemplados en el presente artículo deben contar con un proyecto legalizado en el que se justifique el cumplimiento de las condiciones técnicas que impone la normativa vigente en cuanto a seguridad estructural y seguridad viaria, y con un plan de mantenimiento y conservación de la estructura.

d) En cada instalación publicitaria o cartel informativo, bien en el soporte o en el cartel, deberán aparecer claramente identificados tanto el titular de dicha instalación como el año de su implantación.

e) Las instalaciones publicitarias o carteles informativos contemplados en el presente artículo deberán contar con un estudio relativo a la necesidad de implantar sistemas de contención de vehículos para su protección, justificando la solución proyectada.

f) La iluminación proyectada no producirá en ningún caso deslumbramiento a los usuarios de la vía, por considerar que afecta a la seguridad viaria, siendo de aplicación lo establecido en el artículo 106.2.b).

g) Los valores de la luminancia máxima y de la pérdida de visibilidad producida por el deslumbramiento perturbador de la instalación publicitaria o del cartel informativo, medida por el incremento de umbral de contraste, se limitarán en función de la superficie del cartel, de la zona de protección contra la contaminación luminosa en la que se ubique, y de la clase de alumbrado existente, no superando la cuantía establecida en la normativa técnica vigente.

h) La instalación publicitaria o el cartel informativo, tanto en su forma como en su contenido, no producirán confusión con la señalización vertical propia de la carretera, ni podrán disminuir la visibilidad de ésta a los usuarios de la vía.

i) La instalación publicitaria o cartel informativo con tecnología digital cumplirá, específicamente, las siguientes prescripciones:

1.º El mensaje a emitir estará compuesto únicamente por imágenes estáticas y sin sonido.

2.º El tiempo de transición entre dos imágenes consecutivas será inferior a un segundo.

3.º El tiempo de exhibición de cada imagen será superior a tres minutos.

4.º Dispondrá de un sistema de seguridad que congele la imagen o la apague en caso de avería.

5.º No se podrán superar los valores de luminancia máxima establecidos en el párrafo h), especialmente durante las horas nocturnas.

6.º No se producirá fraccionamiento de los mensajes ni imágenes consecutivas relacionadas.

2. Detectadas instalaciones publicitarias o carteles informativos que incumplan las prescripciones de lo dispuesto en la presente sección, la Dirección General de Carreteras requerirá a su titular que proceda a la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

Transcurrido el plazo otorgado sin que hubieran sido retiradas, la Dirección General de Carreteras actuará de conformidad con lo indicado en el artículo 97 para la recuperación de la legalidad viaria.

3. La Dirección General de Carreteras podrá recabar la colaboración del Ayuntamiento correspondiente para que adopte las medidas oportunas para el restablecimiento de la legalidad en los siguientes supuestos:

a) En el caso de que las instalaciones publicitarias o los carteles informativos puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera cuando se ubiquen en tramos urbanos.

b) En el caso de instalaciones publicitarias o carteles informativos ubicados en suelo clasificado como urbano que, siendo visibles desde fuera de tramos urbanos de carreteras, puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

Sección 8.ª Otras instalaciones

Artículo 108. Instalaciones de aforo y pesaje y otros sistemas inteligentes de transporte.

1. El establecimiento de instalaciones de aforo, estaciones de pesaje y equipamientos integrados en sistemas inteligentes de transporte previsto en el artículo 39 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, le corresponderá a la Dirección General de Carreteras.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 39 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y para asegurar el mejor uso y explotación de la carretera, la Dirección General de Carreteras y los órganos competentes en materia de tráfico, en coordinación, procurarán la integración de las instalaciones de aforo, estaciones de pesaje y equipamientos integrados en sistemas inteligentes de transporte, así como la de los restantes equipamientos de la carretera que tengan como finalidad el mejor servicio a los usuarios de la misma y la optimización de la gestión de la red, para lo cual se dispondrán los medios necesarios, tanto en las fases de proyecto y construcción de nuevas carreteras como en la de explotación de las ya existentes.

Asimismo, la Dirección General de Carreteras y los órganos competentes en materia de tráfico trabajarán de forma coordinada, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, para adecuar la Red de Carreteras del Estado a las necesidades de los sistemas inteligentes de transporte.

3. Cuando se lleven a cabo actuaciones en las Carreteras del Estado, incluidas las de refuerzo o rehabilitación de firmes, que afecten a instalaciones de aforo preexistentes, estaciones de pesaje o equipamientos integrados en otros sistemas inteligentes de transporte, se deberá prever en los correspondientes proyectos la reposición de dichos equipamientos a su correcto estado de funcionamiento.

4. Con el fin de estimar el tráfico soportado por la Red de Carreteras del Estado, la Dirección General de Carreteras elaborará periódicamente el plan de los aforos a realizar en ella.

Sección 9.^a Daños a la carretera

Artículo 109. Daños a la carretera.

1. En el supuesto de daños causados a la carretera o sus elementos funcionales previsto en el artículo 40 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la cantidad a resarcir será el importe total de los costes que haya soportado el titular de la vía para la reparación del daño causado. En ella se podrá incluir el importe de la redacción de proyectos de reparación, realización de estudios y ensayos, gestión de residuos, realización de desvíos de tráfico y cuantos otros trabajos o gastos similares fueran necesarios para realizar dicha reparación. El Servicio competente de la Dirección General de Carreteras formulará propuesta de liquidación detallada del gasto al causante. Dicha liquidación será fijada definitivamente previa audiencia al interesado en los términos del artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. La resolución de aprobación será competencia de los Servicios Periféricos de la Dirección General de Carreteras y pondrá fin a la vía administrativa.

2. Cuando concurren razones de urgencia o cuando los daños puedan afectar a la seguridad viaria, a las condiciones de circulación o de normal funcionamiento de la carretera, o a la correcta explotación de ésta, la Dirección General de Carreteras procederá a la reparación de los daños con sus propios medios, de forma directa o indirecta, sin que sea precisa en este caso la comunicación al interesado. Una vez concluidas las actuaciones se procederá a liquidar los gastos con el mismo procedimiento establecido en el apartado anterior.

3. En los demás casos no contemplados en los apartados anteriores, la Dirección General de Carreteras requerirá al interesado para que efectúe la reparación en el plazo que se le señale a tal efecto, hasta un máximo de un mes, con las determinaciones que haya de cumplir.

En el caso de que pudiera haber daños ocultos o diferidos y se opte por el requerimiento al interesado para que realice la reparación por sus propios medios, el plazo máximo para el cumplimiento de dicho requerimiento se computará a partir del momento en que el daño se ponga de manifiesto, pudiendo iniciarse nuevos expedientes complementarios de requerimiento si fuera necesario. La reparación o indemnización de los daños ocultos o diferidos solo podrán exigirse al causante si se hubieran puesto de manifiesto dentro del año inmediatamente posterior a la producción del siniestro.

Si la Dirección General de Carreteras optase por no realizar la reparación con sus medios sino exigirla al causante del daño, en caso de incumplimiento del plazo señalado en la comunicación, el servicio competente de la Dirección General de Carreteras podrá proceder a la ejecución subsidiaria de las obras o trabajos necesarios, girando, previa audiencia al interesado de acuerdo con lo establecido en el artículo 82 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, liquidación detallada del gasto al causante, para su abono en el plazo legalmente establecido, y sin perjuicio de las responsabilidades que pudieran exigirse.

4. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en ningún caso la retirada o custodia de los restos implicará la posesión civil ni la asunción de titularidad por parte de la Dirección General de Carreteras con respecto a los vehículos o las cargas auxiliados o retirados.

Artículo 110. Vía administrativa de apremio.

1. El importe de las multas, el correspondiente a la valoración de los daños y perjuicios y los gastos de restitución y reposición podrán ser exigidos por vía administrativa de apremio.

2. En el caso de que se acuerde en vía de recurso la suspensión de la ejecución del pago de la indemnización de los daños y perjuicios o de los gastos de restitución o de reposición, la autoridad competente para resolver el recurso podrá exigir que se garantice el importe correspondiente, o cualquier otra medida cautelar que se estime necesaria.

CAPÍTULO II

Infracciones y sanciones

Artículo 111. *Infracciones.*

1. Las infracciones establecidas en los apartados 2.b) y 3.e) del artículo 41 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderán referidas a construcciones, instalaciones o equipamiento que formen parte del dominio público viario y que sean de competencia de la Dirección General de Carreteras.

2. A los efectos del régimen sancionador establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entiende por establecimiento de publicidad prohibida o de carteles informativos no autorizados tanto la colocación de publicidad o carteles como la implantación de sus soportes o cimientos.

En los supuestos de los apartados 2.h) y 3.i) del artículo 41 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se considerará que las zonas de protección de la carretera han sido restituidas a su estado anterior a la infracción cometida cuando se hayan retirado los carteles informativos o elementos publicitarios y todos los elementos que formen parte de sus soportes y cimientos.

3. En el caso de la infracción definida en el apartado 2.i) del artículo 41 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se considerará que las instalaciones aludidas perjudican la seguridad viaria si incumplen cualquiera de los requisitos indicados en el artículo 107.

4. De acuerdo con el artículo 45 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, las infracciones leves prescribirán al año, las graves prescribirán a los cuatro años, y las muy graves prescribirán a los seis años. Para el cómputo del plazo de prescripción de las infracciones se estará a lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y su posible interrupción se ajustará a las reglas establecidas en el artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Artículo 112. *Responsables.*

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 41.5.c) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se entenderá que la persona que ejecuta la actividad infractora será la persona física o jurídica que la promueva.

Artículo 113. *Sanciones.*

1. La cuantía de la multa se fijará inicialmente por el importe mínimo establecido en el artículo 43 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, como sanción para la infracción según su gravedad y podrá incrementarse hasta el importe máximo señalado, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) Valor de los daños ocasionados, así como el coste de su reparación.
- b) Naturaleza de los perjuicios causados.
- c) Valor de las obras o actividades sancionadas y lugar en que se ejecuten.
- d) Superficie ocupada o afectada.
- e) Volumen incrementado.
- f) Grado de afección a las zonas de protección en función del tipo de vía respecto a la cual se realiza la infracción.
- g) Grado de incumplimiento de la autorización, en su caso.
- h) Grado de dificultad para la restitución de las cosas a su estado inicial.
- i) Grado en el que el hecho infractor dificulte o impida la efectividad de realización de las actuaciones proyectadas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.
- j) Proporción, en su caso, entre la máxima dimensión de la instalación publicitaria y la distancia a la arista exterior de la calzada.
- k) Menoscabo en la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

- l) Grado de culpabilidad o existencia de intencionalidad en el infractor.
- m) Continuidad o persistencia en la conducta infractora.
- n) La reincidencia, por comisión en el término de un año de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- ñ) Cualificación de la negligencia a que se refieren los artículos 41.2.k) y 41.3.l) de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, así como cuantificación de los perjuicios causados a los afectados por ella, si los hubiere.

2. De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, las sanciones leves prescribirán al año, las sanciones graves a los dos años, y las muy graves a los tres años. Para el cómputo del plazo de prescripción de las sanciones, y su posible interrupción, se estará a lo dispuesto en el citado artículo 30 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

3. La competencia para la imposición de sanciones corresponderá a los órganos designados al efecto en el artículo 44 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 114. Competencia para la instrucción de los procedimientos sancionadores.

Serán competentes para acordar el inicio y para la instrucción de los procedimientos sancionadores los Servicios Periféricos de la Dirección General de Carreteras.

TÍTULO VII

Travesías y tramos urbanos

Artículo 115. Travesías.

1. A los efectos de lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y del presente reglamento, con respecto a los tramos de carretera que se consideran travesía, se entiende que se cumplen los requisitos allí establecidos cuando las calles tengan contactos directos, individuales y sucesivos con la carretera.

2. El ámbito de las autorizaciones a las que se refiere el artículo 46.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será el referente:

- a) A la propia carretera.
- b) A los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o se afecte a la zona de dominio público, en aquellos casos definidos en el apartado 4 y en el antedicho artículo 46.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y con las particularidades y determinaciones contenidas en ellos.

El órgano del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competente para otorgar las autorizaciones a que se refiere el artículo 46.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, es la Dirección General de Carreteras.

3. A los efectos de lo previsto en el artículo 46.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, en el supuesto de que anexa a la carretera exista una vía de servicio, calzada lateral, vía colectora-distribuidora u otra de naturaleza análoga, de titularidad estatal, y que ésta disponga a su vez en la margen más alejada de la carretera de aceras, isletas, jardines o medianas, se tomarán estos como referencia para determinar la colindancia.

Sin perjuicio de todo ello y con independencia de su ubicación, la Dirección General de Carreteras mantendrá la potestad autorizadora en los terrenos de titularidad del Estado.

4. A los efectos de lo previsto en el artículo 46.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se considerará que existe afección en los casos siguientes y en otros de naturaleza análoga:

a) Cuando se afecte directamente a la carretera, sus elementos funcionales, su equipamiento, sus elementos auxiliares o instalaciones, cualquiera que sea su ubicación.

b) Cuando sobre predios o edificios se promuevan obras o actividades que impliquen la instalación de andamiajes, recintos de instalaciones, de grúas o de almacenaje, que lleguen a invadir la zona de dominio público o la sobrevuelen, o cuya caída pudiera invadir la plataforma.

c) Cuando las actuaciones exijan desvíos temporales para el tráfico peatonal que puedan afectar a la zona de dominio público, o cuando supongan cambios temporales que exijan modificaciones en la señalización o en el régimen de estacionamiento.

d) Cuando se promuevan vaciados de solares, rellenos, o actuaciones de similar naturaleza que por su tipología o dimensiones puedan poner en peligro la seguridad, estabilidad o estanqueidad de la carretera.

e) Cuando se promuevan usos en zonas contiguas a la plataforma de la carretera que pudieran producir una inducción de demanda peatonal que repercuta en la seguridad viaria.

f) Cuando se produzca un cambio en el tipo de actividad de los terrenos, o en el uso del acerado o de la zona contigua a la plataforma, que pudieran producir una afección significativa a la vía y de ella pudiera derivarse un menoscabo directo o indirecto de la seguridad viaria.

Artículo 116. *Tramos urbanos.*

1. A los efectos de lo establecido en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y del presente reglamento, con respecto a los tramos de carretera que se consideran tramo urbano, también se considerarán tramos urbanos los relativos a núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural, siempre que la legislación de ordenación territorial y urbanística les atribuya la condición de suelo urbano, y cuando, de conformidad con ella, dispongan de las dotaciones, infraestructuras y servicios requeridos al efecto.

Cuando solamente tengan la consideración de urbano los terrenos junto a una de las márgenes de la carretera, las determinaciones del artículo 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, serán de aplicación en dicha margen, manteniéndose en la otra margen las correspondientes al régimen general de uso y defensa de la carretera.

2. El ámbito de las autorizaciones a las que se refiere el artículo 47.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será el referente:

a) A la propia carretera.

b) A los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o se afecte a las zonas de dominio público o de servidumbre, en aquellos casos definidos en el apartado 4 del artículo anterior y en el antedicho artículo 47.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y con las particularidades y determinaciones contenidas en ellos.

Sin perjuicio de todo ello y con independencia de su ubicación, la Dirección General de Carreteras mantendrá la potestad autorizadora en los terrenos de titularidad del Estado.

3. El órgano del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible competente para otorgar las autorizaciones a que se refiere el artículo 47.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, es la Dirección General de Carreteras.

4. Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean contiguos a la arista exterior de la explanación. Se considera que existe afección en cualquiera de los supuestos establecidos en el apartado 4 del artículo anterior.

5. Si el municipio no tuviese aprobado ningún instrumento de planeamiento urbanístico, el Ayuntamiento deberá recabar previamente el informe vinculante de la Dirección General de Carreteras previsto en el artículo 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 117. Informes municipales en travesías y tramos urbanos.

El informe del Ayuntamiento a que aluden los artículos 46 y 47 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, será emitido en el plazo de quince días hábiles y no tendrá carácter vinculante. La falta de emisión de éste en el plazo señalado permitirá que se puedan proseguir las actuaciones. Asimismo, el informe emitido fuera de plazo podrá no ser tenido en cuenta al adoptar la correspondiente resolución.

Artículo 118. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

El suelo donde se pretenda la modificación de la línea límite de edificación conforme a lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, o el reconocimiento de la misma en un instrumento de planeamiento, es imprescindible que a la entrada en vigor de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se encontrase en situación básica de suelo urbanizado conforme a lo establecido en el artículo 21 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y que el planeamiento en esa fecha contemple dicha reducción.

Asimismo, y con independencia de que para las correspondientes autorizaciones sea necesaria la redacción o aprobación de un Estudio de delimitación de tramos urbanos, si se cumplen los requisitos establecidos anteriormente se podrán informar favorablemente nuevos instrumentos de planeamiento que en los suelos urbanos contemplen la línea límite de edificación a menos distancia que la genérica conforme a lo establecido en el artículo 48 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el presente título de este reglamento.

Los estudios podrán recoger asimismo la descripción gráfica de la distribución de titularidades de terrenos afectos al servicio público viario, así como la del reparto competencial que se acuerde con el Ayuntamiento afectado en materia de conservación y régimen de responsabilidades.

Artículo 119. Entregas a los Ayuntamientos de vías urbanas.

A los efectos de lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, se considera que una carretera del Estado en un tramo determinado de ella adquiere la condición de vía urbana cuando componga la red interior de comunicaciones de la población, excepto las travesías que no hayan sido sustituidas por una variante de población. Se trasladará al órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico los acuerdos de entrega a los Ayuntamientos de estos tramos.

TÍTULO VIII

Régimen jurídico de autorizaciones

CAPÍTULO I

Obras o actividades sujetas a autorización

Artículo 120. Régimen general de aplicación.

El régimen de autorizaciones que desarrolla este título es de aplicación a todos los tramos de las carreteras del Estado, excepto a las zonas de servidumbre y afección de las travesías que formen parte de tramos urbanos, y a la zona de afección de tramos urbanos fuera de travesías, en los cuales la competencia es del Ayuntamiento

correspondiente conforme al planeamiento y ordenanzas aplicables y las normas urbanísticas vigentes, todo ello sin perjuicio de la aplicación del artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 121. Informes de viabilidad.

Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Dirección General de Carreteras la viabilidad de la actuación proyectada, así como obtener información acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

La consulta deberá formularse por el interesado haciendo uso de los medios de presentación, identificación y firma previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, pudiendo presentarse en la Dirección General de Carreteras o en cualquiera de los órganos, oficinas o dependencias que la citada ley habilita para la presentación de documentos.

La consulta dirigida al citado órgano deberá ir acompañada de la acreditación suficiente del derecho de propiedad, o de opción de compra, o de cualesquiera otros derechos que ostente el solicitante sobre los terrenos en los que se pretende la actuación; asimismo se acompañará de una descripción y esquema gráfico suficientemente precisos de la actuación propuesta, del tramo de carretera a la que afecta, de sus accesos y conexiones más cercanos, y de la situación de las zonas de protección de la carretera, así como del reconocimiento expreso de que se trata de una consulta previa a una eventual solicitud posterior.

La respuesta a la consulta, por parte de la Dirección General de Carreteras, deberá evacuarse en el plazo máximo de seis meses. Dicha respuesta no habilitará ni otorgará derechos para desarrollar los usos o actuaciones consultados.

Artículo 122. Consideraciones generales de la autorización de obras o actividades.

1. Corresponde a la Dirección General de Carreteras el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades, así como para modificar su uso o destino, que puedan afectar a las zonas de protección de las carreteras del Estado, así como para emitir los informes contemplados en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y el presente reglamento para las actividades a desarrollar en las zonas de influencia de éstas.

Se considera que puede afectar al régimen de las zonas de protección toda obra, instalación o actividad que, independientemente de su ubicación, pueda perjudicar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera.

No podrán autorizarse actuaciones que no resulten compatibles con estudios de carreteras en redacción o con las previsiones de ampliación o modificación de la carretera en el año horizonte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28.3 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

2. En el otorgamiento de autorizaciones e informes antedichos se impondrán las condiciones que, en cada caso, se consideren oportunas para asegurar el cumplimiento de la normativa de aplicación y que quede acreditado que no se perjudica ni a la propia carretera y sus elementos funcionales, a la seguridad viaria, a la adecuada explotación de la carretera, a las previsiones del año horizonte o a las condiciones ambientales del entorno.

Para ello podrá exigirse al promotor la aportación de una caución o garantía suficiente que asegure que el interesado realice a su costa las medidas necesarias para evitar la afección mencionada en el párrafo anterior y en general al dominio público viario, y que responda de los daños o perjuicios que dicha actividad o uso pudieran causar sobre la misma.

3. Si durante la tramitación de procedimientos relativos a autorizaciones o informes para la realización de obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras del Estado o de sus zonas de influencia se advierte la existencia de

terceros que sean titulares de derechos o intereses legítimos y directos cuya identificación resulte del expediente y que puedan resultar afectados por la resolución que se dicte, se les comunicará la tramitación del procedimiento.

En los casos en los que no sea posible identificar a los afectados o cuando éstos se correspondan con una pluralidad indeterminada, previamente a la resolución del expediente se someterá éste a un periodo de información pública por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el boletín oficial de la provincia o comunidad autónoma uniprovincial, y en el tablón de anuncios o sede electrónica asociada de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubique la actuación solicitada.

4. Para poder autorizar cualquier obra o actividad, deberá acreditarse que no se perjudican las distancias de visibilidad de las maniobras a realizar en la carretera.

5. Cuando con la obra o actividad se vea afectada significativamente una estructura, obra de paso u obra de drenaje, deberá aportarse la documentación necesaria para el estudio de la hipotética afección que sobre ellas pudiera producirse, que incluirá un análisis y evaluación de dichos efectos. En su caso, será preciso un cálculo detallado y preciso de los mismos, incluida la comparación con las solicitudes actuales y las tenidas en cuenta tanto en fase constructiva como en la situación de servicio de la futura obra o actividad, teniendo en cuenta la normativa técnica al respecto.

6. Será asimismo determinante, si procede, la presentación de un estudio de impacto en el tráfico durante el proceso constructivo, así como en la explotación de las estructuras, obras de paso u obras de drenaje y en los aspectos ambientales o paisajísticos, y la determinación de las titularidades y responsabilidades a que pudiera dar lugar la coexistencia compartida de ambas infraestructuras si se accediera a lo solicitado.

7. En aquellos expedientes en los que para minimizar el riesgo de caídas accidentales sobre la plataforma se exija una distancia mínima medida desde la arista exterior de la calzada, se comprobará la configuración topográfica del lugar de implantación de dichos elementos; si de dicha comprobación pudiera deducirse el riesgo de caída de éstos sobre la plataforma, entonces la distancia mínima se medirá asimismo desde la arista exterior de la explanación, siendo necesario cumplir simultáneamente las dos condiciones antedichas.

Artículo 123. *Situaciones de emergencia.*

En casos de emergencia, como la rotura de tuberías u otros de naturaleza similar, se podrá actuar de inmediato, previa comunicación a la Dirección General de Carreteras. A la mayor brevedad posible se iniciarán los trámites establecidos en este título para obtener la autorización que legalice la actuación realizada. En la resolución que autorice la actuación, la Dirección General de Carreteras impondrá las condiciones y correcciones que considere oportunas.

Artículo 124. *Tipos de expedientes de autorización de obras o actividades en las zonas de protección de la carretera. Condiciones específicas.*

1. En la tramitación de los expedientes de autorizaciones en las zonas de protección de las carreteras se observarán las siguientes normas y determinaciones:

a) Accesos.

Tanto los accesos nuevos como la modificación o cambio de uso o actividad de los existentes deben cumplir el artículo 36 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y con lo dispuesto en este reglamento, y en particular con lo establecido en el capítulo I del título VI. En todo caso, las condiciones para el otorgamiento o modificación de las autorizaciones de accesos se regirán por lo establecido en la normativa técnica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La Dirección General de Carreteras podrá denegar por motivos de seguridad viaria la autorización para instalaciones o usos que, por ubicarse en las dos márgenes de la carretera simultáneamente, inciten al cruce de la vía para su utilización, salvo que se dispongan elementos constructivos que permitan el cruzamiento a distinto nivel de vehículos y peatones, y todo ello con independencia de la intensidad media diaria de circulación del tramo afectado.

b) Acopios, depósitos de materiales o almacenamientos temporales.

Solo se autorizarán fuera de la zona de dominio público y siempre que no se perjudique la visibilidad de la vía. Tendrán carácter temporal, y estará justificado documentalmente que la ocupación del terreno no afecte a la escorrentía superficial existente, ni a las obras de drenaje de la carretera, así como tampoco a la estabilidad de los taludes y en general a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

c) Balsas y pozos.

En el caso de las balsas, solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. El sistema constructivo deberá garantizar que no existan filtraciones que puedan afectar a la carretera o a sus elementos funcionales. En caso de estar situadas aguas arriba de la carretera se debe justificar que, en caso de rotura o vaciado, el drenaje existente en la carretera será suficiente para evacuar el aporte extraordinario sin provocar daños a la carretera, al servicio que presta o al dominio público viario.

En cualquier caso, se deberá garantizar lo anterior mediante la ampliación o la ejecución de nuevas obras de drenaje de la carretera, de acuerdo con el proyecto presentado y aprobado por la Dirección General de Carreteras, que serán íntegramente sufragadas por el interesado. Si no queda justificado técnicamente, se podrán autorizar las balsas con una reducción de su capacidad inicialmente proyectada.

Las autorizaciones se emitirán, en su caso, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y del cumplimiento de los demás requisitos exigibles, y en particular, de las directrices básicas de planificación de Protección Civil que fueren de aplicación.

En lo referente a los pozos, solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, así como sus arquetas, casetas, cuadros de motores, de válvulas, eléctricos o similares. Si el pozo responde a un servicio de interés general podrá autorizarse en la zona de servidumbre cuando se acredite que no es posible instalarlo fuera de ésta.

d) Carteles informativos.

Solo se autorizarán, en su caso, en aplicación del artículo 37 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, con el condicionado que desarrolla el presente reglamento en sus artículos 103 a 107, ambos inclusive.

e) Casetas de aperos.

Se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público siempre que se trate de instalaciones fácilmente desmontables, definidas en el artículo 96, las cuales no superarán una superficie máxima de 20 metros cuadrados ni tendrán más de una altura.

Si no se cumplen las condiciones anteriores, solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

f) Cerramientos.

Se consideran cerramientos totalmente diáfanos los constituidos por malla metálica o de cualquier otro tipo de material similar sustentada en postes hincados en el terreno, o bien con un cimiento hormigonado en masa, o de fábrica no armada, puntual o continuo, en el que la cimentación no sobresalga por encima del terreno natural ni afecte al drenaje de la carretera. Solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

Los cerramientos que no se ajusten a la tipología del párrafo anterior solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

La autorización para disponer elementos ornamentales o de ocultación tras los cerramientos totalmente diáfanos estará condicionada a la acreditación de que no perjudiquen a la seguridad viaria ni impidan las actuaciones de policía y vigilancia propias de la adecuada explotación de la carretera. Los setos o elementos similares tras los cerramientos se podrán autorizar siempre y cuando se realice un correcto mantenimiento y poda de tales setos o elementos.

En aquellos accesos en los que se pretenda instalar una puerta, que forme parte de un cerramiento totalmente diáfano, ésta se retranqueará respecto a la línea del cerramiento la distancia necesaria para que ni la propia puerta ni los vehículos que vayan a utilizar el acceso invadan la plataforma de la carretera en las maniobras de apertura y cierre de aquélla. La distancia mínima de ubicación de la puerta, medida desde la arista exterior de la calzada, dependerá del tipo de vehículo que va a usar el acceso, para lo cual se tendrán en cuenta las dimensiones máximas de los vehículos que vayan a utilizarlo.

Las puertas y sus elementos de sustentación, incluidas aletas, elementos ornamentales y muros de transición cumplirán los requisitos definidos en el artículo 96 para las instalaciones fácilmente desmontables, excepto si se ubican fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Dentro de la zona de limitación a la edificabilidad serán autorizables los pasos de ganado del denominado tipo canadiense o similar, si son concebidos para acceso de tráfico rodado.

La reconstrucción de cerramientos existentes se podrá autorizar con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva implantación. Las operaciones de mera reparación y conservación podrán autorizarse siempre que no se modifiquen sus características.

Donde resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías, duplicación de calzadas, ensanche de la plataforma, u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la redacción del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose en todo caso que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial ni la adecuada explotación de la carretera. La reposición seguirá el régimen general de reposición de servicios descrito en el artículo 58, preferentemente mediante expropiación, y se llevará a cabo durante las obras de la carretera que la requirieron hasta un plazo máximo de dos años desde la finalización de las mismas.

g) Conducciones subterráneas.

En la zona de dominio público, y donde no haya posibilidad de llevarlas fuera de la misma, se podrán autorizar las conducciones subterráneas en los términos establecidos en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, correspondientes a la prestación de un servicio público de interés general, o cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable, situándolas en todo caso lo más lejos posible de la arista exterior de la explanación. Las conducciones subterráneas no podrán implantarse bajo la plataforma de la carretera, excepto para el caso de cruzamientos en los que la Dirección General de Carreteras entienda que no perjudican la funcionalidad de la vía. En general las conducciones subterráneas deberán implantarse fuera de la explanación. Sólo se permitirá colocarlas dentro de la explanación excepcionalmente y por motivos justificados, como la falta de cota en conducciones de saneamiento de aguas residuales, u otros de naturaleza similar, y siempre fuera de la plataforma.

En situaciones en las que la carretera comparta explanación con vías de servicio adyacentes, excepcionalmente y de forma muy justificada las conducciones

subterráneas podrán autorizarse bajo la vía de servicio. Para ello, el interesado deberá demostrar mediante un estudio adecuado al efecto que no existe otra posibilidad de implantación fuera de la explanación; dicho estudio deberá garantizar asimismo que no haya afección desde los puntos de vista geológico, geotécnico, hidrológico y estructural, de forma que se garantice el adecuado funcionamiento de la red de drenaje, de la explanación y del firme y, en general, la explotación de la vía. En caso de que se prevea dicha afección, para poder ser autorizadas deberán proyectarse e implantarse las medidas necesarias para evitarla, de tal forma que las condiciones de funcionamiento y servicio con respecto a la situación preexistente no se vean empeoradas.

Asimismo, en las zonas de servidumbre y afección podrán autorizarse las conducciones subterráneas para servicios públicos o privados que sirvan a edificaciones, construcciones o actividades en general autorizadas por la Dirección General de Carreteras. El trazado de las conducciones deberá contar con la conformidad de los titulares de los predios afectados, y no afectarán a la explotación de la carretera, situándose lo más alejadas posible de la arista exterior de la calzada.

h) Cruces subterráneos de conducciones.

No se autorizarán cruces de conducciones a cielo abierto en autopistas, autovías y carreteras multicarril, ni en carreteras convencionales con una intensidad media diaria de circulación superior a 3000 vehículos/día. En estas vías, los cruces se efectuarán mediante hinca o perforación mecánica.

Excepcionalmente, en travesías y tramos urbanos se pueden autorizar cruces de conducciones a cielo abierto, siempre que se justifique suficientemente que los métodos de hinca o perforación mecánica no constituyen una alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable.

Las conducciones deben ir alojadas en una o varias tuberías de mayor diámetro que actuarán de funda y protección, y permitirán realizar las labores de mantenimiento, reparación o sustitución, en su caso, de las conducciones que atraviesan la carretera.

Cuando existan obras de paso o de drenaje transversal próximas a la sección de cruzamiento, los cruces de conducciones guardarán una distancia mínima de seguridad respecto a las mismas para no interferir en su estabilidad. El valor de esta distancia quedará justificado mediante estudio que será aportado junto a la solicitud de autorización.

El perfil longitudinal de la tubería de protección a instalar tendrá una pendiente continua hacia uno de los extremos con el fin de detectar posibles fugas en la arqueta situada aguas abajo del cruzamiento.

La generatriz superior de la tubería de protección a instalar deberá quedar a una cota mínima suficiente, debidamente justificada en el proyecto, por debajo de la rasante de la carretera y de los distintos elementos que la componen. En cruces a cielo abierto, cuando no se disponga una tubería exterior de protección de diámetro suficiente que permita la sustitución o reparación de la conducción sin tener que realizar un nuevo cruzamiento, deberá instalarse, al menos, una conducción redundante.

Las arquetas deberán quedar enrasadas con el terreno y preferentemente fuera de la zona de dominio público. Si la arqueta sobresale sobre el terreno y está a una distancia inferior a la indicada en la normativa sobre sistemas de contención para ser considerada obstáculo, será necesaria la colocación de barrera metálica u otro sistema de protección, con las longitudes de anticipo y prolongación especificadas en dicha normativa.

Con carácter general, y salvo que se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable en cada caso, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1.º Los fosos de ataque, entronque y recepción de las tuberías deberán quedar preferentemente emplazados fuera de la zona de dominio público.

2.º A ambos lados de cada cruzamiento se dispondrán sendas arquetas de registro, que pueden coincidir o no con los fosos de ataque en sistemas de hinca o perforación

mecánica, quedando emplazadas fuera de la zona de dominio público. En las arquetas se dispondrán válvulas que permitan interrumpir el caudal en caso de avería o reparación.

En consecuencia, las tuberías de protección ocuparán, en planta, la explanación de la carretera más la franja de zona de dominio público definida en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre; la Dirección General de Carreteras podrá exigir asimismo que el cruzamiento incluya a las vías de servicio que puedan existir en función de las condiciones de explotación de éstas.

3.º Podrán ser excepcionalmente autorizables los cruces de conducciones por el interior de las obras de drenaje transversal de la carretera, pasos a distinto nivel u otras infraestructuras existentes. Para poder ser autorizadas en dicha ubicación se deberá asegurar el total y adecuado mantenimiento de las condiciones funcionales y estructurales de la estructura u obra de paso o drenaje y se garantizará que no haya menoscabo para éstas. En su caso, será preceptiva la presentación de un estudio, junto con la solicitud de autorización, en el que se justificará que la reducción de sección hidráulica ocupada por las tuberías de protección no afectará al régimen normal de evacuación de la obra de drenaje.

Si como consecuencia del funcionamiento de las obras de paso de la carretera o de los trabajos de conservación que en ellas se realicen se produjeran daños o perjuicios en los cruces subterráneos de conducciones de terceros que las utilicen, no dará lugar en ningún caso derecho a indemnización.

i) Cultivos herbáceos.

Los cultivos se situarán fuera de la zona de dominio público. Para realizar la primera plantación y posterior recogida, y para futuras labores agrícolas de nuevos cultivos, no será necesaria autorización, siempre que se ejecuten dichos trabajos en condiciones que no perjudiquen ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera, conforme al presente reglamento.

En todo caso, en los cultivos bajo plástico se adoptarán las medidas necesarias para que no se produzcan los siguientes efectos adversos:

1.º Deslumbramientos de los usuarios de la carretera derivados de la reflexión del Sol sobre los plásticos.

2.º Acumulación en la plataforma de la carretera y zonas de protección de restos de plásticos desechados tras su uso arrastrados por causas climatológicas u otros efectos.

3.º Las instalaciones que se implanten, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobreanchos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

j) Descaste y control de especies.

Cuando se solicite por parte de terceros autorización de acceso al dominio público viario para el descaste o control de especies, dicho acceso podrá ser autorizado con las condiciones que en su caso se establezcan.

La autorización fijará las prescripciones para acceder a dichas zonas en condiciones de seguridad, tanto para el solicitante como para los usuarios de la carretera, y se otorgará a reserva de otras autorizaciones que pudieran ser necesarias.

Ni la presencia de dichas especies ni las operaciones de descaste o control supondrán en caso alguno responsabilidad de ningún tipo imputable a la Dirección General de Carreteras.

k) Edificaciones.

Las edificaciones de nueva construcción solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 33.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, cuando la vía ya existiera con anterioridad, será el titular de la edificación o predio colindante, o en su caso el promotor, el responsable en lo relativo a la consecución de los objetivos de calidad acústica en el espacio exterior e interior del edificio o área, de su evaluación, de la aplicación de las medidas que de ello se deriven, de su eficacia y de sufragar su coste de implantación y mantenimiento.

En las edificaciones existentes que se encuentren dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, se autorizarán únicamente obras que se consideren imprescindibles para la conservación y mantenimiento y aquellas otras actuaciones básicas que se detallan en el artículo 96, así como obras de reparación o mejora por razones de higiene y ornato de los inmuebles, siempre que no supongan un aumento o redistribución del volumen de la construcción. No se autorizarán dichas actuaciones en el caso de que comporten un cambio de uso, entendiéndose por tal toda alteración sustancial, cuantitativa o cualitativa, del régimen de utilización de los accesos existentes, con independencia de que se produzca o no cambio de uso desde el punto de vista urbanístico.

Cualquier construcción realizada con obra de fábrica que esté por encima o por debajo del nivel del terreno, como piscinas, garajes, depósitos subterráneos o elevados de cualquier funcionalidad, sólo podrá ser autorizada fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

La autorización para la construcción de una edificación de nueva implantación en ningún caso generará derecho a un nuevo acceso rodado a la carretera.

l) Iluminación exterior.

Las instalaciones proyectadas para iluminación exterior que formen parte de propiedades colindantes con las carreteras del Estado se podrán autorizar en la zona de servidumbre. En todo caso, los báculos y elementos similares se ubicarán a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima.

Junto con la solicitud de autorización se adjuntará un proyecto firmado por técnico competente en el que se justifique el cumplimiento de la normativa técnica y la no afección a la seguridad viaria, originada por posibles deslumbramientos de la iluminación proyectada a los usuarios de la carretera.

Cuando la iluminación esté constituida por proyectores sustentados en instalaciones de gran altura, estas se solo autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad guardando una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima, sin perjuicio del cumplimiento de lo indicado en el párrafo anterior.

m) Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas.

Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, deberán ajustarse a las condiciones específicas que imponga la normativa vigente para minimizar el impacto medioambiental en el entorno de la carretera que pueda originar la explotación o las materias de ella derivadas.

Los materiales utilizados en el exterior de cierres perimetrales o cubiertas de las instalaciones tendrán las características adecuadas para que la incidencia de los rayos del sol en sus paramentos no provoque reflejos o deslumbramientos que incidan negativamente en la seguridad de la circulación o la adecuada explotación de la carretera.

La autorización para la construcción de una edificación de nueva implantación que forme parte de instalaciones industriales, agrícolas o ganaderas, estará condicionada a

la existencia de acceso rodado debidamente legalizado. Sin este requisito previo no se autorizarán nuevas construcciones.

Las instalaciones que se implanten como soporte o guía de líneas arbóreas, postes de alineación, elementos tensores y otros de similar naturaleza, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobrecargos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

n) Instalaciones para generación de energías renovables.

Tanto las instalaciones principales como los centros de transformación, las edificaciones asociadas y las líneas de transporte aéreas se autorizarán solo fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, con la salvedad excepcional de los cruzamientos. Las líneas de transporte subterráneas se podrán autorizar en la zona de dominio público en los términos establecidos en el artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y en el resto de zonas de protección cumpliendo lo establecido en el capítulo III de la citada ley.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un proyecto suscrito por técnico competente en el que se defina la actuación propuesta y se justifique la no afección a la seguridad de la circulación ni a la adecuada explotación de la carretera.

Las instalaciones solares deberán estar proyectadas teniendo en cuenta la orientación correcta de los paneles de captación solar respecto a la carretera, para no provocar deslumbramientos a los usuarios de la vía, ni siquiera en la posición de reposo de los paneles. En caso de ser necesario se dispondrán los elementos adecuados que impidan dichos deslumbramientos.

Los aerogeneradores, además, deberán estar ubicados a una distancia mínima de una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima, considerando la suma del poste y el aspa. Teniendo en cuenta el posible impacto visual que pueden generar en los usuarios de la carretera, se deberá analizar su incidencia en la seguridad viaria.

ñ) Invernaderos.

Solamente se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, sin perjuicio de lo recogido en el artículo 28.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, para los casos de instalaciones fácilmente desmontables.

En aquellos invernaderos que se encuentren contruidos dentro de la zona de servidumbre se podrán realizar obras de mantenimiento y conservación que no modifiquen las características actuales de los mismos. Se considerarán obras de mantenimiento y conservación la sustitución y blanqueamiento de plásticos, la sustitución de postes dañados cuando esté en peligro la integridad física de la estructura, o la rehabilitación por desperfectos causados por inclemencias meteorológicas, siempre que se reconstruya con las características iniciales, todo lo cual habrá de ser suficientemente justificado por el interesado.

o) Mallas cinegéticas.

Se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

La configuración de las mallas cinegéticas constará de unos puntales hincados en el terreno a los que se anclará la malla metálica o similar, los cuales conformarán en su conjunto una instalación de fácil remoción.

Las mallas cinegéticas tendrán la consideración de instalaciones provisionales, por lo que serán retiradas cuando desaparezcan las circunstancias que motivaron su instalación, pudiendo ser colocadas en la misma ubicación, para protección de nuevas plantaciones, sin necesidad de autorización, siempre que se ejecuten en las mismas

condiciones de la autorización inicial y no perjudiquen ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

p) Marquesinas.

Solamente se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad, sin perjuicio de lo recogido en el artículo 28.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, para los casos de instalaciones fácilmente desmontables.

q) Movimientos, explanaciones y laboreo de la tierra.

Los movimientos de tierra y explanaciones solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público.

Los sistemas geotécnicos que se empleen para estabilización, consolidación, contención u otro tipo de tratamiento del terreno, no tendrán la consideración de obras de edificación si están debidamente justificados en el proyecto aportado, atendiendo a razones de urgente necesidad de actuación para corrección de posibles situaciones de inestabilidad de los terrenos colindantes con la carretera que puedan afectar a la seguridad viaria. Las obras solo podrán ser autorizadas, en este supuesto, fuera de la zona de dominio público. A esos efectos deberá tenerse en cuenta, en los estudios presentados, la normativa técnica de aplicación que sea exigible para estudios de carreteras.

En solicitudes de movimientos de tierra y explanaciones, las obras de tratamiento del terreno que proyecten su ejecución in situ, que no cumplan lo dispuesto en el párrafo anterior y que no constituyan instalaciones fácilmente desmontables, según se definen éstas en el artículo 96, tendrán la consideración de edificación y solo se podrán autorizar fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un estudio firmado por técnico competente en el que se defina la afección de la actuación proyectada en las zonas de protección de la carretera, en especial cuando se prevea modificar el curso de las aguas superficiales.

Los muros o estructuras de sostenimiento realizadas con materiales sueltos sin conglomerante para la formación de abancalamientos en explotaciones agrícolas solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, y siempre que no se vean menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

La explanación del terreno quedará a cota inferior respecto a la de la rasante de la carretera. De no ser posible, se realizará con pendientes que alejen el agua de la carretera, debiendo disponerse, en el caso que ello tampoco fuera posible, los elementos de drenaje necesarios para cumplir este objetivo, de forma que no suponga un aporte hidráulico extraordinario a los sistemas de drenaje existentes. Las excepciones a estas reglas serán debidamente justificadas y deberán obtener la correspondiente autorización de la Dirección General de Carreteras.

En aquellos terrenos que se encuentren aguas arriba de la carretera y a una cota igual o superior a la rasante de ésta, cuando se prevea la ejecución de caballones para plantaciones de arbolado, éstos se realizarán de forma que, de acuerdo con la topografía del terreno, con su disposición y orientación se eviten o minimicen los arrastres de suelo a la carretera en periodos de fuertes precipitaciones.

Por razones de seguridad viaria no se autorizarán los trabajos de explanación de las parcelas colindantes con la carretera en periodos en los que se prevea meteorología adversa que pueda arrastrar el polvo emitido a la atmósfera o arrastre de barros u otros materiales durante el desarrollo de la actividad.

El laboreo de la tierra se podrá realizar fuera de la zona de dominio público, sin necesidad de autorización, salvaguardando las garantías indicadas en los párrafos anteriores.

r) Pantallas acústicas.

Las pantallas acústicas vegetales se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, respetando en todo caso las distancias mínimas exigidas para las plantaciones de arbolado.

Cuando se pretenda instalar pantallas acústicas prefabricadas, éstas se podrán autorizar en cualquiera de las zonas de protección siempre que, por su propia naturaleza o finalidad, su localización, a juicio de la Dirección General de Carreteras, sea aconsejable en dichos emplazamientos debido a su funcionalidad, y se justifique mediante el correspondiente estudio. Deberá acreditarse que se cumple con la normativa técnica de aplicación y que no se perjudica ni a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

Junto con la solicitud de autorización se aportará un proyecto suscrito por técnico competente en el que se justifique la solución proyectada, debiendo aportar además un plan de conservación de las instalaciones durante el periodo de vida útil de éstas, del cual se hará responsable el titular de la autorización.

Estas instalaciones no se considerarán edificación a los efectos de lo establecido en el artículo 33 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre. Deberá definirse documentalmente, en este caso, el régimen de titularidades y responsabilidades sobre los elementos implantados; en el supuesto de que se vieran afectados intereses de terceros, deberá superarse una información pública por un mínimo de veinte días y ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 29.5 de la citada ley.

El drenaje de las instalaciones será compatible con el existente en la carretera.

El citado proyecto considerará la necesidad de disponer de un sistema de contención de vehículos conforme a la normativa vigente.

s) Paradas de vehículos de transporte colectivo.

Sólo podrán autorizarse de manera excepcional, y siempre que se demuestre que no exista clara e inequívocamente otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económicamente viable. En esos casos se aplicará la normativa técnica de la Dirección General de Carreteras. Se deberá garantizar que las paradas se colocan en ubicaciones con suficiente visibilidad tanto para los conductores como para los peatones especialmente, procurando preservar la seguridad viaria y la adecuada explotación de la carretera, y evitando lo posible, en particular, las paradas en el tronco de autopistas, autovías y vías colectoras-distribuidoras.

En todos los casos deberá garantizarse la continuidad de los itinerarios peatonales en condiciones acordes con la seguridad viaria.

t) Parrales, emparrados e instalaciones similares.

Solo se podrán autorizar fuera de la zona de dominio público, y siempre que su estructura sea fácilmente desmontable y no afecte a la seguridad viaria.

La configuración de estas instalaciones será la necesaria para que los vehículos agrícolas no invadan la zona de dominio público en sus maniobras de laboreo.

Las instalaciones que se implanten como soporte o guía de líneas arbóreas, postes de alineación, elementos tensores y otros de similar naturaleza, incluso cuando sean fácilmente desmontables, habrán de garantizar que permiten los sobrecanchos suficientes para que las labores propias de dichas explotaciones se realicen de forma que las maniobras de trabajo, de giro y de cambio de sentido no invadan la zona de dominio público, debiendo retranquearse lo necesario para garantizar la realización de dichas maniobras de laboreo dentro de los terrenos de la propia explotación.

u) Pasos superiores e inferiores.

Los estribos y pilas de la estructura de un paso superior no podrán ocupar la explanación, salvo en casos debidamente justificados. En carreteras de calzadas

separadas se podrán ubicar pilas en la mediana, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un sistema de contención de vehículos según la normativa de aplicación.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será el fijado al respecto en la correspondiente autorización.

En cuanto a los pasos inferiores, la cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la carretera será fijada por la Dirección General de Carreteras.

En ambos casos, tanto en paso superior como inferior, las características de la estructura tendrán en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera considerando un año horizonte de veinte años.

La conservación y mantenimiento de los pasos superiores e inferiores, salvo que expresamente se disponga lo contrario, corresponderá al titular de la autorización, quien será responsable de mantener sus elementos estructurales, firme, pretilos y defensas, canalizaciones y resto de equipamiento en perfectas condiciones.

v) Plantación, tala y poda de arbolado.

Cualquier tipo de plantación arbórea que se pretenda realizar en las zonas de protección de la carretera deberá garantizar que no se perjudica ni a la propia carretera ni a sus elementos funcionales, ni tampoco a la seguridad viaria y con especial importancia a la visibilidad, ni a la adecuada explotación de la carretera, ni a las previsiones del año horizonte o a las condiciones ambientales del entorno.

Este tipo de plantación solo se podrá autorizar fuera de la zona de dominio público, a la distancia suficiente para que no tengan la consideración de elemento o situación potencial de riesgo conforme a la normativa de sistemas de contención de vehículos del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, teniendo en cuenta los sistemas de contención ya existentes en la carretera, y debiendo cumplir además la condición de estar situados a una distancia como mínimo igual a su altura máxima previsible respecto a la arista exterior de la explanación. En ningún caso la proyección vertical del ramaje del árbol podrá invadir la zona de dominio público.

En cuanto a la tala o poda de arbolado, será precisa autorización en todos los casos que afecten a las zonas de protección de la carretera, y deberán contar asimismo con el título habilitante requerido, incluido en su caso el ambiental; en todo caso se garantizará que no se afecte a la zona de dominio público por el riesgo de caída de restos de la actuación, y cuando se afecte se aplicarán las medidas necesarias para que se garantice que no perjudica a la seguridad viaria ni a la explotación de la carretera.

w) Sistemas de riego.

El régimen de aplicación a los sistemas de riego estará en función de si están constituidos por tuberías o por acequias.

Los sistemas de riego compuestos por tuberías con goteros y aquellas de pequeño diámetro, solo se autorizarán fuera de la zona de dominio público, incluyéndose asimismo las conducciones generales de mayor diámetro de las que partan los goteros, sean subterráneas o no, los sistemas de riego que empleen aspersores fijos o móviles, sean pivotantes, desplazables o de otro tipo, las arquetas subterráneas y los cabezales de riego. Excepcionalmente podrán implantarse en la zona de dominio público si se cumplen las determinaciones del artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

Aquellas tuberías superficiales de pequeño diámetro que, por sus características materiales, sean fácilmente desplazables en condiciones atmosféricas de fuerte viento cuando no transporten agua, deben ser ancladas al terreno para evitar la invasión de la carretera.

Excepcionalmente, en tramos urbanos y travesías podrán disponerse dentro de la zona de dominio público.

En cualquier sistema de riego autorizado se tendrá especial cuidado en que el agua proyectada sobre el terreno no invada la plataforma de la vía afectando a la seguridad de la circulación, por lo que estará prohibido utilizar el riego cuando las condiciones atmosféricas de viento sean desfavorables para la carretera. En todo caso, los aspersores para riego más próximos a la carretera deben contar con pantallas para evitar que el agua llegue a ella.

Aquellas instalaciones cuyo recubrimiento o protección requiera obra de fábrica por encima del terreno natural solo se autorizarán fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

En lo referente a las acequias de regadío y sus elementos especiales característicos solo podrán ubicarse fuera de la zona de servidumbre. Excepcionalmente, cuando la configuración del terreno impida el trazado de acequias de regadío fuera de la zona de servidumbre, porque no sea viable otra alternativa técnica, funcional, ambiental o económica, éstas se podrán autorizar dentro de dicha zona de protección, lo más alejadas posibles de la arista exterior de la explanación. Por otro lado, también podrán implantarse de forma excepcional en las zonas de dominio público o de servidumbre si se cumplen las determinaciones de los artículos 29 o 31, respectivamente, de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.

x) Tendidos aéreos, torres y postes.

Los nuevos apoyos quedarán emplazados fuera de la zona de limitación a la edificabilidad. En caso de imposibilidad debidamente justificada, podrán quedar excepcionalmente dentro de dicha zona. En todos los supuestos se garantizará que los apoyos se sitúen a una distancia superior a una vez y media su altura respecto al borde exterior de la calzada más próxima.

Los postes e instalaciones de telecomunicaciones, vigilancia o funciones similares deberán cumplir estas mismas condiciones, a excepción de los que estén vinculados con las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico, o a la conservación y explotación de la carretera.

Sin perjuicio de lo que dispongan los reglamentos electrotécnicos, en cruzamientos de tendidos aéreos eléctricos, la altura mínima sobre la calzada de los conductores más bajos, en las condiciones de flecha más desfavorables, será de 10 metros para alta tensión, y 8 metros para media y baja tensión y para el resto de tendidos aéreos.

Estas distancias de seguridad serán igualmente de aplicación para la separación mínima vertical y horizontal con elementos de las estructuras, obras de paso, las instalaciones y equipamiento de la carretera.

Se adjuntará a la solicitud de autorización un proyecto firmado por técnico competente que contemple detalladamente todas las operaciones de montaje del tendido, teniendo en cuenta que será obligatoria la instalación de elementos de seguridad para la protección de la carretera, en cualquier caso.

y) Vertederos y escombreras.

Este tipo de actuaciones no se autorizará en las zonas de protección de la carretera.

z) Vías ciclistas adyacentes a carreteras.

Las vías ciclistas se autorizarán preferentemente fuera de la zona de dominio público de la carretera, y en ningún caso empeorarán las condiciones de seguridad viaria y de explotación de aquella.

2. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las obras que constituyan una edificación y formen parte de la instalación, deberán quedar ubicadas fuera de la zona de limitación a la edificabilidad.

Dentro de la zona de limitación a la edificabilidad no se autorizarán más obras, instalaciones, usos o actividades que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas. En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamiento.

En tramos urbanos y travesías, en la zona de dominio público podrán, excepcionalmente, disponerse contenedores de residuos urbanos, en superficie o enterrados, siempre que se justifique adecuadamente la solución y no supongan afección a la seguridad viaria, al drenaje ni a la adecuada explotación de la carretera.

No podrán autorizarse actuaciones que no resulten compatibles con estudios de carreteras en redacción o con las previsiones de ampliación o modificación de la carretera en el año horizonte.

CAPÍTULO II

Procedimiento de tramitación de autorizaciones

Artículo 125. *Inicio.*

Todo procedimiento de otorgamiento de autorización se iniciará mediante solicitud del interesado de acuerdo con las previsiones generales de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La solicitud de autorización deberá formularse por el interesado haciendo uso de los sistemas y medios de presentación, identificación y firma previstos en la citada ley y deberá presentarse en el Registro Electrónico General de Administración General del Estado o en cualquiera de los órganos, oficinas o dependencias recogidos en su artículo 16.

Artículo 126. *Documentación a acompañar a la solicitud.*

1. Con la solicitud de autorización se aportará certificación registral o documento debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad que acredite el derecho de propiedad, o de opción de compra, o cualquier otro derecho bastante, sobre los terrenos, edificaciones o construcciones en los que haya de ubicarse la obra o actividad solicitada, o la autorización o concesión, según el caso, de la entidad estatal, autonómica o local a quien corresponda la propiedad de los terrenos. En caso de ocupación de la zona de dominio público amparada por los términos del artículo 29 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, serán estos los términos cuyo cumplimiento habrá de acreditarse.

2. Se aportará además la siguiente documentación:

a) En caso de realización de obras o actividades en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público de interés general, o de los supuestos establecidos en el artículo 94, y siempre que no estén incluidas en los párrafos c) y e) del presente apartado, se acompañará un proyecto de las obras o instalaciones a ejecutar en el que se justifique la inexistencia de otra alternativa técnica o económicamente viable.

b) En caso de realización de obras o actividades en las zonas de servidumbre o afección se acompañará la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la obra o actividad que se pretende realizar, salvo en los siguientes supuestos en los que además será necesaria la presentación de un proyecto suscrito por técnico competente:

1.º Construcción de obras de paso o drenaje, muros de sostenimiento y, en general, todas las obras o actividades que puedan incidir sobre la seguridad viaria, sobre los servicios existentes, sobre el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, o sobre las condiciones ambientales del entorno. El proyecto estudiará las condiciones estructurales de la obra y su incidencia sobre los mencionados aspectos.

2.º Urbanizaciones, instalaciones industriales, tendidos aéreos, conducciones, redes de abastecimiento y saneamiento, viales, explanaciones y, en general, cualquier

otro elemento de urbanización. El proyecto recogerá especialmente la ordenación de la zona de limitación a la edificabilidad, en sus distintos aspectos. Asimismo contemplará las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como los perjuicios a las características ambientales del entorno de la carretera.

3.º Servicios a los usuarios de la carretera que no generen un acceso. El proyecto comprenderá la descripción de las obras e instalaciones que se pretenden realizar con señalamiento expreso de las líneas que definen las zonas de dominio público, servidumbre y afección, y de la línea límite de edificación. Asimismo, definirá el esquema de las vías de acceso a los servicios en el que se justificará que no se crean nuevos accesos a, o desde, la carretera.

c) En caso de apertura de nuevos accesos, reordenación o cambio de uso o actividad de los ya existentes, incluidos los accesos a, o desde, zonas donde se presten servicios a los usuarios de la carretera, el interesado deberá acompañar adicionalmente a la solicitud:

1.º Certificación registral o documento público debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad que acredite la propiedad o cualquier otro derecho que lleve aparejada la propiedad de los terrenos a los que, o desde los que, se pretende acceder, o la autorización o concesión, según el caso, de la entidad estatal, autonómica o local a quien corresponda la propiedad de los terrenos. Si la finca no estuviera inscrita en el Registro de la Propiedad, será precisa su previa inmatriculación o su inscripción como finca independiente si solo afectara a una parte de una finca ya inscrita.

La disponibilidad de los terrenos también se podrá acreditar aportando certificación registral o el documento público debidamente inscrito en el Registro de la Propiedad en cuya virtud el solicitante sea titular de un derecho de opción de compra de aquéllos, siempre que el plazo para ejercitar la opción de compra no sea superior a cuatro años.

2.º Proyecto de construcción del acceso y, en su caso, de la instalación de servicios a los usuarios de la carretera, suscrito por técnico competente, que comprenderá la descripción de las obras e instalaciones que se pretenden realizar con señalamiento expreso de las líneas que definen las zonas de dominio público, servidumbre y afección, y de la línea límite de edificación.

El proyecto incluirá, entre otros documentos, un estudio del tráfico, y hará constar igualmente la ubicación de los edificios e instalaciones y el trazado de los accesos definidos por sus coordenadas georreferenciadas, la señalización y carteles informativos, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación; también analizará las características de la carretera a la que, o desde la que, se pretende acceder, tales como trazado en planta, alzado y sección, visibilidad disponible, señalización, y existencia de otros accesos, en un ámbito suficiente para que se pueda acreditar el cumplimiento de las distancias mínimas entre accesos consecutivos establecidas en la normativa técnica de aplicación, que no será inferior a 500 m en carretera convencional o multicarril.

El ámbito del estudio no será inferior al necesario para poder tener en cuenta la influencia del acceso proyectado sobre todos los accesos ya existentes que puedan verse afectados en relación con las distancias establecidas en la normativa vigente sobre accesos a, o desde, las carreteras del Estado.

3.º Relación pormenorizada y exhaustiva de bienes, derechos y servicios de terceros afectados por la actuación, con la identificación concreta de aquellos terceros que puedan adquirir la condición de interesados, y especialmente los accesos afectados, la previsión de nuevos itinerarios de acceso a los que se vean abocados los terceros y las medidas proyectadas a ese respecto.

d) Cuando a una zona de servicios, ya existente y en explotación, debidamente autorizada, se le pretendan añadir instalaciones nuevas que no supongan un cambio de uso significativo del acceso, como las relativas a puntos de recarga eléctrica o de nuevos combustibles, sistemas de mejora de la eficiencia energética, u otros, y con

independencia de las exigencias concretas que deba cumplir la nueva instalación conforme a lo establecido en este reglamento y en la normativa específica, no será preciso ajustar los accesos a lo establecido en la legislación y en la normativa técnica que hubieran sido aprobadas con posterioridad a la autorización de la instalación principal, siempre que el uso de las nuevas instalaciones vaya asociado al uso principal autorizado y que no se produzca afección negativa significativa a la seguridad viaria ni a la adecuada explotación de la carretera.

La autorización podrá otorgarse al titular de la autorización principal o al de la nueva instalación. En todo caso deberá acreditarse tanto la titularidad de la autorización de la instalación principal como la conformidad de su titular con la nueva actuación solicitada, mediante un contrato con el titular de dicha nueva instalación en el que queden reflejadas las obligaciones de las partes y, en particular, la asunción por el titular de la instalación principal de las obligaciones dimanantes de la nueva autorización. Cuando la instalación principal tenga acceso directo a una vía de titularidad estatal o en cualquier otro caso en que ocupe el dominio público viario, este contrato deberá instrumentarse en documento público.

La acreditación a la que se refiere el párrafo anterior también podrá llevarse a cabo mediante la presentación de una declaración responsable firmada por el titular de la autorización de la instalación principal o por su representante con arreglo al modelo establecido en el anexo de este reglamento, a la que se deberá acompañar una copia del contrato privado entre las partes.

El titular de la instalación principal siempre responderá frente a la Dirección General de Carreteras de todas las obligaciones dimanantes de la autorización, en particular, de la de retirar a su costa, en caso de ser requerido por causa justificada por la citada Dirección General, todas las instalaciones ubicadas dentro de la zona de limitación a la edificabilidad, y de la de soportar las reordenaciones de accesos que sean necesarias por razones de seguridad viaria o de adecuada explotación de la carretera.

e) Para la modificación de un acceso existente a, o desde, una carretera multicarril, carretera convencional, vía de servicio o camino de servicio, que no suponga un cambio de uso ni un aumento de tráfico de dicho acceso ni amparen nuevos desarrollos urbanísticos ni nuevas actividades o ampliación significativa de las ya existentes, y cuya realización permita una mejora de la seguridad viaria, bastará con la documentación que contenga la descripción gráfica que defina suficientemente la actuación para la mejora o ampliación del acceso. En este supuesto, si no son afectados derechos o intereses legítimos y directos de terceros no será precisa la información pública establecida en el artículo 127.

3. La Dirección General de Carreteras examinará la documentación presentada y, si ésta fuera incompleta, requerirá al interesado para que subsane el defecto observado en el plazo que se determine, no inferior a diez días de acuerdo con lo establecido en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá dictarse en los términos del artículo 21 de la citada ley.

Artículo 127. *Tramitación de las solicitudes de autorización.*

1. En el caso de solicitud de obras, instalaciones o actividades en zonas de protección de las carreteras estatales, y a excepción de los supuestos recogidos en el apartado 2 del presente artículo, una vez comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y practicados, cuando fuere necesario, los trámites complementarios que se estimen pertinentes, se emitirán los correspondientes informes y se resolverá por la Dirección General de Carreteras. Dicha resolución establecerá las condiciones en que la autorización se otorga o, en su caso, los motivos de su denegación.

En travesías y tramos urbanos, previamente a la resolución la Dirección General de Carreteras solicitará al Ayuntamiento donde se localicen las obras, instalaciones o

actividades, el informe previsto en el artículo 117, en la forma y con los efectos que en dicho artículo se establecen.

2. En el caso de solicitud de apertura de nuevos accesos, o modificación, reordenación o cambio de uso de los ya existentes, incluidos los accesos a, o desde, zonas donde se presten servicios a los usuarios de la carretera, los trámites serán los siguientes:

a) Recibida la documentación señalada en el artículo anterior, si se comprueba que no es suficiente, se le requerirá la subsanación o mejora en los términos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Si la Dirección General de Carreteras estima que la documentación es suficiente para proseguir el procedimiento, una vez comprobada la actuación solicitada sobre el terreno, y practicados, cuando fuere necesario, los trámites complementarios que se consideren pertinentes, se emitirá el correspondiente informe. En el mismo se harán constar cuantas circunstancias se estime oportunas, y sin perjuicio de ello, necesariamente:

1.º Las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera en un año horizonte de los próximos diez años.

2.º La procedencia o no de la instalación propuesta o de los accesos solicitados, y, en su caso, las condiciones que se deberían exigir para ello.

b) Completado el trámite anterior, en el caso de que de la actuación se derive una reordenación de accesos la Dirección General de Carreteras someterá el expediente a información pública, por plazo no inferior a veinte días hábiles, que se anunciará en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y en el boletín oficial de la provincia o comunidad autónoma uniprovincial correspondiente, a costear por el interesado; también en el tablón de anuncios o sede electrónica asociada de los Ayuntamientos en cuyo término municipal se ubique la actuación solicitada, a fin de que cualquier persona física o jurídica pueda formular cuantas alegaciones y sugerencias estimen pertinentes. Asimismo, se notificará individualmente a los terceros titulares de derechos o intereses legítimos y directos que según el proyecto presentado por el interesado puedan resultar afectados por la actuación que se propone, de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

El documento que servirá de base al citado trámite de información pública será el proyecto de construcción del acceso. No obstante, en el caso de que el solicitante así lo aportare, podrá realizarse en base a un proyecto con la extensión y el contenido mínimos análogos a los de los proyectos básicos o de trazado según se regulan en el presente reglamento.

En el caso de que una actuación promovida por una Administración Pública ya hubiera sido sometida en su tramitación a un procedimiento de información pública similar al establecido en este artículo, no será necesario realizar el procedimiento dispuesto en el párrafo b), siempre que se acredite tal circunstancia, el objeto sobre el que hayan debido versar las alegaciones sea el mismo, se aporten las alegaciones presentadas y los informes emitidos al respecto y no varíe la relación de interesados o afectados con respecto a aquel procedimiento. En este supuesto será igualmente aceptada la publicación en el boletín oficial de la comunidad autónoma en sustitución del de la provincia, y podrá eximirse la publicación en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

c) La Dirección General de Carreteras, teniendo en cuenta los informes referidos en el apartado 2.a) y la información pública practicada a que se refiere el apartado 2.b), si se cumplen los requisitos normativamente establecidos, resolverá el otorgamiento de la autorización fijando un plazo para su ejecución e imponiendo las limitaciones de uso y condicionamientos que estime convenientes o necesarios, incluyendo su extensión y compatibilidad a otros usuarios. En caso de resolución denegatoria se expondrán los motivos de la misma. Cuando en el procedimiento se hayan incorporado hechos,

alegaciones o pruebas distintos de los aducidos por el solicitante, antes de dictar la resolución se le dará audiencia por un plazo no inferior a diez días ni superior a quince.

d) En travesías y tramos urbanos, previamente a la resolución, la Dirección General de Carreteras solicitará informe al Ayuntamiento donde se localicen los accesos solicitados.

3. A partir del otorgamiento de la autorización, el interesado dispondrá del plazo que fije la Dirección General de Carreteras para presentar ante este órgano el acta de conformidad de las obras a que se refiere el artículo 129, que deberá ajustarse a las condiciones establecidas en la autorización. Si la citada acta no se hubiera presentado en el referido plazo, la autorización quedará sin efecto.

Artículo 128. *Terminación del procedimiento.*

La Dirección General de Carreteras está obligada a dictar resolución expresa en los procedimientos de solicitud de otorgamiento de autorización, debiendo ser notificada dicha resolución al interesado en el plazo máximo de seis meses, a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de la Administración u organismo competente para su tramitación y ello sin perjuicio de que en aplicación del artículo 23 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se pueda ampliar dicho plazo.

La resolución de los procedimientos de autorización pone fin a la vía administrativa.

En la medida que la actuación pretendida suponga que se transfirieran al solicitante o a terceros facultades relativas al dominio público o al servicio público el vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa legitimará a los interesados a tener la solicitud por desestimada.

Artículo 129. *Efectos de la autorización.*

1. Las autorizaciones se otorgarán a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrán en ningún caso la cesión del dominio público viario, ni la asunción por la Administración General del Estado de responsabilidad alguna respecto del titular de la autorización o de terceros.

Con independencia de lo anterior, los cambios de titularidad o de los derechos sobre ella deberán ser notificados a la Dirección General de Carreteras. El incumplimiento de lo indicado podrá ser causa de revocación de la autorización.

2. No se podrán iniciar las obras sin que la Dirección General de Carreteras haya reconocido de conformidad el replanteo realizado. A estos efectos, el interesado avisará a la citada Dirección General, con una antelación mínima de diez días, de la fecha que prevea para dicha operación. El referido órgano extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que entienda oportunos, concediendo el plazo necesario para la subsanación. El acta de conformidad del replanteo, firmada por las partes, supondrá su aceptación a las condiciones generales y particulares determinadas en la autorización, e implicará el permiso definitivo de iniciación de las obras.

3. Las obras se ejecutarán según el proyecto presentado, en su caso, y las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la carretera.

4. Las obras se inspeccionarán por la Dirección General de Carreteras y se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la autorización. La Dirección General de Carreteras podrá conceder, a petición del interesado, prórrogas del plazo de ejecución de las obras establecido en la autorización que no excedan de la mitad de éste, siempre que el solicitante justifique adecuadamente la necesidad de ampliación. La petición del interesado deberá producirse, en todo caso, antes del vencimiento del plazo de que se trate. En ningún caso podrá ser objeto de ampliación un plazo ya vencido sobre el que no exista en plazo solicitud de ampliación.

5. Si durante la ejecución de las obras la Dirección General de Carreteras apreciase desviaciones respecto del proyecto presentado, en su caso, o de las condiciones impuestas en la autorización, dicho órgano solicitará de la autoridad competente a que se refiere el artículo 35 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y conforme al procedimiento desarrollado en el artículo 97 de este reglamento, la paralización de las obras hasta que se subsanen aquéllas, sin perjuicio de instruir el expediente sancionador que en su caso proceda.

6. El titular de la autorización deberá reponer a su cargo los elementos de la carretera que resulten afectados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y aspecto.

Asimismo, el titular será responsable de realizar la gestión de la cesión a favor del dominio público viario de aquellos terrenos que en su caso sean precisos, incluida su inscripción en el Registro de la Propiedad y constancia en el catastro, a todo lo cual prestará su conformidad.

7. La Dirección General de Carreteras reconocerá la terminación de las obras en aquellos casos en que así lo determine aquella. A estos efectos, el interesado avisará al referido órgano, con una antelación mínima de diez días, de la fecha que prevea para dicha operación. Además, el interesado presentará planos detallados de la actuación una vez finalizada ésta, siendo éste un requisito imprescindible para la formalización del acta de conformidad de los trabajos autorizados. La citada documentación gráfica se adjuntará al expediente administrativo correspondiente.

El citado órgano extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que entienda oportunos, concediendo el plazo necesario para la subsanación. El acta de conformidad de las obras terminadas implicará el permiso de su uso y, en su caso, el permiso de apertura al uso público de los accesos autorizados. Sin dicha acta, además, no se podrán poner en explotación los servicios a los usuarios de la carretera, sin perjuicio de las demás autorizaciones que fueran legalmente pertinentes para la apertura de este tipo de instalaciones. Obtenida el acta de conformidad, las obras ejecutadas junto con la documentación gráfica que determine la ubicación de las obras ejecutadas deberán hacerse constar en el Registro de la Propiedad conforme a la normativa urbanística e hipotecaria.

Artículo 130. *Modificación, suspensión o revocación de la autorización.*

1. De conformidad con lo establecido en el artículo 92.4 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, la Dirección General de Carreteras podrá, en cualquier momento, modificar, suspender temporalmente o revocar la autorización, sin que ello genere derecho a indemnización, si concurre alguna de las siguientes circunstancias de interés público:

- a) Si resultara incompatible con normas aprobadas con posterioridad.
- b) Si produjera daños en el dominio público viario o impidiera su utilización para actividades de interés público.
- c) Si como consecuencia del planeamiento de carreteras estatales, así se requiriera para su ampliación, mejora o desarrollo.
- d) Cuando la autorización implique cruces a nivel o giros a la izquierda en carreteras convencionales o vías de servicio cuya intensidad media diaria supere o alcance los 5.000 vehículos/día o comporten riesgo para la seguridad viaria.
- e) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes de su otorgamiento.
- f) Por incumplimiento de las cláusulas de la autorización o modificación del uso o características del acceso, previo requerimiento al titular para que regularice la situación.
- g) Cuando lo exija la reordenación de accesos a que se refieren los artículos 36.2 y 36.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, y el artículo 98 de este reglamento.
- h) Cuando lo exija su adecuación a los planes viarios o de ordenación urbana.
- i) El incumplimiento de la obligación de notificar a la Dirección General de Carreteras los cambios de titularidad o de los derechos sobre ésta si ello pudiera perjudicar a la explotación de la carretera.

2. El procedimiento para modificar, suspender o revocar la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por la Dirección General de Carreteras.

En todo caso, antes de elevar la propuesta de resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a sus derechos.

La resolución del expediente corresponde a la Dirección General de Carreteras y el plazo para dictarla y notificarla será de 6 meses, a contar desde el acuerdo de inicio del procedimiento en el supuesto de que se haya iniciado de oficio, o a contar desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico de la Administración u Organismo competente para su tramitación, en el supuesto de que se haya iniciado a instancia de parte.

Declarada la suspensión de la autorización de un acceso, la Dirección General de Carreteras procederá a clausurarlo y a adoptar cuantas medidas sean necesarias para garantizar el cierre.

De acuerdo con lo expresado en los párrafos anteriores, la Dirección General de Carreteras notificará al titular de la autorización la necesidad de realizar la retirada o modificación total y efectiva de las actuaciones, obras, instalaciones y, en su caso, la finalización de los usos o servicios autorizados, todo lo cual se deberá realizar en el plazo que se le otorgue a tal efecto. En caso de que ello no sea atendido en plazo o no fuese realizado conforme a las instrucciones dadas, la Dirección General de Carreteras podrá incoar el correspondiente expediente sancionador por alguna de las infracciones recogidas en el artículo 41 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 35 de dicha ley para la recuperación de la legalidad viaria.

Disposición adicional primera. *Catálogo de la Red de Carreteras del Estado.*

De conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado que figura en el anexo II de la citada ley, recoge la relación de todas las carreteras cuya titularidad corresponde a la Administración General del Estado, ya formen parte de la Red de Carreteras del Estado o de su Vialio anexo.

Disposición adicional segunda. *Normativa técnica básica y señalización.*

A efectos de lo establecido en la disposición adicional segunda de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible establecerá la adecuada coordinación con el resto de ministerios de la Administración General del Estado y en especial con el Ministerio del Interior.

Disposición adicional tercera. *Vías ciclistas.*

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Dirección General de Carreteras, impulsará iniciativas de movilidad ciclista en el ámbito de las carreteras del Estado, compatibilizando la ejecución de infraestructuras que permitan el desarrollo de una red continua y segura que facilite la movilidad urbana, periurbana e interurbana, así como la colaboración con el resto de las administraciones públicas competentes para garantizar la coherencia de las políticas en la materia.

A tal efecto, para el diseño se atenderán las instrucciones técnicas sobre la materia establecidas por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en la medida que puedan afectar a las carreteras estatales.

En carreteras multicarril y carreteras convencionales con una intensidad media diaria reducida en las que se considere especialmente conveniente incluir un itinerario ciclista o dar continuidad a uno ya existente, para la ejecución de vías ciclistas adyacentes a las carreteras del Estado podrán disminuirse o suprimirse los arcones preexistentes, justificando que no se perjudican las condiciones de seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera.

ANEXO

Modelo de declaración responsable sobre el cumplimiento de la acreditación prevista en la letra d) del artículo 126.2

D/D.^a,
en nombre y representación de titular de la
instalación, en cumplimiento de lo dispuesto en la letra d) del
artículo 126.2 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por el Real
Decreto 899/2025, de 9 de octubre,

DECLARO RESPONSABLEMENTE

– Que tengo conocimiento de la autorización solicitada por D/D.^a
para la instalación en la instalación de la
que ostento la titularidad.

– Que, según se prescribe en el artículo 126.2 del Reglamento General de
Carreteras, en fecha se ha celebrado un contrato con el interesado en la
obtención de la autorización sobre la instalación, por el
que asumo las responsabilidades indicadas en el citado precepto, contrato cuya copia se
acompaña a la presente declaración.

En, a de de

(Firma electrónica del titular de la autorización de la instalación o de su representante)