

3.1. Servicio de Mapas.

- 3.1.1. Sección de Levantamientos.
- 3.1.2. Sección de Fotogrametría.
- 3.1.3. Sección de Formación y Revisión Cartográfica.
- 3.1.4. Sección de Mapas Temáticos y derivados.

3.2. Dependerá directamente de la Subdirección General:

- 3.2.1. Sección de Deslindes y Replanteos.

Cuarto.—La Subdirección General de Catastro Topográfico Parcelario tendrá la estructura orgánica siguiente:

4.1. Servicio de Ejecución y Conservación.

- 4.1.1. Sección de Planificación Catastral.
- 4.1.2. Sección de Ejecución Catastral.
- 4.1.3. Sección de Conservación Catastral.
- 4.1.4. Sección de Coordinación con otros Organismos (Ministerio de Hacienda, Ministerio de Agricultura y Ministerio de Justicia).

Quinto.—La Subdirección General de Cartografía y Publicaciones tendrá la estructura orgánica siguiente:

5.1. Servicio de Cartografía, Talleres y Laboratorios de Artes Gráficas.

- 5.1.1. Sección de Automatización.
- 5.1.2. Sección de Cartografía.
- 5.1.3. Sección de Reproducciones Cartográficas y Laboratorios.
- 5.1.4. Sección de Teledetección.

Sexto.—El Observatorio Astronómico Nacional tendrá a su frente un Director, asistido en sus funciones por tres Astrónomos Investigadores principales, con categoría de Jefe de Sección, dos de los cuales ejercerán las funciones de Astrónomo Subdirector y Conservador, respectivamente.

Séptimo.—El Servicio de Gestión Económica y Personal tendrá la estructura orgánica siguiente:

- 7.1. Sección de Habilitación e Inventario.
- 7.2. Sección de Presupuestos.

Octavo.—Del Servicio de Delegaciones Regionales dependerán con rango orgánico de Sección las Delegaciones Regionales del Instituto Geográfico y Catastral, teniendo las de Madrid y Barcelona el carácter de Delegaciones Regionales Especiales.

Noveno.—La Presidencia del Gobierno determinará los Negociados que hayan de integrarse en cada una de las unidades a que esta Orden se refiere.

Lo que comunico a VV. II.
Dios guarde a VV. II.
Madrid, 10 de mayo de 1977.

OSORIO

Ilmo. Sr. Director general del Instituto Geográfico y Catastral.

MINISTERIO DE HACIENDA

12196 ORDEN de 30 de abril de 1977 por la que el Banco de España podrá fijar libremente los tipos de interés de los créditos para regulación de la liquidez.

Ilustrísimo señor:

La Orden de 20 de abril del corriente año, adoptada de acuerdo con el Consejo de Ministros, autoriza al Banco de España para fijar libremente los tipos de interés de los créditos de regulación de la liquidez hasta dos puntos por encima de los actualmente aplicables, señalando en su número segundo que, en lo sucesivo, podrá el Ministerio de Hacienda autorizar al Banco de España para fijar un tipo de interés superior al límite indicado cuando la coyuntura económica así lo reclame.

El análisis de la evolución reciente de los tipos de interés de las operaciones interbancarias pone de manifiesto, por un lado, oscilaciones muy marcadas en dichos tipos, que van desde un

mínimo del 4 por 100 en operaciones día a día hasta un 19 por 100 en operaciones a tres meses, y, por otro lado, que estas oscilaciones se producen de modo súbito respondiendo a factores muchas veces imprevisibles ligados al comportamiento del efectivo en manos del público y los movimientos de tesorería del sector público.

Por ello, teniendo en cuenta que los tipos de interés del Banco de España deben fijarse a la vista de los existentes en el mercado interbancario para los diversos plazos, resulta aconsejable, en la presente coyuntura, haciendo uso de la autorización contenida en el número segundo de la Orden de 20 de abril del corriente año, extender la flexibilidad de actuación del Banco de España para que éste pueda responder con la agilidad necesaria a las frecuentes y súbitas oscilaciones del mercado interbancario. Por otra parte, conviene también aclarar que la libertad establecida en el número primero de la Orden mencionada permite no sólo superar los tipos legales vigentes para estas operaciones, sino también practicar tipos inferiores a éstos si el mercado así lo aconsejase.

En su virtud, este Ministerio, en uso de las facultades que tiene concedidas, ha acordado lo siguiente:

Primero.—En tanto este Ministerio no disponga lo contrario, el Banco de España podrá fijar libremente los tipos de interés de los créditos para regulación de la liquidez, que, por consiguiente, podrán ser superiores o inferiores a los tipos actualmente vigentes para las operaciones del Banco de España con las Entidades de crédito.

Segundo.—El Banco de España informará mensualmente a este Ministerio sobre la evolución del mercado interbancario y de las operaciones de regulación de la liquidez, formulando las propuestas que estime oportunas respecto a la vigencia de la autorización contenida en la presente Orden.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.
Dios guarde a V. I. muchos años.
Madrid, 30 de abril de 1977.

CARRILES GALARRAGA

Ilmo. Sr. Subsecretario de Economía Financiera.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

12197 REAL DECRETO 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

La Ley cincuenta y uno/mil novecientos setenta y cuatro, de diecinueve de diciembre, de Carreteras, ordenó en su disposición final primera la redacción y presentación al Consejo de Ministros, previo dictamen del Consejo de Estado, del Reglamento General para su ejecución.

Con el fin de ofrecer un instrumento normativo eficaz y de fácil manejo, el Reglamento General de Carreteras sigue la técnica de transcribir los preceptos de la Ley seguidos de su desarrollo reglamentario, con clara y expresa indicación de los artículos que son mera reproducción de la Ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ocho de febrero de mil novecientos setenta y siete,

DISPONGO:

Artículo primero.—Se aprueba el Reglamento General de Carreteras para desarrollo y aplicación de la Ley cincuenta y uno mil novecientos setenta y cuatro, de diecinueve de diciembre, cuyo texto se inserta a continuación.

Artículo segundo.—En el plazo de seis meses, a contar desde la fecha de publicación de este Reglamento en el «Boletín Oficial del Estado», el Ministerio de Obras Públicas dispondrá la publicación de todas las disposiciones de carácter reglamentario que resulten derogadas como consecuencia de la entrada

en vigor de la Ley cincuenta y uno/mil novecientos setenta y cuatro, de diecinueve de diciembre, de Carreteras y de este Reglamento.

Dado en Madrid a ocho de febrero de mil novecientos setenta y siete.

JUAN CARLOS

El Ministro de Obras Públicas,
LEOPOLDO CALVO-SOTELLO Y BUSTELO

REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

TITULO PRIMERO

Normas generales

CAPITULO PRIMERO

Objeto, definiciones y clasificación

Artículo 1. 1. La planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras se regularán por lo dispuesto en la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, y por las normas de este Reglamento y demás disposiciones complementarias.

2. A efectos de esta legislación, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles. (Artículo 1-2 L. C.)

Art. 2. Para la correcta interpretación y aplicación de la legislación de carreteras se adoptan las siguientes definiciones:

Acera es la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al tránsito de peatones.

Acondicionamiento es una obra de modernización de una carretera que puede afectar a su sección transversal, a su trazado en alzado o a su trazado en planta, siempre que en este último caso, el tramo de carretera antiguo quede a todos los efectos fuera de servicio.

Ardén es una acera elevada.

Apartadero es el ensanchamiento de la calzada destinada a detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

Arco es la zona longitudinal de la carretera comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente de la plataforma.

Arista exterior de la calzada. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación de vehículos en general. (artículo 37-1 L. C.).

Cuando la carretera consta de varias calzadas, la arista exterior es el borde derecho de la calzada externa.

En las nuevas carreteras la arista exterior de la calzada será la que figure como tal en los planos del proyecto con arreglo a los cuales se realizó la obra.

Para determinar en la práctica la arista exterior de la calzada en las carreteras existentes se prescindirá de pequeñas irregularidades locales y se adoptará un ancho de calzada uniforme a lo largo de un tramo de la mayor longitud posible, que sea representativo de la anchura de la calzada a juicio del Organismo administrativo de que dependa.

Arista exterior de la explanación. Es la intersección del talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. (artículo 33-1 L. C.).

Cuando el terreno natural circundante está al mismo nivel que la carretera, la arista exterior de la explanación es el borde exterior de la cuneta.

Calzada. Es la zona de la carretera destinada normalmente a la circulación de vehículos.

Se compone de un cierto número de carriles, entre los cuales se incluyen los de entrada, salida y los adicionales para espera y/o almacenamiento, así como los destinados a determinados tipos de vehículos, como los lentos o de transporte público, y también eventualmente de pistas para usuarios especiales, como, por ejemplo, ciclistas.

Carretera de servicio es aquella carretera con trazado sensiblemente paralelo a una carretera con respecto a la cual tiene carácter secundario, con intersecciones con ésta solamente en algunos puntos y a la que tienen acceso las fincas colindantes.

Carril es cualquiera de las bandas longitudinales en que puede estar dividida la calzada, materializadas o no por marcas viales longitudinales, siempre que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril de entrada es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la entrada de los vehículos procedentes de otra calzada, pudiéndose alcanzar en él una velocidad similar a la de los que circulan por el carril al que pretenden incorporarse.

Carril de salida es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la salida de los vehículos de una calzada de circulación rápida, pudiendo reducir en él su velocidad, cuando sea necesario, sin perturbar la circulación de los demás vehículos que continúen en dicha calzada.

Explanación es la zona de terreno ocupada realmente por la carretera.

Sus límites son las aristas exteriores de la explanación.

Mediana es la zona longitudinal de la carretera de separación entre calzadas y no destinada a la circulación.

Plataforma es la zona de la carretera destinada normalmente al uso de los vehículos, formada por la calzada y los arcones.

Cuando la carretera consta de varias calzadas, a cada una corresponde una plataforma.

Refuerzo de firme es una obra cuyo objeto primordial es el restablecimiento o aumento de la capacidad resistente de las calzadas y, en su caso, de los arcones, de manera que puedan seguir soportando en condiciones de viabilidad suficiente las acciones del tráfico durante el período para el que se proyecta.

Separador es la zona longitudinal de separación de la carretera entre distintas corrientes de circulación.

Travesía es la parte de una carretera estatal o provincial comprendida dentro del casco urbano de una población, entendiéndose por tal el definido en el artículo 119 del presente Reglamento.

Variante es la obra de modernización de una carretera que afecta al trazado horizontal y/o vertical, pero permite dejar en servicio el tramo de carretera antigua.

Vía pública es la vía de uso público de propiedad pública o privada.

Para la correcta interpretación y aplicación de los términos de carácter técnico utilizados en este Reglamento y no definidos expresamente en el mismo, se estará a lo dispuesto en las Normas e Instrucciones del Ministerio de Obras Públicas en materia de Carreteras.

Art. 3. Por sus características las carreteras se clasifican en carreteras convencionales, autovías y autopistas.

Art. 4. Son autopistas las carreteras que estén especialmente concebidas, construidas y señalizadas como tales para la circulación de automóviles y reúnan las siguientes circunstancias:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía ni línea de ferrocarril o de tranvía, ni ser cruzadas a nivel por senda o servidumbre de paso alguno.

c) Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, denominada mediana, o, en casos excepcionales, por otros medios. (Artículo 1-3 L. C.)

Art. 5. 1. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, estén concebidas, construidas y señalizadas para la exclusiva circulación de automóviles y no tengan acceso a ellas las propiedades colindantes. (Artículo 1-4 L. C.)

2. Las carreteras convencionales, o tramos perfectamente delimitados de ellas, aun sin estar concebidas inicialmente como autovías, podrán adquirir, a todos los efectos, la consideración legal de tales por Decreto acordado en Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas, previa instrucción y tramitación del oportuno expediente, siempre que reúnan los requisitos del párrafo anterior.

3. El expediente a que se refiere el punto anterior se incoará de oficio por el Ministerio de Obras Públicas, o a instancia de otro Ministerio, o Corporación Local, y a él se incorporarán, al menos, el documento o documentos que justifiquen que la carretera o tramo reúne los requisitos necesarios para ser declarada autovía, y el plano o planos que describan y delimiten perfectamente las características geométricas de

la vía, y reflejen la repercusión de tal declaración en las zonas de dominio, de servidumbre y de afección, así como en la línea de edificación.

Estos documentos servirán de base para el trámite de información pública durante el plazo de veinte días hábiles, que se anunciará en los Boletines Oficiales del Estado y de la Provincia y en el tablón de anuncios de los Ayuntamientos de los términos municipales afectados.

La Jefatura, o Jefaturas Provinciales de Carreteras, remitirán oportunamente a las Diputaciones y Ayuntamientos interesados el plano detallado de la traza y de las zonas de dominio, servidumbre y afección, y de la línea de edificación.

Durante el plazo de información pública los particulares y Corporaciones Locales podrán formular las alegaciones y reclamaciones que tengan por conveniente; éstas sólo podrán ser atendibles en el caso de que justifiquen que la carretera, o tramo en cuestión, no reúne los requisitos necesarios para ser declarada autovía.

A la vista de los documentos aportados, del resultado de la información pública, y de los informes emitidos por otros Departamentos, en caso de afectarles, el Ministerio de Obras Públicas resolverá no haber lugar a la declaración de autovía de la carretera, o tramo de que se trate, o someter la oportuna propuesta de declaración de autovía al Consejo de Ministros.

4. De forma análoga y con iguales requisitos se procederá en el caso de que una autovía o, excepcionalmente, una carretera convencional deba adquirir la consideración legal de autopista.

Art. 6. Son carreteras convencionales todas las que no tienen la consideración legal de autopistas o de autovías.

Art. 7. A los efectos de esta legislación, no tendrán la consideración de carreteras, ni se incluirán, por tanto, en las redes del Estado, Provincia o Municipio:

a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales. (Artículo 3-1-a) L. C.)

Se entenderá que componen esta red interior las calles, avenidas, rondas, paseos y cualquier otra vía municipal, siempre que no tengan la calificación legal de travesía, ni formen parte de la red arterial de la población.

b) Los caminos de servicio de que sean titulares el Estado, sus Entidades autónomas, las Entidades Locales y demás personas de derecho público (artículo 3-1 b) L. C.)

Se considerarán caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación. (Artículo 3-2 L. C.)

c) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio. (Artículo 3-1 c) L. C.)

d) Los caminos de servicio afectos permanentemente a las necesidades de la defensa nacional o adscritos a las Fuerzas Armadas. (Artículo 3-3 L. C.)

Art. 8. 1. Cuando las circunstancias que concurran en los caminos de servicio comprendidos en el apartado b) del artículo anterior lo permitan, y lo exija el interés general, deberán abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de satisfacer las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras, y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización. (Artículo 3-2 L. C.)

Si se trata de terrenos de dominio público estatal, procederá la mutación demanial.

2. La apertura provisional al uso público de cualquiera de los caminos de servicio público a que se refiere este artículo, para atender necesidades inaplazables, eventuales, urgentes, imprevisibles o catastróficas, será autorizada temporalmente por el Gobernador civil de la provincia, previos informes favorables del Organismo del que dependa el camino y de la Jefatura Provincial de Carreteras; el informe de esta Jefatura tendrá por objeto constatar que el camino reúne las condiciones de viabilidad y seguridad suficientes para el normal tránsito público, y, en su caso, señalar las prescripciones a tener en cuenta, con carácter previo o posterior a la autorización.

En la autorización se determinarán inequívocamente el plazo, por referencia a una fecha determinada o al cumplimiento de determinados hechos o condiciones, y el Organismo, Entidad o Corporación que ha de ejercer las funciones de explotación.

Los gastos de toda clase que origine esta apertura y uso público serán satisfechos por el Organismo, Corporación, o

cualquier otra persona pública o privada a cuyo cargo estén las obligaciones que motiven la apertura al uso público temporal del camino de servicio.

La autorización deberá publicarse en el «Boletín Oficial» de la provincia o provincias afectadas.

3. La apertura al uso público permanente de cualquiera de los caminos a que se refiere este artículo será consecuencia de la incorporación del mismo al Plan Nacional de Carreteras, o a uno de los Planes Provinciales o Municipales, según los casos.

Art. 9. 1. La titularidad de las carreteras, según los casos corresponde al Estado, o a las Provincias o a los Municipios y demás Entidades Locales. (Artículo 2-1 L. C.)

2. Son carreteras estatales las comprendidas en el Plan Nacional de Carreteras. (Artículo 2-2 L. C.)

Las modificaciones que se produzcan en las carreteras estatales, con arreglo a esta legislación, en las características y datos con que figuren en el Catálogo a que se refiere el artículo 14 de este Reglamento, se incorporarán al Plan Nacional mediante certificación acreditativa del acuerdo o resolución que las autorice.

3. Son carreteras provinciales las que, sin estar comprendidas en las redes estatales, tienen interés público provincial y se incluyen en los correspondientes Planes Provinciales de Carreteras. (Artículo 2-3 L. C.)

Las modificaciones que se produzcan en las carreteras con respecto a los datos y características con que figuren en el Catálogo a que se refiere el artículo 18 de este Reglamento, se incorporarán al Plan Provincial mediante certificación acreditativa del acuerdo o resolución que las autorice.

4. Son carreteras municipales las que, sin estar comprendidas en los dos apartados anteriores, hayan sido construidas por los Ayuntamientos o demás Entidades Municipales, o entregadas a éstos para la satisfacción de los intereses de las respectivas localidades. (Artículo 2-4 párrafo primero L. C.)

5. Las carreteras construidas por particulares en ejecución de planes de ordenación o para el servicio de núcleos urbanos se integrarán en las redes municipales, sin perjuicio de lo que se disponga para su recepción y conservación, de acuerdo con la legislación aplicable sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. (Artículo 2-4 párrafo segundo L. C.)

CAPITULO II

Competencias

Art. 10. Corresponde al Consejo de Ministros:

1. Acordar la remisión a las Cortes del Proyecto de Ley del Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones (artículo 4-1 L. C.)

No se considerarán modificaciones del Plan Nacional de Carreteras las incorporaciones a las redes estatales de caminos de servicio y de carreteras, a que se refieren los dos puntos siguientes, ni las reclasificaciones motivadas por la construcción de variantes de carreteras incluidas en el Plan que no modifiquen los itinerarios primitivos, o por la incorporación o segregación de otras vías.

2. Aprobar la incorporación a las redes estatales de los caminos particulares cedidos o abandonados, así como los caminos de servicio, cuando sean abiertos al uso público con carácter permanente. (Artículo 4-2 L. C.)

El Ministerio de Obras Públicas instruirá y tramitará el oportuno expediente, en el que deberá justificarse debidamente las razones de interés general que aconsejen la incorporación a las redes estatales del camino de que se trate, debiendo informar el Ministerio de Hacienda y, en su caso, el Ministerio del que dependa el Organismo o Entidad a cuyo cargo se halle el camino de servicio.

3. Aprobar la incorporación de carreteras o tramos de las mismas de las redes provinciales o municipales a las estatales y viceversa. (Artículo 4-3 L. C.)

Serán requisitos necesarios el acuerdo favorable del Pleno de la Corporación Local interesada, y el informe de los Ministerios de Hacienda y de Gobernación.

4. Coordinar la actividad de los distintos Departamentos ministeriales en cuanto pueda afectar al orden viario. (Artículo 4-4 L. C.)

Se observará lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley de Procedimiento Administrativo en materia de licencias, autorizaciones y concesiones.

5. Acordar la fórmula de participación o ayuda del Estado en la planificación, elaboración de estudios y proyectos, y, en

su caso, en la construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales. (Artículo 4-5 L. C.)

6. Otorgar las concesiones de nuevas carreteras estatales y de los elementos susceptibles de explotación individualizada. (Artículo 4-6 L. C.)

7. Aprobar los planes viarios de las redes arteriales y describir las vías incluidas en ellas a las redes estatales, provinciales o municipales que corresponda. (Artículo 4-7 L. C.)

Art. 11. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas:

1. Elaborar el Plan Nacional de Carreteras y sus modificaciones, de acuerdo con las directrices de ordenación territorial y con las prioridades contenidas en los Planes de Desarrollo. (Artículo 5-1 L. C.)

2. Elevar al Consejo de Ministros los expedientes que deben serle sometidos, conforme al artículo anterior. (Artículo 5-2 L. C.)

3. Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos de las carreteras estatales. (Artículo 5-3 L. C.)

4. Ejercer las facultades necesarias para la construcción, conservación y explotación de las carreteras estatales. (Artículo 5-4 L. C.)

5. Coordinar los planes provinciales y municipales de carreteras y supervisar su ejecución. (Artículo 5-5 L. C.)

6. Dictar las normas técnicas en materia de planificación, proyección, construcción, conservación y explotación relativas a toda clase de carreteras, así como a los caminos de servicio, según su naturaleza y la legislación específica de los organismos a los que corresponda su titularidad. (Artículo 5-6 L. C.)

A estos efectos, tales normas técnicas serán publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» y, a partir de los veinte días de su publicación, serán de obligado cumplimiento, tanto para los organismos titulares de las vías como para los profesionales que desarrollen o ejerzan las funciones y trabajos a que afecten.

7. Determinar las normas a que ha de sujetarse el establecimiento de señales y sus modelos en todo el territorio nacional y en toda clase de carreteras, así como vigilar su cumplimiento. (Artículo 5-7 L. C.)

Lo dispuesto en el punto anterior sobre la publicación y efectos de las normas técnicas, será igualmente aplicable a las normas a que concretamente se refiere este punto, que, además habrán de adecuarse a los convenios internacionales sobre la materia, ratificados por el Estado Español y debidamente publicados en el «Boletín Oficial del Estado».

La función de vigilancia del cumplimiento de las normas sobre señalización será desempeñada por los Servicios de la Dirección General de Carreteras.

8. Aprobar las reclasificaciones, entre las distintas redes del Estado, de las carreteras afectadas por la construcción de variantes, o por la incorporación o segregación de otras vías, a propuesta de la Dirección General de Carreteras.

9. Establecer los servicios de vigilancia para velar por el exacto cumplimiento de las facultades que les confieren los artículos de este Reglamento en materia de construcción, conservación y explotación de las carreteras.

10. Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuidas a otros órganos de la Administración en las materias a que se refiere la legislación de carreteras.

Art. 12. 1. Los planes de carreteras, así como los estudios y proyectos de las mismas, que afecten a las actividades de otros Departamentos ministeriales serán sometidos a su informe, de conformidad con lo establecido en los párrafos siguientes. (Artículo 6 L. C.)

El Plan Nacional de Carreteras será informado previamente por el Organismo encargado de la planificación del desarrollo y por la Comisaría Central de Urbanismo.

2. En la aprobación técnica de los estudios y proyectos de carreteras, se hará constar expresa y concretamente los Departamentos y Organismos a los que, por razón de su competencia, pueden afectarles, a los efectos prevenidos en el párrafo anterior.

3. La Dirección General de Carreteras, directamente o a través de las Jefaturas Regionales o Provinciales de Carreteras, remitirán copia de los documentos fundamentales de los planes, estudios y proyectos a los Departamentos ministeriales y Organismos afectados, para que puedan informar lo que estimen conveniente.

4. Los Departamentos ministeriales y Organismos afectados emitirán sus informes en el plazo de dos meses. De no recibirse el informe en el plazo señalado deberá entenderse que,

por parte del Ministerio u Organismo afectado, no existe inconveniente en que prosigan las actuaciones.

Los informes emitidos se incorporarán al expediente y serán tenidos en consideración al redactar o aprobar definitivamente los planes, estudios y proyectos, introduciendo en ellos las modificaciones que resulten pertinentes, en su caso.

Art. 13. 1. Los planes, estudios y proyectos de carreteras, la dirección e inspección de las correspondientes obras, así como de su conservación y explotación, se efectuará por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, auxiliados en su labor por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, que deberán pertenecer a sus respectivos Cuerpos, cuando se trate de carreteras gestionadas directamente por el Estado. (Artículo 7, párrafo primero L. C.)

En el caso de estas últimas carreteras, los trabajos citados en el párrafo anterior podrán ser realizados por terceros, bien bajo contrato o como aportación gratuita, siendo inspeccionados en todo caso por Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos auxiliados por Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, todos ellos pertenecientes a los Cuerpos respectivos.

En el caso citado en el párrafo anterior, la responsabilidad de los funcionarios anteriormente citados se limitará al cumplimiento de las disposiciones vigentes y cláusulas del contrato, pero no serán responsables de los errores, omisiones y negligencias no evidentes cometidos por los ejecutores del trabajo, los cuales deberán tener en cada caso la titulación facultativa adecuada, respondiendo de su labor de acuerdo con ella.

2. En la materia regulada en el punto anterior se asimilarán al Ingeniero de los Cuerpos del Estado aquéllos que se hallen contratados por la Administración a tenor de lo dispuesto en el artículo 6.º del Texto articulado de la Ley de Funcionarios Civiles del Estado.

3. En la elaboración de planes, estudios de planeamiento y previos, y además cuando las exigencias técnicas de los proyectos y obras lo requieran, colaborarán con ellos otros profesionales con las atribuciones derivadas de los títulos académicos y que reglamentariamente se determinen. (Artículo 7 L. C.)

En cualquier caso, la dirección del Plan o estudio corresponderá al Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, y los restantes profesionales lo suscribirán conjuntamente con él en la parte en que cada uno haya intervenido, y con la responsabilidad derivada de su titulación.

TITULO II

Régimen de las carreteras

CAPITULO PRIMERO

Planificación

Art. 14. 1. El Plan Nacional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos y prioridades para el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de las carreteras estatales, que se integrarán en tres redes: Nacional básica, Nacional complementaria y Regional. (Artículo 8-1 L. C.)

2. El Plan Nacional de Carreteras comprenderá el conjunto de las carreteras de interés público general, a cargo del Estado a través del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales.

El Catálogo o Relación de las carreteras estatales, con expresión de su origen y destino, red a que pertenecen, y demás detalles necesarios de identificación, según el sistema que se adopte para su nomenclatura y designación, formará parte integrante del Plan Nacional de Carreteras.

3. La clasificación de cada carretera estatal en una de las tres redes deberá fundamentarse en la función que desempeñe la carretera en el sistema de transporte y en la ordenación del territorio, teniendo en cuenta la categoría y características de los núcleos urbanos o centros de actividad a que sirve.

4. Dentro del primer trimestre de cada año se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» la relación detallada de todas las incorporaciones de caminos particulares o de servicio al Plan Nacional de Carreteras, así como todas las incorporaciones de carreteras, y tramos de las mismas, de las redes provinciales o municipales a las estatales y viceversa, en virtud de acuerdos del Consejo de Ministros adoptados durante el año presente.

Art. 15. 1. La Red Nacional básica comprenderá las autopistas del Estado, cualquiera que sea el régimen de su explotación, los itinerarios interiores o periféricos que enlacen gran-

des centros de población o actividad entre sí y con las costas y fronteras y aquellas otras carreteras que, excepcionalmente, por su intensidad de tráfico sea conveniente integrar en esta red. (Artículo 8-2 L. C.)

2. Se considerarán como grandes centros de población o actividad las grandes áreas metropolitanas, las áreas urbanas o metrópolis de equilibrio, los puertos marítimos con tráfico importante de mercancías, los aeropuertos servidos por líneas regulares de tráfico internacional y los pasos fronterizos por donde la carretera continúe en el país limítrofe con categoría equivalente a la de la Red Nacional básica.

3. Se integrarán también en esta Red los grandes itinerarios de tráfico internacional (Red Esmeralda), definidos por los acuerdos suscritos y ratificados con otros países.

Asimismo se incluirán en la Red Nacional básica los principales ejes de comunicación de las grandes zonas del país que queden insuficientemente servidas por aplicación estricta de los criterios concretos establecidos en los puntos anteriores de este artículo, y aquellas otras carreteras que, excepcionalmente, por las características de su tráfico sea conveniente integrar en la red.

4. Los itinerarios comprendidos en la Red Nacional básica deberán ser continuos, incluso a su paso por los núcleos urbanos, incluyéndose al efecto en dichos itinerarios, los tramos de Redes Arteriales necesarios y aquellos otros que sean necesarios para conseguir o para mantener la continuidad.

Art. 16. 1. La Red Nacional complementaria comprenderá los itinerarios que no estando incluidos en la Red básica enlacen al resto de las capitales de provincia y los núcleos urbanos importantes entre sí y con los grandes centros de población o actividad, bien directamente, bien a través de la Red Nacional básica. (Artículo 8-3 L. C.)

2. La Red Nacional complementaria cumplirá la misión de dar acceso desde la Red básica a los centros de población y actividad complementarios de los definidos en el punto 2 del artículo anterior, y conectar éstos entre sí, constituyendo una segunda malla que, complementando a la constituida por la Red Nacional básica, proporcione accesibilidad a los núcleos urbanos del país.

A tal efecto, comprenderá, los itinerarios que, no formando parte de la Red Nacional básica, constituyan el principal acceso desde esta última a las ciudades de tipo medio, capitales de provincia y otras poblaciones, así como las uniones de cada una de ellas con las más próximas de igual o mayor rango; los itinerarios no incluidos en la Red Nacional básica que conduzcan a las fronteras terrestres y puertos marítimos con despacho habitual de mercancías, a los aeropuertos servidos por líneas regulares de tráfico y aquellos itinerarios alternativos de los de la Red Nacional básica cuyo tráfico de rango nacional lo justifique.

3. El conjunto de las Redes Nacionales básica y complementaria formará una malla continua y, en general, cerrada.

Art. 17. 1. La Red Regional comprenderá los itinerarios del Plan Nacional que enlacen los restantes centros de población o actividad entre sí y con las redes nacionales básica y complementaria. (Artículo 8-4 L. C.)

2. La Red Regional cumplirá la misión de proporcionar acceso a los principales centros de población o actividad situados en áreas rurales, desde las Redes básica y complementaria, y comunicar estos centros entre sí.

Se considerarán como centros principales las cabeceras de comarca y los núcleos de expansión, los aeropuertos abiertos al uso público, los cruces fronterizos, y los polígonos industriales, estaciones deportivas, santuarios o lugares de peregrinación, conjuntos monumentales y centros de atracción análoga, cuando ésta exceda el ámbito provincial.

Podrán incluirse asimismo en esta Red itinerarios alternativos de la Red Nacional complementaria o de otra índole cuyo tráfico de carácter interprovincial lo justifique.

3. La Red Regional, juntamente con la Red Nacional básica y la Red Nacional complementaria, formará un conjunto continuo, debiendo incluirse en ella los tramos de carreteras necesarios para conseguir o mantener la continuidad.

Art. 18. 1. Los Planes Provinciales de carreteras incluirán los itinerarios de la provincia de que se trate que, no estando comprendidos en el Plan Nacional, unan los centros de población entre sí y con las redes estatales de carreteras, tanto si han de establecerse con cargo a fondos estatales como provinciales. (Artículo 9-1 L. C.)

2. En cada provincia se formará un plan de carreteras provinciales con la determinación de las previsiones, objetivos y

prioridades para el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de dichas vías, y con un estudio económico sobre la procedencia de los fondos, ya sean propios de la corporación, subvenciones del Estado u otra clase de auxilios.

El Catálogo o relación de las carreteras de la provincia con los detalles necesarios para la identificación de cada itinerario formará parte integrante del Plan.

3. La elaboración de los planes provinciales de carreteras corresponden a las respectivas corporaciones provinciales, que contarán para ello con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. En todo caso se dará audiencia a los Ayuntamientos afectados. (Artículo 9-2 L. C.)

A tal efecto, los Servicios Técnicos de las corporaciones correspondientes redactarán el Plan, en colaboración con las Jefaturas Provinciales de Carreteras.

Redactado el Plan, se someterá a informe de los Ayuntamientos afectados durante el plazo de dos meses, y posteriormente de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos; los informes de los Ayuntamientos y de la citada Comisión se unirán al expediente.

La corporación, mediante acuerdo del Pleno, prestará su conformidad al Plan redactado, con las modificaciones que considere pertinentes introducir como consecuencia de los informes a que se refiere el párrafo anterior o por propia iniciativa.

4. La Corporación Provincial remitirá una copia del Plan a la Jefatura Provincial de Carreteras, a la Comisión Provincial de Urbanismo, al Organismo Provincial encargado de la planificación del desarrollo y a los Departamentos Ministeriales a que puede afectar; estos Organismos o los Centros Superiores de quienes dependan, en su caso, emitirán sus informes en el plazo de dos meses a contar desde la fecha en que recibieren el Plan; de no recibirse tales informes en el plazo señalado, se entenderá que son favorables y podrán continuar las actuaciones procedentes.

A la vista de estos informes, la Corporación Provincial, mediante acuerdo motivado del Pleno, aceptará, total o parcialmente, las modificaciones del Plan, propuestas en los expresados informes, o se ratificará en su acuerdo anterior, remitiendo seguidamente todo lo actuado al Ministerio de la Gobernación, que decidirá sobre las posibles discrepancias surgidas en la elaboración del Plan, y elevará su propuesta al Consejo de Ministros.

Los Planes Provinciales de Carreteras y sus modificaciones se aprobarán por el Consejo de Ministros, a propuesta del de la Gobernación, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y la Subsecretaría de Planificación, en el ámbito de sus respectivas competencias.

5. Los Planes Provinciales de Carreteras deberán revisarse cada diez años, por el mismo procedimiento que se establece en el punto anterior, para su formación.

Art. 19. 1. Los Ayuntamientos pueden formular Planes Municipales de Carreteras cuando lo exige la densidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades.

En su elaboración, los Municipios contarán con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas. La aprobación compete al Gobernador civil, previo informe de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, de la Diputación Provincial, del Ministerio de Obras Públicas y de la Subsecretaría de Planificación, en el ámbito de sus respectivas competencias. Si alguno de estos informes fuera contrario a la aprobación del Plan, el Ministro de la Gobernación elevará el expediente al Consejo de Ministros, el cual decidirá definitivamente sobre la aprobación del mismo. (Artículo 10 L. C.)

2. El Plan Municipal de Carreteras tendrá por objeto determinar las previsiones, objetivos y prioridades para el establecimiento, desarrollo y funcionamiento de dichas vías, y estudiar la posible procedencia de los fondos, ya sean propios de la Corporación, subvenciones del Estado o de la Diputación Provincial, u otra clase de auxilios.

El inventario de todas las carreteras a cargo del Municipio, con los detalles necesarios para la identificación de cada una de ellas, y el plano del término municipal con todas las vías públicas de comunicación que le afectan, formará parte integrante del Plan.

Redactado el Plan, se someterá a información pública por plazo de veinte días hábiles, y a la vista del resultado de la información, la Corporación, mediante acuerdo motivado del Pleno, prestará su conformidad al mismo, con las modificaciones pertinentes, en su caso.

3. La Corporación remitirá una copia del Plan a la Jefatura Provincial de Carreteras, al Organismo Provincial encar-

gado de la planificación, a los Departamentos ministeriales a que pueda afectar, a la Diputación Provincial y a la Comisión Provincial de Servicios Técnicos. Estos Organismos emitirán sus informes en el plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que recibieren la documentación; de no recibirse tales informes en el plazo señalado, se entenderá que son favorables y podrán continuar las actuaciones procedentes.

4. En caso de que el Ministro de la Gobernación someta al Consejo de Ministros la aprobación de un Plan Municipal de Carreteras, en contra de lo informado por los Organismos Provinciales del Ministerio de Obras Públicas y de la Subsecretaría de Planificación, pondrá en conocimiento del Ministerio o Ministerios afectados el texto íntegro de la propuesta elaborada, en un plazo no inferior a quince días hábiles, antes de la fecha de la reunión del Consejo.

CAPITULO II

Estudios y proyectos

Art. 20. 1. Todos los estudios, anteproyectos y proyectos a que hace referencia este capítulo se redactarán con sujeción a las normas técnicas aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas. (Artículo 11-1 L. C.)

Art. 21. 1. Los proyectos de carreteras provinciales y municipales serán aprobados por la Corporación correspondiente, e informados técnicamente por el Ministerio de Obras Públicas. Si el informe no fuera favorable, se elevará el expediente a la resolución del Consejo de Ministros. (Artículo 11-2 L. C.)

2. El informe a que se refiere el punto anterior sólo será preceptivo cuando se trate de proyectos de construcción de nuevas carreteras o de proyectos que impliquen modificación sustancial de las características geométricas o funcionales de las carreteras existentes.

3. El informe del Ministerio de Obras Públicas será emitido por la Jefatura Provincial de Carreteras en el plazo de treinta días hábiles, a contar del siguiente a aquel en que tuvo entrada el proyecto en las oficinas de aquel Servicio.

En caso de que la Jefatura Provincial no se muestre conforme con el proyecto, expondrá su parecer, en plazo de treinta días hábiles, a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, dando cuenta de esta incidencia a la Corporación local interesada.

La Dirección General de Carreteras, en el plazo de los otros treinta días hábiles siguientes, emitirá su informe poniéndolo en conocimiento del Ministerio de la Gobernación, de la Corporación Local interesada y de la Jefatura Provincial de Carreteras.

Si el informe de la citada Dirección General no fuera favorable, el Ministro de la Gobernación, si lo estima oportuno, someterá el expediente a resolución del Consejo de Ministros, poniendo en conocimiento del Ministro de Obras Públicas el texto íntegro de la propuesta elaborada, en un plazo no inferior a quince días hábiles antes de la fecha de la reunión del Consejo.

Art. 22. 1. Los proyectos de nuevos caminos de servicio se aprobarán por el Organismo rector de la Institución de quien dependan. (Artículo 11-3 L. C.)

2. En caso de que en el proyecto de que se trate se prevea la posible apertura del nuevo camino al uso público, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de este Reglamento, será preceptivo el informe del Ministerio de Obras Públicas, que se ajustará, con las debidas adaptaciones orgánicas, a las normas del artículo 21 de este Reglamento.

Art. 23. 1. La aprobación de proyectos de carreteras estatales implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres. (Artículo 12-1 L. C.)

Para que la aprobación de proyectos de carreteras estatales pueda surtir los efectos expropiatorios prevenidos en el párrafo anterior, será requisito indispensable que en el proyecto figure la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en planos de planta y parcelario.

2. En el momento de iniciar el expediente de expropiación forzosa se procederá a la comprobación y actualización de la relación de bienes y derechos afectados que figuraba en el proyecto aprobado.

3. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá a los bienes y derechos comprendidos en el

replanteo y en las modificaciones de obra que puedan aprobarse posteriormente (artículo 12-2 L. C.) siempre que en el replanteo del proyecto y en la modificación, en su caso, se incluya la relación concreta de bienes y derechos afectados con la descripción material de los mismos, y no impliquen una modificación de las características funcionales del proyecto.

4. A los efectos indicados en los números anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender el trazado de la misma y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquélla y la seguridad de la circulación. (Artículo 12-3 L. C.)

Art. 24. Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón a su finalidad:

- a) Estudio de planeamiento.
 - b) Estudio previo.
 - c) Estudio informativo.
 - d) Anteproyecto.
 - e) Proyecto de construcción.
 - f) Proyecto de trazado.
- (Artículo 13-1 L. C.)

Art. 25. 1. El estudio de planeamiento consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte. (Artículo 13-1-a L. C.)

2. El estudio de planeamiento comprenderá como mínimo:

- a) Exposición y delimitación del objeto del estudio.
- b) Acopio de datos relativos a la estructura, ordenación territorial y demanda de transporte y su evolución.
- c) Análisis de la situación actual con la estructura socio-económica, ordenación territorial y oferta y demanda vial y de transporte en la zona del estudio.
- d) Previsiones y repercusiones socioeconómicas y de demanda de transporte en un determinado año horizonte.
- e) Esquemas viales posibles, su comparación y selección de los más recomendables.

Art. 26. 1. El estudio previo consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos. (Artículo 13-1-b L. C.)

2. El estudio previo comprenderá como mínimo:

- a) Exposición del objeto del estudio y planteamiento del problema a resolver.
- b) Acopio de los datos necesarios, tales como estudios de planeamiento existentes, de tráfico o de terrenos.
- c) Análisis de los datos anteriores.
- d) Definición en líneas generales de las diferentes opciones para resolver el problema planteado.
- e) 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.
- f) Posibilidades de limitación de accesos y sus consecuencias.
- g) Selección de alternativas más convenientes entre las opciones estudiadas.

Art. 27. 1. El estudio informativo consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. (Artículo 13-1-c L. C.)

2. El estudio informativo comprenderá como mínimo:

- a) Objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.
- b) Definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas.
- c) Análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su impacto en los diversos aspectos del transporte, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos a que puedan afectar en cada caso.
- d) Selección del trazado más recomendable como solución.

Art. 28. 1. El anteproyecto consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima. (Artículo 13-1-d L. C.)

El anteproyecto, en general, será la fase de perfeccionamiento del estudio previo, en el que, una vez decidida la solución más conveniente a un determinado problema, y fijados en el estudio informativo de su trazado y características funcionales, se determine la solución técnica más adecuada.

2. En el caso de que haya de servir de base a una ulterior propuesta de gasto, constará como mínimo de los siguientes documentos:

a) Memoria en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los posibles elementos funcionales de la carretera, los factores sociales, técnicos, 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 y económico, así como los datos básicos correspondientes, con justificación de los precios puestos adoptados.

Anejos a la Memoria, entre los que deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos e hidrográficos en que se ha basado la elección.

Criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados.

b) Planes generales de trazado a escala no menor de 1/5.000, y de definición general de las obras de paso, secciones tipo y obras accesorias y complementarias.

c) Presupuesto que comprenda mediciones aproximadas y valoraciones.

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

e) Cuando la obra haya de ser objeto de explotación retribuida será necesario acompañar los estudios relativos al régimen de utilización y posibles futuras tarifas.

3. En el caso de que el anteproyecto no tenga por objeto servir de base a una propuesta de gasto o cuando al anteproyecto haya precedido un estudio previo o informativo, se podrá prescindir en el mismo del estudio de los factores sociales, económicos y administrativos a que se refiere el apartado a) del punto 2, lo que no quiere decir que en el mismo no deba buscarse la solución más económica dentro de las técnicamente aceptables.

Art. 29. 1. El proyecto de construcción consiste en el desarrollo completo de la solución óptima con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. (Artículo 13-1-e L. C.)

2. El proyecto de construcción deberá redactarse con los datos y detalles necesarios que permitan ejecutar las obras sin intervención del autor o autores del documento.

3. En todo caso, en la elaboración y redacción del proyecto, se tendrán en cuenta las prescripciones que, sobre esta materia, contiene la legislación de Contratos del Estado.

Art. 30. 1. A efectos de elaboración y redacción de proyectos, las obras de carretera se clasifican en los siguientes grupos:

A) Obras de primer establecimiento, que comprende:

- a) Nuevas carreteras.
- b) Variantes de carreteras existentes.
- c) Reconstrucción de tramos de carreteras y obras de paso importantes.

B) Obras para mejorar la explotación de la carretera, que comprende:

- a) Acondicionamientos.
- b) Refuerzo de firmes.
- c) Otras obras de mejora.

C) Obras de restablecimiento y mantenimiento de las condiciones de la carretera, que comprende:

- a) Obras de reparación.
- b) Reconstrucción de obras de paso menores, muros y tramos de carretera de pequeña longitud.
- c) Obras de conservación.

2. Los proyectos que tengan por objeto la construcción de las obras comprendidas en el grupo A) del punto anterior deberán constar, como mínimo, de los siguientes documentos:

a) Memoria que considere las necesidades a satisfacer y los factores de todo orden a considerar, con descripción y justificación de la solución proyectada; tendrá en cuenta además la futura explotación de la carretera, incluyendo los elementos

funcionales, previsión de accesos, en relación con el entorno de la carretera y su estética.

Anejos a la Memoria en los que se incluirán todos los datos topográficos, geológicos, geotécnicos, cálculos y estudios que se hayan utilizado en el proyecto, y que justifiquen e identifiquen el trazado y características elegidas.

Asimismo, en su caso, se incluirá el estudio de los desvíos de circulación durante la ejecución de las obras y medidas para garantizar la seguridad vial en dicho período y en el tramo de carretera afectado.

Entre los anejos figurará la relación de bienes, derechos y servicios afectados y el plano parcelario, así como los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución.

También figurará entre los anejos a la Memoria un programa del posible desarrollo de los trabajos, en tiempo y coste óptimo con carácter indicativo, así como la clasificación que con arreglo al registro debe ostentar el empresario para ejecutarlos.

b) Planos que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera proyectada.

c) Pliego de prescripciones técnicas particulares, en el que se fijen las características de los materiales y la forma de ejecución, medición y abono de las obras.

d) Presupuestos con mediciones, cuadros de precios, presupuestos parciales eventualmente y generales en todo caso.

e) Cuando las obras hayan de ser objeto de explotación retribuida se acompañarán los estudios económicos y administrativos sobre el régimen de utilización y tarifas que hayan de aplicarse.

Art. 31. 1. Los proyectos de obras que comprende el grupo B) del artículo anterior contendrán los mismos documentos que los del grupo A), y en ellos deberán resolverse además los siguientes problemas:

a) Desvíos de la circulación durante la ejecución de las obras.

b) Medidas a adoptar para garantizar la seguridad vial durante la ejecución de las obras y en su explotación.

c) Señalización a colocar durante la ejecución de las obras.

d) Nueva ordenación de los accesos existentes.

2. En los proyectos de obras que comprende el grupo C) del artículo anterior, podrán reducirse en extensión los documentos exigidos para los proyectos de las obras comprendidas en los grupos A) y B), e incluso suprimirse los que resulten innecesarios, siempre que los restantes sean suficientes para definir, ejecutar y valorar las obras que comprenda, y se haya previsto en ellos la solución de las repercusiones en la circulación durante la ejecución de la obra.

Art. 32. 1. El proyecto de trazado es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados. (Artículo 13-1-f L. C.)

2. El proyecto de trazado comprenderá como mínimo:

a) Memoria en la que se describa y justifique la solución adoptada, de modo que quede fuera de toda duda el carácter definitivo del trazado proyectado, y la seguridad de que no se verá afectado por estructuras, afirmados y obras complementarias.

Anejos a la Memoria en los que se incluirán todos los datos que identifiquen y justifiquen el trazado y las características elegidas.

Documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras.

Relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en planos de planta y parcelario.

b) Planos de trazado, en los que se aprecie el terreno a ocupar por las obras y las restantes características generales de la carretera.

c) Presupuesto a nivel de anteproyecto.

3. En documento separado para uso exclusivo y reservado de la Administración, se incluirá el cálculo de la valoración de las expropiaciones precisas.

Art. 33. 1. Todos los estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras deberán ser suscritos por un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Art. 34. 1. Los estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras podrán ser objeto de aprobación técnica y de aprobación definitiva; cuando se emplee el término «aprobación»,

sin especificación alguna, se entenderá que se trata de aprobación definitiva, salvo que del contexto en que se emplee el término se deduzca claramente lo contrario.

2. La aprobación técnica tendrá el carácter de aprobación provisional, e implicará la declaración de que el estudio, anteproyecto o proyecto está bien redactado y cumple todos los requisitos y prescripciones legales y reglamentarias, de fondo y de forma.

La aprobación definitiva del estudio, anteproyecto o proyecto de carreteras, que podrá confirmar o modificar los términos de la aprobación técnica, implicará la declaración de que el estudio, anteproyecto o proyecto aprobado técnicamente con anterioridad ha sido sometido al trámite de información pública o a otros posibles trámites, según los que en cada caso resulten procedentes.

3. Serán objeto de aprobación única y definitiva aquellos estudios, anteproyectos y proyectos que, por su naturaleza, no hayan de someterse preceptivamente a información pública, sin que, por otra parte, se estime conveniente someterlos a trámites o informes no preceptivos.

Art. 35. 1. Cuando se trate de construir una nueva carretera estatal, el oportuno estudio informativo, con la naturaleza y alcance que se establece en el artículo 25 de este Reglamento, se someterá al trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles, a cuyo efecto se expondrá al público en las oficinas correspondientes del Ministerio de Obras Públicas y de las Corporaciones Municipales interesadas, previo anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» y en el de la provincia o provincias afectadas. Las observaciones formuladas en tal período deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado. (Artículo 14-1 L. C.)

2. Deberán someterse también a información pública los estudios informativos que tengan por objeto desdoblamientos de calzadas y variantes para supresión de travesías que, en ambos casos, supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

No será preceptivo el trámite de información pública de los estudios que se refieran a ensanches de carreteras, modificaciones de trazado, mejoras de firme y variantes que no afecten a núcleos de población.

En caso de que por la naturaleza o circunstancias del asunto en vez de un estudio informativo se haya redactado un anteproyecto, proyecto o proyecto de trazado, podrá someterse éste a información pública en la misma forma y con las mismas consecuencias que si de un estudio informativo se tratara.

Art. 36. 1. Aprobado técnicamente un estudio informativo que deba someterse al trámite de información pública, la Jefatura Provincial de Carreteras correspondiente, o aquella o aquellas que, en su caso ordene la Dirección General cuando afecte a más de una provincia, procederá a enviar a los «Boletines Oficiales del Estado» y al de la provincia o provincias interesadas el oportuno anuncio de contenido idéntico, para su publicación.

El plazo de treinta días hábil para el examen del estudio y para la información pública se contará siempre a partir de la fecha de publicación del anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Durante el expresado plazo, podrán presentarse en la oficina u oficinas que señale el anuncio las alegaciones y observaciones a que se refiere el punto 1 del artículo anterior.

2. Al tiempo de tramitarse la información pública y durante el mismo plazo, deberá someterse por el Ministerio de Obras Públicas el estudio informativo a las Corporaciones Locales interesadas, al objeto de que examinen si el trazado es el más conveniente desde el punto de vista de interés general y de los intereses de las localidades o provincias a que afecte la nueva carretera. Transcurrido dicho plazo, y un mes más, sin que las Corporaciones afectadas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el proyecto formulado. (Artículo 14-2 L. C.)

Para debido cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Jefatura Provincial de Carreteras que instruya el expediente remitirá gratuitamente un ejemplar del estudio informativo a la Diputación o Diputaciones Provinciales afectadas, así como al Ayuntamiento de cada uno de los términos municipales interesados.

3. Tanto en el anuncio que se publique en los Boletines Oficiales como en los escritos de remisión del estudio informativo a las Corporaciones Locales deberá hacerse constar

el objeto y finalidad de la información pública, así como el plazo de la misma, y en el caso de las Corporaciones Locales, la advertencia de que la falta de informe en su plazo se considerará como opinión favorable.

Art. 37. 1. Transcurrido el plazo de diez días hábiles siguientes al término del plazo para formular alegaciones e informes, la Jefatura Provincial de Carreteras, en el plazo de otros diez días, enviará todo el expediente, por conducto reglamentario, al Servicio que redactó el estudio informativo para su examen e informe.

Dicho Servicio emitirá un informe único, en el que deberá considerar todos los escritos presentados en la información pública, con referencia al punto de vista del estudio informativo. El plazo para emitir el expresado informe será de treinta días, prorrogables por la Dirección General de Carreteras, hasta otros treinta días más, a petición justificada del Servicio que debe emitir el informe.

No deberán ser tomadas en consideración las alegaciones o informes que no se refieran a la finalidad de la información pública tal y como se definen en el artículo 14 de la Ley.

2. El Servicio que haya redactado el estudio informativo, dentro del plazo señalado en el punto anterior, devolverá el expediente, con su informe, a la Jefatura Provincial de Carreteras que lo haya tramitado, que seguidamente enviará todo lo actuado a la Abogacía del Estado de la Provincia; ésta emitirá su dictamen en el plazo de veinte días hábiles.

Art. 38. 1. La Jefatura Provincial de Carreteras, recibidos el expediente y dictamen de la Abogacía del Estado, los elevará por conducto reglamentario, con su informe, y en el plazo de veinte días hábiles, al Ministerio de Obras Públicas.

El trámite de información pública, cuyas actuaciones quedarán reflejadas en el denominado expediente de información pública, formará parte integrante del estudio informativo.

2. Corresponde al Ministro de Obras Públicas la aprobación del expediente de información pública (artículo 12-3 L. C.), que la efectuará en la misma resolución que apruebe definitivamente el estudio informativo, en su caso.

Si del resultado del expediente de información pública se dedujera la no conveniencia del trazado propuesto, en la misma resolución se ordena a la actuación que se considere oportuna.

3. La información pública a que se refiere este artículo es independiente de la que establece la Ley de 16 de diciembre de 1954 para el procedimiento de expropiación. (Artículo 14-4 L. C.)

CAPITULO III

Construcción

SECCION PRIMERA

Carreteras estatales

Art. 39. 1. Sólo podrán construirse nuevas carreteras estatales cuando se hallen previstas en el plan nacional de carreteras, o en las modificaciones que en él se introduzcan por medio de Ley.

A estos efectos, no tendrán la consideración de nuevas carreteras las variantes, desdoblamiento de calzadas, mejoras de trazado, acondicionamientos, los tramos que no constituyan un nuevo itinerario y las carreteras que integran las redes arteriales de las poblaciones. (Artículo 15 L. C.)

2. Cuando se estime preciso que, por razones de interés general, debe construirse una carretera estatal, no comprendida en el plan nacional de carreteras, el Ministerio de Obras Públicas, de oficio o a instancia de otro Departamento o Corporación Local, procederá a instruir un expediente, para la preparación del proyecto de ley de modificación del plan.

Servirá de base a dicho expediente el estudio informativo de la posible carretera, aprobado técnicamente, que será sometido al trámite de información pública a realizar con sujeción a las normas de los artículos 35 al 38 de este Reglamento, debiendo ser oído el Consejo de Obras Públicas.

Este expediente terminará por resolución del Ministro de Obras Públicas, que declarará la procedencia de promover o no el oportuno proyecto de ley, a efectos de incluir la carretera de que se trate en el plan nacional de carreteras.

Art. 40. 1. El Ministerio de Obras Públicas, a propuesta de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, dictará las normas e instrucciones a que deben sujetarse los trabajos y obras de construcción de las carreteras estatales, que deberán revisarse con periodicidad para mantenerlas actualizadas permanentemente.

Estas normas deberán ser aprobadas por Orden ministerial, y publicadas en el «Boletín Oficial del Estado».

2. La inspección, control y vigilancia de las obras de construcción de carreteras estatales estarán a cargo de los Servicios de la Dirección General de Carreteras, con las funciones y competencias que, en cada caso, establezcan la Legislación de Contratos del Estado y las normas de organización y funcionamiento del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 41. En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras estatales, se aplicará la legislación general de Contratos del Estado. (Artículo 16 L. C.)

Art. 42. 1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres, en su caso, necesarios para la construcción de carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa. (Artículo 17-1 L. C.)

2. Las expropiaciones a que dieren lugar las obras concernientes a las travесías y a los tramos de carreteras a que se refiere el título 4.º de la Ley de Carreteras y de este Reglamento, quedarán sometidas a las prescripciones de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y normas que la completen y desarrollen. (Artículo 17-2 L. C.)

3. En las carreteras estatales, la dirección, control y coordinación de los expedientes de expropiación forzosa corresponde a los Jefes Regionales de Carreteras, salvo en los casos en que por otras normas o por decisión de la Dirección General se encomienda expresamente a los Jefes provinciales; unos y otros ejercerán en los expedientes a su cargo las facultades que la Ley de Expropiación Forzosa atribuye, con carácter general, a los Gobernadores Civiles.

Art. 43. 1. El acta de pago, y la de ocupación y 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 el artículo 53 de la Ley de Expropiación Forzosa. (Artículo 18 L. C.)

2. Las Jefaturas Regionales y, en su caso, las Provinciales de Carreteras harán constar en las actas de pago y de ocupación de bienes expropiados, y en los demás actos administrativos a que se refiere el punto anterior, todos los requisitos y circunstancias necesarias para su inscripción en los Registros públicos.

La presentación de estos documentos en dichos Registros públicos la efectuarán dentro del plazo de tres meses a contar desde la fecha en que se produjeron; a la vista de tales documentos, los responsables de los Registros practicarán las inscripciones, anotaciones o diligencias que en derecho procedan, y expedirán a favor del Estado, sin gasto ni tasa alguna, las certificaciones o justificantes correspondientes.

3. Las Jefaturas Regionales y, en su caso, las Provinciales de Carreteras remitirán a la Delegación de Hacienda de la provincia, copia de las certificaciones y justificantes expedidos por los Registros públicos a que se refiere el punto anterior, para cumplir lo dispuesto en el artículo 119 de la Ley del Patrimonio del Estado.

SECCION SEGUNDA

Carreteras provinciales

Art. 44. 1. Sólo podrán construirse nuevas carreteras provinciales cuando se hallen incluidas en el plan provincial correspondiente. No serán consideradas al efecto como nuevas carreteras las obras reiteradas en el párrafo 2.º del artículo 15 de la Ley de Carreteras. (Artículo 19-1 L. C.)

2. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas la comprobación de que las obras de carreteras provinciales se ajustan a los planes y proyectos aprobados. (Artículo 19-2 L. C.)

A tal efecto, el Jefe provincial de Carreteras, o persona en quien delegue por escrito, asistirá a los actos de recepción provisional y definitiva de las obras de construcción de carreteras provinciales, y firmará el acta o actas correspondientes.

Art. 45. En la construcción, reparación, conservación y mejora de las carreteras provinciales, se aplicará la legislación de Régimen Local, cualquiera que fuera la fórmula de financiación utilizada. (Artículo 20 L. C.)

Art. 46. 1. La expropiación de terrenos para la construcción de carreteras provinciales se registrará por lo dispuesto en

los artículos 12, 17 y 18 de la Ley de Carreteras. (Artículo 21 L. C.)

2. Será también de aplicación lo dispuesto en los puntos 2 y 3 del artículo 43 del este Reglamento, con las debidas adaptaciones a las peculiaridades de la Administración Local.

SECCION TERCERA

Carreteras municipales

Art. 47. 1. Los municipios en que se hubiese formulado un plan de carreteras vendrán obligados a su cumplimiento en los mismos términos que para la provincia establece la sección segunda de este capítulo (artículo 22-1 L. C.) de la Ley y del Reglamento de Carreteras.

2. Si no se hubiere formulado el plan a que se refiere el número anterior el Ayuntamiento podrá acordar la construcción de carreteras con arreglo a la legislación de Régimen Local, teniendo en cuenta los planes de ordenación urbana existentes, y previo informe del Ministerio de Obras Públicas; si este informe fuere desfavorable, se elevará el expediente a resolución del Gobierno. (Artículo 22-2 L. C.)

Por lo que se refiere al informe del Ministerio de Obras Públicas y sus efectos serán de aplicación las normas del artículo 21, punto 3 de este Reglamento.

Art. 48. Las obras que se realicen en las carreteras municipales, se ajustarán a las prescripciones que para las provinciales establecen los artículos 20 y 21 (artículo 22-3 L. C.) de la Ley de Carreteras y 45 de este Reglamento.

CAPÍTULO IV

Financiación

Art. 49. 1. Las carreteras construidas por el Estado se financiarán con los correspondientes créditos presupuestarios y con las aportaciones de las Corporaciones Locales, o excepcionalmente, de los particulares, conforme a la legislación vigente. (Artículo 23-1 L. C.)

Las Diputaciones Provinciales, Cabildos Insulares, Ayuntamientos y Mancomunidades pueden ofrecer al Estado, para obras de carreteras estatales, o de algunos de sus tramos, que, además del interés general, presenten un interés específico de índole local, y con destino a la construcción, conservación o mejora:

- a) Aportaciones en dinero.
- b) Aceptación de terrenos libres de cargas y de servidumbres. La aportación por el Estado del compromiso de esta aportación implicará el otorgamiento de la facultad expropiatoria, si en su caso resultase necesario, a favor de la Corporación Local interesada.
- c) Instalación por sus propios medios de los 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 proyectos.

2. A los efectos prevenidos en el punto anterior, se consideran elementos complementarios de la carretera las instalaciones de alumbrado y de ventilación, los semáforos, las aceras, las calzadas de servicio, los pasos superiores e inferiores para peatones, las instalaciones de riego y desagüe, las plantaciones y zonas ajardinadas y otros elementos de naturaleza análoga.

3. Las aportaciones en dinero podrán determinarse en porcentaje del coste total de las obras, incluidos o no el valor de las expropiaciones y el coste de redacción del proyecto, o bien en cuantía fija con independencia del resultado de la licitación y de las ulteriores incidencias de la obra.

Art. 50. 1. Las Corporaciones o Entidades a que se refiere el artículo anterior que, por iniciativa propia, deseen contribuir a la construcción, mejora o conservación de una carretera del Estado deberán adoptar acuerdo en este sentido conforme a sus disposiciones específicas.

En el acuerdo se hará constar la cuantía y clases del ofrecimiento, forma y plazos en que se comprometan a hacerlo efectivo y, en su caso, compromiso de consignar el gasto en los presupuestos correspondientes a los años en que haya de efectuarse.

2. La Corporación o Entidad Local remitirá certificación literal del acuerdo a que se refiere el punto anterior a los Servicios de la Dirección General de Carreteras, y éstos, con su propio informe, lo elevarán a la Dirección General.

La aceptación del compromiso corresponderá:

a) Al Director general de Carreteras:

En todo caso, tratándose de obras u operaciones de conservación.

Cuando la cuantía de la aportación sea igual o superior al 50 por 100 del coste de las obras si se trata de instalaciones de alumbrado, o de mejoras de travesías de las que exista variante o esté prevista su construcción.

Cuando el presupuesto total de las obras sea inferior a 5.000.000 de pesetas.

Cuando la cuantía de la aportación sea igual o superior al 30 por 100 del coste de las obras, en los restantes casos.

b) Al Ministro de Obras Públicas:

Cuando la cuantía de la aportación sea inferior al 50 por 100 del importe de las obras, si se trata de instalaciones de alumbrado, o de mejoras de travesías de las que exista variante o esté prevista su construcción, y el presupuesto total sea igual o superior a 5.000.000 de pesetas.

Cuando la cuantía de la aportación sea inferior al 30 por 100 del coste de las obras, y éste supere los 5.000.000 de pesetas en las restantes obras de construcción y mejora.

3. Aceptado el ofrecimiento, aprobado el proyecto y establecidas las anualidades del contrato a celebrar, se comunicarán a la Corporación o Entidad todas estas circunstancias para que ratifique el compromiso de aportación, entregue los terrenos necesarios para las obras si hubiesen sido ofrecidos y consigne en sus presupuestos el gasto que corresponda.

4. Las Corporaciones o Entidades interesadas, antes de la adjudicación de las obras, deberán entregar al Estado el importe de la primera anualidad, o de la anualidad única en su caso, debiéndose entregar las restantes anualidades dentro del primer mes del año a que correspondan.

Art. 51. En el caso de que el Ministerio de Obras Públicas proponga a las Diputaciones Provinciales, Cabildos o Ayuntamientos su participación en la construcción, conservación o mejora de carreteras estatales, las Corporaciones afectadas deberán adoptar el acuerdo que consideren procedente, conforme a sus disposiciones específicas, y remitir certificación literal del mismo a los servicios de la Dirección General de Carreteras, que, con su propio informe, lo elevará a la Dirección General.

La aceptación del compromiso y sus ulteriores efectos se acomodarán a las reglas del artículo anterior.

Art. 52. 1. Los particulares pueden contribuir económicamente a la construcción o mejora de carreteras del Estado con aportaciones en dinero, o mediante cesiones gratuitas de terrenos para las obras.

2. Los particulares interesados en una obra de carretera, de acuerdo con lo dispuesto en el punto anterior, presentarán en los Servicios de la Dirección General de Carreteras sus ofrecimientos, con los siguientes datos y formalidades:

a) Tramo de carretera para el que se hace el ofrecimiento.

b) Aportación o aportaciones que ofrece.

c) Respecto a las aportaciones en dinero, cuantía y forma en que se propone entregarlas al Estado, y aval bacario, con firmas legitimadas y, en su caso legalizadas, que garantice su cumplimiento.

d) Respecto a las cesiones gratuitas de terrenos, el compromiso de entregarlos una vez aceptado el ofrecimiento y documento que acredite la titularidad e inexistencia de cargas sobre los terrenos.

e) El ofrecimiento deberá ser formulado, en todo caso, mediante escritura pública.

3. El ofrecimiento de aportación en dinero se tramitará y aprobará en forma análoga a lo dispuesto para las Corporaciones Locales.

El ofrecimiento de cesión gratuita de terrenos se tramitará de acuerdo con la legislación del Patrimonio del Estado.

Aceptado el ofrecimiento y aprobado el proyecto, se comunicará a la persona o personas interesadas para que ingresen en la pagaduría del servicio de carreteras correspondiente la aportación ofrecida en dinero. En caso de cesión de terrenos, el interesado los pondrá a disposición del citado servicio, que promoverá la inscripción de los mismos a nombre del Estado en los registros correspondientes, como terrenos de dominio público adscritos al Ministerio de Obras Públicas para el servicio de carreteras.

Art. 53. Las carreteras del Estado que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante el

capital de las sociedades concesionarias, los recursos propios y ajenos que éstas movilicen y las subvenciones que se les otorguen (artículo 23-2 L. C.), en la forma y condiciones que establezca la legislación específica en la materia.

Art. 54. 1. Corresponde al Ministerio de Obras Públicas, previo informe de los de Hacienda y Gobernación y de la Subsecretaría de Planificación, proponer al Consejo de Ministros las fórmulas de participación o ayudas del Estado respecto a la planificación, elaboración de estudios y proyectos y, en su caso, construcción de carreteras de las redes provinciales o municipales. (Artículo 23-3 L. C.)

2. Las ayudas del Estado a las Corporaciones y Entidades Locales podrán consistir en:

a) Redacción o colaboración técnica y económica en la formación de planes, estudios y proyectos.

b) Dirección facultativa e inspección técnica de las obras que se realicen.

c) Aportaciones en dinero para la realización de obras específicas. En ningún caso podrá destinarse el importe de las aportaciones en dinero al pago de expropiaciones.

d) Aportación temporal de maquinaria del parque de Obras Públicas.

3. Las Corporaciones y Entidades que deseen obtener alguna de las ayudas a que se refiere el párrafo anterior deberán adoptar acuerdo en este sentido conforme a sus disposiciones específicas, debiendo remitir la petición a la Dirección General de Carreteras, acompañada de certificación literal del acuerdo adoptado y de una Memoria en la que se expongan y concreten las circunstancias justificativas de las necesidades del estudio o de la obra solicitados, las razones que impiden su realización total con los recursos propios de la Corporación, el tipo, alcance y valoración estimada de la ayuda. Si la Dirección General de Carreteras considera atendible la petición, teniendo en cuenta no sólo la necesidad objetiva de la obra o servicio a realizar, sino también las disponibilidades de medios y de créditos, en su caso, elevará su propuesta al Ministro de Obras Públicas, a fin de que puedan ser recabados los informes de los Departamentos interesados y, en su caso, sometida a la consideración del Consejo de Ministros.

4. En el acuerdo que conceda la subvención o ayuda solicitada, deberá hacerse constar:

a) Carreteras o tramos de carretera para los que se concede.

b) Ayuda que se otorga.

c) Porcentaje que representa la ayuda concedida respecto al importe total de la operación.

d) Plazo de comienzo de los trabajos.

e) Plazo de ejecución de los trabajos.

f) Obligtoriedad por parte de la Corporación de adoptar acuerdo de ejecutar el trabajo en su totalidad y consignar en sus presupuestos las distintas anualidades a que hubiere lugar, una vez aceptada la ayuda concedida.

g) Cualquier otro requisito que se estime deba cumplir la Corporación.

h) Circunstancias en que, llegado el caso, podrá anularse la ayuda concedida.

5. Las asignaciones periódicas que, con carácter de subvención para fines genéricos, pudieran recibir del Estado las Corporaciones Locales con destino a sus carreteras serán aplicadas a estos fines, sin más limitaciones que las contenidas en este Reglamento y las que fije la disposición por la que se otorgue la subvención, de acuerdo con sus propias disposiciones reguladoras. En todo caso, los servicios del Ministerio de Obras Públicas tendrán a su cargo la comprobación técnica del destino que por las Corporaciones Locales se dé a estas subvenciones.

Art. 55. 1. El Gobierno, a propuesta de los Ministros de Hacienda y Obras Públicas, podrá imponer contribuciones especiales por la construcción de nuevos accesos y vías de servicios, en los términos establecidos en el artículo 26 de la Ley General Tributaria.

La Ordenanza de la Contribución determinará, en cada caso, los criterios de aplicación de la misma, conforme a los principios que se establecen en el presente artículo.

2. Las contribuciones especiales podrán recaer sobre quienes se beneficien de modo directo por los nuevos accesos y vías de servicio, como son los titulares de las fincas y establecimientos colindantes y las urbanizaciones que vean facilitada su comunicación.

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio

de las expropiaciones, excepto en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

— En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.

— En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.

4. La distribución de las contribuciones se ajustará a los elementos objetivos existentes, como la superficie de la finca, su destino, proximidad y accesos a la carretera e instalaciones o actividades mercantiles o industriales. (Artículo 24 L. C.)

La superficie urbanizable, la naturaleza y el uso público o privado del inmueble, el valor del resto de la finca y su ocupación temporal o permanente serán circunstancias de obligada consideración, además de las enumeradas en el párrafo anterior, para determinar las bases de la distribución de las contribuciones especiales.

5. Quedarán exentas de las contribuciones especiales que puede imponer el Gobierno según este artículo las estaciones de servicio cuyos terrenos e instalaciones deben revertir gratuitamente al Estado.

Art. 56. 1. Las carreteras provinciales y municipales serán construidas con cargo a los créditos presupuestarios de sus correspondientes titulares, con auxilio del Estado o de otros entes públicos o de los particulares, conforme a la legislación vigente. (Artículo 25-1 L. C.)

2. Las Entidades Locales pueden percibir del Estado, para las atenciones a que se refiere este artículo, subvenciones, anticipos, reintegros y garantía en forma de aval. (Artículo 25-2 L. C.)

La forma y condiciones de la petición y del otorgamiento de estas ayudas, se ajustará a las normas de los puntos 3, 4 y 5 del artículo 54 de este Reglamento.

3. Cuando las carreteras provinciales y municipales vayan a ser explotadas por gestión indirecta o mixta, la financiación se realizará en los términos previstos en el número 2 del artículo 23 de la Ley de Carreteras.

Art. 57. En los Presupuestos Generales del Estado de cada ejercicio se determinará el procedimiento de utilización de los fondos obtenidos de contribuciones especiales, peajes y aportaciones de Corporaciones Locales y otros entes de Derecho público, para la financiación de carreteras. (Artículo 26 L. C.)

CAPITULO V

Explotación

Art. 58. 1. Las carreteras pueden ser explotadas por el Estado, las Entidades Locales y los particulares. (Artículo 27-1 L. C.)

La gestión indirecta de carreteras podrá comprender la construcción, conservación y explotación, o solamente la explotación después de construidas por el Estado o Corporación Local.

2. A estos efectos, la explotación de carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos, regulación del uso de las zonas adyacentes y, en general, todas las actuaciones necesarias para proporcionar al usuario, a lo largo del tiempo, un servicio que le permita disfrutar de una circulación fluida, segura y cómoda.

Art. 59. El Estado y las Entidades Locales, como regla general, explotarán directamente las carreteras a su cargo, siendo la utilización gratuita para el usuario o, excepcionalmente, mediante pago de peaje. (Artículo 27-2 L. C.)

Art. 60. 1. En los supuestos de peaje, las tarifas correspondientes a las carreteras estatales y a las provinciales o municipales financiadas parcial o totalmente por el Estado, se aprobarán por el Gobierno. (Artículo 27-2, párrafo segundo, L. C.)

Las tarifas correspondientes a carreteras provinciales y municipales, sin participación del Estado, se aprobarán conforme a lo dispuesto en la legislación del Régimen Local. (Artículo 27-2, párrafo tercero, L. C.)

2. Estarán exentos del abono de peaje los vehículos de las Fuerzas Armadas y de Orden Público, de la Policía de Tráfico, de la Policía Gubernativa, de las Autoridades judiciales, las ambulancias, los de servicio contra incendios y los de la propia explotación en el cumplimiento de sus respectivas funciones específicas. (Artículo 27-3 L. C.)

También estarán exentos del abono de peaje los vehículos del Ministerio de Obras Públicas, o de la Corporación Local,

en su caso, que transporten personal encargado de velar por el cumplimiento de las normas técnicas en materia de explotación y, en general, de vigilar el cumplimiento de las condiciones del contrato.

Art. 61. Las carreteras estatales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado. (Artículo 28 L. C.)

Art. 62. 1. Las concesiones administrativas de construcción, conservación y explotación de carreteras estatales se regirán por lo dispuesto en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, para las autopistas. (Artículo 29 L. C.)

2. Será también de aplicación a las expresadas concesiones administrativas el pliego de cláusulas administrativas generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, aprobado por Decreto 215/1973, de 25 de enero.

Art. 63. 1. Si la explotación de la carretera estatal se efectúa por gestión interesada, concierto con persona natural o jurídica, o por una Sociedad de economía mixta, corresponde al Consejo de Ministros acordar, por Decreto, los términos del concierto y la constitución de la Sociedad. (Artículo 30-1 L. C.)

2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas que, en aplicación de los sistemas mencionados, resultaren titulares de la explotación de las carreteras podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión prevé el artículo anterior. Tales beneficios sólo podrán ser concedidos por el Gobierno en el Decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos para el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa. (Artículo 30-2 L. C.)

3. El contrato de gestión, el concierto o los estatutos sociales en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes, o los socios, de los beneficios y riesgos de la gestión. (Artículo 30-3 L. C.)

4. Regirán además en esta materia, en cuanto resultan aplicables, la Ley de Contratos del Estado, texto articulado de 8 de abril de 1965, modificado por la Ley 5/1973, de 17 de marzo, la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de autopistas en régimen de concesión, y las disposiciones reglamentarias y demás complementarias dictadas para desarrollo y ejecución de las leyes citadas.

Art. 64. 1. La construcción, conservación y explotación de carreteras provinciales y municipales, incluidas en sus correspondientes planes, aprobados reglamentariamente, podrán ser objeto de gestión indirecta por cualquiera de los sistemas previstos en la legislación de Régimen Local.

El anteproyecto o proyecto que sirva de base a la licitación deberá ser informado por el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con las normas y procedimiento del artículo 21 de este Reglamento.

2. En caso de que se pretenda gestionar indirectamente la construcción, conservación y explotación de una carretera provincial o municipal, que no esté incluida en el correspondiente plan, aprobado reglamentariamente, la carretera en cuestión deberá ser incluida previamente en el plan, mediante el procedimiento establecido para su modificación, o formación inicial, si no existe ninguno.

3. Las carreteras provinciales y municipales pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas previstos en la legislación de Régimen Local. (Artículo 31 L. C.)

4. En el expediente de aprobación de tarifas correspondiente a carreteras provinciales o municipales financiadas parcial o totalmente por el Estado, a que se refiere el artículo 60.1 de este Reglamento deberán informar los Ministerios de Hacienda y de Obras Públicas.

TITULO III

Uso y defensa de las carreteras

CAPITULO PRIMERO

Limitaciones de la propiedad

Art. 65. A los efectos del presente capítulo se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección. (Artículo 32 L. C.)

Art. 66. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno, de tres metros de anchura a cada lado de la carrete-

ra, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud del desmonte o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

2. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso del dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. (Artículo 33-1 L. C.)

3. En túneles, la determinación de la zona de dominio se efectuará de acuerdo con las características geotécnicas del terreno y la altura del mismo sobre el túnel.

Art. 67. 1. En las carreteras de nueva construcción, será preceptiva la expropiación de los terrenos a ocupar por la zona de dominio público definida en el artículo anterior.

2. Excepcionalmente, cuando se trate de túneles y en los casos de viaductos o puentes que tengan por objeto pasar las carreteras sobre zona urbana o de singular valor, podrán quedar fuera del dominio público, y no ser preceptiva en consecuencia su expropiación, los terrenos delimitados por los bordes exteriores de la explanación correspondiente a las citadas obras. No obstante, deberán siempre ser del dominio público, y en consecuencia, expropiarse los terrenos ocupados por los cimientos de los soportes de las estructuras y una franja de un metro como mínimo, alrededor de los mismos, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3 del artículo anterior.

Art. 68. 1. En las carreteras existentes son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales, afectos al servicio público viario, cualquiera que sea el título legítimo de adquisición por parte del Estado o de las Corporaciones Locales.

2. Se consideran elementos funcionales de la carretera los que a continuación se indican:

a) Áreas para la conservación y explotación de la carretera, en la que quedan incluidos centros operativos, parques, viveros, garajes, talleres y viviendas correspondientes al personal encargado de dicha conservación y explotación.

b) Áreas para el servicio de los usuarios de la carretera como estaciones de servicio, restaurantes, talleres de reparación y similares.

c) Áreas destinadas a aparcamientos y zonas de descanso.

d) Zonas destinadas a paradas de autobuses, básculas de pesaje, puestos de socorro y similares.

e) Cualesquiera otros afectos permanentemente al servicio público de la carretera.

Art. 69. La definición de la zona de dominio en las carreteras actualmente existentes no afecta a las titularidades actuales de los bienes que resultarán comprendidos en la misma, pero implica genéricamente la declaración de utilidad pública, debiendo hacerse su reconocimiento en cada caso concreto por acuerdo del Consejo de Ministros (disposición transitoria segunda L. C.).

Este reconocimiento se efectuará previa instrucción de un expediente por parte del Ministerio de Obras Públicas, en el que se justifique debidamente la necesidad o conveniencia de la expropiación por circunstancias especiales del tramo de carretera afectado. En ningún caso se utilizará este expediente para la expropiación de terrenos adyacentes a la carretera con motivo de la realización de obras que modifiquen las características geométricas de la carretera y que deban ser objeto de un proyecto previamente aprobado.

Art. 70. 1. La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 33-1 L. C. y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de ocho metros, medidos desde las citadas aristas. (Artículo 34-1 L. C.)

2. Los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre tal como queda delimitada en el punto anterior, podrán pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada, e incluso podrán ser de dominio público por estar destinados a algunos de los elementos funcionales de la carretera.

Art. 71. El Organismo administrativo del que dependa la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre para cualquiera de las finalidades siguientes:

a) Almacenar temporalmente materiales, maquina. y herramientas destinados a las obras de construcción, reparación o conservación de la carretera.

b) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que, por cualquier causa, se encuentren en la carretera y constituyan obstáculos o peligro para la circulación.

c) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular, por avería o cualquier otra razón.

d) Encauzar aguas que discurran por la carretera.

e) Aprovechar, para uso exclusivo de las obras de la carretera, recursos geológicos mediante las autorizaciones que correspondan.

f) Autorizar el paso de conducciones de agua, eléctricas o de otro tipo.

g) Otras análogas que contribuyan al mejor servicio de la carretera. (Artículo 34-2 L. C.)

Art. 72. 1. En los casos b), c) y d) del artículo anterior, la utilización temporal de terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre de la carretera no requerirá la previa notificación del Organismo administrativo al propietario ni poseedor del inmueble.

2. En los casos a), e), f) y g) del artículo anterior, el Organismo administrativo del que dependa la carretera notificará previamente al propietario del inmueble afectado, y al arrendatario, si lo hubiere, la resolución de ocupar terrenos, con expresión, en forma cierta o aproximada, de la superficie y del plazo, finalidad a que se destina y designación de la persona o Entidad beneficiaria, en su caso, esta resolución será inmediatamente ejecutiva.

3. En todo caso, serán indemnizados la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización. (Artículo 34-3 L. C.)

A tal efecto serán de aplicación los artículos 98, y 108 a 119, ambos inclusive, de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y artículos concordantes del Reglamento para su aplicación de 26 de abril de 1957.

Siempre que exista beneficiario de la ocupación distinto del Organismo de quien dependa la carretera, será de cuenta de éste el abono de las indemnizaciones que procedan.

Art. 73. 1. La zona de afección de la carretera consistirá en dos franjas de terrenos a ambos lados de la misma, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de cincuenta metros de las carreteras de las Redes Nacionales y 30 metros en las restantes, medidos desde las citadas aristas. (Artículo 35-1 L. C.)

2. Los terrenos comprendidos en la zona de afección, tal como queda delimitada en el párrafo anterior, podrán pertenecer legítimamente a cualquier persona pública o privada, e incluso podrán ser de dominio público por estar destinados a alguno de los elementos funcionales de la carretera.

Art. 74. 1. En las zonas de servidumbre y afección queda prohibido realizar publicidad, sin que esta prohibición dé, en ningún caso, derecho a indemnización.

A los efectos de este artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por los Organismos administrativos competentes. (Artículo 36 L. C.)

Tampoco se considera publicidad los carteles o rótulos con la denominación del establecimiento industrial o comercial situado sobre el mismo, pero no se permitirá la colocación de carteles que constituyan o puedan interpretarse como anuncios publicitarios.

Igualmente no se considerará publicidad los carteles indicadores de las actividades que se desarrollen, o vayan a desarrollarse, en un determinado terreno y colocados en el mismo.

2. Queda también prohibido realizar publicidad en la zona de dominio de la carretera.

Art. 75. 1. A los efectos prevenidos en los artículos 73 y 74, sólo se consideran carteles informativos aquellos que se refieran a servicios útiles para el usuario de la carretera, lugares de interés turístico general o urbanizaciones privadas fuera de poblados, con acceso particular desde la carretera.

Dichos carteles podrán ser colocados por el Organismo titular de la carretera o por los interesados, previa petición a dicho Organismo y la correspondiente autorización.

2. Los carteles informativos serán análogos a los incluidos en las normas oficiales de señalización aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Dichos carteles solamente se colocarán fuera de las pobla-

ciones y en tramos de carretera donde las posibilidades de servicios que se anuncian no sean frecuentes.

3. Únicamente se podrá colocar un cartel para cada servicio, a una distancia no superior a un kilómetro del lugar donde esté situado el mismo, en cada margen de la carretera. Además se podrá colocar una señal de dirección en el punto de la carretera de donde parta el acceso exclusivo o principal para dicho servicio.

Art. 76. En las travesías de poblaciones regirá lo dispuesto, sobre publicidad y carteles informativos, en los artículos anteriores. No obstante, se podrán colocar en las mismas, con autorización de las autoridades locales competentes, anuncios que por su tamaño, tipo de letra o situación puedan ser leídos únicamente por los peatones. Se exceptúan de este caso los adosados a los edificios, que informen sobre las actividades que se desarrollen en los mismos. No sobresaldrán, en ningún caso, más de un metro de la fachada, y sus proyecciones verticales sobre la acera no rebasarán la anchura de la misma.

Art. 77. 1. A ambos lados de las carreteras se establece la línea de edificación desde la cual hasta la carretera quedan prohibidas las obras de construcción, reconstrucción o ampliación de cualquier tipo de edificaciones, a excepción de las que resultasen imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las existentes, que deberán ser debidamente autorizadas, y todo ello sin perjuicio de las limitaciones que se establecen en los artículos 33 y 34 de la Ley de Carreteras.

En las carreteras que integran las Redes Nacionales esta línea se situará a 25 metros de la arista exterior de la calzada, medidos horizontalmente a partir de la indicada arista; en el resto de las carreteras, tal distancia será de 18 metros.

Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de carretera destinada a la circulación de vehículos en general. (Artículo 37-1 L. C.)

2. Cuando en una carretera provincial o municipal las edificaciones sean continuas, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en el párrafo anterior, el Organismo competente, previo informe favorable del Ministerio de Obras Públicas, podrá reducir excepcionalmente aquellos, siempre que quede garantizada la ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de accesos. (Artículo 37-2 L. C.)

Art. 78. 1. En las autopistas y autovías de nueva construcción, será indemnizable la prohibición de construir cuando el suelo esté calificado como urbano o urbanizable programado, excepto si los propietarios afectados por la línea de edificación pudieran concentrar en terrenos de su propiedad y colindantes con éstos y al otro lado de dicha línea el volumen de edificación autorizado.

Cuando constituya suelo no urbano o urbanizable no programado, será de aplicación lo dispuesto en el artículo 85 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, texto refundido aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril. (Artículo 37-3 L. C.)

2. Las demás prohibiciones, limitaciones, servidumbres y afecciones a que se refiere el capítulo primero del título III de la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, salvo lo dispuesto en el artículo 34-3 de la misma, tienen la naturaleza de limitaciones generales de la propiedad, en favor del servicio público viario, y no serán objeto de indemnización por el posible demérito que puedan ocasionar a los terrenos afectados.

Art. 79. 1. En la zona de servidumbre y en la limitada por la línea de edificación, el Ministerio de Obras Públicas cuando se trate de carreteras estatales, y las Diputaciones o Ayuntamientos, cuando las carreteras sean, respectivamente, provinciales o municipales, podrán proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de construcción, reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente. (Artículo 38-1 L. C.)

2. En las zonas a que se refiere el número anterior y en las contiguas a las mismas, el Ministerio de Agricultura podrá llevar a cabo una ordenación especial del suelo rústico y de las explotaciones agrarias afectadas por las citadas vías.

En ningún caso, la ocupación de los bienes y derechos objeto de expropiación o de imposición de servidumbre requeridos por las carreteras quedará subordinada a la ordenación anteriormente prevista. (Artículo 38-2 L. C.)

El Organismo provincial del Ministerio de Agricultura recabará informe de la Jefatura Provincial de Carreteras, en caso de carreteras estatales, o de la Diputación Provincial o

Ayuntamiento, que será vinculante, en cuanto se refiera específicamente al uso del suelo, accesos y demás circunstancias que afecten directamente a la carretera, o a sus zonas de dominio, de servidumbre y de afección.

Art. 80. 1. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de la carretera sin previa autorización del Organismo administrativo del que ésta dependa, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 53 de la Ley de Carreteras (Artículo 33-2 L. C.)

2. Cuando en las carreteras existentes alguna parte de la zona de dominio público sea de propiedad privada, por no haber sido expropiada, solamente se permitirá al titular, o titulares, realizar en ellas cultivos que no quiten la visibilidad a los vehículos que circulan por la carretera, y establecer con las mismas condiciones, zonas ajardinadas.

En ningún caso se autorizará la plantación del arbolado en esta zona.

Art. 81. 1. A los titulares de bienes y derechos en la zona de servidumbre, no se permitirán otros usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa licencia del Organismo administrativo del que depende la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 53 de la Ley de Carreteras. (Artículo 34-4 L. C.)

2. El uso y explotación por sus titulares de los terrenos comprendidos dentro de la zona de servidumbre estarán limitados por la total compatibilidad con la posible ocupación temporal a que se refiere el artículo 71, y con las exigencias de la seguridad vial.

En consecuencia, no podrán realizarse ni autorizarse en la zona de servidumbre cerramientos de ninguna clase, ni otro tipo de obstáculos que impidan o dificulten la entrada en la zona y la ocupación de terrenos ubicados en ella, ni siquiera, por medio de modificación o reposición de los preexistentes.

3. En los edificios ubicados en esta zona sólo podrán autorizarse obras de mera conservación para mantener su destino o utilización actual.

Art. 82. 1. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o el destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa licencia del Organismo administrativo del que depende la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 53 de la Ley de Carreteras.

La denegación de la licencia deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera, en un futuro no superior a diez años. (Artículo 35-2 L. C.)

2. Además de lo establecido en el artículo 53 de la Ley de Carreteras, deberá tenerse en cuenta lo prevenido en este Reglamento para el caso de tramos urbanos, en el otorgamiento de las licencias, a que se refiere el punto 1 de este artículo.

Podrán únicamente realizarse sin licencia en los terrenos comprendidos en la zona de afección los trabajos propios de los cultivos agrícolas, siempre que con ellos no se afecte de ningún modo a la zona de dominio público de la carretera ni a la seguridad del tráfico; a estos efectos, no se consideran trabajos agrícolas la plantación o tala de arbolado.

Cuando la autorización para la que se solicite licencia no esté de acuerdo con el uso permitido por la Ley del Suelo, se denegará la misma hasta tanto se cambie el uso del terreno por un plan de ordenación legalmente aprobado.

Art. 83. 1. El suelo comprendido entre la carretera y la línea de edificación será calificado como zona verde o de reserva vial, con las limitaciones en el uso propias de este tipo de suelo, no pudiendo en modo alguno construir en él obras de edificación pero sí realizar las de mera conservación.

2. El suelo comprendido entre la línea de edificación y el límite exterior de la zona de afección será suelo edificable en la medida que lo autorice la Ley del Suelo, y los Planes de Ordenación correspondientes, con las limitaciones impuestas por la citada Ley y las que puedan derivarse de la finalidad de la zona de afección de la que forma parte.

3. Teniendo en cuenta que la zona de servidumbre por su propia finalidad debe pertenecer a la zona no edificable, la línea de edificación deberá ser siempre exterior a la citada zona. Cuando excepcionalmente, por ser de excesiva anchura la proyección horizontal del talud de los terraplenes o desmontes, las líneas definidas en el artículo 37 de la Ley y 77 del Reglamento corten a la zona de servidumbre, la línea de edificación coincidirá con la exterior a la de dicha zona de servidumbre.

Art. 84. 1. En el suelo comprendido entre la zona de servidumbre y la línea de edificación no podrá autorizarse actuación alguna que dificulte o encarezca su posterior utilización.

No podrá autorizarse en él la construcción de ningún tipo de edificios, ni la reconstrucción, ampliación o mejora de los existentes. Tampoco pueden autorizarse instalaciones aéreas o subterráneas que constituyan parte integrante de industrias, ni cualquier otro tipo de instalación incompatible con lo señalado, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 86.1, c), de este Reglamento.

Podrán autorizarse, excepcionalmente y a precario, instalaciones ligeras fácilmente desmontables, tales como cobertizos para aparcamientos y cerramientos de alambre o valla de alambre sustentados por piquetes metálicos o de madera. En todo caso, estos últimos irán fuera de la zona de servidumbre.

Se autorizarán las obras que resultaren imprescindibles para conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes.

2. En el suelo comprendido entre la línea de edificación y el límite de la zona de afección, se podrán autorizar todas las actuaciones compatibles con su calificación, de acuerdo con lo previsto en la Ley del Suelo y con los planes de ordenación urbana aprobados.

A los efectos de volumen edificable sobre esta superficie, podrá tenerse en cuenta la correspondiente a la comprendida entre la zona de servidumbre y la línea de edificación en la cual, según se dispone en el artículo 83 de este Reglamento, no podrá autorizarse ningún otro tipo de edificio.

Art. 85. 1. Para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales de cualquier naturaleza, en cualquiera de las tres zonas consideradas en el artículo 32 de la Ley de Carreteras, incluso los meros movimientos de tierras, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, será necesaria la previa autorización del Organismo administrativo del que dependa la carretera.

2. Para el otorgamiento de dicha autorización deberán cumplirse los siguientes trámites:

a) Presentación de solicitud por el interesado ante el Organismo competente, acompañada de la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación a realizar.

Si con la actuación que se pretende realizar se incide en algún servicio existente y singularmente en el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, deberán estar estos problemas suficientemente estudiados y resueltos de forma que no afecten, y menos perjudiquen, a la explanación de la carretera y sin perjuicio de terceros.

Si con la actuación que se pretende realizar se prevé una cierta incidencia sobre el tráfico de la carretera, deberán incluir el estudio y solución de estos problemas.

En ambos casos deberá presentarse anejo a la solicitud el correspondiente estudio suscrito por técnico competente.

b) Cuando se trate de áreas de servicio de la carretera (estación de gasolina, moteles, etc.), se exigirá proyecto redactado por Ingeniero de Caminos o Ingeniero Técnico de Obras Públicas de acuerdo con sus respectivas competencias, comprendiendo el estudio de los accesos, acuerdos con la carretera, sus elementos, tales como aceras, etc., explanada de aparcamiento y maniobra, drenaje, viales de circulación, isla separadora del área de la carretera, vías de aceleración o deceleración, en su caso, señalización, etc. Todo ello sin perjuicio de las facultades de otros profesionales para proyectar las instalaciones que se establezcan en el área de servicio.

c) En el caso de urbanizaciones, construcciones aisladas industriales, líneas aéreas, conducciones subterráneas, redes de abastecimiento y saneamiento, accesos y otras obras de importancia suficiente a juicio del Organismo competente en la correspondiente materia, el proyecto redactado deberá comprender cuantos estudios, planos y demás documentos se estimen necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones solicitadas en su relación o influencia con la carretera.

En esta documentación se contemplará especialmente el estudio de ordenación de la zona comprendida entre la línea de edificación y la carretera, en sus distintos aspectos.

d) Examinada la documentación presentada, el Organismo competente podrá requerir la complementaria que considere pertinente para la resolución.

e) Asimismo podrá requerir la constitución de un depósito previo para garantizar la correcta ejecución de la obra.

Art. 86. 1. Además de las que se considere oportuno imponer en cada caso particular, en base a los preceptos de este Reglamento y para no causar perjuicios a la explanación de

la carretera y circulación de la misma, en el otorgamiento de autorizaciones se tendrá en cuenta para los diversos tipos de actuaciones las siguientes prescripciones:

a) Plantación o tala de arbolado. Las plantaciones no podrán autorizarse en la zona de dominio público; en las zonas de servidumbre y afección podrán autorizarse, siempre que no perjudiquen a la visibilidad de la carretera ni originen inseguridad vial por otras razones. La tala de arbolado solo se denegará cuando pueda perjudicar a la carretera por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de taludes.

b) Líneas aéreas. Las líneas aéreas de alta tensión no deberán autorizarse delante de la línea de edificación. Las de baja tensión, telefónicas y telegráficas deberán asimismo autorizarse detrás de la línea de edificación siempre que sea posible. En todo caso, la distancia del poste a la arista exterior de la calzada no será inferior a vez y media de su altura.

Esta distancia mínima se aplicará también a los postes en los cruces aéreos, en los cuales el galibo será suficiente para evitar posibles accidentes a los vehículos.

c) Conducciones subterráneas. No se autorizarán nunca por la zona de dominio público, a excepción de las travесías de poblaciones, donde podrán ir por debajo de las aceras si no hubiera otra solución. En la zona de servidumbre podrán autorizarse todas las conducciones subterráneas de interés público cuando no exista posibilidad de llevarlas más lejos de la carretera. Las conducciones de interés privado se llevarán por la zona de afección, siempre que estén de acuerdo con la ordenación urbanística de la zona comprendida entre la línea de edificación y la carretera. Excepcionalmente y en caso de que no exista posibilidad de otra solución, podrá autorizarse a los particulares a ocupar con alguna de sus conducciones la zona de servidumbre.

d) Cerramientos. No se autorizarán en las zonas de dominio público y servidumbre. En la zona de afección podrá autorizarse todo tipo de cerramientos a partir de la línea de edificación. En la superficie comprendida entre esta línea y la de servidumbre, sólo se podrán construir cerramientos totalmente diáfanos sobre piquetes sin cimiento de fábrica. Cuando la calidad del terreno lo justifique, se podrá establecer un cimiento de fábrica con una altura máxima de 60 centímetros. Cuando se desee reconstruir los cerramientos existentes, se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo algún tramo menor de cinco metros que se hubiera arruinado. Cuando el Organismo competente efectúe obras de acondicionamiento o ensanche de la carretera, deberán retranquearse los cerramientos hasta las líneas indicadas en el presente artículo, según sus tipos.

e) Muros. La construcción de muros de sostenimiento, de desmontes y terraplenes por particulares solamente se podrá hacer dentro de la zona de afección. En todos los casos se deberá presentar un proyecto en el que se estudien las consecuencias de sus construcciones en relación con la explanación de carretera, evacuación de las aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

f) Edificios. Delante de la línea de edificación no se permitirá la construcción, reconstrucción o ampliación de ningún edificio.

En los edificios existentes delante de esta línea podrán autorizarse obras de mera conservación, que no supongan una consolidación del edificio ni reforma del mismo.

g) Urbanizaciones. La autorización de accesos a urbanizaciones o de servicios urbanos que afecten a la carretera exigirá la presentación de un proyecto específico de aquellas partes de la urbanización incluidos los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio, servidumbre y afección de la carretera, o sobre las zonas de reserva y protección de las vías planeadas.

En todo caso, las parcelas resultantes deben quedar detrás de la línea de servidumbre y los elementos viales deberán ser conformes con lo que se dispone en los artículos aplicables de este Reglamento.

h) Industrias, canteras y explotaciones agrícolas y ganaderas. Además de cumplir las condiciones que exijan los correspondientes planes de ordenación, habrá de tenerse en cuenta en estos establecimientos: las molestias y peligros que ellos o las materias depositadas pueden producir a la circulación, así como los perjuicios a la estética del paisaje visto desde la carretera. En las condiciones que para su instalación se den por el Organismo competente, deberán precisarse las disposiciones a tener en cuenta para evitar o disminuir dichos inconvenientes.

i) Movimientos de tierras. Pueden autorizarse en cualquier zona siempre que no sean perjudiciales para la explanación de la

carretera por la modificación del libre curso de las aguas o por algún otro motivo.

j) Obras subterráneas: No se podrán ejecutar en la zona de servidumbre aquellas que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada. En la zona de afección, delante de la línea de edificación, no se podrán construir aquellas obras que supongan también una edificación por debajo del nivel del terreno, tales como garajes, almacenes, piscinas u obras que formen parte de instalaciones industriales, sino solamente las complementarias superficiales.

k) Cruces subterráneos. Las obras para cruces subterráneos tendrán la debida resistencia, dejarán el pavimento en iguales condiciones que estaba y se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles al tráfico.

l) Areas e instalaciones a construir por particulares para el servicio de la carretera. Además de cumplir todas las condiciones que se exijan para estas instalaciones, que podrán ocupar además de terrenos fuera de la zona de afección, ésta y la de servidumbre, los edificios deberán quedar por detrás de la línea de edificación. Delante de esta línea no podrán realizarse otras obras que las necesarias para viales, isletas o zonas ajardinadas, y en casos justificados, depósitos subterráneos. La zona de servidumbre deberá destinarse a separador, y únicamente de forma excepcional podrá preverse en ella zona pavimentada para viales o aparcamiento.

m) Estaciones de carburantes. Además de lo dispuesto para esta clase de instalaciones en el apartado anterior, en el territorio nacional, excepto en las Islas Canarias, se tendrá en cuenta, para la fijación de distancias entre estaciones de carburantes, lo que al respecto dispone la normativa específica del Ministerio de Hacienda sobre el suministro y venta de carburantes y combustibles objeto del Monopolio de Petróleos y la que, en coordinación con ella, dicten sobre esta materia la Presidencia del Gobierno y el Ministerio de Obras Públicas.

En las Islas Canarias, fuera de la zona urbana de las poblaciones, la distancia mínima de una estación de servicio a la más próxima en la misma margen de la carretera será de cinco kilómetros, cualquiera que sea la situación de la otra; en zona urbana, la distancia mínima entre dos estaciones consecutivas en el mismo sentido de la circulación será de 500 metros.

En todos los casos, cuando la intensidad media diaria sea superior a 5.000 vehículos, o en carreteras con calzadas separadas por una mediana, las estaciones de servicio sólo atenderán al tráfico que circula en un sentido.

n) Pasos elevados. La construcción de pasos elevados, por entidades o particulares, se sujetará a las siguientes condiciones:

1.ª A la solicitud de autorización deberá acompañar un proyecto, firmado por Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, en el que se estudien sus condiciones resistentes y las consecuencias de su construcción en relación con la explanación de la carretera, evacuación de las aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

2.ª No podrán ocupar con sus estribos las zonas de dominio público. En el caso de carretera con mediana podrá disponerse de ésta para la ubicación de una pila, debiendo ser la primera de la suficiente anchura para que la pila en ella colocada no represente peligro para la circulación.

3.ª El gálibo libre sobre la calzada será el que se fije por los Servicios de la Dirección General de Carreteras.

4.ª En lo posible, se dejarán libres las zonas de servidumbre de las carreteras. En caso contrario, y cuando existan servicios establecidos en dichas zonas, deberán respetarse.

Art. 87. 1. Los Alcaldes y, en su caso, los Gobernadores civiles suspenderán los acuerdos de las Corporaciones Locales sobre otorgamiento de autorizaciones que infrinjan de forma manifiesta lo dispuesto en la Ley de Carreteras, en los plazos y forma previstos en las Leyes de Régimen Local y de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. (Artículo 39-1 L. C.)

Los Alcaldes deberán notificar al Organismo Administrativo del que dependa la carretera todos los acuerdos adoptados por las respectivas Corporaciones Locales sobre otorgamiento de autorizaciones que afecten a la vía pública o a sus zonas de dominio público, de servidumbre o de afección, en la misma forma en que los notifiquen a los beneficiarios de tales autorizaciones.

2. Cuando sea procedente, los Alcaldes adoptarán el acuerdo de suspensión, bien a iniciativa propia o a petición de algún Organismo de la Administración o de los particulares. El Gobernador Civil podrá decretar la suspensión, si no lo hubiese hecho el Alcalde, tan pronto tenga conocimiento de la infracción y dentro de los plazos y en la forma que señalan la legislación de Régimen Local y la de lo Contencioso-Administrativo.

Ambas autoridades deberán notificar la resolución que adopte al órgano o autoridad que interesó la suspensión.

3. La autoridad de la que se solicitó la suspensión del acuerdo, previos los informes y asesoramientos que considere pertinentes, deberá acordar motivadamente, en el plazo legalmente establecido, la suspensión interesada o la denegación de la misma, notificando dicha resolución al órgano, autoridad o particular que la solicitó.

Art. 88. 1. Los Gobernadores Civiles, a instancia o previo informe de los Servicios del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo administrativo del que dependa la carretera, dispondrán la paralización de las obras y usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. (Artículo 39-2 L. C.)

2. Por el Servicio competente del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo administrativo del que dependa la carretera, se solicitará del Gobernador Civil de la provincia la paralización de las obras y usos no autorizados o que no se ajusten al condicionado de la correspondiente autorización, tan pronto tengan conocimiento del hecho. El Organismo administrativo que solicite la paralización remitirá simultáneamente un informe sobre las obras o usos objeto de paralización, sin perjuicio de que el Gobernador Civil pueda en cualquier momento, antes de adoptar decisión, interesar otros informes complementarios.

El Gobernador civil dispondrá la paralización de dichas obras tan pronto reciba la información suficiente al efecto y como máximo, en el plazo de quince días.

La paralización de obras o usos no autorizados tendrá el carácter de medida provisional y cautelar, como trámite previo al expediente regulado en el artículo siguiente.

3. Siendo pública la acción para la denuncia a las infracciones de la Ley y Reglamento de Carreteras, los particulares podrán denunciar igualmente a los órganos del Ministerio de Obras Públicas o a los Gobernadores civiles la existencia de obras o instalaciones que infrinjan manifiestamente sus preceptos, al objeto de que pueda comprobarse la denuncia y actuarse posteriormente en la forma indicada en los anteriores párrafos.

En todo caso, los particulares denunciadores deberán hacer constar su nombre, apellidos, domicilio y número de su documento nacional de identidad.

Art. 89. 1. Los Gobernadores civiles interesarán que el Organismo administrativo del que dependa la carretera efectúe la adecuada comprobación de las obras y usos paralizados, debiendo adoptar, en el plazo de dos meses, una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustasen a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para legalizar las obras o instalaciones, o autorizar los usos que se amoldaren a las normas aplicables. (Artículo 39-2 L. C.)

2. El plazo de dos meses se contará a partir del día siguiente al de la paralización efectiva de las obras o usos no autorizados.

Estas resoluciones serán recurribles en alzada ante el Ministerio de Obras Públicas.

3. Si la autoridad provincial no dictase la resolución pertinente en el plazo de dos meses, el Organismo competente lo pondrá en conocimiento de su inmediato superior, a los efectos que estime procedentes.

Art. 90. 1. Dictada la resolución a que se refiere el artículo anterior, el Gobernador Civil concederá el plazo máximo de un mes para que el interesado efectúe su cumplimiento.

2. En caso de incumplimiento, el Gobernador Civil procederá de acuerdo con las normas siguientes:

a) En el supuesto del apartado a) del punto 1 del artículo anterior ordenará al Organismo administrativo del que dependa la carretera que cumplimenta la resolución, con el auxilio de la fuerza pública si fuese necesario, en sustitución del interesado, y a su costa.

b) En el supuesto del apartado b) del punto 1 del artículo anterior, impondrá al interesado las multas coercitivas que procedan a propuesta del Organismo administrativo del que depende la carretera, con arreglo al procedimiento y cuantías establecidas en este Reglamento.

3. La adopción de los oportunos acuerdos será sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes. (Artículo 39-párrafo final L. C.)

Art. 91. Iguales atribuciones que las indicadas anteriormente para los Gobernadores civiles tendrán los Alcaldes con relación a las obras y actividades que afecten a las zonas de dominio público de las carreteras municipales o se realicen en las zonas de servidumbre o afección de cualquiera de las carreteras de las redes arteriales.

La adopción de los oportunos acuerdos será sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes. (Artículo 39-párrafos finales L. C.)

Art. 92. 1. Cuando una construcción o parte de ella, próxima a la carretera pueda ocasionar daños a la misma o ser motivo de peligro para la circulación, por causa de ruina, el Organismo administrativo de que aquélla dependa pondrá en conocimiento del Ayuntamiento correspondiente la necesidad de su demolición, advirtiéndole si la ruina es inminente, y señalando las precauciones que deberán adoptarse para evitar todo peligro a la carretera cuando dicha demolición se lleve a efecto.

2. En el supuesto de ruina inminente, si no se diera la orden de derribo dentro del plazo de quince días contados a partir de la comunicación al Ayuntamiento, el Organismo administrativo competente vendrá obligado a dar cuenta a la Dirección General de Carreteras del caso, en la forma que estime más conveniente.

3. Si el dueño de la construcción no llevase a cabo la demolición en el plazo dado por el Ayuntamiento, que será de un mes como máximo, el Organismo de que dependa la carretera adoptará las medidas pertinentes para limitar el paso por aquélla en orden a reducir el riesgo, y dará cuenta al Gobernador civil de dichas circunstancias.

4. Si la ruina no se estima inminente por el órgano de que dependa la carretera y el Gobierno civil no hubiera adoptado resolución en el plazo de dos meses, dicho Organismo administrativo continuará la tramitación del expediente en la forma prevista en el artículo 89 de este Reglamento.

5. Iguales atribuciones que las indicadas anteriormente para los Gobernadores civiles tendrán los Alcaldes con relación a las construcciones ruinosas situadas en las zonas contiguas a tramos de carretera o de redes arteriales de una población.

Art. 93. 1. El Organismo administrativo competente puede limitar los accesos a las carreteras y establecer con carácter obligatorio, los puntos en los que tales accesos pueden construirse.

2. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes, con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

3. Cuando los accesos no previstos se solicitaren especialmente por los particulares directamente interesados, el Organismo administrativo competente podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso. (Artículo 40 L. C.)

Art. 94. A efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, se consideran como accesos las conexiones con otras vías, las entradas y salidas directas a núcleos urbanos, a zonas rurales y a edificaciones aisladas.

Para evitar el excesivo número, incorrecta situación e inadecuadas características de los mismos, en detrimento de la capacidad y nivel de servicio de la carretera y seguridad de la circulación, deben ser proyectados los accesos teniendo en cuenta el rango de la carretera de acuerdo con su clasificación en la Ley, y el tráfico previsto para el futuro.

Art. 95. 1. En los proyectos de nuevas carreteras se definirá con suficiente precisión la restitución de las servidumbres de paso, indicando concretamente los accesos a la nueva carretera que se proyectan. Se especificarán sus características fundamentales: tipo de usuario, uso, condiciones técnicas y funcionalidad.

Los accesos definidos en el proyecto se denominarán accesos previstos y en principio constituyen los únicos puntos de conexión de la carretera con el exterior.

2. Cualquier acceso distinto de ellos, o modificación de las características de los previstos, habrá de ser objeto de estudio independiente y de la correspondiente autorización por el Organismo administrativo competente. Estos nuevos accesos se denominarán autorizados.

Art. 96. En todos los proyectos de mejora y acondicionamiento de un tramo de carretera se incluirá la reordenación de los accesos existentes. Los accesos así definidos tendrán

la consideración de accesos previstos, como en el caso de nuevas carreteras.

—Cuando el Organismo competente lo considere conveniente podrá incluir también dicha reordenación en los proyectos de refuerzo de firme.

Art. 97. 1. Con objeto de que los accesos existentes puedan ser restablecidos a través de los accesos previstos, el Organismo de que dependa la carretera, cuando lo estime oportuno, podrá redactar proyectos de ordenación de accesos en determinados itinerarios, tramos de carreteras o secciones de su red, incluyendo en dichos proyectos las carreteras de servicio que se consideren necesarias para la nueva ordenación.

Se incluirán en la nueva ordenación los pasos de ganado y cruces con vías pecuarias. Cuando éstas coincidan con algún tramo de carretera se construirán las obras necesarias para evitar esta coincidencia.

2. Dicha ordenación puede también ser llevada a cabo por iniciativa de los particulares directamente interesados, mediante la aprobación, por el Organismo competente, del proyecto correspondiente.

3. En ambos casos será de aplicación lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley de Carreteras, en cuanto a declaración de utilidad y consiguiente necesidad de ocupación de bienes a los fines de expropiación.

4. Para su financiación podrá aplicarse lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley de Carreteras y en la Ley del Suelo, cuando ésta sea aplicable.

Art. 98. No se autorizará ningún acceso nuevo que no coincida con alguno de los previstos, si no se cumplen previamente las dos condiciones siguientes:

a) Que esté suficientemente justificada la imposibilidad de utilización de alguno de los accesos existentes previstos próximos al solicitado, o no poder servirse a través de otra vía de menor rango.

b) Que responda a la necesidad de acceso de alguna de las actuaciones de carácter urbano, industrial o agrícola que prevean los planes de ordenación a que se refiere la Ley del Suelo y de acuerdo con las condiciones impuestas por dicha Ley.

Para la aprobación de cualquiera de los citados planes que incluyan un nuevo acceso a una carretera será preceptivo el informe del Organismo competente.

Art. 99. 1. Los accesos nuevos, no previstos, que se autoricen se construirán de acuerdo con la normativa e instrucciones geométricas y constructivas del Ministerio de obras Públicas y bajo la vigilancia del Organismo competente.

2. Los ramales que deban atravesar algún carril o calzada se proyectarán a distinto nivel en los siguientes casos:

a) Cuando la intensidad media diaria (IMD) de la carretera en el momento de la autorización supere los 5.000 vehículos por día. Si dicha I. M. D. en el momento de la autorización no supera los 10.000 vehículos por día podrá programarse su construcción por fases; pero será necesario previamente reservar los terrenos correspondientes para construir los ramales a distinto nivel en el momento que lo considere oportuno el Organismo competente y, en todo caso, cuando dicha I. M. D. alcance los 10.000 vehículos por día.

b) Cuando por el tráfico que haya de utilizar el acceso así lo exijan las normas vigentes del Ministerio de obras Públicas.

Art. 100. La utilización de los accesos que se autoricen no implicará en ningún caso exclusividad. El Organismo competente podrá imponer las limitaciones de uso y servidumbres que considere necesarias.

Art. 101. El Organismo administrativo competente suprimirá inmediatamente la utilización de todo acceso construido sin autorización, con gastos a cargo del infractor, para cuyo resarcimiento se aplicará la Ley de Procedimiento Administrativo.

En tales casos se dará cuenta al Gobernador civil para la aplicación de las sanciones que correspondan de acuerdo a los artículos ciento once al ciento catorce, ambos inclusive, de este Reglamento.

Art. 102. 1. No podrán variarse las características ni el uso de los accesos previstos o autorizados, sin la previa autorización del Organismo de que dependa la carretera. Este podrá obligar al beneficiario a restablecer las características o uso modificados, dándole un plazo máximo de un mes para

regularizar la situación, sin perjuicio de las sanciones que corresponda según lo previsto en este Reglamento.

2. Cuando el incremento del tráfico que utilice el acceso requiera, a juicio del Organismo de que depende la carretera, una ampliación o mejora del mismo, podrá exigirse la presentación de un proyecto de reordenación. El coste de las obras será a su cargo, salvo cuando se den los supuestos y exigencias del artículo 97 de este Reglamento en que podrá ser de aplicación lo dispuesto en el párrafo 2.º del artículo 103.

Art. 103. El coste de todos los accesos que se autoricen correrá a cargo del solicitante.

En los casos en que de su construcción o reordenación se deriven beneficios para la carretera y su circulación, a juicio del Organismo competente, podrá concederse una aportación en su financiación con cargo a los presupuestos estatales, provinciales o municipales, según los casos, la cual no podrá exceder del 40 por 100 de su importe total.

Art. 104. Las autorizaciones otorgadas por los Servicios de Carreteras llevarán incluidos los accesos correspondientes, que se ajustarán a la normativa de los artículos anteriores, salvo excepción debidamente justificada en el proyecto correspondiente.

Art. 105. Todas las peticiones que impliquen la autorización de nuevo acceso, o la modificación del existente, deberán ir acompañadas del proyecto correspondiente, redactado por un Ingeniero de Caminos o un Ingeniero Técnico de Obras Públicas de acuerdo con sus respectivas competencias.

Cuando el acceso requiera un paso a distinto nivel será redactado siempre por un Ingeniero de Caminos.

En todos los casos deberá incluirse el estudio de tráfico conjunto para la carretera y el acceso que justifiquen su necesidad.

Cuando se trate de accesos a fincas rústicas para uso agrícola o vivienda unifamiliar de poca importancia a juicio del Organismo titular de la carretera, no será necesario presentar proyecto.

CAPITULO II

Uso de las carreteras

Art. 106. 1. La circulación por las carreteras se ajustará a lo dispuesto en la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, y a las previsiones del Código de la Circulación, y, sin perjuicio de las facultades del Ministerio de la Gobernación, el Ministerio de Obras Públicas podrá imponer, cuando las condiciones, situaciones o exigencias técnicas de las propias carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación de todos o determinados vehículos en ciertos tramos y fijar las condiciones en que, en su caso, puedan otorgarse las autorizaciones excepcionales. (Artículo 41 L. C.)

2. La Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales será el Organismo a través del cual el Ministerio de Obras Públicas ejerza sus funciones en materia de uso de las carreteras estatales.

En las limitaciones temporales o permanentes a la circulación se tendrán en cuenta todas las condiciones y exigencias técnicas de las carreteras, o tramos de ellas, para determinar los pesos, gálibos y dimensiones.

Las Jefaturas Provinciales de Carreteras informarán y, en su caso, establecerán el condicionado a que, por lo que respecta a las condiciones de las carreteras a usar, deberán ajustarse las autorizaciones para transportes especiales, pruebas deportivas y otros usos excepcionales de la carretera.

Art. 107. 1. Incurrirán en responsabilidad quienes de cualquier modo realicen actos que causen daños en la carretera o en cualquiera de sus elementos. (Artículo 42-1 L. C.)

2. La responsabilidad derivada de los daños causados a la carretera, o a su zona de dominio, instalaciones, señales, o a cualquiera de sus elementos funcionales, se regulará por los principios generales del Derecho administrativo y, en su caso, por el Código Penal.

Art. 108. 1. En el supuesto de que se hubiesen producido daños y no se siguiera actuación judicial en relación con los mismos, se incoará y tramitará el oportuno expediente administrativo para determinar y exigir la responsabilidad correspondiente, si el asunto no se hubiese depurado en un expediente de sanción.

El Organismo que instruya el expediente pasará el tanto de culpa a los Tribunales, si a ello hubiere lugar,

2. En los casos en que sea de urgencia la reparación del daño para el normal servicio de la carretera y siempre que sea aconsejable por sus características técnicas, el Organismo titular de la misma procederá a su inmediata reparación, pasando seguidamente el presupuesto detallado del gasto al causante para su abono en plazo de quince días, pudiendo actuarse en caso de impago de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación.

3. Si no fuera urgente la reparación del daño, se requerirá al interesado para que lo repare en un plazo no superior a tres meses, debiendo dejar la carretera o sus elementos en las mismas condiciones en que se hallaba al producirse el daño, y en caso de incumplimiento en el plazo señalado en la comunicación, el Organismo procederá como en el caso anterior.

4. Los importes de las indemnizaciones debidas por daños se ingresarán siempre en la caja o cuenta del Organismo titular de la carretera.

Con cargo al importe de las indemnizaciones percibidas, el Organismo titular de la carretera, en plazo no superior a dos meses, reparará con sus propios medios o a través de un constructor los daños que motivaron el expediente. Dicho Organismo redactará la liquidación correspondiente y procederá a devolver al interesado el sobrante del importe depositado, si lo hubiere, dejando constancia documental de la liquidación y del reintegro, en su caso, en el expediente de su razón.

Art. 109. 1. Quienes realicen en la zona de dominio actuaciones que, aunque no produzcan daños materiales, perjudiquen a la circulación, o no puedan autorizarse con arreglo al presente Reglamento (tales como depósitos de materiales, construcción de accesos en lugares inadecuados, etc.), vendrán obligados a restituir las cosas a su primitivo estado, procediéndose en caso contrario como en el artículo anterior.

2. Cuando las actuaciones constituyan un obstáculo peligroso para el tráfico, el Organismo titular de la carretera procederá a suprimir dicho obstáculo por cuenta del causante, de forma inmediata, exigiendo seguidamente al causante el pago de su importe.

3. Si se tratase del establecimiento de algún acceso realizado sin autorización o sin ajustarse a las condiciones de la misma, el Organismo titular de la carretera podrá impedir su uso de forma inmediata, debiendo el infractor restituir las cosas a su primitivo estado, o cumplir las condiciones de la autorización, en el plazo que a tal efecto se señale.

4. Cuando el Organismo competente administrativo de que dependa la carretera compruebe el establecimiento de algún anuncio o la colocación indebida de algún cartel informativo, comunicará a los interesados la obligación de retirarlos, dándoles un plazo de un mes para hacerlo.

Si el interesado no hubiese cumplimentado dicha orden dentro de dicho plazo, procederá a retirar el cartel o borrar el anuncio requiriendo para ello, si fuera preciso, el auxilio de la fuerza pública.

Art. 110. 1. El Ministerio de Obras Públicas instalará, en puntos estratégicos de las redes estatales, estaciones de pesaje para controlar las cargas de vehículos. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

2. Las Entidades Locales establecerán los medios adecuados, para el control de las cargas, en las carreteras de que sean respectivamente titulares (Artículo 43-1 y 2 L. C.)

3. Los daños que puedan producir los excesos de carga sobre la carretera deberán ser reparados por el Organismo titular de ésta. Los gastos correspondientes se imputarán al infractor, previa tramitación del oportuno expediente.

Art. 111. 1. Se considerarán infracciones contra la carretera:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección de la carretera, llevarlas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, tales como señales, semáforos, balizas, vallas, barreras, hitos, malecones, barandillas y similares, o bien modificar intencionadamente sus características o situación, no sancionadas en el Código de la Circulación.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar intencionadamente o por negligencia, de forma directa o indirecta, cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) Colocar intencionada o negligentemente, dentro de la zona de dominio público, objetos materiales de cualquier naturaleza o verterlos directa o indirectamente.

e) Realizar, en la explanación o en la zona de dominio público, obras, instalaciones y servidumbres de cruce, aéreas o subterráneas, plantaciones o cambios de uso no permitidos, o sin la pertinente autorización, o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada.

f) Establecer, incluso fuera de la zona de afección de la carretera, industrias, almacenes, depósitos, o instalaciones de cualquier naturaleza, o realizar alguna actividad, que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para los usuarios de la carretera, a juicio del Organismo titular de la misma, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

g) Establecer cualquier clase de publicidad en las zonas de dominio público, servidumbre y afección de la carretera, o colocar carteles informativos sin autorización del Organismo de que depende la carretera.

h) Dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

Art. 112. 1. Las infracciones a que se refiere la Ley de Carreteras serán sancionadas con multas que no podrán exceder de 500.000 pesetas. (Artículo 44-1 L. C.)

2. Las multas correspondientes a las infracciones que se especifican en los distintos apartados del artículo anterior de este Reglamento estarán comprendidas entre las cantidades que a continuación se expresan:

Apartado a) Entre 2.000 y 25.000 pesetas cuando se trate de actuaciones entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación en el caso que puedan legalizarse posteriormente. Estas cifras podrán ser cinco veces mayores cuando no puedan legalizarse.

Si la actuación se produce entre la línea de edificación y el límite exterior de la zona de afección, estarán comprendidas entre 1.000 y 10.000 pesetas y serán diez veces mayores cuando no puedan legalizarse.

Apartado b) Se sancionarán con multas comprendidas entre 500 y 50.000 pesetas, dependiendo su cuantía del perjuicio ocasionado.

Apartado c) Cuando las infracciones afecten a los desmontes, terraplenes y cunetas, la multa estará comprendida entre 1.000 y 50.000 pesetas. Cuando se trate de arcones sin pavimentar, andenes, aceras, medianas, separadores, isletas y otros elementos análogos, estarán comprendidas entre 2.000 y 100.000 pesetas.

Cuando se trate de infracciones en calzada, incluidos los muros, obras de fábrica, túneles o puentes de cualquier naturaleza, podrá variar entre 5.000 y 125.000 pesetas.

Apartado d) Cuando la infracción afecte a la calzada y arcones entre 2.000 y 100.000 pesetas.

Cuando se cometa en cualquier parte de la explanación, que no sea calzada o arcones, entre 1.000 y 50.000 pesetas.

Cuando sólo afecte a la zona de dominio exterior a la explanación, entre 500 y 50.000 pesetas.

Apartado e) Las infracciones serán sancionadas con multas de las cuantías siguientes:

De 1.000 a 25.000 pesetas, cuando se trate de plantaciones.

De 2.000 a 50.000 pesetas, cuando se trate de obras o instalaciones que no crucen la carretera ni sirvan para acceder a la misma.

De 10.000 a 100.000 pesetas, cuando se trate de cruces aéreos o subterráneos con la carretera.

De 10.000 a 250.000 pesetas, cuando se trate de la construcción de enlaces y accesos a la carretera.

Cuando solamente se trate de actuaciones elementales para facilitar de forma precaria el acceso a la finca colindante como nivelaciones, aterramientos, colocación de tubos sobre la cuneta o rebaje de bordillos si los hubiere, corresponderá al propietario de la finca una multa de 5.000 a 50.000 pesetas.

Apartado f) Las infracciones de este apartado serán sancionadas con multas de 25.000 a 250.000 pesetas.

Apartado g) El establecimiento de publicidad o de carteles no autorizados se sancionará con multas comprendidas entre 5.000 y 25.000 pesetas por cada anuncio o cartel. En caso de reincidencia estas cantidades podrán duplicarse.

Art. 113. 1. La competencia para la imposición de las multas por infracciones cometidas en las redes estatales corresponde:

a) Al Gobernador Civil, hasta 50.000 pesetas.

b) Al Ministro de Obras Públicas, hasta 125.000 pesetas.

c) Al Consejo de Ministros, cuando la sanción exceda de 125.000 pesetas.

2. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el Organismo administrativo del que dependa la carretera. (Artículo 44-2 y 3 L. C.) El cálculo de la indemnización, en los casos de sobrecarga, se efectuará en la forma que se determine reglamentariamente.

Art. 114. 1. El procedimiento para sancionar los actos que causen daños en la carretera y las infracciones de los preceptos de este Reglamento se iniciará de oficio por acuerdo del Organismo titular de la carretera, o como consecuencia de denuncia formulada por Agentes de la Autoridad, Funcionario o Camineros afectos al servicio de la carretera, o por cualquier otra persona.

Las denuncias de particulares sólo podrán dar lugar a la incoación del oportuno expediente sancionador, cuando se formulen por escrito y en ellas consten inequívocamente los datos personales y domicilio del denunciante.

2. En las denuncias se harán constar, siempre que sea posible, el día, hora y lugar en que se produjo o advirtió el hecho denunciado, la entidad del daño con apreciación aproximada, si lo hubo, y, además, cuantos otros datos y circunstancias puedan aportarse a efectos de prueba, conocimiento y calificación de la infracción cometida.

3. A la vista de las actuaciones practicadas y de los extremos que consten en la denuncia, en su caso, se formulará un pliego de cargos, con expresión del hecho denunciado, precepto o preceptos infringidos y cuantía de la multa o multas correspondientes, que se notificará al presunto infractor, concediéndole el plazo de quince días para que manifieste lo que estime conveniente.

En caso de daños, se expresará su entidad y valoración razonada.

La ratificación de los Agentes de la Autoridad, y de los Funcionarios y Camineros afectos al servicio de la carretera harán fe, salvo prueba en contrario, en las denuncias puestas por ellos, cuando, con arreglo al Código Penal, no merezca el hecho denunciado mayor calificación que la de falta.

4. Instruido y tramitado el expediente, se elevará al Gobierno Civil, cuando la multa que se propone no exceda de 50.000 pesetas, y a la Dirección General de Carreteras en los demás casos.

5. El recurso de alzada contra la resolución dictada en expediente sancionador por el Gobernador Civil se interpondrá dentro del plazo de quince días ante el Ministro de Obras Públicas. (Artículo 44-4 L. C.)

Las resoluciones del Ministro de Obras Públicas y los acuerdos del Consejo de Ministros dictados en expedientes sancionadores serán definitivos en vía administrativa, pudiendo impugnarse solamente ante la jurisdicción contencioso-administrativa con arreglo a su legislación específica.

6. La potestad sancionadora de las Corporaciones Locales se regirá por lo dispuesto en la legislación de Régimen Local. (Artículo 44-5 L. C.)

Art. 115. Las disposiciones del presente título son de aplicación a las autopistas no sometidas a la Ley 8/1972, de 10 de mayo, así como a las autovías, con las especialidades que se establecen en los artículos siguientes. (Artículo 45 L. C.)

Art. 116. 1. Las dos franjas de terreno que forman parte de la zona de dominio público de la autopista o de la autovía tendrán ocho metros de anchura cada una, medidos en la forma que se establece en el artículo 33 de la Ley de Carreteras.

2. La zona de servidumbre se limitará exteriormente por una línea situada a 25 metros de cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

3. La zona de afección se limitará exteriormente por una línea situada a 100 metros en cada una de sus franjas, a partir de la arista exterior de la explanación.

4. Las líneas de edificación se situarán a 50 metros de las aristas exteriores de las calzadas respectivas. (Artículo 46-1-2-3-4 L. C.)

Art. 117. 1. En las zonas y entre las líneas definidas anteriormente regirán las mismas prohibiciones y limitaciones que las establecidas en el título III, capítulos primero y segundo para las carreteras. (Artículo 46-5 L. C.)

Para el cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior se observarán los preceptos especiales contenidos en los puntos siguientes.

2. Publicidad. Será de aplicación lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopista en régimen de concesión.

No se permitirá ningún cartel informativo. La única información transmitida al automovilista será mediante la señalización correspondiente establecida por el Organismo competente.

Fuera de la zona de afección será de aplicación el artículo 73, apartado b), de la Ley del Suelo, por lo que se refiere a los anuncios que pudieran romper la armonía del paisaje o desfigurarse la perspectiva propia del mismo.

En tal supuesto, el expediente se iniciará por el Ayuntamiento o por el Organismo competente en su caso, de oficio o a instancia de la Jefatura Provincial de Carreteras o de la Delegación Provincial de Información y Turismo.

3. Áreas de Servicio. Son áreas de servicio las zonas situadas en terrenos adyacentes o próximos, en una o ambas márgenes de las autopistas o autovías, con acceso directo a las mismas, en las cuales se ubiquen como mínimo los siguientes servicios de carreteras: zonas de descanso, estaciones de suministro de carburantes, talleres de reparación, restaurantes, bares o cafeterías. Podrán existir también en dichas áreas de servicio, edificios para la conservación y explotación, hoteles, moteles, centros asistenciales y cierto tipo de tiendas (tales como tabacos, material fotográfico, objetos típicos, etc.). No podrán establecerse en ellas salas de fiesta, discotecas, cines, etc.

4. En los proyectos de autopistas y autovías se incluirá, como un elemento más de la vía, el emplazamiento, la explanación y los carriles de cambio de velocidad para acceso a las áreas de servicio. La distancia mínima de las áreas de servicio a la entrada o salida a la autopista o autovía será de cinco kilómetros, y entre dos áreas situadas al mismo lado, será de 20 kilómetros. Por consiguiente, en las autopistas y autovías de longitud inferior a 10 kilómetros, no podrá colocarse ningún área de servicio. La distancia mínima de las áreas de servicio a los enlaces de las autopistas o autovías será de kilómetro y medio.

Las distancias anteriores deberán medirse entre los principios o finales de los carriles de cambio de velocidad para las entradas o salidas a los enlaces o a las áreas de servicio.

El área de servicio quedará dentro del recinto vallado de la vía, cuando lo hubiere, y su única comunicación de vehículos con el exterior será a través de los enlaces para acceso a dicha vía. En caso de no existir cerramiento de la vía, se construirá uno específico para el área de servicio.

5. Cuando en autopistas o autovías existentes, o en construcción, se considere conveniente el establecimiento de un área de servicio no prevista en el proyecto, la Administración realizará el estudio correspondiente mediante el cual se determinarán con exactitud los terrenos necesarios para dicha área. Con base en dicho estudio, se expropiarán los terrenos acogidos al artículo 17 de la Ley de Carreteras.

6. Para adjudicar las instalaciones dentro del área de servicio definida en un proyecto se celebrará concurso público cuyas bases incluirán:

- Estudio previo realizado por la Administración, en que se defina exactamente la ubicación del área.
- Servicios que podrán establecerse en el área.
- Requisitos mínimos de cada uno de los servicios.
- Pliego de condiciones para la ejecución de las obras, con especificación de plazos de terminación de las mismas.
- Canon mínimo a satisfacer.
- Garantías técnicas y económicas que deberán presentar los concurrentes.
- Criterios que regirán en la selección de los proyectos en cuanto a sus características, de tipo funcional, constructivo, estético y económico, etc.
- Plazo por el que se otorga la concesión.

7. La concesión a los particulares de los servicios a instalar en las áreas podrá efectuarse de dos formas:

- 1.ª Total para todo el área de servicio.
- 2.ª Parcial para cada uno de los servicios previstos en el área.

En el primer caso los interesados en la explotación del área de servicio presentarán la correspondiente solicitud ante la Administración, acompañando proyecto de las instalaciones y los demás documentos que se especificarán en las bases de concursos. La Administración, a la vista de la calidad de los proyectos y de la oferta económica, llevará a cabo la adjudicación correspondiente, la cual se realizará a una sola persona o entidad que tenga personalidad jurídica ante la Administración.

El adjudicatario realizará la obra proyectada en el plazo estipulado. En las bases del concurso se establecerán las penalizaciones por retraso de la misma.

En el segundo caso, la Administración redactará el proyecto total del área de servicio y convocará concurso para la construcción y explotación de cada una de las instalaciones previstas, pudiendo adjudicar los diversos servicios a diferentes personas o entidades.

8. Si una carretera convencional o una autovía en la que existen ya servicios de carreteras, se convierte en autopista, la Administración estudiará la posibilidad de que dichos servicios queden englobados en una área de servicio cuya tramitación se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto anteriormente, realizando la expropiación de todos los terrenos necesarios, incluso los ocupados por los edificios o instalaciones existentes.

Al titular de los servicios de carretera existentes, se le regularizará su situación administrativa, en cuanto a la concesión se refiere, se le respetará la utilización del acceso del área y se le fijará el canon correspondiente, quedando obligado, a su vez, al cumplimiento de las condiciones generales impuestas a la misma y a las particulares del servicio en cuestión.

9. Los concesionarios de los servicios quedan obligados a conservar y mantener en perfecto estado todos los elementos funcionales del área. La Administración vigilará el estricto cumplimiento de esta obligación. Anualmente se cobrará el canon correspondiente, de acuerdo con lo previsto en la Ley de Tasas. (Artículo 4.º, Decreto 134 de 4 de febrero de 1960). Este canon será revisable.

10. Accesos.

a) Por su propia definición, las autopistas y autovías serán de acceso controlado y no lo tendrán directo a las propiedades colindantes. En los proyectos respectivos se precisará exactamente su ubicación, que vendrá justificada por el servicio que la vía ha de prestar.

En las autovías la distancia entre accesos podrá ser menor que la exigida para las autopistas ya que deberá tenerse en cuenta para ello la velocidad de proyecto, o la real en las existentes que consten de una o dos calzadas separadas y la posibilidad de establecer en ella cruces a nivel.

Cuando en una autovía se proyecten intersecciones a nivel, se preverá la reserva de los terrenos necesarios para que posteriormente puedan ser construidas a nivel distinto.

En cualquier caso, en todos los proyectos, figurará dentro de los accesos a construir la correspondiente solución para las servidumbres afectadas.

b) Cuando en las autovías y autopistas existentes se pretenda modificar sus condiciones, bien por mejora de las mismas o bien por la posible introducción de más accesos para dar servicio a nuevas actuaciones urbanísticas de carácter comunitario, el Organismo competente redactará un proyecto en el que se tengan en cuenta las consideraciones anteriormente expuestas.

11. Construcción por etapas. En el caso de que una autopista o autovía se construya por tramos, fases o etapas, la zona de afección y la línea de edificación se fijarán en todo caso con relación a la autovía o autopista completamente terminada, a cuyos efectos deberá redactarse un proyecto de trazado de la autopista o autovía completa al comenzar la primera fase de su ejecución.

TITULO IV

Travesías y redes arteriales de las poblaciones

Art. 118. 1. Las travesías y los tramos de carretera que discurran por zonas urbanas o estén incluidas en las redes arteriales de un municipio, conjunto de municipios o área metropolitana se regirán por las disposiciones del presente título y por las demás contenidas en la legislación de carreteras, en lo que resulten aplicables. (Artículo 47 L. C.)

Art. 119. 1. Se entiende por tramo urbano de una carretera la parte de ella que discorra por zona calificada como urbana (Artículo 48-1 L. C.)

Se entiende por zona urbana de una población aquella cuyo suelo es calificado como urbano en el plan general municipal de Ordenación o proyecto de delimitación, según la definición de los mismos en la vigente Ley del Suelo.

Se entiende que una carretera discurre por zona urbana cuando tengan esta calificación los terrenos situados a ambas márgenes de la misma.

2. Se considerarán como travesías de una población los tramos de carreteras estatales y provinciales comprendidos en la delimitación de su casco urbano. (Artículo 49-2 L. C.)

A estos efectos, se considerará como casco urbano aquella parte de la zona urbana en la que existan edificaciones consolidadas a todo lo largo de la carretera, y un entramado de calles al menos en una de las márgenes.

Art. 120. 1. El proyecto de delimitación de los tramos de carreteras comprendidos en zona urbana deberá iniciarse y tramitarse por el Organismo titular de la carretera, bien por propia iniciativa, bien a instancias del Ayuntamiento interesado, debiendo en todo caso ser informado por ambos organismos con su conformidad o reparos.

En el proyecto de delimitación se tendrán en cuenta las condiciones que debe cumplir un tramo urbano para que pueda tener la consideración de travesía, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.

2. Si no hubiese plan municipal o norma subsidiaria de planeamiento, se deberá incluir en el proyecto la fijación de la línea de edificación a lo largo de todo el tramo urbano, incluida la travesía, la cual podrá no ser constante en toda su longitud y fijarse a distancias menores que en campo abierto, de acuerdo con el apartado 3.º del artículo 52 de la Ley de Carreteras.

3. Si se modificara en plan general municipal de una población con posterioridad a la aprobación de la delimitación de la travesía, y como consecuencia de tal modificación se ampliasen la zona edificable en los márgenes de la carretera, deberá delimitarse nuevamente el tramo urbano para acomodarla al nuevo plan general municipal aprobado.

4. Análogamente podrá delimitarse la parte del tramo urbano correspondiente a travesía, cuando como consecuencia de las edificaciones que se realicen en la parte posterior a la línea de los edificios contigua a la carretera pueda haber variado la longitud de la travesía de acuerdo con la definición dada para ésta en el artículo anterior. En todo caso deberá transcurrir al menos un plazo de dos años desde la delimitación de la travesía hasta una nueva delimitación.

5. La delimitación de todas las travesías deberá ser aprobada por el Ministerio de Obras Públicas.

Art. 121. 1. Las redes arteriales estarán constituidas por el conjunto de carreteras de acceso a los núcleos de población y las vías de enlace entre las mismas que discurran total o parcialmente por zonas urbanas. (Artículo 49-3 L. C.)

2. Las redes arteriales estarán constituidas por las vías que se definan como tales en los correspondientes estudios de la red arterial, como consecuencia de su identificación como vías que sirven a largos recorridos y altas densidades, o de la previsión de que así hayan de servir en el futuro.

Art. 122. 1. El establecimiento del plan viario de una red arterial requerirá en todo caso un estudio especial del planeamiento, cuyo contenido, características y coordinación con los planes urbanísticos se determinan en los artículos siguientes. (Artículo 49-1 L. C.)

2. El citado estudio se redactará por el Ministerio de Obras Públicas con la colaboración de los Municipios afectados y en él se definirán:

- La delimitación del área de influencia de la red arterial.
- El trazado y características generales de las vías.
- La situación de los enlaces e intersecciones.
- La delimitación de las zonas de reserva y protección de cada una de las vías y de sus enlaces o intersecciones. (Artículo 49-2 L. C.)

Art. 123. 1. El estudio de planeamiento para la definición del plan viario de una red arterial incluirá las tres fases siguientes:

— Información. Consistirá en la toma de datos o recopilación de los existentes en materia de:

- Zonificación y usos de suelo previstos en la ordenación urbanística vigente o en estudio.
- Datos socioeconómicos relativos a densidades de población residente, puestos de trabajo, grado de motorización y nivel de renta.
- Encuestas de motivación en la producción de viajes y su distribución modal o zonal.

— Estudio de tráfico. Consistirá en el desarrollo de modelos de producción, distribución y asignación de tráfico actual y

futuro, a los posibles esquemas de red, y su evaluación respectiva para definir el más conveniente.

— Planeamiento. Consistirá en la definición detallada en planta y alzado de las diferentes vías que constituyen la red arterial, sus elementos competentes, intersecciones y enlaces, carreteras de servicio, conexión con viarios locales y delimitación de sus zonas de reserva y protección.

Art. 124. 1. La fase de información podrá reducirse a la recopilación de datos disponibles cuando por la urgencia del estudio no fuese aconsejable esperar a tomar datos expuestos en el momento. En evitación de un desfase excesivo entre la fecha de los datos disponibles y la del desarrollo del planeamiento, deberá actualizarse la información periódicamente, según programas establecidos de forma que en cada momento pueda disponerse de ésta con una antigüedad aceptable.

2. La fase del estudio de tráfico podrá simplificarse en el caso de ciudades de población inferior a 200.000 habitantes, o de esquemas de notoria simplicidad, reduciéndose a estimaciones razonables de las intensidades de tráfico previsibles en cada tramo.

3. La definición del plan viario de una red arterial se centrará específicamente en los planos de planeamiento, cuya presentación, escalas y formatos se establecerán mediante disposiciones complementarias en orden a su mayor utilidad en materia de

- Reserva de suelo.
- Señalamiento de alineaciones.
- Base como orientación para el posterior desarrollo de proyectos.

Art. 125. 1. La delimitación de las zonas de reserva y protección deberá prever:

a) La posible necesidad de adaptación del trazado definitivo de las vías a las exigencias topográficas y técnicas en la posterior redacción de los proyectos de construcción, con el detalle adecuado a este tipo de estudios.

b) La posibilidad de realizar en el futuro ensanches y desdoblamientos, simples o múltiples, de las vías planeadas.

c) El establecimiento de bandas de separación que preserven a las zonas urbanas colindantes de las molestias originadas por la presencia del tráfico. (Artículo 49-3 L. C.)

2. Cuando un determinado tramo de red arterial sea objeto de proyectos de construcción, las correspondientes zonas de reserva y protección podrán ser sustituidas por las de servidumbre y afección definidas en los artículos 34 y 35 ó 46, en su caso, de la Ley de Carreteras. (Artículo 49-4 L. C.)

Art. 126. 1. La definición de las zonas de reserva y protección deberá efectuarse mediante expresiones gráficas o analíticas sencillas, de forma que su identificación sea fácil en el desarrollo del planeamiento urbanístico marginal.

2. La delimitación de las zonas de reserva y protección tendrá el carácter de inicial durante el período de vigencia del planeamiento para cada tramo de la red, y tendrá el carácter de definitiva cuando dicho tramo de red haya sido realizado con arreglo a un proyecto de construcción o previsto por un proyecto de trazado.

3. La delimitación inicial de las zonas de reserva y protección se efectuará mediante el Estudio Planeamiento de un plan viario general de red arterial, y la delimitación definitiva podrá ser rectificada mediante la redacción de un plan viario parcial, correspondiente al tramo proyectado o construido, sin perjuicio de la definición simultánea de las zonas de servidumbre y afección.

Art. 127. 1. La zona de reserva en las vías de una red arterial será la suficiente para garantizar:

a) La posible necesidad de adaptación del trazado previsto a nivel de planeamiento al trazado definitivo a nivel de proyecto que posteriormente haya de redactarse, de acuerdo con el detalle adecuado a este tipo de estudios y conforme a las exigencias topográficas y técnicas mejor conocidas en ese momento.

b) La posibilidad de que en el futuro puedan ser realizadas ampliaciones en la sección tipo mediante ensanches de calzada o desdoblamientos simples o múltiples de las vías planeadas, incluyendo todos los elementos necesarios para la correcta funcionalidad de la vía.

c) Los terrenos necesarios para establecer, en áreas localizadas, las instalaciones y servicios para conservación y explotación de la carretera, tales como áreas de mantenimiento, y para el servicio de usuarios, tales como áreas de servicio, esta-

ciones de servicio, áreas de descanso, servicios auxiliares, puestos de socorro, paradas de autobuses, zonas de aparcamiento y cualquier otra análoga.

2. La zona de protección en las vías de una red arterial consistirá en el establecimiento de bandas de separación entre el borde de las vías y el límite de la zona edificable marginal, de anchura suficiente para garantizar:

a) Que la preservación de las zonas edificables colindantes de las molestias de todo género, especialmente ruidos y contaminación, originados por la presencia del tráfico.

b) La preservación de las vías públicas de categoría correspondiente a una red arterial, del aumento de peligrosidad que representa la presencia de los edificios colindantes, en especial si no existen carreteras de servicio.

Art. 128. La aprobación del plan viario de la red arterial corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas. El correspondiente estudio especial de planeamiento será objeto de información pública en la forma que se establece en el artículo 14 de la Ley de Carreteras. Serán preceptivos los informes de los órganos urbanísticos competentes y de aquellos entes locales afectados que no hubieran intervenido en la redacción del estudio. (Artículo 50 L. C.)

Art. 129. Para la tramitación de la información pública del estudio especial de planeamiento de un plan viario de red arterial, y para la emisión de los informes que procedan, serán aplicables las normas de los artículos 35 al 38, ambos inclusive, de este Reglamento.

Art. 130. 1. La aprobación del plan viario producirá los siguientes efectos:

a) Declaración de utilidad pública de las obras y de la necesidad de ocupación de los terrenos comprendidos en la delimitación del área de influencia de la red arterial, a efectos de expropiación o imposición de servidumbres. (Artículo 51-1, a), L. C.)

A tales efectos, los proyectos de trazado, o de construcción en su caso, mediante los que se desarrollan los distintos tramos viarios previstos en el estudio de planeamiento, deberán mantener el plano parcelario y la relación concreta y detallada de los bienes y derechos afectados.

Si el desarrollo a nivel de proyecto de trazado o de construcción de un determinado tramo de una red arterial exigiese, por imperativos topográficos o técnicos, ocupar terrenos exteriores a las bandas de reserva y protección, será precisa previamente una modificación parcial del plan viario de la red arterial, que se refiera solamente al tramo afectado, en la misma forma y condiciones del plan primitivo.

b) Inclusión de las vías de la red arterial en los planes viarios del Estado, Provincias y Municipios. (Art. 51-1, b), L. C.)

En las propuestas de revisiones o modificaciones de estos planes que se formulen con posterioridad a la fecha de la aprobación definitiva de un plan viario de red arterial, deberán incluirse expresamente las vías o tramos en él comprendidos, con la clasificación que a cada uno corresponda.

c) Adaptación de los planes de ordenación urbana de los municipios o áreas urbanísticas afectadas cuando sea incompatible su ejecución con la del plan viario. (Artículo 51-1, c), L. C.)

El plan viario de una red arterial, aprobado definitivamente, constituirá la infraestructura viaria principal de la ordenación territorial del ámbito que alcance la citada red, y, en consecuencia, determinará la adaptación obligatoria de los planes Directores territoriales de ordenación, planes generales municipales, normas complementarias y subsidiarias del planeamiento, planes parciales, planes especiales, programas de actuación urbanística y estudios de detalle, cuando su ejecución sea incompatible con la del plan viario. Si esta adaptación no se hubiere realizado por el Órgano respectivo en un plazo de seis meses, a contar desde la fecha de la aprobación definitiva del plan viario, se entenderá, a todos los efectos, la prevalencia de las determinaciones de este plan sobre cualquier otro tipo de ordenación.

d) Alteración de la calificación jurídica y de la titularidad de las vías y terrenos, en la forma y con los efectos que determine el plan. (Artículo 51-1, d), L. C.)

Las alteraciones en la titularidad de las vías deberán recogerse en las sucesivas revisiones o modificaciones de los planes viarios del Estado, de las Provincias y de los Municipios, según se dispone en el apartado b) de este artículo.

e) Limitación en el uso de los terrenos comprendidos en el área de influencia de la red en el grado y por el plazo que se establezca en el plan. (Artículo 51-1, e), L. C.)

Los estudios de planeamiento para el plan viario de las redes arteriales podrán establecer limitaciones o precisiones respecto

del uso de los terrenos de reserva y protección, tanto para la totalidad de ellos durante el tiempo anterior a la construcción de cada tramo como para los comprendidos en las bandas marginales de protección después de construido. En todos los casos en que no se especifique expresamente, se entenderá que unos y otros terrenos tendrán la calificación de rústico forestal.

Art. 131. Lo establecido en los párrafos c), d) y e) del artículo anterior se entiende, sin perjuicio, en su caso, de las indemnizaciones o compensaciones a que pudieran dar lugar en el futuro los supuestos contemplados. (Artículo 51-2 L. C.)

Art. 132. Las Entidades locales o entes urbanísticos especiales que acuerden la elaboración o revisión de planes de ordenación urbana solicitarán del Ministerio de Obras Públicas la información pertinente sobre la planificación viaria para la oportuna coordinación entre ambas planificaciones. (Artículo 51-3 L. C.)

Las Jefaturas Provinciales de Carreteras serán los Órganos del Ministerio de Obras Públicas encargados de suministrar a las Entidades Locales o Entes Urbanísticos especiales la información a que se refiere el párrafo anterior.

Art. 133. 1. Cada tramo de una red arterial definido a nivel de proyecto de trazado o de construcción podrá ser objeto de un estudio de plan especial mediante el cual se establezca la adecuada ordenación de terrenos que mediante los sistemas vigentes de actuación garantice tanto la construcción de las calzadas como la determinación y asignación de los volúmenes que, por concentración, pudiera compensar a los propietarios del suelo.

2. Estos planes especiales podrán ser promovidos por la Dirección General de Carreteras, las Diputaciones o Cabildos Insulares, o los municipios, así como por los propios interesados. Para su tramitación y aprobación se seguirán los cauces previstos por la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, debiendo informar preceptivamente la Dirección General de Carreteras en los casos en que no sea este órgano el promotor.

Art. 134. 1. No podrán autorizarse edificaciones ni construcciones de cualquier tipo dentro de las zonas de reserva y protección de los tramos planeados en el plan viario de una red arterial mientras dichos tramos no hayan sido objeto de posterior definición más precisa mediante el correspondiente proyecto.

2. Definido un tramo del plan viario de red arterial a nivel de proyecto de trazado o de construcción, y determinada por tanto la traza definitiva del mismo y sus zonas de servidumbre y afección, persistirá la prohibición absoluta de autorización de edificaciones o construcción en el interior de la zona de servidumbre, subsistiendo dicha prohibición en la zona de afección salvo en los casos que se indican en los artículos siguientes.

Art. 135. Tanto en el caso de un plan viario parcial como de un plan parcial de ordenación urbana marginal a una vía de red arterial existente o planeada, se podrá considerar la ordenación de volumen de edificación procedente de las superficies a ocupar o reservar para las vías de circulación, que pasarán a integrarse, libres de cargas, en el patrimonio del Estado, provincia o municipio, titular de la vía de que se trate, con afectación específica a vías de circulación.

Art. 136. 1. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras que discurran por zonas urbanas o están incluidas en redes arteriales podrán autorizarse edificaciones o construcciones a distancias inferiores a las establecidas en general, en los casos siguientes (Artículo 52-1 L. C.):

1.º Cuando lo disponga el plan viario, en el caso de redes arteriales. (Artículo 52-1-1.º L. C.)

Sólo se entenderá por plan viario, el plan viario general de la red arterial, o el plan viario parcial de un tramo de la misma, aprobados definitivamente por el Consejo de Ministros.

2.º Cuando lo dispongan los planes de ordenación urbana. (Artículo 52-1-2.º L. C.)

Para que estos planes de ordenación urbana, o, en su defecto, las normas subsidiarias de planeamiento surtan efecto a estos fines, deberán haber sido aprobadas definitivamente.

3.º Cuando, en defecto de los planes señalados en los apartados anteriores, lo acuerde el Ayuntamiento, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y de los Órganos urbanísticos correspondientes. Si alguno de estos informes fuese desfavorable, se estará a lo dispuesto en el número 2 del artículo 56 de la Ley (Artículo 52-1-3.º) y en el artículo 21 de este Reglamento.

La línea de edificación fijada con arreglo a este apartado podrá referirse a toda zona urbana contigua a la carretera, o solamente a una parte de la misma.

2. En todos los casos de reconstrucción o mejora sustancial de edificios preexistentes, las alineaciones de los mismos deberán ajustarse a las nuevas distancias establecidas con arreglo a lo dispuesto en el número anterior.

3. Fuera de los casos contemplados en el número anterior, serán de aplicación las prohibiciones y limitaciones establecidas en el título III. (Artículo 52-2, L. C.)

Art. 137. 1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades que afecten a la zona de dominio público de las carreteras que discurren por zona urbana o estén incluidas en redes arteriales corresponderá al Ayuntamiento. Cuando éste no tuviere aprobado plan de ordenación urbana solicitará informe a la Entidad u Organismo titular de la carretera, y, en todo caso, al Ministerio de Obras Públicas. El informe desfavorable de cualquiera de estos Organismos supondrá la denegación de la autorización solicitada. (Artículo 53-1 L. C.)

2. En las zonas de servidumbre y afección de las carreteras indicadas en el número anterior, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, del Organismo o Entidad titular de la vía, que habrán de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la Ley de Carreteras. (Artículo 53-2 L. C.)

3. En las travesías de población el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones colindantes corresponderá en exclusiva a los Ayuntamientos. (Artículo 53-3 L. C.)

Art. 138. Para el otorgamiento de las autorizaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo anterior se observarán las siguientes normas:

a) Será siempre preceptivo el informe del Ministerio de Obras Públicas, incluso cuando se trate de travesías.

b) Cuando se trate de actuaciones o cambios de uso dentro de la zona de dominio o que la afecten directamente y no exista plan de ordenación, el informe del Ministerio de Obras Públicas y, en su caso, el del Organismo titular de la carretera tendrán carácter vinculante.

c) Estos informes deberán referirse a aspectos relativos a las disposiciones de la Ley o del presente Reglamento.

d) Para garantizar la correcta ejecución de las obras o actividades que afecten a la explanación de la carretera o a la calzada, los Ayuntamientos podrán exigir al interesado un depósito suficiente para asegurar el cumplimiento de las condiciones impuestas.

Art. 139. 1. La conservación de los tramos de carretera que discurren por zona urbana o estén incluidos en las redes arteriales corresponderá al Ministerio de Obras Públicas, o, en su caso, a la Entidad titular de las mismas. (Artículo 54-1 L. C.)

El Ministerio de Obras Públicas ejercerá sus funciones en esta materia a través de las Jefaturas Provinciales de Carreteras.

2. Los proyectos y ejecución de mejora y de acondicionamiento de los tramos de carretera que tengan la calificación legal de travesía serán objeto de normativa específica, aprobada por Orden del Ministerio de Obras Públicas, y publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Art. 140. 1. Las carreteras estatales o provinciales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías exclusivamente urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento, de la Diputación Provincial o del Ministerio de Obras Públicas y será resuelto por el Consejo de Ministros. Excepcionalmente podrá resolverlo el Ministerio de Obras Públicas, cuando existiese acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

El mismo procedimiento se seguirá para la inclusión como provincial de las carreteras o tramos de ellas municipales cuando se estimase conveniente. (Artículo 54-2 L. C.)

2. La adquisición objetiva de la condición de vía exclusivamente urbana vendrá exigida por lo dispuesto en un estudio de planeamiento para el plan viario de una red arterial, en relación con lo establecido en los artículos 15-4, 16-3 y 17-3 de este Reglamento, sobre la necesidad de que las redes nacionales, básica y complementaria, y regional, formen una malla continua y en general cerrada.

3. Los expedientes de cesión a los Ayuntamientos de tramos viales a que dé lugar la clasificación de las vías, se iniciarán en las Jefaturas Provinciales de Carreteras, y su resolu-

ción corresponderá al Ministro de Obras Públicas, a propuesta de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales, cuando exista mutuo acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario, y, en caso contrario, al Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas. En ambos supuestos deberán informar previamente los Ministros de Hacienda y de Gobernación.

Art. 141. 1. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales respectivas, y éstas entre sí, podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación y funcionalidad de tales vías. (Artículo 54-3 L. C.)

2. La explotación de las travesías y de las vías de una red arterial, en materia de establecimiento de prohibiciones y limitaciones de la circulación e implantación y modificación de sistema de señalización, permanente o circunstancial, corresponderá a los respectivos Organismos titulares de cada vía, de acuerdo con su clasificación administrativa, correspondiendo a la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales la supervisión general para garantizar la coherencia global del sistema viario integrado.

Art. 142. 1. La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos y, de modo especial en las travesías, se ajustará, además de lo dispuesto en el título III de la Ley de Carreteras, a las prescripciones de Policía Municipal. (Artículo 55-1 L. C.)

En los tramos de vías públicas de una red arterial situados en zona urbana corresponderá a la Policía Municipal las funciones de vigilancia de la circulación, tráfico y transportes, el mantenimiento de la disciplina, la organización y control de los servicios de vigilancia, la aplicación de las disposiciones reguladoras, el funcionamiento de los servicios de auxilio, la formación y normas de actuación de los equipos móviles para la inspección y toma de datos de los accidentes, la autorización de usos especiales (carreras, certámenes, procesiones, desfiles, etcétera) previa conformidad de la Jefatura Provincial de Carreteras, y la vigilancia de dichas autorizaciones.

2. Lo dispuesto en el número anterior no será de aplicación a las autopistas y autovías. (Artículo 55-2 L. C.)

3. En los tramos de vías públicas de una red arterial, situados fuera de la zona urbana corresponderá a la Jefatura Provincial de Tráfico las funciones de vigilancia de la circulación, tráfico y transportes, el mantenimiento de la disciplina, la organización y control de los servicios de vigilancia, la aplicación de las disposiciones reguladoras, el funcionamiento de los servicios de auxilio, la formación y normas de actuación de los equipos móviles para la inspección y toma de datos de los accidentes, la autorización de usos especiales (carreras, certámenes, procesiones, desfiles, etc.) previa conformidad de la Jefatura Provincial de Carreteras, y la vigilancia de dichas autorizaciones.

Art. 143. 1. Los Servicios de la Dirección General de Carreteras participarán en los estudios y asesoramientos relativos a la redacción y reforma de las disposiciones de carácter general que afecten a la utilización de las vías de la red arterial existente, o a la definición y previsión de las vías de la red arterial planeada.

2. Los estudios relacionados con la observación y comprobación del funcionamiento de la red arterial, tales como aforos, encuestas, detección de velocidades, etc., podrán ser realizados por los servicios municipales o provinciales correspondientes, o por los servicios de carreteras, debiendo en todo caso suministrarse respectiva y mutuamente la información obtenida.

Art. 144. 1. Las vías de una red arterial que tengan el carácter de autopistas y autovías podrán ser objeto de sistemas mecanizados de vigilancia y control de la explotación, que estarán a cargo de la Jefatura Provincial de Carreteras, la cual podrá delegar esta operación en los Servicios Municipales correspondientes, mediante mutuo acuerdo, a propuesta de cualquiera de ambos organismos, y aprobado por la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales y por la de Administración Local.

2. Las vías de una red arterial que tengan el carácter de autopistas y autovías y no dispongan de sistemas mecanizados para la vigilancia y control seguirán el sistema de explotación indicado para el resto de las vías de la misma.

Art. 145. 1. El Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales, en el ejercicio de sus respectivas competencias, deberán coordinar los intereses públicos concurrentes en las carreteras y zonas de influencia que se regulan en este

título y, de modo especial, cuanto atañe a la seguridad de las personas y a la fluidez de la circulación en las carreteras.

2. La competencia que conforme a este artículo corresponde al Ministerio de Obras Públicas, la ejercerá la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales a través de sus servicios y de acuerdo con las normas reguladoras de la organización de este Centro directivo.

3. Para conseguir la coordinación entre el Ministerio de Obras Públicas y las Corporaciones Locales, en el ejercicio de sus respectivas funciones y competencias, los Servicios de ambas Administraciones emitirán puntualmente los informes y realizarán, en general, todas las actuaciones que, recíprocamente, deban prestarse en estricto cumplimiento de los preceptos de la Ley y del Reglamento de Carreteras y, además en todos los demás casos en que, por razón de planes, proyectos y obras, uno y otros Servicios tengan necesidad de datos, informes o conocimientos complementarios que la otra Administración pueda facilitarle.

Art. 146. 1. Los conflictos entre autoridades y Corporaciones locales serán resueltos, previo informe del Ministerio de Obras Públicas, por el Gobernador Civil o por el Ministro de la Gobernación, según que las carreteras correspondan o no a la misma provincia; si ocurrieren entre autoridades o Corporaciones locales y el Ministerio de Obras Públicas, la resolución corresponderá al Consejo de Ministros. (Artículo 56-2 L. C.)

2. En caso de conflicto entre autoridades o Corporaciones locales y el Ministerio de Obras Públicas, corresponde al titular de este Departamento elevar la oportuna propuesta de resolución al Consejo de Ministros, debiendo remitir al Ministro de la Gobernación copia íntegra de la misma con quince días de antelación a la fecha de reunión del Gobierno.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1.ª Para el debido cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 11-1 de la Ley de Carreteras y 20 de este Reglamento,

MINISTERIO DE TRABAJO

12198 REAL DECRETO 1074/1977, de 23 de abril, por el que se da nueva redacción al artículo 27 del Decreto 2530/1970, de 20 de agosto, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

La Ley General de la Seguridad Social de treinta de mayo de mil novecientos setenta y cuatro, al referirse a las mejoras voluntarias de la acción protectora del sistema, determina, en el número dos de su artículo veintiuno, que dicha acción podrá ser mejorada voluntariamente en la forma y condiciones que se establezcan en las normas reguladoras del Régimen General y de los Regímenes Especiales.

Consecuente con tal precepto, a fin de establecer en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, la norma que haya de informar toda mejora que voluntariamente pueda acordarse en orden a la acción protectora, y habida cuenta además, de una parte, que en algunos de los aspectos atendidos por el aludido Régimen se aprecia no se ha logrado homogeneizar todavía su acción protectora con la establecida en el Régimen General, y de otra, la conveniencia de atender las aspiraciones reiteradamente expuestas por determinados grupos de trabajadores en él encuadrados, en el sentido de que se establezcan las formas o mecanismos que, sin perturbar el vigente régimen económico financiero del repetido Régimen Especial, permitan, en el camino hacia aquella homogeneidad, alcanzar un mayor nivel asistencial o de protección, singularmente en el marco de la asistencia sanitaria, parece oportuno, a tal propósito, dictar el presente Decreto, sin perjuicio de la ulterior regulación específica que haya de llevarse a cabo en las correspondientes normas de aplicación y desarrollo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Trabajo, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día veintidós de abril de mil novecientos setenta y siete,

DISPONGO:

Artículo único.—Se da nueva redacción al artículo veintisiete del Decreto dos mil quinientos treinta/mil novecientos setenta,

se declaran vigentes, y aplicables cuando resulte procedente, las normas técnicas sobre estudios, proyectos, anteproyectos y construcción de carreteras aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas y publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» antes de la publicación de este Reglamento.

No obstante, el Ministerio de Obras Públicas, en el plazo de seis meses, deberá publicar en el «Boletín Oficial del Estado» la relación completa y detallada de tales normas.

Las normas de esta naturaleza aprobadas y publicadas en el «Boletín Oficial del Estado» con posterioridad a la fecha de publicación de este Reglamento serán obligatorias, salvo disposición en contrario, a los veinte días de su publicación.

2.ª Toda la publicidad existente en las zonas de dominio, de servidumbre y de afección de la carretera deberá ser retirada o borrada en el plazo máximo de un año a partir de la vigencia de este Reglamento.

Los Organos administrativos competentes de la carretera, transcurridos seis meses de vigencia de este Reglamento, comunicarán a los titulares de dicha publicidad, empresa anunciadora y propietaria del terreno donde esté ubicada, la obligación de suprimirla en el plazo que señala el párrafo anterior, bajo el apercibimiento de que, de no efectuarlo, incurrirán en la sanción que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el Capítulo II de este Reglamento, siendo responsable directamente la empresa anunciadora, y subsidiariamente, por este orden, la empresa titular de la publicidad y el propietario del terreno.

3.ª Los Organos correspondientes del titular de la carretera, de acuerdo con los respectivos Ayuntamientos, en el plazo de un año prorrogable como máximo por otro más, delimitarán los tramos de carreteras comprendidos en zonas urbanas y los que se consideren como travesías, definiendo, asimismo, la continuidad del respectivo itinerario a través de la población.

4.ª Los regímenes especiales de Navarra y Alava se ajustarán a lo dispuesto en los Decretos de 31 de octubre y 7 de noviembre de 1975, por los que, respectivamente, se dispuso la adaptación de la Ley de Carreteras a dichas Provincias.

de veinte de agosto, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, que queda redactado con el siguiente tenor:

«Artículo veintisiete.—Alcance de la acción protectora.

Uno. La acción protectora de este Régimen Especial comprenderá:

- Prestaciones por invalidez en los grados de incapacidad permanente total para la profesión habitual, incapacidad permanente absoluta para todo trabajo y gran invalidez.
- Prestación económica por vejez.
- Prestaciones económicas por muerte y supervivencia.
- Prestaciones económicas de protección a la familia.
- Ayuda económica con ocasión de intervención quirúrgica.
- Asistencia sanitaria a pensionistas.
- Beneficios de asistencia social.
- Servicios sociales en atención a contingencias y situaciones especiales.

Dos. Los requisitos del derecho a las prestaciones y demás beneficios, así como su alcance y cuantía, serán los que se determinan en el presente Decreto y se dispongan en sus normas de aplicación y desarrollo.

Tres. No obstante lo establecido en los números anteriores, la acción protectora que otorga este Régimen Especial podrá ser mejorada voluntariamente en materia de asistencia sanitaria y protección a la familia, en las condiciones y con los requisitos que se determinen por el Ministerio de Trabajo.»

DISPOSICION FINAL

Se faculta al Ministerio de Trabajo para dictar las disposiciones necesarias en aplicación y desarrollo de lo dispuesto en el presente Real Decreto, que entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a veintitrés de abril de mil novecientos setenta y siete.

JUAN CARLOS

El Ministro de Trabajo,
ALVARO RENGIFO CALDERON