

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

20206 *Reial decret 899/2025, de 9 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres.*

ÍNDEX

Preàmbul.	
Article únic. Aprovació del Reglament general de carreteres.	
Disposició transitòria primera. Règim transitori d'autoritzacions en tramitació.	
Disposició transitòria segona. Règim transitori d'expropiacions.	
Disposició transitòria tercera. Afecció de la publicitat i cartells informatius a la seguretat viària.	
Disposició derogatòria única. Derogació normativa.	
Disposició final primera. Títols competencials.	
Disposició final segona. Facultat d'aplicació i desplegament.	
Disposició final tercera. Entrada en vigor.	
Reglament general de carreteres.	
Títol preliminar. Disposicions generals.	
Article 1. Objecte.	
Article 2. Àmbit d'aplicació.	
Article 3. Definicions, concepte i classes de carreteres.	
Article 4. Autopistes.	
Article 5. Autovies.	
Article 6. Carreteres multicarril.	
Article 7. Carreteres convencionals.	
Article 8. Modificació de la classificació i categorització de les carreteres.	
Article 9. Delimitació del concepte de carretera.	
Article 10. Elements funcionals.	
Article 11. Carreteres de l'Estat.	
Article 12. Nomenclatura i catàleg.	
Article 13. Xarxes supranacionals.	
Article 14. Classificació funcional de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.	
Article 15. Inventari de les carreteres de l'Estat.	
Article 16. Modificació de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.	
Article 17. Canvi de titularitat de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.	
Article 18. Deure d'informació.	
Títol I. Planificació.	
Capítol I. Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.	
Article 19. Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.	
Article 20. Contingut del Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.	
Article 21. Documents que integren el Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.	
Article 22. Naturalesa, vigència i procediment d'aprovació i revisió del Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.	

Capítol II. Coordinació.

Article 23. Coordinació amb altres departaments ministerials.

Article 24. Conciliació dels diferents plans de carreteres.

Títol II. Programació, estudis i projectes de carreteres.

Capítol I. Principis generals.

Article 25. Elaboració i aprovació de programes, estudis i projectes de carreteres.

Capítol II. Programes de carreteres.

Article 26. Programes de carreteres de l'Estat.

Article 27. Procediment d'aprovació i revisió dels programes de carreteres de l'Estat.

Capítol III. Estudis i projectes de carreteres.

Article 28. Estudis de carreteres.

Article 29. Estudis previs.

Article 30. Estudis informatius.

Article 31. Avantprojectes.

Article 32. Projectes bàsics o de traçat.

Article 33. Projectes de construcció.

Article 34. Documents finals d'obra.

Article 35. Estudis de delimitació de trams urbans.

Article 36. Normes i instruccions tècniques.

Article 37. Redacció i inspecció d'estudis de carreteres.

Capítol IV. Aprovació d'estudis i projectes.

Article 38. Modalitats d'aprovació.

Article 39. Aprovació provisional.

Article 40. Informació oficial dels estudis informatius.

Article 41. Informació pública sobre la declaració d'interès general i la concepció global del traçat.

Article 42. Tramitació de la informació pública.

Article 43. Aprovació de l'expedient d'informació oficial i pública.

Article 44. Informació pública sobre expropiació forçosa.

Article 45. Aprovació definitiva.

Article 46. Declaració d'utilitat pública i necessitat d'ocupació o d'ocupació urgent.

Article 47. Efectes sobre l'ordenació territorial i urbanística.

Article 48. Conservació d'actes.

Capítol V. Avaluacions prèvies.

Article 49. Avaluació ambiental.

Article 50. Avaluació i auditories de seguretat viària.

Article 51. Estudis de rendibilitat i viabilitat financera.

Capítol VI. Ordenació del territori i planejament urbanístic.

Article 52. Ordenació del territori i planejament urbanístic.

Article 53. Informes a instruments de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que afectin les carreteres de l'Estat.

Article 54. Zona d'influència.

Article 55. Participació de la Direcció General de Carreteres en l'aprovació d'instruments de planificació urbanística i territorial.

Títol III. Construcció de carreteres.

Capítol I. Expropiació i afectació de béns i drets.

Article 56. Tramitació de l'expedient d'expropiació.

Article 57. Expropiació d'obres d'emergència.

Article 58. Serveis afectats.

Article 59. Reposició de camins i vies de comunicació.

Capítol II. Altres disposicions.

Article 60. Competències.

Article 61. Normes i instruccions tècniques.

Article 62. Facultats inspectores en supòsits d'execució per tercers.

Article 63. Exempció de controls previs.

Títol IV. Finançament de carreteres.

Article 64. Finançament.

Article 65. Convenis amb el sector públic i altres organismes nacionals i internacionals.

Article 66. Col·laboració dels particulars.

Títol V. Explotació de carreteres.

Capítol I. Modalitats d'explotació.

Article 67. Concepte d'explotació.

Article 68. Competències.

Article 69. Modalitats d'explotació de les carreteres.

Article 70. Exempcions de peatge.

Article 71. Altres sistemes de gestió indirecta.

Capítol II. Altres disposicions.

Article 72. Normes i instruccions tècniques.

Article 73. Facultats inspectores en supòsits d'explotació indirecta.

Article 74. Inspeccions de seguretat viària.

Capítol III. Àrees de servei i àrees de descans.

Secció 1a Àrees de servei.

Article 75. Àrees de servei.

Article 76. Localització i serveis.

Article 77. Adjudicació de concessions d'àrees de servei.

Article 78. Àrees de servei promogudes per tercers.

Article 79. Projecte.

Article 80. Ús i explotació.

Secció 2a Àrees de descans.

Article 81. Àrees de descans.

Capítol IV. Aparcaments segurs.

Article 82. Aparcaments segurs.

Títol VI. Ús i defensa de les carreteres.

Capítol I. Limitacions a la propietat.

Secció 1a Disposicions generals.

Article 83. Zones de protecció de la carretera.

Article 84. Aresta exterior de l'esplanació.

Article 85. Indemnització.

Article 86. Domini públic viari.

Article 87. Ús especial del domini públic viari.

Article 88. Delimitació.

Article 89. Recuperació possessòria del domini públic viari.

Article 90. Desafectació de béns.

Secció 2a Zones de protecció de la carretera.

Article 91. Zona de domini públic.

Article 92. Zona de servitud.

Article 93. Ús de la zona de servitud per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o tercers autoritzats no titulars dels terrenys.

Article 94. Ús de la zona de servitud pe part dels titulars.

Article 95. Zona d'afectació.

Article 96. Zona de limitació a l'edificabilitat.

Secció 3a Altres disposicions.

Article 97. Paralització d'obres o suspensió d'usos no autoritzats.

Secció 4a Accessos.

Article 98. Limitació d'accessos.

Article 99. Estudis de trànsit.

Secció 5a Serveis als usuaris de les carreteres.

Article 100. Serveis als usuaris de la carretera.

Secció 6a Ús de les carreteres.

Article 101. Limitacions a la circulació.

Article 102. Transports especials, proves esportives o altres usos excepcionals de la carretera.

Secció 7a Publicitat.

Article 103. Prohibició de publicitat.

Article 104. Cartells informatius.

Article 105. Autorització de cartells informatius.

Article 106. Rètols o cartells d'activitats mercantils o industrials i de serveis als usuaris de la carretera.

Article 107. Afecció de la publicitat i cartells informatius a la seguretat viària.

Secció 8a Altres instal·lacions.

Article 108. Instal·lacions d'aforament i pesatge i altres sistemes intel·ligents de transport.

Secció 9a Danys a la carretera.

Article 109. Danys a la carretera.

Article 110. Via administrativa de constrenyiment.

Capítol II. Infraccions i sancions.

Article 111. Infraccions.

Article 112. Responsables.

Article 113. Sancions.

Article 114. Competència per a la instrucció dels procediments sancionadors.

Títol VII. Travesseres i trams urbans.

Article 115. Travesseres.

Article 116. Trams urbans.

Article 117. Informes municipals en travesseres i trams urbans.

Article 118. Estudis de delimitació de trams urbans.

Article 119. Lliuraments als ajuntaments de vies urbanes.

Títol VIII. Règim jurídic d'autoritzacions.

Capítol I. Obres o activitats subjectes a autorització.

Article 120. Règim general d'aplicació.

Article 121. Informes de viabilitat.

Article 122. Consideracions generals de l'autorització d'obres o activitats.

Article 123. Situacions d'emergència.

Article 124. Tipus d'expedients d'autorització d'obres o activitats a les zones de protecció de la carretera. Condicions específiques.

Capítol II. Procediment de tramitació d'autoritzacions.

Article 125. Inici.

Article 126. Documentació que cal adjuntar a la sol·licitud.

Article 127. Tramitació de les sol·licituds d'autorització.

Article 128. Terminació del procediment.

Article 129. Efectes de l'autorització.

Article 130. Modificació, suspensió o revocació de l'autorització.

Disposició addicional primera. Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Disposició addicional segona. Normativa tècnica bàsica i senyalització.

Disposició addicional tercera. Vies ciclistes.

Annex.

PREÀMBUL

La Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, ha implicat un canvi important en la normativa reguladora de la matèria, amb conseqüències profundes en tots els ordres.

D'acord amb el grau de desenvolupament que ha assolit la nostra xarxa viària, la prioritat d'aquesta Llei és optimitzar el servei que presta la Xarxa de Carreteres de l'Estat, amb l'objectiu primordial de maximitzar la seguretat viària.

Per aconseguir aquests fins, la Llei 37/2015, de 29 de setembre, estableix com a principis essencials l'especialització funcional de les xarxes de carreteres i la coordinació adequada entre les de diferents titularitats, el control dels accessos a les carreteres, la preservació tant de la condició física de les vies, que cal conservar i explotar de manera adequada, com de la seva condició funcional, a fi d'evitar que es degradi per usos aliens a la seva funció o per actuacions perjudicials per a aquesta, així com la integració d'altres modes de transport, per fomentar la intermodalitat i la potenciació del transport públic.

La Llei 37/2015, de 29 de setembre, parteix del principi fonamental que la Xarxa de Carreteres de l'Estat ha d'estar exclusivament orientada a prestar servei al trànsit de llarg recorregut, connectar els nuclis principals de població, els ports, aeroports, centres de transport i de logística d'interès general, els centres logístics de la defensa i els passos fronterers principals, i integrar els itineraris de trànsit internacional principals, segons els convenis internacionals subscrits pel Regne d'Espanya. Per contra, el trànsit de mitjà i curt recorregut ha de circular per vies d'altres titularitats. La separació, mentre sigui possible, dels trànsits de llarg, mitjà i curt recorregut és una acció eficaç per lluitar contra l'accidentalitat, ja que propicia l'ús de la via de forma més homogènia i, per tant, més previsible.

En relació amb això, és necessari controlar els accessos a les carreteres estatals, ja que cada nou accés constitueix un punt conflictiu per a la seguretat viària. L'accessibilitat als llocs concrets del territori, encara que estiguin propers a la xarxa de llarg recorregut, s'ha de fer mitjançant xarxes de distribució, que han de connectar amb la xarxa estatal en un nombre limitat de punts.

Tant la implantació de nous accessos com la modificació o canvi d'ús dels ja existents només es pot dur a terme per millorar la connexió entre les diferents xarxes viàries i potenciar la funció pròpia de les vies que es connecten, d'acord amb el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres, de manera que no s'atribueixin a la Xarxa de Carreteres de l'Estat funcions de distribució del trànsit local, d'accés a les propietats contigües o d'altres que no li corresponguin, segons el que estableix l'article 4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Aquest Reglament contribueix a consolidar la seguretat jurídica, defineix amb precisió conceptes que empra la Llei 37/2015, de 29 de setembre, de carreteres, i concreta l'abast d'algun dels seus preceptes.

Pel que fa a l'estructura, el Reglament segueix bàsicament la mateixa disposició sistemàtica i ordenació de matèries de la Llei que desplega. Inclou tant aquells punts susceptibles de desplegament, perquè així ho imposava la Llei 37/2015, de 29 de setembre, com aquells altres que, sense previsió de desplegament específica, s'ha considerat oportú abordar, atès que obren oportunitats i avantatges per a la gestió general de les carreteres que s'han de regular de manera genèrica en aquesta norma.

En el títol preliminar, es despleguen les qüestions d'àmbit general referents a l'objecte i l'àmbit d'aplicació, s'aprofundeix en les definicions de les diferents classes de carreteres i de les vies que no tenen aquesta consideració ni la d'element funcional, entre les quals hi ha les vies ciclistes, i, especialment, en la modificació de la classificació i categorització d'aquelles.

Igualment, s'especifiquen els continguts que ha d'incloure l'inventari de les carreteres de l'Estat, així com les instruccions per formalitzar el canvi de titularitat dels béns inclosos.

Al títol I, s'exposa la naturalesa del Pla estratègic de carreteres de l'Estat, el contingut documental i el procediment d'aprovació i revisió del Pla, així com un recordatori dels deures de coordinació i conciliació dels diferents plans de carreteres de les administracions amb competències en la matèria, sobre la base del principi fonamental d'especialització funcional de les xarxes de carreteres.

Al títol II, al llarg dels sis capítols, s'analitza de manera detallada el contingut i es detalla el procediment d'aprovació de programes i estudis de carreteres.

Quant als estudis de carreteres, es relacionen els continguts documentals mínims de cadascuna de les tipologies en funció de la naturalesa, funció i escala, amb una atenció especial al desenvolupament ordenat del procediment d'aprovació d'estudis i projectes, incloent-hi el tràmit d'informació pública sobre la declaració d'interès general i la concepció global del traçat en desplegament del que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i es fixa l'estudi informatiu com la classe d'estudi objecte d'aquest tràmit, incloent-hi les excepcions i situacions particulars que igualment són aplicables. Anàlogament, es desplega detalladament el procediment de tramitació de la informació oficial i pública i de l'aprovació i els efectes posteriors.

Atesa la seva rellevància, es detallen els efectes de l'aprovació dels estudis de carreteres sobre l'ordenació del territori i el planejament urbanístic. En l'actualitat, la proliferació d'iniciatives que ocupen àrees extenses del territori —com poden ser les relacionades amb les energies renovables— necessiten una coordinació ajustada amb la defensa dels corredors de carretera que són objecte d'estudi, així com amb els terrenys que han d'ocupar les alternatives seleccionades, de manera que es fa necessari implementar un sistema de protecció d'aquests corredors que, segons el contingut articulat de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, permeti establir determinades garanties per executar el que s'ha estudiat i projectat, amb rellevància especial en les situacions de caducitat de la tramitació ambiental.

El Reglament desplega amb detall la qüestió relativa als informes sectorials, preceptius i vinculants, que ha d'emetre la Direcció General de Carreteres una vegada acordada la redacció, revisió, modificació o adaptació de qualsevol instrument de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que pogués afectar, directament o indirectament, les carreteres de l'Estat, o els elements funcionals, per estar dins de la zona d'influència, i amb independència de la distància a aquestes, article 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre. D'acord amb la jurisprudència del Tribunal Constitucional i del Tribunal Suprem, aquests informes constitueixen una eina per coordinar l'actuació de les diverses administracions públiques que tenen competències coincidents sobre un mateix territori, perquè garanteixen la prevalença de la competència de l'Estat en consideració a l'interès general superior la tutela del qual li encomana la Constitució espanyola.

Quan es tracti d'instruments en què es plantegin noves connexions amb la xarxa de carreteres, siguin a carreteres en servei o a carreteres amb estudis o projectes aprovats, o en els quals es plantegi la modificació dels nusos existents o canvis d'ús que puguin afectar els nivells de servei o la seguretat viària, s'ha de tenir en compte el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres, de forma que no s'atribueixin a la Xarxa de Carreteres de l'Estat funcions de distribució del trànsit local, d'accés a les propietats contigües o altres que no li corresponguin. Si no es té en compte el principi general esmentat, els informes seran desfavorables, per contravenir l'obligació que els desenvolupaments urbanístics estableixin els seus propis sistemes de mobilitat.

D'altra banda, d'acord amb l'article 18.1.c) del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, aprovat pel Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, els promotors de les actuacions d'urbanització tenen el deure legal de costejar i, si escau, executar les infraestructures de connexió amb les xarxes generals de serveis (entre d'altres, les de transport) i les d'ampliació i reforç de les existents fora de l'actuació que aquesta demani per la seva dimensió i les seves característiques específiques. Això implica que, en tots els instruments de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial o urbanística, la connexió amb les xarxes de carreteres ha d'estar expressament estudiada i justificada, per a la qual cosa cal aportar un estudi de trànsit i, en cas d'afectació significativa, una proposta de les mesures de condicionament necessàries per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades. El finançament d'aquestes mesures de condicionament ha de córrer per compte dels promotors de l'actuació.

Tenen rellevància especial els informes, preceptius i vinculants, als instruments que possibiliten que es dugui a terme l'acció urbanitzadora, siguin plans o projectes especials, infraestructures, projectes d'urbanització, obres o d'altres, sigui quina sigui la denominació que els atorgui la legislació aplicable, sigui d'ordenació del territori, urbanística, de protecció ambiental o de qualsevol altra matèria, car l'execució material de la urbanització és el que pot afectar les carreteres de l'Estat de manera més immediata i directa. Aquests informes sectorials han de tenir en compte els condicionaments i les circumstàncies presents en el moment de l'emissió, ja que, considerant la gran quantitat de temps que comporta el desenvolupament urbanístic, els condicionaments i les circumstàncies han pogut variar substancialment des de les fases anteriors de planejament, encara la Direcció General de Carreteres les hagués informat

prèviament. Cal recordar que, des de la Llei 8/2007, de 28 de maig, de sòl (atès que han transcorregut els terminis transitoris que estableixen aquesta Llei i el text refós de 2008), la patrimonialització de l'edificabilitat no es produeix fins a la realització efectiva i està condicionada en tot cas al compliment dels deures i l'aixecament de les càrregues pròpies del règim que correspongui, per la qual cosa no es pot pretendre arrencar drets d'informes sectorials emesos fa anys (de vegades, decennis), quan posteriorment als informes s'han produït canvis normatius profunds (com l'entrada en vigor de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, així com de certes directives europees amb incidència en aquest àmbit), així com variacions en les circumstàncies (com el volum de trànsit) que es van tenir en compte en emetre els informes. Des de la reforma del dret de propietat del sòl introduïda amb la Llei de 2007, les meres expectatives generades per l'acció dels poders públics no s'integren en el patrimoni dels propietaris del sòl. En coherència amb això, els informes sectorials a tots els instruments de planificació, desenvolupament i execució han de tenir en compte la normativa i les circumstàncies vigents en el moment en què es dicten, i no el que instruments anteriors van dir que podia arribar a haver-hi en un futur incert.

Respecte a la definició de la zona d'influència de les carreteres, i tenint en compte abans que res l'observació del Consell d'Estat, s'han establert criteris objectius o fàcilment objectivables, i s'ha conjugat així la protecció adequada de la infraestructura i el servei públic viari de titularitat estatal sense menyscar les competències autònomes i locals en matèria d'ordenació del territori, urbanística i de protecció ambiental.

A aquest efecte, atenent el que recull l'article 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, per identificar qualsevol instrument de planificació, desenvolupament o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que pogués afectar, directament o indirectament, les carreteres de l'Estat o els elements funcionals, amb independència de la distància a la carretera, s'ha introduït una sèrie de criteris objectius que busquen assegurar que les actuacions previstes en aquests instruments no puguin afectar negativament les condicions de servei per incrementar significativament el trànsit sobre les carreteres de l'Estat, incloent-hi el trànsit de vehicles pesants que indueixen els majors deterioraments al patrimoni viari. Així mateix, es defineix la zona d'influència en coherència amb l'article 36.9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, que estableix la possibilitat de denegar nous accessos o canvi d'usos dels existents per servir activitats que, per la seva naturalesa, puguin generar un volum d'utilització que pugui afectar negativament, de manera qualitativa o quantitativa, l'explotació correcta de la carretera, ja que cada accés és un punt conflictiu per a la seguretat viària. D'altra banda, s'inclouen a la zona d'influència els terrenys afectats per instruments les determinacions dels quals impliquin la imposició d'obligacions a l'Estat o prohibicions en relació amb la planificació, el projecte, la construcció, la conservació o l'explotació de les carreteres de l'Estat i les seves zones de protecció, i es pretén també concretar els deures recollits a l'article 18.1.c) del text refós de la Llei de Sòl i rehabilitació urbana, tenint en compte que els desenvolupaments urbanístics han d'establir els seus propis sistemes de mobilitat per satisfer les demandes locals. Altres elements legals que serveixen de fonament per definir la zona d'influència són les mateixes zones de protecció de la carretera definides a l'article 28 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en les quals, d'acord amb el mateix precepte, no es poden fer obres o instal·lacions ni es permeten més usos o serveis que els que siguin compatibles amb la seguretat viària i amb les previsions i l'explotació adequada de la carretera. Així mateix, es requereix l'autorització del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per fer qualsevol activitat que pugui afectar el règim de les zones de protecció, sens perjudici d'altres competències concurrents. A més, la definició de la zona d'influència a l'article 54 del Reglament es fonamenta en la figura de les servituds acústiques recollides a l'article 33.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i a la legislació vigent en matèria de soroll. De la mateixa manera, a l'hora de redactar l'article 54 del Reglament, s'han tingut en consideració els efectes derivats de l'aprovació provisional o definitiva dels estudis de carreteres, d'acord amb el que disposa l'article 16, apartats 2, 3 i 4, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

El títol III desenvolupa els aspectes relatius a la construcció de carreteres i es basa en dos pilars que no estaven actualitzats ni desenvolupats de manera adequada, com són l'expropiació i l'afectació a béns i drets i, sobretot, la reposició de serveis afectats, tant en fase de projecte com d'execució de les obres. Així, es determina un procediment reglat que fixa les relacions amb els titulars dels serveis esmentats –siguin persona física o jurídica– i el sistema de contrapesos per planificar, construir i posar en servei aquests béns de manera correcta i fer-ne la devolució i la recepció corresponent al titular en condicions tècniques i econòmiques adequades a l'interès general per sobre d'altres interessos. Així mateix, s'estableixen directrius per homogeneïtzar els continguts de les reposicions de camins i vies públiques i el règim de titularitats una vegada fetes les reposicions.

El títol IV aborda les qüestions referents al finançament de carreteres, en particular, tant pel que fa a la subscripció de convenis amb el sector públic i altres organismes nacionals i internacionals com a les formes de col·laboració dels particulars en aquest àmbit.

El títol V desplega un ampli ventall de continguts relatius a l'explotació de carreteres com a disciplina que concentra una bona part dels esforços de la Direcció General de Carreteres en el compliment dels objectius que la societat li ha encomanat. Es defineixen aspectes com les modalitats d'explotació o les exempcions de l'abonament de peatge per part de determinats vehicles o usuaris, abans de passar a l'àmbit complex de les àrees de servei, sobre les quals es fixen els criteris de projecte, localització, adjudicació i règim concessional i la nova possibilitat de la promoció d'àrees de servei per tercers aliens al titular de la carretera, sobre la qual se'n descriu detalladament la naturalesa, el procediment de tramitació i implantació i les possibilitats d'ús i explotació, tot això en consonància amb la legislació sobre contractes del sector públic. De forma paral·lela s'estableixen disposicions mínimes per utilitzar i gestionar les àrees de descans i els aparcaments segurs.

El títol VI és especialment important per als objectius que persegueixen la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament, ja que tracta l'ús i la defensa de les carreteres, les limitacions a la propietat en funció de les zones de protecció, la gestió de la reclamació per danys a la carretera i, especialment, la publicitat i els rètols o cartells informatius.

Pel que fa a les zones de protecció, s'aborda de forma nova la fixació d'una sèrie de criteris de desenvolupament per garantir l'efectivitat plena del caràcter demanial de la zona de domini públic i la màxima eficàcia en la fixació dels usos i les activitats que es poden desenvolupar en cadascuna de les diferents zones de protecció, tant per part dels titulars com de la mateixa Administració de Carreteres o de tercers designats per aquesta. A conseqüència de l'ampliació de la zona de domini públic en aplicació de les disposicions de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en alguns supòsits poden existir drets de propietat privada en aquesta zona ampliada, per la qual cosa és oportú mantenir vigent l'apartat 1 de la disposició transitòria primera del Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres, per tal de reconèixer l'existència de drets de propietat privada en la zona de domini públic, ponderar adequadament ambdues institucions, atorgar seguretat jurídica i evitar litigiositat.

Es precisa quan s'entén que una activitat que es pretén fer pot afectar el règim de les zones de protecció de les carreteres, a l'efecte de sotmetre-la a l'autorització prèvia de la Direcció General de Carreteres.

Així mateix, s'estableixen criteris per determinar quan es considera que una instal·lació és fàcilment desmuntable, a l'efecte d'ubicar-la a la zona de limitació a l'edificabilitat.

S'ha de tenir en compte que l'entrada en vigor de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, va augmentar l'extensió de la zona de limitació a l'edificabilitat en els nusos de la carretera, de la qual cosa es podria derivar un menyscabament hipotètic de drets, la indemnització del qual està prevista en l'article 33.5 de la Llei esmentada, segons una sèrie de requisits. Per això, el primer paràgraf de l'article 96.8 detalla que aquest

menyscabament confereix dret a indemnització quan els drets estiguin patrimonialitzats pel seu titular, de conformitat amb el que disposa el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, sense que això suposi restringir el dret a ser indemnitzat que reconeix l'article 33.5 per modificacions en la línia límit d'edificació que derivin de la posada en servei de noves actuacions en carreteres, així com quan resultessin afectats per les restriccions a les zones de servitud acústica i quan tingués lloc una depreciació originada a les finques contigües a les carreteres a conseqüència del menyscabament en l'estatut jurídic de la propietat, incloent-hi la pèrdua d'edificabilitat que tinguessin reconeguda les finques situades a les zones de protecció d'aquestes carreteres i que no es pogués exercir en altres ubicacions. Així mateix, aclareix el supòsit del segon paràgraf, tenint en compte que l'anterior Llei 25/1988, de 29 de juliol, de carreteres, ja establí una línia límit de l'edificació diferent, per la qual cosa el dret a rescabament només es genera des del moment en què la geometria es modifica i augmenta –la qual cosa determina aquest dret objectiu a indemnització– amb l'entrada en vigor de la nova Llei 37/2015, de 29 de setembre.

S'aclareix el procediment per a la paralització d'obres o la suspensió d'usos no legalitzats.

El títol VI recull també un dels assumptes que tenen més incidència en l'explotació de les carreteres, com és el de la limitació d'accessos, d'acord amb el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres. Es desplega un conjunt de disposicions que abasten totes les possibilitats de connexió i les excepcions, que tenen criteris clars –fins ara, gairebé inexistents– i que s'exigeixen en la tramitació quotidiana d'aquesta classe d'expedients. És particularment important la possibilitat que puguin excepcionalment existir connexions de vies de servei de titularitat pública amb el tronc de les autovies, limitades a determinats casos taxats, ja que, en cas contrari, l'exigència de prolongar les vies esmentades fins a l'enllaç següent podria derivar en la necessitat d'inversions desproporcionades i ambientalment complexes.

Així mateix, s'aborda el problema complex de la limitació dels girs a l'esquerra per raons de seguretat viària, així com la regulació de l'afectació que produeix el canvi d'ús en accessos existents i la forma de tramitar-los. Es precisa què s'ha d'entendre per canvi d'ús d'un accés existent, que habilita la Direcció General de Carreteres a modificar, suspendre temporalment o revocar l'autorització que l'empara, i que obliga la part que pretén aquest canvi d'ús a executar les mesures de condicionament necessàries per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades. Per fer-ne el plantejament adequat, es regula el contingut mínim que han de presentar els estudis de trànsit i capacitat que s'exigeixen als expedients relacionats amb els accessos a les carreteres.

S'aclareix la regulació referent a la prohibició general d'instal·lar publicitat visible des de les calçades de la carretera, així com el règim sancionador associat a l'incompliment d'aquesta prohibició.

Per la seva rellevància, s'inclou en un capítol separat el desplegament relatiu a infraccions i sancions. Sobre això, destaca la concreció sobre la delimitació de la persona que executa l'activitat infractora que determina l'article 41.5.c) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i la fixació de criteris per ponderar les sancions.

El títol VII tracta la problemàtica relativa a la definició i gestió, procedimental i competencial, del règim de les travesseres i trams urbans. S'inclou una millor delimitació de l'àmbit competencial davant la presència d'illes, voreres, mitjanes i altres elements constructius que dificultarien, en cas contrari, l'adopció de mesures homogènies i coordinades a tot el territori davant l'amplitud de la casuística que es pogués presentar.

S'ha concentrat al títol VIII el règim jurídic de les autoritzacions que cal obtenir per dur a terme qualsevol activitat que pugui afectar el règim de les zones de protecció de les carreteres. Les determinacions d'aquest títol s'encaminen a l'objectiu últim de defensar el servei públic viari davant de la pressió exercida pels predis confrontants, i es detallen els múltiples usos, activitats i obres que poden ser –amb caràcter general– objecte d'autorització administrativa, tant des del punt de vista urbanístic (ja desplegat al

títol II) com comercial, industrial o agroramader. Gestionar de manera adequada les zones de protecció és determinant per defensar millor l'explotació de la via, i això deriva en un increment de la seguretat viària, objectius que centren tots els esforços que ha de fer una administració de carreteres per gestionar eficientment i amb garanties per als ciutadans el patrimoni i el servei públic que li ha encomanat la societat.

Finalment, cal destacar el paper tan important que el foment de la mobilitat activa i sostenible i, en particular, el de la mobilitat ciclista, ha adquirit en l'activitat del departament. Això queda reflectit en diferents línies de treball i plans empresos en els darrers anys, entre els quals cal destacar el Projecte de Llei de Mobilitat Sostenible, l'Estratègia de Mobilitat Segura, Sostenible i Connectada 2030, aprovada per Acord del Consell de Ministres de 10 de desembre de 2021, i més concretament, l'Estratègia Estatal per la Bicicleta, aprovada per Acord del Consell de Ministres de 8 de juny de 2021. Així mateix, l'estructura orgànica bàsica del departament, aprovada pel Reial decret 253/2024, de 12 de març, inclou l'impuls i el desenvolupament de les iniciatives de mobilitat ciclista en l'àmbit de les carreteres de l'Estat com a les competències de la Direcció General de Carreteres. Aquestes iniciatives han de garantir el desenvolupament d'una xarxa contínua i segura que faciliti la mobilitat amb bicicleta en els àmbits urbà, periurbà i interurbà. A més, per garantir la coherència de les polítiques en la matèria, cal col·laborar amb la resta de les administracions públiques competents. Per tot això, s'han inclòs en una disposició addicional els principis que han de regir la planificació, la construcció i l'explotació de les vies ciclistes perquè compleixin l'objectiu de facilitar la mobilitat en aquest mitjà de transport sostenible i actiu en condicions de seguretat per a totes les persones usuàries de la via.

Aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació que preveu l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques: necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència.

Respecta els principis de necessitat, eficàcia i proporcionalitat, ja que té per objecte complir el manament que conté la disposició final primera de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i ho fa mitjançant la regulació imprescindible per desplegar aquesta Llei en el context de l'ordenament vigent.

S'adequa al principi de seguretat jurídica, ja que aquest desplegament de la Llei en facilita l'aplicació i estableix un marc jurídic predictable i clar, coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, nacional i de la Unió Europea. S'ha concentrat en un sol títol, el vuitè, el règim jurídic de les autoritzacions relatives a les carreteres estatals, que estava dispers en diversos títols en el Reglament anterior.

Quant a la tramitació, en aplicació del principi de transparència, aquest Reglament va ser sotmès a consulta pública prèvia, així com a informació pública i audiència de les associacions i organitzacions representatives dels destinataris potencials, cosa que en permet la participació activa d'aquests, i de la resta dels ciutadans, en el procediment d'elaboració. Així mateix, s'ha sol·licitat un informe a les comunitats autònomes, a la Federació Espanyola de Municipis i Províncies, així com als altres departaments ministerials que es puguin veure afectats.

D'acord amb el principi d'eficiència, aquest Reglament aprofundeix el principi general de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, que persegueix racionalitzar la gestió del domini públic viari. Així mateix, s'eviten càrregues administratives innecessàries als tràmits relacionats amb les carreteres.

Aquest Reglament desplega la Llei 37/2015, de 29 de setembre, perquè concreta els aspectes que la Llei li defereix i perquè en detalla el contingut per dotar-la dels instruments imprescindibles per fer operatius els seus manaments, així com per aclarir-ne la interpretació i facilitar-ne l'aplicació. La norma es dicta a l'empara de les competències que atribueix a l'Estat l'article 149.1.21a i 24a de la Constitució espanyola, sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interès general o la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma i, en el cas de l'article 77, a l'empara de les competències de l'article 149.1.13a i 18a de la Constitució, que

atribueix a l'Estat les competències sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, i de legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives.

Aquest projecte normatiu està inclòs en el Pla anual normatiu de l'Administració General de l'Estat per al 2025, aprovat pel Consell de Ministres en la reunió de 15 d'abril de 2025.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 7 d'octubre de 2025,

DISPOSO:

Article únic. *Aprovació del Reglament general de carreteres.*

S'aprova el Reglament general de carreteres, el text del qual s'insereix a continuació.

Disposició transitòria primera. *Règim transitori d'autoritzacions en tramitació.*

Les autoritzacions d'obres o activitats que es trobin en tramitació en el moment d'entrada en vigor d'aquest Reial decret s'han de tramitar i resoldre de conformitat amb la normativa vigent en el moment de la sol·licitud, llevat que l'interessat sol·liciti adaptar la sol·licitud a la normativa que preveu aquest Reial decret.

Disposició transitòria segona. *Règim transitori d'expropiacions.*

En travesseres i trams urbans, les previsions de la disposició transitòria segona de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'apliquen tenint en compte les particularitats que estableix el capítol IV de la Llei esmentada.

Disposició transitòria tercera. *Afecció de la publicitat i cartells informatius a la seguretat viària.*

Tant els titulars d'activitats mercantils o industrials que s'anuncien en cartells informatius a què fa referència l'article 104 i que no compleixen el que s'hi disposa, com també els titulars dels cartells informatius instal·lats als quals sigui aplicable l'article 37.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, han d'adequar a càrrec seu, en el termini de 12 mesos a comptar des de l'entrada en vigor d'aquest Reglament, els cartells informatius existents a les característiques i exigències dictades en l'article 107, i per fer-ho el titular ha de sol·licitar una autorització administrativa d'acord amb el procediment que desplega el títol VIII d'aquest Reglament. En cas de no fer aquesta adequació, els han de retirar a càrrec seu, i és aplicable, si escau, el règim d'infraccions i sancions que estableixen la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament.

No obstant això, la Direcció General de Carreteres pot ordenar, en aquest període transitori i mentre no se'n regularitzi la situació, en els trams urbans, fins i tot en les travesseres, que es retirin o modifiquin els cartells informatius que puguin afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, en aplicació de l'article 37.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 1812/1994, de 2 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament general de carreteres, a excepció de l'apartat 1 de la disposició transitòria primera, que recull:

«Ampliació de la zona de domini públic».

1. L'ampliació de la zona de domini públic en les carreteres estatals existents a l'entrada en vigor de la Llei de carreteres a conseqüència de l'aplicació de les seves disposicions no afecta el dret de propietat dels béns compresos en aquesta zona, però implica la declaració de la seva utilitat pública a efectes expropiatoris, i se n'ha de fer el reconeixement en cada cas concret en els supòsits en què la Direcció General de Carreteres justifiqui la necessitat o conveniència de l'expropiació o ocupació temporal, amb la instrucció prèvia de l'expedient reglamentari.

Així mateix, es deroguen totes les normes de rang igual o inferior que s'oposin al que estableix el Reglament que aquest Reial decret aprova.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Aquesta norma es dicta a l'empara del que estableix l'article 149.1.21a i 24a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat competència exclusiva sobre el règim general de comunicacions i sobre les obres públiques d'interès general o la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma, respectivament, i, en el cas de l'article 77, a l'empara de l'article 149.1.13a i 18a de la Constitució, que atribueix a l'Estat les competències sobre les bases i la coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, i de legislació bàsica sobre contractes i concessions administratives.

Disposició final segona. *Facultat d'aplicació i desplegament.*

Es faculta la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible perquè dicti les disposicions necessàries per aplicar i desplegar aquest Reglament.

Disposició final tercera. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor al cap de 20 dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

9 d'octubre de 2025.

FELIPE R.

El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible,
ÓSCAR PUENTE SANTIAGO

REGLAMENT GENERAL DE CARRETERES

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reglament té per objecte el desplegament de la Llei 37/2015, del 29 de setembre, de carreteres.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. L'àmbit d'aplicació és el domini públic viari establert a l'article 1.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i està constituït per:

- a) La Xarxa de Carreteres de l'Estat, el viari annex i els terrenys ocupats per tots dos.
- b) Els seus elements funcionals, així com les construccions i instal·lacions existents.
- c) La zona contigua a les carreteres de l'Estat i als elements funcionals definida com a zona de domini públic segons la Llei 37/2015, de 29 de setembre, així com qualsevol altra zona de titularitat de l'Estat, afecta aquestes carreteres.

2. El domini públic a què fa referència aquest article és el domini públic viari.

3. S'inclouen en el domini públic viari els terrenys que ocupen o tenen afectes els elements funcionals de les carreteres de l'Estat.

Article 3. *Definicions, concepte i classes de carreteres.*

1. A l'efecte de l'aplicació d'aquest Reglament, es tenen en compte els conceptes i les classes de carreteres que defineixen la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament, així com les definicions que figuren a l'annex I de la Llei esmentada.

2. S'entén per carrils bàsics els que mantenen la continuïtat al llarg d'un itinerari o d'una part d'aquest.

En el còmput de carrils bàsics de les autopistes, autovies, carreteres multicarril i carreteres convencionals, no es tenen en compte els carrils addicionals, els d'espera, els de trenat, ni els de canvi de velocitat.

3. La classificació d'una carretera com a autopista, autovia, carretera multicarril o carretera convencional de la Xarxa de Carreteres de l'Estat comporta l'aplicació del règim d'explotació i limitacions a la propietat, d'accessos i de circulació establertes per a cada classe de carretera a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i en aquest Reglament, sense perjudici del règim especial d'autoritzacions a les travesseres i trams urbans d'aquesta.

Article 4. *Autopistes.*

Les autopistes, definides a l'article 2.3.a) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, han de tenir per a cada sentit de circulació, com a mínim, una calçada amb dos carrils bàsics, excepte en confluències i bifurcacions, de manera excepcional.

Article 5. *Autovies.*

Les autovies, definides a l'article 2.3.b) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, estan especialment projectades, construïdes i senyalitzades com a tals per a la circulació de vehicles automòbils.

Article 6. *Carreteres multicarril.*

A les carreteres multicarril definides a l'article 2.3.c) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la referència a carrils es fa a carrils bàsics en els termes definits en aquest Reglament.

Article 7. *Carreteres convencionals.*

Són carreteres convencionals les que no reuneixen les característiques pròpies de les autopistes, de les autovies ni les de les carreteres multicarril.

Article 8. *Modificació de la classificació i categorització de les carreteres.*

1. Per al canvi de classe i categoria d'una carretera, cal atènyer-se al que estableix l'article 2.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre. El canvi de classificació i categorització de les carreteres de l'Estat, la competència de les quals correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en virtut de l'article esmentat, s'ha de fer a proposta de la Direcció General de Carreteres.

2. Les carreteres de l'Estat que, a conseqüència de l'execució d'obres, passin a reunir les característiques d'una classe o categoria diferent de carretera, n'adquireixen la consideració legal.

3. El canvi es produeix amb l'expedient previ incoat per la Direcció General de Carreteres, llevat que el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible hagi aprovat un pla o estudi que prevegi expressament. L'expedient, que cal sotmetre a informació pública, ha d'acreditar que es compleixen els requisits i les exigències per a la nova consideració legal de la via, i ha d'incloure plànols suficientment descriptius. L'expedient, una vegada instruït, es remet a informe de les comunitats autònomes i dels ajuntaments dels termes pels quals transcorre, i el resol la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. En cas de disconformitat, l'expedient l'ha de resoldre el Consell de Ministres.

Article 9. *Delimitació del concepte de carretera.*

D'acord amb l'article 2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les vies ciclistes no tenen la consideració de carreteres ni d'element funcional d'aquestes, i s'entenen com a tals els vials específicament condicionats per al trànsit de cicles, amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, i amb una amplada que permet el pas segur d'aquests vehicles. Això no obstant, les vies ciclistes poden tenir la consideració d'elements complementaris als efectes, entre d'altres, del que preveu l'article 65. L'execució d'aquestes està sotmesa al que estableix la disposició addicional tercera.

Segons l'article 5 de la Llei esmentada, les vies ciclistes de competència estatal es consideren vials del viari annex.

Article 10. *Elements funcionals.*

1. Són elements funcionals, segons l'article 3.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els camins d'explotació, les zones i instal·lacions d'ajuda a la vialitat i les estacions d'aforament de trànsit pertanyents a les carreteres de l'Estat, la gestió i l'explotació de les quals corresponguin al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, així com tots els elements i les instal·lacions situats en les zones permanentment afectes a la conservació de les carreteres o a l'explotació del servei públic viari.

2. La gestió i l'explotació dels elements funcionals que formen part del domini públic viari i que, en virtut de l'article 3.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, corresponen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, es duu a terme a través de la Direcció General de Carreteres.

Article 11. *Carreteres de l'Estat.*

Les competències del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible sobre les carreteres de l'Estat, definides a l'article 4.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'exerceixen a través de la Direcció General de Carreteres.

Article 12. *Nomenclatura i catàleg.*

La denominació de les carreteres de l'Estat l'estableix el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, d'acord amb el que disposa l'article 4.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Tal com s'estableix en la disposició addicional primera de la Llei esmentada, la denominació i la relació de carreteres estatals figuren al Catàleg de l'annex II. Aquest Catàleg es pot modificar en els casos i en la forma establerts a l'article 4.8 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 13. *Xarxes supranacionals.*

Segons el que disposa l'article 4.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible té la facultat de proposar incloure carreteres o trams de carreteres en xarxes supranacionals. En relació amb això, la norma que actualitzi el Catàleg ha de definir les carreteres de l'Estat o els trams inclosos a les xarxes supranacionals esmentades i, en particular, a la Xarxa Transeuropea de Transport.

Article 14. *Classificació funcional de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

1. La Xarxa de Carreteres de l'Estat es classifica funcionalment en Xarxa Bàsica i Xarxa Complementària, d'acord amb l'article 4.6.a) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. De la Xarxa Bàsica definida a l'article 4.6.a) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en formen part, en tot cas, les carreteres de titularitat estatal incloses a la Xarxa Transeuropea de Transport.

De la Xarxa Complementària definida a l'article 4.6.b) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en formen part la resta de carreteres de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Article 15. *Inventari de les carreteres de l'Estat.*

D'acord amb l'article 4.7 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres ha de fer i actualitzar amb el nivell de detall suficient l'inventari de carreteres de l'Estat, incloent-hi la denominació, identificació i localització, les característiques geomètriques, estructurals i dotacionals, i el resultat dels estudis de delimitacions.

L'inventari de les carreteres de l'Estat ha de definir les carreteres de l'Estat, la zona de domini públic i els elements funcionals.

Article 16. *Modificació de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

Quan les carreteres de l'Estat perdin les característiques per les quals pertanyien a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, aquesta Xarxa es pot modificar, i aquelles carreteres han de passar a formar part en aquell moment de les carreteres del Viari annex.

Article 17. *Canvi de titularitat de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

Sense perjudici del que disposen els articles 5 i 49 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i 19 i 119 d'aquest Reglament, el canvi de titularitat d'una carretera entre l'Administració General de l'Estat i altres administracions públiques s'ha d'acordar entre elles, per a la qual cosa la Direcció General de Carreteres ha d'incoar i tramitar l'expedient prèviament.

Un cop instruït l'expedient, amb l'acord de les administracions interessades, l'ha d'elevat el titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible al Govern perquè l'aprovi per reial decret, en què s'han de definir amb precisió els límits del tram afectat i béns annexos, i la modificació consegüent de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

El canvi de titularitat s'ha de formalitzar mitjançant una acta de lliurament subscrita per les administracions interessades.

No obstant això, el canvi de titularitat té efectes plens des de l'entrada en vigor del reial decret que l'aprovi.

Article 18. *Deure d'informació.*

En relació amb el deure informació que correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en virtut del que estableix l'article 6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres ha de facilitar informació actualitzada sobre vialitat, actuacions en execució, mapes de carreteres, estadístiques i dades sobre aforaments, tarifes de peatges, àrees de servei, de descans i aparcaments segurs, i, en general, tota la informació d'interès per als usuaris de les carreteres.

Així mateix, tal com disposa l'article 6 esmentat, les altres administracions i les persones físiques i jurídiques directament afectades en l'execució d'aquesta Llei, han de facilitar la informació que li sigui requerida per complir el que disposa aquest article, així com la necessària per poder executar correctament aquesta Llei i aquest Reglament, d'acord amb la normativa aplicable en cada cas.

Per facilitar la informació a què fa referència aquest article, s'ha de fer servir preferentment la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

TÍTOL I

Planificació

CAPÍTOL I

Pla estratègic de les carreteres de l'Estat

Article 19. *Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.*

El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat, definit a l'article 7.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es desplega mitjançant els programes de carreteres i les diferents classes d'estudis de carreteres, que són documents d'àmbit més reduït i concret.

Les diferents classes d'estudis de carreteres estableixen el disseny d'una carretera o d'un conjunt de carreteres, o d'actuacions sobre aquestes, d'acord amb els criteris fixats en els programes i en el Pla estratègic.

Article 20. *Contingut del Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.*

El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat, a més de les determinacions que estableix l'article 7.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, ha de contenir:

- a) Anàlisi de les relacions amb els plans de carreteres d'altres administracions públiques i amb l'ordenació territorial i el planejament urbanístic.
- b) Previsió de mesures generals per millorar la seguretat viària.
- c) Previsió dels mitjans i recursos necessaris per garantir la conservació i l'explotació del patrimoni viari.
- d) Definició d'índexs o indicadors per fer el seguiment de l'execució del Pla i criteris per revisar-lo.

Article 21. *Documents que integren el Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.*

El Pla estratègic de les carreteres de l'Estat ha d'integrar els documents següents:

- a) Memòria, amb la documentació bàsica i estudis necessaris.
- b) Documentació gràfica descriptiva de l'abast del Pla.
- c) Normes per al desplegament i l'aplicació.
- d) Estudi economicofinancer.
- e) Programació d'actuacions per al desenvolupament del Pla.
- f) Estudi ambiental estratègic.

Article 22. *Naturalesa, vigència i procediment d'aprovació i revisió del Pla estratègic de les carreteres de l'Estat.*

1. Cal garantir la participació dels ministeris concernits pel que fa a les determinacions que conté l'article 20, d'acord amb l'article 7.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. El Pla estratègic n'ha d'establir el període de vigència. S'ha de revisar quan aquest expiri, quan es compleixin les condicions que a aquest efecte hagi disposat o quan sobrevinguin circumstàncies que així ho aconsellin.

3. El procediment d'aprovació del Pla estratègic de les carreteres de l'Estat és el següent:

a) La Direcció General de Carreteres elabora un avanç del Pla que reculli el diagnòstic que s'ha efectuat, els objectius que cal assolir, les actuacions previstes i els criteris de prioritització d'aquestes. Cal incloure la documentació necessària per iniciar l'avaluació ambiental estratègica que correspongui, segons el que disposa la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. A aquest efecte, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de trametre la documentació a l'òrgan ambiental.

b) En cas que sigui preceptiu, cal evacuar els tràmits previstos a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, per a l'elaboració del document d'abast de l'estudi ambiental estratègic, i la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar l'estudi ambiental estratègic del Pla i la versió inicial d'aquest.

c) Cal remetre la documentació del Pla als altres ministeris concernits, al Consell Assessor de Transports i Mobilitat Sostenible, al Consell d'Obres Públiques i a les comunitats autònomes perquè puguin formular les observacions o els suggeriments que estimen convenients en el termini de 45 dies hàbils.

Així mateix, cal publicar la documentació a la seu electrònica associada del Ministeri perquè les administracions locals i els sectors afectats puguin formular observacions o suggeriments en el termini de 45 dies hàbils a comptar de la publicació.

Un cop transcorregut el termini indicat sense que s'hagin format observacions, el tràmit es considera complert i les actuacions han de continuar. Les observacions presentades fora de termini poden no tenir-se en compte.

Els informes presentats no tenen en cap cas caràcter vinculant.

Es poden practicar simultàniament el tràmit d'informació pública i el tràmit de consultes establerts a la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

d) A la vista de les al·legacions i els informes presentats, la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar la proposta final del Pla, i el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha de remetre, si s'escau, l'expedient complet a l'òrgan ambiental per ultimar l'avaluació ambiental estratègica.

e) Una vegada formulada la declaració ambiental estratègica o, si s'escau, l'informe ambiental estratègic, la Direcció General de Carreteres n'ha d'incorporar el contingut a la proposta final del Pla estratègic, que la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'eleva al Consell de Ministres perquè l'aprovi, amb l'informe previ de la Comissió Delegada del Govern per a Assumptes Econòmics.

4. El procediment de revisió del Pla s'ha d'ajustar als mateixos tràmits que l'aprovació.

CAPÍTOL II

Coordinació

Article 23. *Coordinació amb altres departaments ministerials.*

Per assegurar que les matèries es coordinen degudament, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'adoptar les actuacions recollides a l'article 8 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 24. *Conciliació dels diferents plans de carreteres.*

El Pla estratègic de carreteres de l'Estat i els plans de la resta d'administracions territorials s'han de conciliar entre si pel que fa a les incidències mútues, per garantir la unitat del sistema de comunicacions i harmonitzar els interessos públics afectats, i a aquest efecte ha d'utilitzar els procediments legalment establerts i els mitjans específics que es puguin arbitrar entre les administracions afectades, tenint en compte el principi d'especialització funcional de les xarxes de carreteres i la separació dels trànsits de llarg, mitjà i curt recorregut.

TÍTOL II

Programació, estudis i projectes de carreteres

CAPÍTOL I

Principis generals

Article 25. *Elaboració i aprovació de programes, estudis i projectes de carreteres.*

En l'elaboració i l'aprovació de programes, estudis i projectes de carreteres, s'ha de complir el que estableix l'article 9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Així mateix, la inclusió de previsions preestablertes en altres instruments no requereix una avaluació específica, sempre que s'incorpori a la documentació el resultat de l'avaluació assenyalada a l'apartat 2.e) d'aquest article, relativa a l'anàlisi d'impacte ambiental, de sostenibilitat econòmica i territorial de l'actuació, i es justifiqui que les previsions esmentades són idèntiques i que no han aparegut motius que obliguin a tornar a fer l'avaluació.

La metodologia que cal aplicar per dur a terme el que estableixen els apartats 2 i 4 de l'article 9 de la Llei esmentat, és la que determini la Direcció General de Carreteres a aquest efecte.

CAPÍTOL II

Programes de carreteres

Article 26. *Programes de carreteres de l'Estat.*

Els programes de carreteres de l'Estat definits a l'article 10 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, a més del contingut que estableix l'apartat 4 de l'article esmentat, han d'integrar els documents següents:

- a) Memòria, amb la documentació bàsica i estudis necessaris.
- b) Documentació gràfica descriptiva de l'abast del Programa.

- c) Normes per al desplegament i l'aplicació.
- d) Estudi economicofinancer.
- e) Programació d'actuacions per al desenvolupament del Programa.
- f) Estudi ambiental.

Article 27. *Procediment d'aprovació i revisió dels programes de carreteres de l'Estat.*

1. El procediment d'aprovació dels programes de carreteres de l'Estat és el següent:

a) La Direcció General de Carreteres elabora un avanç del programa en què es recullin les previsions, els objectius i les prioritats, ha d'incloure la documentació necessària per iniciar l'avaluació ambiental estratègica que correspongui, segons el que disposa la Llei 21/2013, de 9 de desembre i, a continuació, ha de remetre la documentació a l'òrgan ambiental.

b) En cas que sigui preceptiu, cal evacuar els tràmits previstos a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, per a l'elaboració del document d'abast de l'estudi ambiental estratègic, i la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar l'estudi ambiental estratègic i la versió inicial del programa.

c) La documentació del programa s'ha de trametre a les administracions territorials i als organismes afectats, excepte quan es tracti de programes sense incidència en les seves competències, a fi que puguin formular les observacions o els suggeriments que considerin convenients en el termini de quaranta-cinc dies hàbils.

Un cop transcorregut el termini indicat sense que s'hagin formulat observacions, el tràmit es considera complert i les actuacions han de continuar. Les observacions presentades fora de termini poden no tenir-se en compte.

Els informes presentats no tenen en cap cas caràcter vinculant.

Aquest mateix tràmit serveix, si s'escau, per complir el que prescriu la Llei 21/2013, de 9 de desembre, sobre la informació pública i la consulta a les administracions públiques afectades i a les persones interessades, i es poden ajustar els terminis si fos necessari.

d) A la vista de les al·legacions i els informes presentats, la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar la proposta final del programa i remetre l'expedient complet a l'òrgan ambiental, si s'escau, per ultimar l'avaluació ambiental estratègica.

e) Una vegada formulada la declaració ambiental estratègica o, si s'escau, l'informe ambiental estratègic, la Direcció General de Carreteres n'ha d'incorporar el contingut a la proposta final del programa, que la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'aprovar, excepte en cas de disconformitat motivada de l'Administració autonòmica afectada, cas en què ha de ser el Consell de Ministres el que l'aprovi.

2. El procediment de revisió dels programes s'ha d'ajustar als mateixos tràmits que l'aprovació.

3. Les determinacions vinculants dels programes de carreteres s'han de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, així com, si s'escau, als altres butlletins oficials que correspongui per l'àmbit territorial afectat per l'actuació.

CAPÍTOL III

Estudis i projectes de carreteres

Article 28. *Estudis de carreteres.*

1. D'acord amb l'article 11 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els estudis de carreteres poden ser de les classes següents: estudi previ, estudi informatiu, avantprojecte, projecte bàsic o de traçat, projecte de construcció, document final d'obra i estudi de delimitació de trams urbans.

2. Els estudis de carreteres esmentats han de constar com a mínim dels documents i continguts que estableixen els articles 29 a 35, ambdós inclosos, que en tot cas han de ser suficients per complir-ne la funció pròpia.

Article 29. *Estudis previs.*

L'estudi previ ha de constar de memòria amb els annexos i els plànols, que han de comprendre, almenys:

- a) L'exposició de l'objecte de l'estudi i del problema que cal resoldre, caracterització del context i el territori on se situarà la infraestructura.
- b) La recopilació i l'anàlisi de les dades necessàries, com ara estudis de planejament, ambientals, d'afectació al patrimoni cultural i al paisatge, de trànsit, seguretat viària, hidrològics, hidràulics i geotècnics.
- c) La definició, en línies generals, de les diferents opcions per resoldre el problema plantejat.
- d) La valoració i la comparació d'aquestes opcions, amb inclusió en cada cas, i amb l'aproximació adequada, de les expropiacions i les modificacions de servituds i serveis afectats, així com de l'ordenació del territori i el planejament urbanístic.
- e) Estudi sobre la possibilitat de reordenació i limitació d'accessos i de supressió d'encreuaments a nivell, i les conseqüències d'aquests.
- f) L'anàlisi de les alternatives més convenientes entre les opcions estudiades, incloent-hi una avaluació prèvia de la rendibilitat econòmica social mitjançant una anàlisi cost-benefici d'aquestes, segons la metodologia que determini la Direcció General de Carreteres, que ha d'incloure el càlcul de la petjada de carboni al llarg del cicle de vida.

Article 30. *Estudis informatius.*

1. L'estudi informatiu ha de constar de memòria amb els annexos i plànols, que han de comprendre, almenys:

- a) L'objecte de l'estudi i l'exposició de les circumstàncies que justifiquin la necessitat de l'actuació, la declaració d'interès general de la carretera i la concepció global del traçat.
- b) La definició, en línies generals, tant geogràfiques com funcionals, de totes les opcions estudiades, incloent-hi la classe i les característiques de la carretera, la classe d'actuació, els esquemes viaris possibles, la comparació i la selecció dels més idonis.
- c) L'estudi d'impacte ambiental de les diferents alternatives estudiades, en els casos i amb el contingut que prescriu la Llei 21/2013, de 9 de desembre.
- d) L'avaluació de l'impacte a la seguretat viària de cadascuna de les alternatives estudiades.
- e) L'anàlisi comparativa dels avantatges i els inconvenients de cadascuna de les alternatives, incloent-hi criteris funcionals, territorials, mediambientals, de seguretat viària i econòmics, tant a la fase de construcció de la infraestructura com a la d'explotació. Aquesta anàlisi ha d'incloure una avaluació de rendibilitat econòmica social mitjançant una anàlisi cost-benefici, d'acord amb la metodologia que estableixi la Direcció General de Carreteres.
- f) Un estudi relatiu a la possible descomposició de l'estudi informatiu en projectes parcials.
- g) La proposta de l'alternativa recomanada com a més favorable.

2. Els estudis informatius de carreteres han d'estudiar la necessitat d'establir àrees de servei, àrees de descans i aparcaments segurs. Quan siguin necessàries, se'n determinarà la ubicació a l'efecte que quedin incloses a la Declaració d'Impacte Ambiental corresponent.

Article 31. *Avantprojectes.*

L'avantprojecte ha de constar, almenys, dels documents següents:

a) Memòria, en què s'han d'exposar les necessitats que cal satisfer, incloent-hi els elements funcionals de la carretera, els factors socials, tècnics, ambientals, territorials, econòmics i administratius que es tenen en compte per plantejar el problema, i la justificació de la solució que es proposa des dels punts de vista tècnic, econòmic, mediambiental i de seguretat viària, així com les dades bàsiques corresponents amb justificació dels preus compostos adoptats.

b) Annexos a la memòria, entre els quals han de figurar les dades geològiques, geotècniques, hidrològiques, territorials i ambientals en què s'ha basat l'elecció, així com els criteris de valoració de l'obra i dels terrenys, els drets i els serveis afectats o de reposició, si és el cas.

c) Les condicions establertes a la declaració d'impacte ambiental o a l'informe d'impacte ambiental, en els casos en què siguin preceptius o, en defecte d'estudi informatiu, l'estudi d'impacte ambiental o document ambiental de les diferents alternatives, d'acord amb la Llei 21/2013, de 9 de desembre, així com les mesures preventives, correctores i, si s'escau, compensatòries necessàries.

d) Plànols generals de traçat a escala adequada al grau de detall requerit, i de definició preliminar de les obres de pas i obres de drenatge, seccions mena, i obres accessòries i complementàries.

e) Pressupost, que compregui mesuraments i valoracions.

f) Un estudi relatiu a la possible descomposició de l'avantprojecte en projectes parcials.

g) En el supòsit que l'obra sigui objecte de concessió, d'acord amb la legislació sobre contractes del sector públic, un estudi relatiu al règim d'utilització i explotació de les obres, on s'indiqui la forma d'obtenció de fons i de finançament, així com del règim tarifari que ha de regir en la concessió.

Article 32. *Projectes bàsics o de traçat.*

1. El projecte de traçat ha de comprendre, almenys:

a) Memòria, en què es descriguin les necessitats que cal satisfer, la justificació de la solució adoptada i els aspectes geomètrics de l'actuació, de manera que quedi clarament definit el traçat projectat i, si s'escau, la connexió amb altres xarxes viàries.

b) Annexos a la memòria, en què cal incloure totes les dades que identifiquin el traçat, les característiques escollides, els esquemes viaris adoptats i, si s'escau, la reposició de servituds i serveis afectats.

A efectes expropiatoris i d'altres afectacions, entre els annexos ha de figurar la relació concreta i individualitzada dels béns i els drets afectats que es consideren d'ocupació necessària per executar les obres, i els plànols parcel·lars que en permetin la identificació amb la descripció material.

Entre els annexos, han de figurar els documents necessaris per promoure les autoritzacions administratives prèvies a l'execució de les obres.

Si s'escau, ha de contenir també la proposta d'ordenació d'accessos o reordenació dels existents per a la informació pública corresponent.

c) Plànols de situació, plànols de conjunt, així com plànols generals i de detall del traçat en què es defineixin els aspectes geomètrics de la carretera i els elements funcionals.

d) Pressupost.

e) Un estudi d'impacte ambiental o un document ambiental del projecte en cas que el projecte de traçat s'hagi de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental ordinària o simplificada.

2. En un document separat, cal incloure la definició de les expropiacions estrictament necessàries, així com les servituds i ocupacions temporals que, si s'escau, sigui necessari imposar, valorades d'acord amb les regles previstes a la legislació vigent. L'objecte de la separata és servir de suport per a la incoació de l'expedient d'expropiació forçosa.

3. Així mateix, en les actuacions que afectin altres xarxes viàries, o per la construcció o modificació d'enllaços o interseccions entre carreteres de l'Estat i altres de diferent titularitat, cal definir en un document separat la proposta de delimitació de titularitats i competències entre les diferents administracions públiques afectades.

4. En cas que es redacti un projecte bàsic, aquest ha d'incloure una memòria en què es descrigui i justifiqui la solució plantejada, annexos en què s'inclouin les definicions i prescripcions bàsiques suficients per assolir els objectius establerts, plànols en què es defineixi suficientment l'actuació, i l'estimació del cost total d'aquesta, incloent-hi les expropiacions.

Article 33. *Projectes de construcció.*

1. El projecte de construcció s'ha de redactar amb les dades i la precisió necessàries que permetin executar les obres sense que l'autor o els autors hi intervinguin.

2. El projecte de construcció ha de constar, almenys, dels documents següents:

a) Memòria descriptiva de les necessitats que cal satisfer, justificació de la solució adoptada i, en especial, pel que fa a l'explotació de la carretera i els elements funcionals, obres singulars, accessos, estètica i entorn ambiental i territorial.

b) Annexos a la memòria, en què cal incloure totes les dades de trànsit, topogràfiques, hidrològiques, hidràuliques, geològiques, geotècniques, territorials, socioeconòmiques, demogràfiques, ambientals, de seguretat viària, així com els càlculs i estudis que s'hagin utilitzat en l'elaboració i que justifiquin i identifiquin els processos elegits. També cal recollir els aspectes d'explotació i manteniment, incloent-hi la instrumentació i monitoratge de les obres que ho requereixin. Així mateix, cal incorporar a aquests annexos:

1r. Els antecedents administratius del projecte.

2n. L'estudi de la procedència dels materials, així com de la destinació dels materials excedents de l'obra.

3r. La possible ubicació de les instal·lacions d'obra i auxiliars.

4t. Les condicions establertes a la declaració o l'informe d'impacte ambiental, en els casos en què aquestes resolucions existeixin i, en particular, la concreció de les mesures preventives, correctores i, si s'escau, compensatòries, així com el programa de vigilància ambiental. En la resta de casos, la concreció de les mesures preventives, correctores i, si s'escau, compensatòries necessàries per a la integració ambiental del projecte.

5è. Les mesures per garantir la fluïdesa i la seguretat de la circulació en el tram de carretera afectat durant l'execució de les obres, amb expressió dels desviaments de circulació necessaris i dels períodes en què no es pot pertorbar aquesta circulació, definides una vegada consultat, si s'escau, l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit.

6è. La senyalització fixa, l'abalisament, els sistemes de contenció i altres mesures per a l'explotació en el tram de carretera objecte del projecte, tant durant l'execució de les obres com en l'explotació posterior. En aquells projectes que s'hagi coordinat amb l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit, es pot incloure un apartat de senyalització variable.

7è. L'ordenació d'accessos o la reordenació dels existents, incloent-hi la previsió dels accessos que siguin necessaris perquè els equips de conservació i manteniment puguin fer la seva tasca en qualsevol punt de la carretera i els elements funcionals.

8è. Les mesures per harmonitzar i coordinar el projecte amb l'ordenació del territori i el planejament urbanístic.

9è. La documentació relativa a la coordinació amb altres administracions, organismes i entitats afectades, amb els informes emesos.

10è. A efectes expropiatoris i d'altres afectacions, la relació concreta i individualitzada dels béns i els drets afectats que es consideren d'ocupació necessària per executar les obres, i els plànols parcel·lars que en permetin la identificació amb la descripció material.

En cas que no hi hagi un projecte de traçat, i als efectes del que estableix l'article 12.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la justificació referida a l'article 32.2 d'aquest Reglament s'ha de fer en el projecte de construcció.

11è. Projecte per a la reposició de tots i cadascun dels serveis afectats, amb memòria, plànols, plec i pressupost, incloent-hi l'acreditació documental de l'intercanvi de comunicacions amb els titulars respectius. En tot cas, el projecte ha de contenir la reposició de les instal·lacions per gestionar, controlar i vigilar el trànsit, incloent-hi les mesures necessàries per mantenir els serveis en la fase de construcció.

12è. El projecte i la ubicació de les estacions d'aforament necessàries, si s'escau, d'acord amb el Pla d'aforaments de la Direcció General de Carreteres, així com instal·lacions de naturalesa anàloga destinades a gestionar l'explotació de la carretera.

13è. Estudi de gestió de residus de construcció i demolició.

14è. Un programa de desenvolupament dels treballs o pla d'obra de caràcter indicatiu, amb previsió, si s'escau, de temps i cost.

15è. L'estudi i la justificació dels preus de les unitats d'obra.

16è. El pressupost total de la inversió, incloent-hi expropiacions i, si s'escau, l'import destinat a finançar treballs de conservació o enriquiment del patrimoni històric i artístic espanyol i les assistències tècniques efectuades o necessàries.

17è. La proposta de la classificació que, si s'escau, hagi d'ostentar l'adjudicatari del Contracte.

18è. Les fórmules aplicables de revisió de preus, si s'escau.

19è. Quan s'afecti altres xarxes viàries, s'ha de definir la proposta de delimitació de titularitats entre les diferents administracions públiques afectades.

c) Plànols, que descriguin gràficament tots i cadascun dels elements de la carretera o l'actuació projectada i del procés constructiu.

d) Plec de prescripcions tècniques particulars, en què es descriguin detalladament les actuacions que s'han de dur a terme i es fixin les característiques dels materials i de les unitats d'obra, i la forma d'execució, mesurament, abonament i control de qualitat d'aquestes.

e) Pressupost. Aquest ha d'incloure mesuraments, quadres de preus, pressuposts parcials, eventualment, i pressupost general, en tot cas.

f) L'estudi de seguretat i salut o, si s'escau, l'estudi bàsic de seguretat i salut, en els termes que preveuen les normes de seguretat i salut a les obres de construcció.

3. Sempre que es respecti el que recull la legislació sobre contractes del sector públic, quan un projecte de construcció tingui per objecte obres de conservació, rehabilitació o millora del patrimoni viari o de la seguretat viària en carreteres en servei, es poden suprimir alguns dels punts i documents expressats en els articles 32 i 33 o reduir-ne l'extensió o les condicions. Això no obstant, s'ha de garantir sempre la definició, l'execució i la valoració de les obres, així com que es prevegi la solució de les repercussions en la circulació mentre s'executin.

Article 34. Documents finals d'obra.

Els documents finals d'obra han d'incloure el següent:

a) Memòria descriptiva i detallada de les característiques de l'obra executada.

b) Annexos a la Memòria, amb la definició geomètrica i les característiques estructurals de l'obra executada.

c) Les dades i els assaigs de control de qualitat efectuats i els materials utilitzats, amb la traçabilitat.

d) La reposició dels serveis afectats.

e) Les expropiacions executades amb els plànols parcel·lars corresponents i, específicament, la georeferenciació de la poligonal finalment resultant.

f) Plànols, que defineixin gràficament tots i cadascun dels elements de la carretera executada.

g) Inventari complet de tots els elements de la carretera en format digitalitzat, accessible amb caràcter general, homogeneïtzat, segons el sistema d'informació de la Direcció General de Carreteres i les especificacions de la base de dades d'informació Geogràfica de Referència de Xarxes de Transport, utilitzant sistemes d'informació geogràfica. Particularment, cal incloure-hi un inventari de gàlils d'estructures i elements de senyalització de la carretera.

h) La informació que es consideri necessària per facilitar la conservació i l'explotació posterior de la carretera i els elements funcionals, com els manuals d'operació dels dispositius i aplicacions informàtiques, les especificacions tècniques dels sistemes de transmissió de dades, entre d'altres.

Article 35. *Estudis de delimitació de trams urbans.*

Els estudis de delimitació de trams urbans han d'incloure els documents següents:

a) Memòria en què constin l'origen i el final dels trams estudiats, a cada marge de la carretera, els instruments de planejament urbanístic vigents als municipis afectats, la classificació i qualificació dels terrenys contigus a la carretera i la coherència amb la situació bàsica de sòl urbanitzat, de conformitat amb el que disposa el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, així com l'objecte i les conclusions de l'estudi.

En cas que l'estudi també tingui per objecte fixar la línia límit d'edificació a una distància inferior a la que prescriu l'article 33 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, cal fer constar a la memòria els instruments de planejament urbanístic vigents amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta.

b) Plànols descriptius on es detalli:

1r. La definició de la zona de domini públic i la resta de les zones de protecció de la carretera que li siguin aplicables.

2n. La línia límit d'edificació, segons l'article 48 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

3r. La delimitació dels trams que es considerin trams urbans i, si s'escau, de travesseres, segons el que estableixen els articles 47 i 46 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 36. *Normes i instruccions tècniques.*

1. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a proposta de la Direcció General de Carreteres, ha d'aprovar mitjançant una ordre ministerial les normes tècniques a què s'hagin de subjectar els estudis de les carreteres de l'Estat, les quals s'han de revisar periòdicament per actualitzar-les permanentment.

La tramitació i l'aprovació s'han d'ajustar a les disposicions reglamentàries de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, i s'han de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i, en qualsevol cas, a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Així mateix, els òrgans competents del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible poden, dins dels límits de les seves atribucions, dictar circulars i instruccions encaminades a interpretar i determinar la manera d'aplicació de les normes tècniques que ha aprovat la persona titular del Ministeri.

Aquestes instruccions s'han de publicar a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 37. *Redacció i inspecció d'estudis de carreteres.*

1. La redacció dels estudis de carreteres de l'Estat correspon a la Direcció General de Carreteres.
2. Aquests estudis els poden dur a terme tercers, i la inspecció correspon a la Direcció General de Carreteres, que ha de vetllar perquè es compleixin les disposicions aplicables.

CAPÍTOL IV

Aprovació d'estudis i projectes

Article 38. *Modalitats d'aprovació.*

1. Els estudis de carreteres que s'hagin de sotmetre al tràmit d'informació pública són objecte d'aprovació provisional i d'aprovació definitiva.
Els estudis de carreteres que, d'acord amb els articles següents, no s'hagin de sotmetre a informació pública, són objecte únicament d'aprovació. Aquesta aprovació correspon a la Direcció General de Carreteres. La resolució posa fi a la via administrativa, segons l'article 114.1.g) de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.
2. El que preveu l'apartat anterior també és aplicable a les modificacions d'un projecte de construcció.

Article 39. *Aprovació provisional.*

1. L'aprovació provisional dels estudis de carreteres correspon a la Direcció General de Carreteres.
2. L'aprovació provisional implica declarar que l'estudi compleix tots els requisits i les prescripcions legals i reglamentàries, i permet practicar, si s'escau, la informació oficial i la informació pública corresponents, així com tots els altres tràmits que siguin preceptius o convenients per obtenir l'aprovació definitiva.

Article 40. *Informació oficial dels estudis informatius.*

1. Després de l'aprovació provisional, la Direcció General de Carreteres remetrà l'estudi informatiu a les comunitats autònomes i entitats locals a les quals afecti l'actuació, en virtut del que estableix l'article 16.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.
2. Durant el tràmit d'informació oficial, la Direcció General de Carreteres ha de posar la documentació de l'estudi a disposició dels departaments ministerials que gestionin activitats, béns o drets als quals afecti l'actuació, a fi que informin el traçat o actuació proposats.
3. Simultàniament a aquest tràmit, es pot practicar, si s'escau, el tràmit de consultes establert a la Llei 21/2013, de 9 de desembre.
4. Amb caràcter general, la classe d'estudi objecte del tràmit d'informació oficial és l'estudi informatiu.
Això no obstant, en cas que, si és necessari el tràmit d'informació oficial, les circumstàncies concurrents i el grau de detall requerit aconsellin que la seva funció s'assumeixi per un avantprojecte, projecte de traçat o projecte de construcció, aquest s'ha de sotmetre a informació oficial de la mateixa manera i amb el mateix règim jurídic que si es tractés d'un estudi informatiu.

Article 41. Informació pública sobre la declaració d'interès general i la concepció global del traçat.

1. El tràmit recollit a l'article 12.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el practica la Direcció General de Carreteres.

2. És preceptiu el tràmit d'informació pública sobre la declaració d'interès general i la concepció global del traçat quan es tracti de:

- a) Noves carreteres.
- b) Actuacions en carreteres existents, incloent-hi duplicacions de calçada, que suposin nou traçat en una longitud continuada superior a 10 km.
- c) Variants de població.
- d) Implantació de nous enllaços, modificació de l'esquema funcional o modificació substancial de l'emplaçament dels ja existents.
- e) Localització d'àrees de servei que no s'hagin inclòs en estudis aprovats amb anterioritat.

3. Amb caràcter general, la classe d'estudi objecte del tràmit d'informació pública sobre la declaració d'interès general de la carretera i la concepció global del traçat és l'estudi informatiu.

Això no obstant, en cas que, si és necessari el tràmit d'informació pública, les circumstàncies concurrents i el grau de detall requerit aconsellin que la seva funció s'assumeixi per un avantprojecte, projecte de traçat o projecte de construcció, aquest s'ha de sotmetre a informació pública de la mateixa manera i amb el mateix règim jurídic que si es tractés d'un estudi informatiu.

4. Quan, d'acord amb l'article 98, de l'estudi sotmès a informació pública se'n derivi una reordenació d'accessos, les observacions també es poden tenir en consideració si versen sobre aquesta.

5. Simultàniament a aquest tràmit, es pot practicar, si s'escau, el tràmit d'informació pública establert a la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

Article 42. Tramitació de la informació pública.

1. Una vegada aprovat provisionalment l'estudi de carreteres, la Direcció General de Carreteres ha de publicar els anuncis corresponents, de contingut idèntic, al Butlletí Oficial de l'Estat, al butlletí oficial de la província o comunitat autònoma uniprovincial corresponent i a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i ha de remetre aquest anunci a les entitats locals afectades perquè l'exposin al tauler d'anuncis o a la seu electrònica corresponents.

Així mateix, ha de remetre la documentació de l'estudi a les entitats locals afectades per exposar-lo al públic al tauler d'anuncis o la seu electrònica associada, així com a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, per posar-la a disposició a través de mitjans electrònics.

2. Tant als anuncis com als escrits de remissió de l'estudi a les entitats locals, cal fer constar l'objecte i la finalitat de la informació pública, així com el termini d'aquesta.

3. El termini d'informació pública de 30 dies hàbils es compta a partir del primer dia hàbil següent a la data en què s'hagi produït la darrera publicació d'entre les establertes en l'apartat 1 d'aquest article.

4. Durant el període d'informació pública, es pot examinar l'estudi de carreteres i presentar, pels mitjans que s'indiquin a l'anunci esmentat, les al·legacions i observacions relatives a l'objecte i la finalitat de la mateixa informació pública.

Article 43. Aprovació de l'expedient d'informació oficial i pública.

1. En relació amb el que disposa l'article 12.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres ha d'analitzar totes les observacions, al·legacions i informes presentats.

En aquells procediments en què sigui preceptiva l'emissió de declaració d'impacte ambiental, cal remetre l'expedient complet a l'òrgan ambiental, d'acord la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

Un cop evacuats els tràmits precedents, la Direcció General de Carreteres ha d'emetre un informe únic sobre les conclusions de l'expedient d'informació oficial i pública i elevar la proposta de resolució a l'òrgan competent per resoldre.

2. El termini per resoldre i notificar l'aprovació de l'expedient d'informació pública, així com l'aprovació definitiva de l'estudi, es pot ampliar en casos justificats mitjançant una resolució motivada de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a proposta de la Direcció General de Carreteres. El termini d'ampliació no pot ser superior a sis mesos.

3. La Direcció General de Carreteres ha de notificar la resolució de l'expedient d'informació pública i, si és el cas, oficial, als qui hagin intervingut formulant observacions, i l'ha de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 44. *Informació pública sobre expropiació forçosa.*

1. Un cop aprovat provisionalment un projecte de traçat que impliqui expropiació de béns o drets de tercers, s'ha de sotmetre al tràmit d'informació pública que preveuen els articles 18 i 19.1 de la Llei de 16 de desembre de 1954 sobre expropiació forçosa, i cal inserir als anuncis corresponents la relació de béns i drets afectats que es considerin d'ocupació necessària per executar les obres.

2. En cas que no hi hagi un projecte de traçat, i als efectes del que estableix l'article 12.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es pot fer en l'aprovació del projecte de construcció.

3. Les al·legacions i observacions formulades en aquest tràmit només es poden tenir en consideració si versen sobre la necessitat d'ocupació esmentada, per rectificar els possibles errors de la relació de béns i drets publicada, o oposar-se, per raons de fons o forma, a la necessitat d'ocupació.

Article 45. *Aprovació definitiva.*

1. L'aprovació definitiva dels estudis de carreteres, quan l'expedient s'hagi sotmès al tràmit d'informació pública, correspon a la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. La resolució posa fi a la via administrativa, segons l'article 114.1.g) de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

2. L'aprovació definitiva d'un estudi de carreteres pot confirmar o modificar els termes de l'aprovació provisional.

3. Si es tracta d'estudis informatius, cal determinar en l'aprovació definitiva l'alternativa seleccionada d'entre les que s'han proposat, si s'escau, en aquests.

4. El termini per resoldre i notificar l'aprovació definitiva dels estudis de carreteres sotmesos a informació pública és de sis mesos a comptar de la publicació corresponent en el Butlletí Oficial de l'Estat de la Declaració d'Impacte Ambiental, si és necessària, o des de la terminació del període d'informació pública, en un altre cas.

Aquest termini es pot ampliar en casos justificats mitjançant una resolució motivada de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Això no obstant, la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot no aprovar definitivament els estudis de carreteres sotmesos a informació pública en els casos en què les circumstàncies concurrents i posades de manifest en la informació oficial i pública així ho aconsellin, cas en què es resoldrà la terminació de l'expedient.

5. La resolució d'aprovació definitiva dels estudis de carreteres sotmesos a informació pública es publica al Butlletí Oficial de l'Estat i a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

6. La Direcció General de Carreteres, en el termini de tres mesos a comptar de l'aprovació definitiva d'un estudi informatiu, ha de trametre a les comunitats autònomes,

a les entitats locals afectades i a l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit els plànols que defineixin l'alternativa seleccionada, i els ha de fer accessibles a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat.

Article 46. Declaració d'utilitat pública i necessitat d'ocupació o d'ocupació urgent.

L'aprovació definitiva dels projectes de carreteres implica els efectes que estableix l'article 12 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, que es refereixen també als béns i els drets compresos en el replanteig del projecte i la reposició de serveis afectats, així com les modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

Article 47. Efectes sobre l'ordenació territorial i urbanística.

1. Les referències que es fan en aquest article i els corresponents de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, als instruments d'ordenació territorial o urbanística s'han d'entendre fetes a tots els instruments de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística o de protecció mediambiental.

2. El que disposa l'apartat 4 de l'article 16 esmentat de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'ha d'entendre referit als estudis informatius aprovats inicialment o provisionalment, i s'ha d'estendre a tots els corredors i alternatives inclosos en aquests.

3. La Direcció General de Carreteres ha d'emetre els informes establerts als articles 16.4 i 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en el mateix termini de tres mesos i amb els mateixos efectes jurídics.

4. A conseqüència de la declaració de nul·litat de ple dret de l'aprovació d'un instrument d'ordenació territorial i urbanística, d'acord amb el que disposa l'article 16.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres ha d'exercir les accions pertinents per evitar l'efectivitat d'aquesta aprovació.

5. El que disposa l'apartat 3 esmentat de l'article 16 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'aplica també a les llicències municipals que es concedeixin en absència dels instruments allà esmentats.

6. L'aprovació definitiva d'estudis de carreteres causa efectes sobre l'ordenació del territori i el planejament urbanístic des de la publicació al Butlletí Oficial de l'Estat de la resolució d'aprovació, de manera que no es poden atorgar autoritzacions ni llicències urbanístiques que no siguin compatibles amb el contingut dels estudis al·ludits.

Article 48. Conservació d'actes.

1. A l'efecte de la vigència de la Declaració o Informe d'Impacte Ambiental establerta a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, s'entén que els estudis i projectes de carreteres inicien l'execució quan s'aprovi definitivament qualsevol dels projectes de desenvolupament de l'actuació que impliquin la declaració d'utilitat pública i necessitat d'ocupació dels drets, modificació de serveis, modificació de serveis i adquisició de drets corresponents, amb la finalitat d'expropiació, ocupació temporal o imposició o modificació de servituds.

2. Els estudis informatius que aprovi definitivament el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible han de conservar indefinidament els efectes que els són propis sobre l'ordenació del territori i el planejament urbanístic.

Quan caduqui la Declaració o l'Informe d'Impacte Ambiental, la continuació de les actuacions requereix un nou procediment d'avaluació ambiental, d'acord amb la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

CAPÍTOL V**Avaluacions prèvies****Article 49. *Avaluació ambiental.***

1. Segons el que estableix l'article 13 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, l'avaluació ambiental d'infraestructures viàries inclou tant l'avaluació ambiental estratègica per a plans i programes com l'avaluació d'impacte ambiental per als estudis de carreteres.

2. L'avaluació ambiental conclou mitjançant la Declaració Ambiental Estratègica o l'Informe Ambiental Estratègic, en el cas de plans i programes, o bé mitjançant la Declaració d'Impacte Ambiental o l'Informe d'Impacte Ambiental en el cas d'estudis de carreteres.

Article 50. *Avaluació i auditories de seguretat viària.*

Segons l'article 14 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, per a l'avaluació i les auditories de seguretat viària en els estudis de carretera, s'aplica la regulació establerta al Reial decret 345/2011, d'11 de març, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, i la seva normativa de desplegament.

Article 51. *Estudis de rendibilitat i viabilitat financera.*

L'anàlisi cost-benefici recollida a l'article 15.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, a fi d'acreditar la procedència d'executar una actuació i la inexistència d'alternatives més econòmiques i eficients, ha d'incloure:

- a) Un estudi de rendibilitat econòmica, social i ambiental de l'estudi o projecte de carreteres. Aquesta anàlisi s'ha de fer d'acord amb la metodologia que s'aprovi.
- b) Un estudi de viabilitat financera de l'estudi o projecte de carreteres, si s'escau.

CAPÍTOL VI**Ordenació del territori i planejament urbanístic****Article 52. *Ordenació del territori i planejament urbanístic.***

1. En relació amb el que estableix l'article 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, l'òrgan competent per aprovar inicialment l'instrument corresponent ho ha de posar en coneixement del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible; per això, ha de remetre a la Direcció General de Carreteres un exemplar, abans de l'aprovació inicial, perquè aquesta emeti un informe comprensiu de les consideracions que estimi convenients per protegir el domini i el servei públic viari.

Així mateix, de conformitat amb l'article esmentat, la mateixa regla s'aplica també a l'inici de la tramitació d'aquelles llicències que es concedeixin en absència dels instruments esmentats, així com als expedients de qualificació urbanística o altres de naturalesa anàloga.

En tots els supòsits d'aquest article, també s'ha de tenir en compte el que estableix l'article 99 respecte del canvi d'ús o activitat.

La Direcció General de Carreteres disposa d'un termini de tres mesos per emetre el seu informe, que és vinculant pel que fa a les possibles afectacions a la Xarxa de Carreteres de l'Estat i, en general, a la preservació de les competències de l'Estat. Un cop transcorregut aquest termini sense que l'informe s'hagi evacuat, s'entén que és conforme amb l'instrument de què es tracti, només a l'efecte de poder continuar amb la tramitació.

En tot cas, les consideracions incloses en tots els informes que emeti la Direcció General de Carreteres que afectin el domini o servei públic viari s'han d'incorporar a l'instrument abans de l'aprovació definitiva.

2. En els supòsits de nul·litat de ple dret establerts a l'article 16.6 esmentat, la Direcció General de Carreteres ha de promoure l'exercici de les accions per evitar l'efectivitat de les determinacions urbanístiques que resultin nul·les de ple dret perquè s'oposen o són incompatibles amb l'estudi de carreteres aprovat o, si s'escau, amb l'informe vinculant del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, amb l'objectiu d'exploitar i defensar la carretera de la millor manera possible.

Article 53. Informes a instruments de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que afectin les carreteres de l'Estat.

1. L'instrument de planificació, desenvolupament, execució o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental, que, per la seva afectació a les carreteres de l'Estat, se sotmeti a informe, ha de contenir, almenys, la documentació següent:

a) Plànols que reflecteixin l'estat actual del territori i de les carreteres afectades, amb atenció especial als seus nusos, documentació en què consti la denominació, l'escala gràfica adequada al grau de detall requerit i l'acotació numèrica, edificacions existents i instal·lacions rellevants ja existents a les zones de protecció, la zona de domini públic, la línia límit d'edificació i, si s'escau, la zona de servitud acústica quan aquesta s'hagi definit a conseqüència dels mapes o estudis específics de soroll de la Direcció General de Carreteres o de les administracions competents i que s'hagin aprovat després del procediment d'informació pública corresponent. En cas de no existir, el promotor ha d'aportar els estudis específics de soroll que delimitin aquesta zona.

b) Plànols que reflecteixin el que preveu l'instrument i els quals, almenys a la mateixa escala que la que s'indica en el paràgraf anterior, incloguin els accessos i les connexions previstos, les possibles modificacions, i tot allò en què l'instrument objecte d'informe pugui afectar les carreteres de l'Estat, la funcionalitat, els nusos, els elements funcionals i, en especial, ha de figurar amb detalls suficients l'acotació de les possibles variacions en la línia límit d'edificació respecte a l'existent.

c) En la memòria i, si s'escau, les ordenances d'edificació o similars, cal reflectir com a mínim les limitacions, els usos permesos i el règim competencial a les zones de protecció del domini públic viari derivats de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i d'aquest Reglament, i de la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, i dels reglaments de desplegament corresponents.

d) En el cas que es pugui deduir una possible afectació significativa derivada de nous accessos, o bé de la modificació o del canvi d'ús dels existents, es requereix un estudi de trànsit i capacitat que analitzi la incidència dels desenvolupaments previstos en el nivell de servei de la carretera, així com, si s'escau, les mesures de condicionament que el promotor ha de dur a terme per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades, així com la capacitat estructural del paviment i les condicions d'exploació.

2. L'aplicació del que s'ha esmentat abans es proporciona al rang jeràrquic i a la naturalesa de la figura de planejament objecte d'informe, tenint-ne en compte el nivell de generalitat o particularitat, l'escala i el grau de detall, d'acord amb l'etapa de planejament a què correspongui.

3. L'informe de la Direcció General de Carreteres preveu l'afectació de l'instrument a les carreteres de l'Estat, incloent-hi les carreteres situades fora de l'àmbit de l'instrument, però que es puguin veure afectades pels desenvolupaments que s'hi preveuen. Almenys, cal analitzar el següent:

a) Les limitacions i els usos a les zones de protecció de les carreteres afectades, especialment la zona de limitació a l'edificabilitat, quan aquesta resulti afectada.

b) Les propostes de nous accessos, modificació o canvi d'ús dels existents; cal comprovar si responen a la funcionalitat de les carreteres de l'Estat o milloren la connexió entre les diferents xarxes.

c) En cas d'afectació significativa, cal analitzar la suficiència de les mesures plantejades per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de la carretera, així com la capacitat estructural del paviment i les condicions d'explotació.

d) Les possibles afectacions derivades dels desenvolupaments ubicats a la zona d'influència de les carreteres de l'Estat.

e) Si l'instrument reflecteix adequadament la distribució de competències entre l'ajuntament corresponent i el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible en travesseres i trams urbans, segons el capítol IV de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la prohibició de publicitat recollida en l'article 37 de la Llei esmentada, així com els requisits per a la concessió de llicències urbanístiques derivats de la Llei 37/2003, de 17 de novembre, i dels reglaments de desplegament corresponents.

f) Si l'actuació prevista es veu afectada totalment o parcialment pel que preveu qualsevol estudi de carreteres, l'informe ha d'incloure l'estat de tramitació administrativa, la compatibilitat en l'any horitzó i els efectes sobre l'instrument sotmès a informe.

4. Els informes a què es refereix aquest article, especialment els dels instruments de desenvolupament, que possibiliten dur a terme l'acció urbanitzadora, siguin plans o projectes especials, d'infraestructures, projectes d'urbanització, d'obres o altres, sigui quina sigui la denominació que els atorgui la legislació aplicable, sigui d'ordenació del territori, urbanística, de protecció ambiental o de qualsevol altra matèria, han de tenir en compte els condicionaments i les circumstàncies presents en el moment de l'emissió, amb independència de si ja s'haguessin informat fases anteriors del planejament.

5. La zona de domini públic i els terrenys de domini públic viari permanentment afectes a l'explotació de les carreteres de l'Estat no poden ser objecte de transformació urbanística mitjançant la urbanització, amb els efectes que preveu el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana.

Cal entendre-ho sense perjudici que es puguin materialitzar o monetitzar els aprofitaments urbanístics que pogués haver tingut el terreny quan es va adquirir.

6. En particular, en relació amb la classificació i la qualificació de terrenys inclosos a la zona de limitació a l'edificabilitat, cal atènyer-se al que disposa l'article 33.7 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

7. Els terrenys ubicats a la zona de limitació a l'edificabilitat estan subjectes a les limitacions que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i així ha de quedar reflectit a l'instrument i tingut en compte per calcular el preu just de l'eventual expropiació que s'hagués de dur a terme en el cas de modificació o ampliació de la carretera.

8. Pel que fa a les carreteres, els informes poden ser favorables, amb prescripcions o sense, o desfavorables. En els casos en què tinguin caràcter desfavorable, cal motivar-ho convenientment i indicar expressament els preceptes legals o normatius que es contravenen.

9. Els informes a plans urbanístics, o a qualsevol altre instrument de planejament, desenvolupament o execució urbanística, d'ordenació territorial o de protecció ambiental, en què es plantegin noves connexions amb la xarxa de carreteres, siguin a carreteres en servei o a carreteres amb projectes o estudis informatius aprovats, o en els quals es plantegi la modificació dels nusos existents o canvis d'ús que puguin generar pèrdues dels nivells de servei o menyscabament de la seguretat viària, s'han d'emetre tenint en compte el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres, de manera que no s'atribueixin a la Xarxa de Carreteres de l'Estat funcions de distribució del trànsit local, d'accés a les propietats contigües o altres que no li corresponguin. Si no es té en compte aquest principi general, i en tot cas sense perjudici de les excepcions que estableix aquest Reglament, els informes han de ser desfavorables.

També tenen caràcter desfavorable quan no s'aporti l'estudi de trànsit i capacitat corresponent, o quan d'aquest estudi se'n derivi afectació significativa en el nivell de servei o en la seguretat viària i no es plantegin les mesures de condicionament, que han de dur a terme en tot cas els interessats, necessàries per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària, així com la capacitat estructural del paviment i les condicions d'explotació.

10. Pel que fa als accessos, aquest informe sectorial a l'instrument té els mateixos efectes que els que donen resposta a les consultes prèvies de viabilitat previstes a l'article 121.

11. Si, a conseqüència de l'informe de la Direcció General de Carreteres, es determinés la impossibilitat de continuar amb el procediment d'aprovació de l'instrument afectat, cal atènyer-se al que disposa l'article 112.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, a l'efecte de la impugnació.

Article 54. Zona d'influència.

1. D'acord amb el que recull l'article 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la zona d'influència de les carreteres de l'Estat comprèn:

a) Els terrenys que constitueixen les zones de protecció de la carretera definides a l'article 28 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

b) Els terrenys afectats per les servituds acústiques recollides a l'article 33.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre i la legislació vigent en matèria de soroll.

c) Els terrenys afectats per l'alternativa seleccionada en estudis de carreteres aprovats definitivament pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en els termes de l'article 16.2 i 3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

d) Els terrenys afectats pels corredors o alternatives estudiades en estudis de carreteres aprovats provisionalment pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en els termes de l'article 16.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

e) Els terrenys afectats per qualsevol instrument de planificació, desenvolupament o gestió territorial, urbanística, o de protecció mediambiental que pogués afectar, directament o indirectament, les carreteres de l'Estat, o els seus elements funcionals, amb independència de la distància a la carretera.

2. D'acord amb l'apartat 1.e) anterior, s'entén que un instrument pot afectar les carreteres en els casos següents:

a) Que l'actuació influeixi negativament en la seguretat viària de les carreteres de l'Estat, en particular, quan es pretenguin crear nous accessos o connexions, modificar-ne els existents o quan pretenguin utilitzar-se accessos o connexions existents que no compleixin la normativa vigent.

b) Que l'actuació influeixi negativament en les condicions de servei de les carreteres de l'Estat, en particular en els casos següents:

1a. Quan es pugui derivar de l'actuació un increment superior al 10% sobre la intensitat mitjana diària de trànsit al tronc de la carretera afectada.

2a. Que es pugui afectar la capacitat i el nivell de servei d'algun element del nus al qual accedís, per l'increment de trànsit que s'estimi derivat de l'actuació futura, quan aquest increment superi el 5% de la intensitat mitjana diària del trànsit en algun element del nus.

3a. Quan es pugui derivar de l'actuació un canvi en la categoria de trànsit pesant de la carretera, segons la normativa aplicable, o quan es puguin derivar increments superiors al 10% sobre la intensitat mitjana diària de vehicles pesants registrada als trams afectats.

c) Quan, de les determinacions de l'instrument, es pugui derivar la imposició d'obligacions o prohibicions en la planificació, el projecte, la construcció, la conservació o l'explotació de les carreteres de l'Estat i les zones de protecció.

Article 55. Participació de la Direcció General de Carreteres en l'aprovació d'instruments de planificació urbanística i territorial.

La Direcció General de Carreteres, òrgan directiu del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, pot sol·licitar participar en les reunions que celebrin els òrgans col·legiats, en els termes establerts a l'article 16.7 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

TÍTOL III

Construcció de carreteres

CAPÍTOL I

Expropiació i afectació de béns i drets

Article 56. Tramitació de l'expedient d'expropiació.

1. La incoació i la tramitació dels expedients expropiatoris que preveu l'article 17 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, correspon als serveis competents de la Direcció General de Carreteres, que exerceixen les facultats i les atribucions que atorguen la Llei de 16 de desembre de 1954 sobre expropiació forçosa i la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, amb caràcter general, als delegats del Govern.

L'acta en què constin l'ocupació i el pagament o, alternativament, l'acta d'ocupació acompanyada del resguard acreditatiu de la consignació o del dipòsit del preu just, així com els actes administratius d'imposició, modificació o extinció forçosa de servituds, són títol suficient per a la inscripció o presa de raó en el Registre de la Propietat i en els altres registres públics, en la forma i amb els efectes que preveu la legislació d'expropiació forçosa i en la legislació hipotecària.

A les actes de pagament i d'ocupació, i als actes administratius d'imposició, modificació o extinció de servituds, els Serveis competents de la Direcció General de Carreteres han de fer constar tots els requisits i circumstàncies necessaris per a la inscripció o la presa de raó en els registres públics.

2. Un cop acabat un expedient expropiatori, la Direcció General de Carreteres ha de remetre a la Gerència Territorial del Cadastre la documentació necessària per acreditar la titularitat dels béns i els drets resultants de l'expropiació.

La inscripció o immatriculació per part de l'Administració General de l'Estat dels béns i els drets obtinguts mitjançant expropiació, cessió o permuta, és gratuïta.

Article 57. Expropiació d'obres d'emergència.

Quan, a conseqüència de l'execució d'una obra declarada d'emergència en els termes que preveu l'article 12.8 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, sigui necessària l'ocupació permanent dels terrenys ocupats temporalment, s'han d'expropiar de ple domini els terrenys necessaris per incorporar-los al domini públic. La valoració s'ha de fer d'acord amb les regles de taxació que estableixen la Llei de 16 de desembre de 1954 sobre expropiació forçosa i el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana.

Article 58. Serveis afectats.

1. Quan, en l'execució d'obres de carreteres, s'afectin serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, la Direcció General de Carreteres pot optar per reposar-los, en lloc d'expropiar-los. La titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així

com les responsabilitats i obligacions derivades del funcionament, el manteniment i la conservació, corresponen al titular originari d'aquests.

2. Per reposar els serveis afectats que siguin diferents dels camins o altres vies de comunicació, el procediment que cal desenvolupar en fase de projecte és el següent:

a) La Direcció General de Carreteres dona audiència als titulars dels serveis afectats i els comunica que disposen d'un termini de dos mesos per aportar informació actualitzada sobre aquests, les característiques i els condicionants actuals, així com, si s'escau, sobre els condicionants necessaris per reposar-los; així mateix, aquests titulars són responsables de la veracitat de la informació. Un cop transcorregut aquest termini sense que els interessats hagin formulat al·legacions ni hagin aportat documentació, la Direcció General de Carreteres pot continuar la tramitació del procediment i pot projectar, segons el seu criteri, la reposició dels serveis. La Direcció General de Carreteres pot procedir de la mateixa manera quan no consideri acceptables les al·legacions formulades pel titular.

La Direcció General de Carreteres també pot acordar amb els titulars dels serveis afectats que siguin aquests els que redactin a càrrec seu el projecte de reposició en el termini i les condicions que es determinin. Aquest projecte de reposició ha d'incloure el programa de treballs, plànols, plecs, pressupost i, si s'escau, el procediment de revisió o actualització, cosa que permetrà avaluar, en el termini d'un mes des de la recepció, la idoneïtat de la reposició. En cas que la Direcció General de Carreteres aprovi el projecte, el titular del servei afectat pot dur a terme la reposició, d'acord amb el que es preveu en el projecte.

b) En el cas de serveis de titularitat desconeguda, es practica la notificació d'acord amb l'article 44 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

La disposició precedent no és aplicable en el cas de camins o vies de comunicació que cal reposar.

c) Si la Direcció General de Carreteres optés per reposar els serveis d'acord amb el procediment descrit a l'apartat 2.a), un cop redactat el projecte de reposició cal seguir els tràmits següents:

1r. Cal incloure el projecte de reposició al projecte de l'actuació. En cas que el titular del servei no hagi redactat el primer, és preceptiva l'audiència d'aquest per un termini de 30 dies.

Un cop transcorregut aquest termini sense que el titular del servei hagi formulat al·legacions, s'entén que aquest és conforme a la reposició projectada. En cas de disconformitat, que ha de ser motivada, se substancia un procediment contradictori i, si aquest finalitza sense acord, la Direcció General de Carreteres pot continuar amb la tramitació i aprovació del projecte.

2n. El titular del servei no pot modificar el projecte de reposició una vegada iniciada la fase de construcció de les obres. S'exceptuen d'aquesta prohibició la revisió o l'actualització del projecte en els termes que s'hagin acordat i les modificacions derivades de causes externes no imputables al titular del servei, o del mesurament final dels treballs efectuats, sempre que comptin amb la conformitat de la Direcció General de Carreteres.

Si, durant la fase de construcció de les obres, resulten afectats nous serveis l'existència dels quals no s'hagi posat de manifest el titular en la fase de projecte, o bé aquest plantegi una solució alternativa per a la reposició, el titular del servei ha de sufragar els costos addicionals a què donen lloc aquestes modificacions. De la mateixa manera, si, en el període que transcorre des que s'aprova el projecte de construcció fins que s'executa la reposició, s'establisin nous béns o instal·lacions per a la prestació de serveis que es veiessin afectats per la infraestructura viària, el titular del servei ha de sufragar-ne la modificació o la reposició. Tot això llevat que la Direcció General de Carreteres adopti una resolució expressa en contra, que ha de respondre a raons degudament justificades.

3. La retirada o la modificació de béns o instal·lacions per prestar serveis d'interès general que, d'acord amb l'article 17.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, impedeixin o entorpeixin significativament l'execució d'obres de carreteres, s'ha de fer d'acord amb el projecte de reposició aprovat.

Si això no fos factible, o fos necessari modificar el projecte, cal seguir el procediment descrit als apartats anteriors. Es poden reclamar al titular del servei els costos addicionals que es produeixin en el projecte modificat elaborat a aquest efecte, respecte al projecte original, quan es deguin a causes que, segons el parer de la Direcció General de Carreteres, siguin imputables a aquest, per a la qual cosa cal tramitar, si s'escau, l'expedient contradictori corresponent.

Quan els béns o les instal·lacions s'ubiquin a la zona de domini públic, els titulars han de retirar-los a càrrec seu quan se'ls ho requereixi per necessitats del servei públic viari, sempre que no consti autorització administrativa, o quan s'estableixi aquesta obligació a l'autorització.

Alternativament al que indica l'apartat 2, durant el termini de dos mesos des de la sol·licitud esmentada, la Direcció General de Carreteres pot convenir amb els titulars dels béns o les instal·lacions afectats que les actuacions necessàries les dugui a terme el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

En tots els casos, si la inactivitat o la tardança en la retirada o la modificació impedeixen iniciar o continuar les obres de carreteres que els afectin, el requeriment efectuat té els efectes de resolució administrativa notificada a l'efecte d'imposició de multes coercitives, d'acord amb el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. L'import de les multes esmentades és del 10% del pressupost de licitació de les unitats d'obra afectades, i es pot imposar amb periodicitat mensual fins a un màxim de deu.

Un cop transcorregut el termini de sis mesos indicat a l'apartat anterior sense que el titular hagi efectuat la modificació necessària, total i efectiva, ni hagués existit acord amb la Direcció General de Carreteres per a l'execució o per fixar el cost contradictori de la modificació o reposició, la Direcció General de Carreteres pot fer, de manera subsidiària, les modificacions de serveis, béns o instal·lacions afectats, amb independència de les responsabilitats civils per perjudis i sobre costos de l'obra i de la imposició, si s'escau, de les multes coercitives a què escaigui.

En els supòsits d'aquest apartat, i sense perjudici de la formalització de lliurament de la documentació legal i tècnica descriptives de l'actuació de modificació de serveis efectuada, la titularitat i el servei restituits passen de forma plena al titular del servei existent que hagi estat modificat, amb efectes des de la data que s'indiqui en la notificació que, a aquest efecte, faci la Direcció General de Carreteres, i sense que aquesta actuació pugui donar lloc a cap dret o indemnització a favor del titular esmentat.

4. Un cop efectuada la reposició del servei i, en tot cas, abans que l'Administració rebi l'obra principal, el lliurament i la recepció del servei es fan mitjançant la citació al titular a l'aixecament de l'acta corresponent de recepció del servei. En la notificació que es faci a aquest efecte, cal assenyalar que, en cas de no comparèixer a l'acte ni formular motivadament i per escrit objeccions en el termini de 30 dies a partir de la data de la celebració, el lliurament i la recepció del servei s'entenen efectuats a tots els efectes. Si formulés motivadament objeccions i la Direcció General de Carreteres no les acceptés, el servei es considera plenament lliurat i el procediment de reposició finalitzat, sense que calgui a aquest efecte cap acte d'acceptació expressa per part del titular una vegada li sigui notificada la resolució corresponent, sense perjudici dels recursos que contra aquesta procedeixin.

En aquest acte, cal lliurar la documentació tècnica i descriptiva de la reposició o modificació del servei al titular del servei afectat. L'acta ha d'indicar que la reposició s'ha dut a terme adequadament i ha de reflectir, llevat d'acord exprés en contra, que la titularitat dels serveis reposats o modificats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del funcionament, manteniment, conservació i explotació d'aquests, corresponen al titular originari d'aquests un cop se li hagi notificat.

5. Totes les resolucions de la Direcció General de Carreteres a què fa referència aquest article posen fi a la via administrativa.

Article 59. Reposició de camins i vies de comunicació.

1. Quan, per tal de dur a terme actuacions en carreteres de l'Estat, resultin interceptats camins, vies ciclistes o qualsevol altra via pública, la Direcció General de Carreteres ha d'optar per reposar-los, llevat de justificació expressa en contra. La reposició de camins i vies públiques ha d'estar prevista en el projecte corresponent i s'ha de sotmetre als tràmits propis del procediment d'aprovació d'aquest, incloent-hi el d'informació pública. L'aprovació definitiva del projecte faculta la Direcció General de Carreteres per dur a terme aquesta reposició i, una vegada finalitzades les obres, s'aplica el que estableix l'apartat 4 de l'article anterior.

2. Quan la reposició d'un camí o via pública derivi d'una reposició o reordenació d'accessos a propietats contigües a les carreteres de l'Estat, s'ha de tenir en compte el que preveu a l'efecte a l'article 36 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

3. Els camins i les vies públiques reposats sensiblement paral·lels a l'esplanació s'han d'ubicar preferentment fora de la zona de domini públic de la carretera de l'Estat, i és aplicable el que preveu l'article 34.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

4. La titularitat dels camins i les vies públiques reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del funcionament, el manteniment, la conservació i l'explotació, corresponen al titular originari d'aquests un cop se li hagi notificat la resolució corresponent, d'acord amb el que estableix l'article 58 per al lliurament d'altres serveis afectats.

Llevat d'acord exprés en contra, el titular del camí reposat mitjançant un pas a diferent nivell, superior o inferior, és responsable del paviment, incloent-hi el del tauler en passos superiors i el de la projecció vertical de les estructures dels passos inferiors. El titular originari també és responsable de l'equipament reposat, dels elements constructius i de defensa reposats i de l'explotació, llevat d'acord exprés en contra. En tot cas, el titular del camí o la via pública reposats ha de comunicar a la Direcció General de Carreteres les actuacions que pretengui dur a terme que puguin afectar elements de l'estructura.

5. Sense perjudici del que estableixen els apartats anteriors, la Direcció General de Carreteres pot construir nous camins per als fins propis de la conservació i l'explotació de la carretera i dels seus elements funcionals, així com expropiar, si cal, els terrenys necessaris. Aquests camins d'explotació es poden obrir a l'ús públic, llevat que es desaconselli per raons de seguretat.

CAPÍTOL II

Altres disposicions

Article 60. Competències.

La direcció, el control, la vigilància i la inspecció dels treballs i les obres de construcció de les carreteres de l'Estat, així com la senyalització, l'abalisament i la defensa, corresponen a la Direcció General de Carreteres.

Article 61. Normes i instruccions tècniques.

1. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a proposta de la Direcció General de Carreteres, ha d'aprovar mitjançant una ordre ministerial les normes tècniques a què s'hagin de subjectar els treballs i les obres de construcció de les carreteres de l'Estat, així com la senyalització, l'abalisament i la defensa, que s'han de revisar periòdicament per actualitzar-les permanentment.

La tramitació i l'aprovació s'han d'ajustar a les disposicions reglamentàries de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, i s'han de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i, en qualsevol cas, a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Així mateix, els òrgans competents del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible poden, dins dels límits de les seves atribucions, dictar circulars i instruccions encaminades a interpretar i determinar la manera d'aplicació de les normes tècniques que ha aprovat la persona titular del Ministeri.

Aquestes instruccions s'han de publicar a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 62. *Facultats inspectores en supòsits d'execució per tercers.*

En els casos de règim de concessió administrativa o d'actuacions la promoció de les quals sigui diferent de la Direcció General de Carreteres, la direcció, el control i la vigilància de les obres de construcció de carreteres de l'Estat, així com de la senyalització, l'abalisament i la defensa, es poden dur a terme per part de tercers, però la inspecció correspon a la Direcció General de Carreteres, que ha de vetllar pel compliment de les disposicions aplicables, sempre de conformitat amb la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic.

Article 63. *Exempció de controls previs.*

1. De conformitat amb l'article 18.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en l'exempció del control previ municipal previst a l'article 84.1 de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, de bases del règim local, s'entenen compresos també els actes de seguiment, monitoratge, avaluació o control posteriors a les obres, independentment del sistema de gestió.

2. En l'aplicació dels supòsits de no subjecció a l'impost sobre béns immobles i d'exempció a l'impost sobre construccions, instal·lacions i obres establerts als articles 61 i 100 del text refós de la Llei d'hisendes locals, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, es consideren carretera tots els terrenys, instal·lacions i altres béns inclosos en el domini públic viari definit en l'article 1.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en ser béns demaniais afectes a la conservació i el manteniment de la carretera o a l'explotació del servei públic viari.

TÍTOL IV

Finançament de carreteres

Article 64. *Finançament.*

De conformitat amb l'article 19 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'inclouen així mateix en el finançament de les actuacions a les carreteres de l'Estat altres recursos generats per l'explotació i altres mecanismes previstos en qualsevol altra normativa que pogués ser aplicable.

Article 65. *Convenis amb el sector públic i altres organismes nacionals i internacionals.*

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot subscriure convenis amb altres administracions públiques, organismes públics o entitats de dret públic vinculats o dependents, o amb persones físiques o jurídiques, com a forma de col·laboració per a la consecució dels fins propis del servei públic viari regulat a la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. En els convenis que se subscriguin, cal fer constar la classe de l'aportació i la quantia quan sigui dinerària, la forma i els terminis en què es posarà a disposició del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, així com les fórmules per garantir-ne

l'efectivitat. També ha d'incloure les obligacions i els compromisos recíprocs i, en tot cas, els aspectes relatius a la consignació de la despesa en els pressuposts corresponents als anys en què hagi de fer-se. En qualsevol cas, s'han d'observar els elements essencials de contingut i tramitació que preveuen els articles 47 a 53 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

3. Els òrgans de les administracions públiques i els seus organismes vinculats o dependents, així com altres organismes nacionals i internacionals, poden oferir a l'Estat, per a obres de construcció, conservació o millora de carreteres de l'Estat o d'alguns dels seus trams:

- a) Aportacions dineràries.
- b) Aportacions de terrenys, lliures de servituds i altres gravàmens, que s'incorporaran al domini públic viari.
- c) Instal·lació d'elements complementaris de la carretera.
- d) Compromís de prendre a càrrec seu, totalment o parcialment, la conservació i el manteniment de la carretera o dels elements complementaris.
- e) Redacció d'estudis i projectes o col·laboració tècnica.
- f) Cessió temporal de maquinària o instal·lacions.
- g) Mitjançant qualsevol altre mitjà d'aportació.

4. Pel que fa a l'apartat anterior, es consideren elements complementaris de la carretera:

- a) Les instal·lacions d'enllumenat i de ventilació.
- b) Els semàfors i altres elements d'ordenació.
- c) Les voreres.
- d) Les vies de servei i els camins de servei.
- e) Els passos superiors o inferiors.
- f) Les vies ciclistes.
- g) Les passarel·les i els passos inferiors per a vianants i cicles.
- h) Les instal·lacions de reg o desguàs.
- i) Les plantacions, els elements ornamentals o les zones enjardinades.
- j) Els sistemes intel·ligents de transport.
- k) Els sistemes de reducció de soroll.
- l) Altres elements de naturalesa anàloga.

5. Les aportacions dineràries es poden determinar sobre la base d'un percentatge del cost de les obres, incloent-hi o no el valor de les expropiacions i el cost de redacció del projecte, o bé en una quantia fixa, amb independència del resultat de la licitació i de les incidències ulteriors de l'obra.

Article 66. *Col·laboració dels particulars.*

1. Els particulars poden contribuir econòmicament a construir, conservar o millorar les carreteres de l'Estat amb aportacions en diners, mitjançant cessions gratuïtes de terrenys o altres formes d'actuació.

2. A aquest efecte, els particulars interessats en una actuació determinada que cal dur a terme en una carretera de l'Estat han de presentar a la Direcció General de Carreteres les seves propostes i els seus oferiments, en què cal fer constar, en tot cas:

- a) El tram de carretera per al qual es fa l'ofertament.
- b) La classe i la quantia de l'aportació.
- c) La forma i el termini en què es fa efectiva.
- d) Un aval bancari que en garanteixi el compliment, en cas que sigui l'aportació dinerària o, en el supòsit de consistir en aportació de terrenys, una certificació del Registre de la Propietat competent que acrediti la titularitat i la inexistència de càrregues

sobre els terrenys oferts. No es poden oferir en cap cas terrenys que no constin degudament inscrits en el Registre de la Propietat.

3. Una vegada acceptat l'oferiment, els compromisos i les obligacions recíprocs, s'han de formalitzar en un conveni entre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i els particulars, i la competència es delega a la Direcció General de Carreteres.

4. La cessió de terrenys es tramita de conformitat amb la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del patrimoni de les administracions públiques. Els terrenys cedits s'afecten posteriorment, d'acord amb aquesta normativa, al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per al servei de carreteres i queden integrats en el domini públic viari. Aquests terrenys s'han d'inscriure al Registre de la Propietat.

TÍTOL V

Explotació de carreteres

CAPÍTOL I

Modalitats d'explotació

Article 67. *Concepte d'explotació.*

1. L'explotació de la carretera comprèn les operacions establertes a l'article 21 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. D'acord amb l'article 21.1 de la Llei 37/2015, del 29 de setembre, les operacions de conservació i manteniment inclouen totes les activitats necessàries per preservar el patrimoni viari en el millor estat possible. Les actuacions de defensa de la carretera inclouen les necessàries per protegir-la davant de tercers i evitar activitats que perjudiquin la carretera, la seva funció o la de les zones de protecció o d'influència.

Les actuacions encaminades a millorar l'ús de la carretera inclouen les destinades a facilitar-ne la utilització en les millors condicions de seguretat, fluïdesa i comoditat possibles.

Article 68. *Competències.*

Corresponen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible les competències següents, que les ha d'exercir a través de la Direcció General de Carreteres:

a) Explotar les carreteres de l'Estat, amb el contingut de l'article 21.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, així com de l'article anterior d'aquest Reglament.

b) Dirigir, controlar i vigilar les actuacions i les obres d'explotació de carreteres de l'Estat, incloent-hi la senyalització, l'abalisament i la defensa, sens perjudici de les competències que en cada cas puguin correspondre als òrgans responsables en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit.

Així mateix, li correspon la facultat d'inspecció de l'explotació, independentment de la forma de gestió.

Article 69. *Modalitats d'explotació de les carreteres.*

1. L'Estat, com a regla general, explota directament les carreteres a càrrec seu a través de la Direcció General de Carreteres.

2. Sense perjudici del que indica l'apartat 1, les carreteres també poden ser explotades per qualsevol dels sistemes de gestió indirecta dels serveis públics que estableix la Llei 9/2017, de 8 de novembre.

Article 70. Exempcions de peatge.

1. Perquè s'apliquin les exempcions de peatge establertes a l'article 23 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el vehicle objecte de peatge ha de poder ser identificat visualment com a oficial o mitjançant la presentació de la documentació del vehicle.

En el cas dels vehicles al servei de les autoritats judicials, d'emergència o protecció civil, les ambulàncies, els de la mateixa explotació i inspecció de carreteres, i els de l'explotació i la conservació d'equipament per gestionar, controlar i vigilar el trànsit, aquests no han de presentar cap justificació documental quan estiguin complint les funcions específiques corresponents en la mateixa via.

2. En el cas particular dels vehicles de les policies locals, l'exempció de peatge s'aplica només en l'àmbit territorial del municipi respectiu, o fora d'aquest si estan exercint funcions de protecció d'autoritats de les entitats locals respectives, i en aquest últim cas han de presentar l'autorització que a aquest efecte estableix l'article 51 de la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat. Pel que fa a l'àmbit territorial del municipi, s'inclou, si s'escau, el recorregut necessari per canviar de sentit en arribar al límit, i el recorregut per altres termes en cas que la continuïtat del traçat pel mateix terme municipal es vegi interrompuda perquè transcorre per altres termes municipals.

Igualment, per als vehicles de cossos i forces de seguretat de les comunitats autònomes, només estan exempts de peatge els trajectes efectuats en l'àmbit territorial de la respectiva comunitat autònoma, o fora d'aquesta quan s'exerceixin funcions de protecció d'autoritats públiques, i en aquest últim cas ha de presentar l'autorització del Ministeri de l'Interior a la qual es refereix l'article 42 de la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març. En tot cas, tant per a les policies locals com per a les de les comunitats autònomes, s'aplica l'exempció de peatge en situacions d'emergència amb el requeriment previ de les autoritats competents.

3. En el cas de qualsevol dels vehicles del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible adscrits al servei de la Direcció General de Carreteres, per estar prestant un servei, i encara que la destinació final del trajecte no es trobi a la mateixa via, el fet de presentar la documentació del vehicle és acreditació suficient per justificar l'exempció de l'abonament del peatge.

4. El que indica aquest article s'aplica a totes les autopistes de peatge dependents del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, sense cap excepció.

5. S'apliquen igualment les exempcions d'abonament de peatge establertes en convenis i compromisos internacionals i les contingudes als plecs de clàusules generals o particulars que, si s'escau, s'aprovin per gestionar el servei, sempre que aquestes exempcions no siguin contràries al dret de la Unió Europea per fer discriminacions injustificades entre usuaris o per qualsevol altre motiu.

Article 71. Altres sistemes de gestió indirecta.

Quan, de conformitat amb l'article 25.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'acordés explotar una carretera de l'Estat mitjançant una societat d'economia mixta, aquesta societat ha de respectar el que disposa la disposició adicional vint-i-dosena de la Llei 9/2017, de 8 de novembre.

CAPÍTOL II**Altres disposicions****Article 72. Normes i instruccions tècniques.**

1. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a proposta de la Direcció General de Carreteres, ha d'aprovar mitjançant una ordre ministerial les normes tècniques a què s'hagin de subjectar els treballs i les obres d'explotació de les

carreteres de l'Estat, així com la senyalització, l'abalisament i la defensa, que s'han de revisar periòdicament per actualitzar-les permanentment.

La tramitació i l'aprovació s'han d'ajustar a les disposicions reglamentàries de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, i s'han de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat i, en qualsevol cas, a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

2. Així mateix, els òrgans competents del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible poden, dins dels límits de les seves atribucions, dictar circulars i instruccions encaminades a interpretar i determinar la manera d'aplicació de les normes tècniques que ha aprovat la persona titular del Ministeri.

Aquestes instruccions s'han de publicar a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Article 73. *Facultats inspectores en supòsits d'explotació indirecta.*

Correspon a la Direcció General de Carreteres exercir les facultats d'inspecció dels treballs i les obres de construcció, conservació i explotació de les carreteres estatals, si l'explotació s'efectua per qualsevol sistema de gestió indirecta.

Article 74. *Inspeccions de seguretat viària.*

Quan, de conformitat amb l'article 21.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres exerceixi inspeccions periòdiques de seguretat viària a la Xarxa de Carreteres de l'Estat a fi d'identificar elements susceptibles de millora per motius de seguretat, aquesta activitat s'ha d'exercir en tot cas d'acord amb el Reial decret 345/2011, d'11 de març, sobre gestió de la seguretat de les infraestructures viàries a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, i la seva normativa de desplegament.

CAPÍTOL III

Àrees de servei i àrees de descans

Secció 1a Àrees de servei

Article 75. *Àrees de servei.*

1. Les àrees de servei definides a l'article 26.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, com a elements funcionals de les carreteres, poden tenir accés directe a aquestes.

2. La facultat d'inspecció del projecte, la construcció i l'explotació de les àrees de servei correspon, sigui quina sigui la forma de gestió, al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Direcció General de Carreteres.

3. L'aprovació definitiva del projecte d'una àrea de servei implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns, modificació dels serveis i adquisició de drets corresponents, amb les finalitats d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds, i es pot aplicar el procediment de declaració d'urgència establert a l'article 12.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Pel que fa a la construcció d'àrees de servei, s'aplica el que disposa el capítol I del títol III.

Article 76. *Localització i serveis.*

1. Quan el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible estableixi la localització de les àrees de servei i les seves característiques funcionals, de conformitat amb l'article 26.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, ha de garantir que les entrades i sortides de les àrees de servei siguin exclusives per a aquest ús i s'efectuïn preferentment

mitjançant un accés directe des de la carretera, i aquestes àrees es poden emplaçar en un o en ambdós marges d'aquesta.

2. Pel que fa a les autopistes i autovies, cal dur a terme el tancament perimetral de les àrees de servei.

3. Les àrees de servei han de disposar dels serveis i les instal·lacions que s'exigeixen al plec de prescripcions tècniques particulars i al plec de clàusules administratives particulars pels quals es regeixi el contracte corresponent, si s'escau.

De conformitat amb els apartats 2 i 3 de l'article 26 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, que determina els serveis i les característiques propis de les àrees de servei, no es poden establir en aquestes àrees instal·lacions o serveis que no tinguin relació directa amb la carretera o que puguin generar un trànsit addicional, i estan expressament prohibits els locals en què es facin activitats d'espectacle, diversió o jocs d'atzar, i tampoc es poden fer aquestes activitats en cap part de la superfície que ocupen els locals esmentats.

Article 77. Adjudicació de concessions d'àrees de servei.

1. De conformitat amb el que disposa l'article 27.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els plecs del contracte per a la gestió d'àrees de servei estableixen com es determinarà l'oferta que presenti la millor relació qualitat-preu, segons l'article 27.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i, en tot cas, d'acord amb la Llei 9/2017, de 8 de novembre.

2. A l'efecte de determinar la ubicació de l'àrea de servei i les instal·lacions i els serveis que ha d'incloure, cal redactar l'avantprojecte que servirà de base per a la licitació, si s'escau, de la concessió i la redacció posterior del projecte de construcció per part de l'adjudicatari, i ha de contenir l'estudi econòmic financer a partir del qual determinar el cànon de licitació, així com els documents necessaris per a acreditar que es compleix la normativa tècnica exigida per construir infraestructures i conduccions que, en aquest cas, es necessiten per disposar de proveïment, clavegueram i depuració, electricitat i telecomunicacions i totes les altres que calguin perquè funcionin correctament.

3. La informació pública relativa als expedients de contractació de les àrees de serveis s'ha d'anunciar també a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

4. L'obligació prevista a l'article 27.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, ha de regir tant en el moment de l'adjudicació com a l'efecte de possibles concessions posteriors de noves àrees de servei. A aquest efecte, cal tenir en compte no només les estacions a la mateixa carretera, sinó també les que es trobin fora d'aquesta i a les quals es pugui accedir per altres vies, sempre que el recorregut total que hagin d'efectuar els vehicles entre el lloc de divergència o sortida de la carretera i el de convergència o entrada en aquesta, una vegada obtingut el servei, no sigui superior a 5 km, mesurats per aquestes vies.

5. L'import del cànon mínim que ha de servir de base a la licitació és la suma dels conceptes definits als articles 27 i 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i pot variar al llarg del termini de la concessió, d'acord amb els termes que es fixin al plec. L'import contractual del cànon que ha de satisfer el concessionari és el que recull l'article 26.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

6. Les concessions poden tenir per objecte la construcció i l'explotació o només l'explotació d'instal·lacions i serveis inclosos a les àrees de servei, segons s'estableixi als plecs.

De la mateixa manera, es poden atorgar concessions independents per a la construcció i l'explotació o només per a l'explotació de cadascun dels diferents serveis i instal·lacions inclosos en una àrea de servei.

Els plecs també poden incloure l'obligació que l'adjudicatari d'una concessió es faci càrrec de l'explotació de serveis i instal·lacions d'altres àrees de servei, cas en què el termini d'explotació ha de coincidir amb el de la concessió principal. Aquest adjudicatari

ha d'estar, en qualsevol cas, subjecte a les limitacions de l'article 27.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i al que estableix aquest Reglament.

7. De conformitat amb l'article 27.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i a fi de calcular l'import del cànon anual derivat de l'explotació d'àrees de servei ja construïdes, la valoració de les àrees de servei s'obté prenent com a base el que s'ha reflectit en el document d'estat de dimensions i característiques de l'obra executada, tenint en compte també la valoració de les actuacions complementàries de millora que s'hagin dut a terme, si és el cas, amb posterioritat i l'estat de conservació de l'àrea, sense perjudici d'altres circumstàncies.

8. La persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible atorga la concessió, sense perjudici d'altres llicències i autoritzacions necessàries per a la construcció i l'explotació, i sense perjudici del que estableix l'article 17 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 78. Àrees de servei promogudes per tercers.

1. De conformitat amb el que preveu l'article 27.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la memòria que presentin els interessats, juntament amb la sol·licitud de la concessió de l'explotació o de la construcció i explotació d'una àrea de servei o de qualsevol dels seus elements integrants, ha d'anar acompanyada de la documentació següent:

a) Un estudi de viabilitat que inclogui els aspectes indicats a la Llei 9/2017, de 8 de novembre, que siguin aplicables.

b) Avantprojecte de les obres, que ha de contenir els documents, l'extensió i el contingut que preveu aquest Reglament per a aquesta mena d'estudis.

2. Un cop presentada la documentació anterior, la Direcció General de Carreteres ha de resoldre, en el termini d'un mes, sobre la decisió de tramitar-la o no, o fixar un termini més llarg per estudiar-lo que, en cap cas, pot superar els sis mesos, i això amb independència de la necessitat del compliment estricte, per part de la documentació presentada, del que estableixen les concessions, tant en la legislació de contractes del sector públic com, si és el cas, de la mediambiental. La resolució posa fi a la via administrativa.

La denegació de la sol·licitud de concessió ha d'estar motivada per l'incompliment dels requisits tècnics, funcionals i de seguretat viària corresponents que estableix a la normativa tècnica de la Direcció General de Carreteres, o per no estar justificades la necessitat, la idoneïtat i l'eficiència del contracte esmentat en els termes que estableix la Llei 9/2017, de 8 de novembre. En aquests casos, es posa fi al procediment mitjançant una resolució motivada.

Davant la manca de resolució expressa en el termini d'un mes, es considera desestimada la sol·licitud, de conformitat amb l'article 24 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. En cas que la Direcció General de Carreteres resolgui positivament sobre la tramitació de la sol·licitud, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'iniciar en el termini d'un mes el procediment per a l'atorgament de concessions d'àrees de servei que recull l'article 77 d'aquest Reglament, i s'ha d'ajustar als tràmits que preveu la Llei 9/2017, de 8 de novembre.

3. Aquesta llicitació és la mateixa que per a les àrees de servei que promou el mateix Ministeri, a la qual el promotor es presenta com un licitador més, amb les excepcions següents:

a) En el supòsit que l'estudi de viabilitat culminés en l'atorgament de la concessió corresponent, llevat que aquest estudi hagués resultat insuficient d'acord amb la seva pròpia finalitat, el promotor té dret en la llicitació corresponent al 5% de puntuació addicional al total obtingut per aplicació dels criteris d'adjudicació establerts en el plec de

clàusules administratives particulars corresponent, la qual cosa s'ha d'incloure en els plecs que regeixin en el contracte corresponent.

b) En cas que el promotor no resulti adjudicatari, té dret al rescabament de les despeses d'elaboració, incrementades en un 5% com a compensació, despeses que es poden imposar a l'adjudicatari com a condició contractual en el plec de clàusules administratives particulars corresponent. L'import de les despeses es determina en funció de les que justifiqui qui hagi presentat l'estudi.

4. Sense perjudici del que estableix l'article 27.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els interessats que promoguin una concessió segons el que estableix aquest article han de complir els requisits i les determinacions del títol II, capítol II, secció 1a de la Llei 9/2017, de 8 de novembre.

Article 79. *Projecte.*

1. El projecte de construcció d'una àrea de servei que ha d'aportar el concessionari, subscrit per un tècnic competent, ha de comprendre com a mínim la ubicació d'edificis i instal·lacions, el traçat d'accessos, la senyalització, el paviment, el drenatge, la il·luminació i la reposició de serveis, així com incorporar els documents necessaris per acreditar que es compleix la normativa que s'exigeixi per a la construcció de l'àrea.

Ha d'incorporar i desplegar el contingut de l'avantprojecte previ, aprovat pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i introduir-hi, com a mínim, les millores a què s'hagués compromès en l'oferta adjudicada.

2. El concessionari disposa d'un termini màxim de tres mesos des de la signatura del contracte per presentar el projecte de construcció al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

En cas que s'ajusti a la normativa tècnica i administrativa vigent i s'incloguin els requisits mínims establerts en l'avantprojecte i l'oferta, la Direcció General de Carreteres aprovarà el projecte en un termini màxim de tres mesos des de la data en què el concessionari l'hagi presentat. En cas contrari, dins del mateix termini, es remetrà un informe al concessionari amb les esmenes necessàries.

El concessionari disposa, si s'escau, de dos mesos més per esmenar les mancances del projecte.

Un cop solucionat adequadament el projecte, la Direcció General de Carreteres l'ha d'aprovar en el termini màxim d'un mes des de la presentació.

Si, un cop transcorregut el termini de dos mesos per esmenar les deficiències, no es presentés el nou projecte o aquest no complís les prescripcions imposades en la supervisió, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot resoldre el contracte concessional per incompliment d'obligació contractual essencial.

Article 80. *Ús i explotació.*

1. L'ús, propi de la seva naturalesa, de les instal·lacions i els serveis de neteja i aparcaments, així com el de les zones per a descans i jocs infantils, és lliure i gratuït, sens perjudici de la seva subjecció a normes aplicables sobre circulació i seguretat.

2. Els concessionaris dels serveis estan obligats a conservar i mantenir en perfecte estat tots els elements funcionals de l'àrea, així com els seus accessos, i a tenir cura de l'ordre i el funcionament adequats dels serveis, segons es prescrigui als plecs corresponents de la licitació.

3. El concessionari ha de facilitar a la Direcció General de Carreteres, dins el termini que estableixi aquest Òrgan, les dades que se li requereixi en relació amb l'explotació de l'àrea de servei, incloent-hi en tot cas les reclamacions dels usuaris i els preus i horaris dels diferents serveis.

Secció 2a Àrees de descans**Article 81. Àrees de descans.**

1. Les àrees de descans, definides a l'article 26.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, són elements funcionals de les carreteres, amb accés directe a aquestes, i es poden emplaçar en un o ambdós marges de la carretera.

Com que les àrees de descans són un element funcional de la carretera, els terrenys ocupats i les instal·lacions ubicades en aquestes tenen la consideració de béns de domini públic viari.

2. La utilització de les àrees de descans ha de ser lliure, pública i gratuïta.

CAPÍTOL IV**Aparcaments segurs****Article 82. Aparcaments segurs.**

En relació amb l'article 26.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, no es consideren d'element funcional de la carretera els aparcaments segurs que no s'ubiquin en terrenys de domini públic viari.

La Direcció General de Carreteres publica informació per mitjans electrònics sobre els aparcaments segurs existents, d'ofici o a instància del titular de la instal·lació, el qual, amb aquesta finalitat, ha d'aportar juntament amb la sol·licitud:

- a) Acreditació de la titularitat o dret real sobre la instal·lació.
- b) Ubicació, nombre de places i, si s'escau, tarifes de l'aparcament.
- c) Acreditació del nivell de seguretat i dotació de serveis d'acord amb la normativa vigent.

L'activitat de verificació prevista a l'article 27.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'ha de fer inicialment i periòdicament, i se'n pot denegar la inclusió o la renovació en el llistat que publica la Direcció General de Carreteres si s'apreciés un incompliment dels requisits indicats, amb audiència prèvia de l'interessat.

En qualsevol cas, el titular de la instal·lació ha d'informar la Direcció General de Carreteres de qualsevol modificació de les dades aportades amb anterioritat.

TÍTOL VI**Ús i defensa de les carreteres****CAPÍTOL I****Limitacions a la propietat****Secció 1a Disposicions generals****Article 83. Zones de protecció de la carretera.**

1. La sol·licitud d'autoritzacions a les zones de protecció de la carretera que preveu l'article 28.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, així com tota comunicació referent a aquestes, es pot efectuar, en tot cas, pels mitjans electrònics que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, i les seves normes de desplegament, amb les excepcions que preveu l'article 14 de la Llei esmentada.

2. Es considera que pot afectar el règim de les zones de protecció tota activitat que s'hi desenvolupi, o aquella que, ubicada en terrenys situats fora d'aquestes zones, pugui

perjudicar la seguretat viària, el domini públic viari o l'explotació adequada de la carretera.

En particular, no es poden fer sense autorització obres, instal·lacions o activitats que alterin la circulació de les aigües d'escorrentiu cap a la carretera o que impedeixin, disminueixin o dificultin el drenatge de la carretera al llit natural o altres elements o sistemes de drenatge.

Quan les sol·licituds d'autorització es refereixin a facilitar accés o subministrar serveis a edificacions o instal·lacions, la Direcció General de Carreteres pot requerir al sol·licitant, abans de resoldre l'expedient, que acrediti la conformitat d'aquestes amb el règim d'ús i defensa de les zones de protecció de la carretera. En cas que no disposi d'aquesta autorització quan se li requereixi, es pot denegar la sol·licitud.

Aquesta determinació es pot aplicar a les edificacions o instal·lacions que s'ubiquin tant a les zones de protecció de les carreteres descrites a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, com a la zona d'influència definida en aquest Reglament, tant si aquestes edificacions o instal·lacions ja estan establertes com si es construeixen amb posterioritat.

3. No es poden autoritzar accessos o serveis a edificacions o instal·lacions respecte de les quals es trobi en tramitació un expedient de paralització d'obres o suspensió d'usos no legalitzats dels regulats a l'article 35 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i cal mantenir la prohibició fins a la terminació de l'expedient.

4. Pel que fa al règim jurídic de protecció del domini públic viari i per determinar les limitacions a la propietat dels terrenys contigus, les vies complementàries a la calçada central especialitzades per a determinats vehicles, com ara les vies per a vehicles de transport col·lectiu, per a vehicles amb ocupació alta o per a vehicles pesants es consideren carretera convencional.

5. El que disposa l'article 28.4, paràgraf tercer, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entén sense perjudici de la condició de domini públic viari del mateix element funcional i del terreny on s'ubica.

6. On les zones de domini públic, servitud o afectació se superposin, en funció que el seu mesurament es faci des de la carretera, des de la resta d'elements viaris esmentats en el títol preliminar d'aquest Reglament o des d'altres carreteres, els elements funcionals o el viari annex, preval, en tot cas, la configuració de la zona de domini públic sobre la de servitud, i la d'aquesta sobre la d'afectació, qualsevol que sigui la carretera o l'element determinant.

En el cas de coincidència de diferents zones de limitació a l'edificabilitat, es considera sempre l'envolupant exterior que, obtinguda de la superposició geomètrica de cadascuna, resulti més allunyada de les carreteres que les generen, amb les excepcions per a les travesseres i trams urbans que s'estableixen al capítol IV de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i al títol VII d'aquest Reglament.

7. En el cas d'existir terrenys de domini públic viari exterior a la zona de domini públic, a l'efecte de protegir la carretera, aquests terrenys queden subjectes a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i a aquest Reglament, pel que fa a la utilització de la zona de domini públic.

El que preveu l'article 28.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, respecte de l'atorgament de llicències d'ús i transformació del sòl, també s'aplica a les actuacions a la zona d'influència, i aquest atorgament ha de quedar condicionat a l'obtenció de l'informe previst a l'article 16.6 de la Llei esmentada.

8. En els nusos i les cruïlles de les carreteres de l'Estat amb carreteres o vies de titularitat d'altres administracions públiques, l'exercici coordinat de les competències respectives es regeix pel principi de determinació del règim de titularitats i responsabilitats, i queden fora de perill les atribucions de l'Estat sobre les carreteres de la seva pròpia xarxa.

Article 84. *Aresta exterior de l'esplanació.*

1. L'aresta exterior de l'esplanació es defineix d'acord amb l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. Pel que fa a l'article 29.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i en cas de no existir talussos, murs ni cunetes exteriors, l'aresta exterior de l'esplanació és la vora exterior de la berma o, si no n'hi ha, la plataforma de la carretera.

3. En relació amb el que disposa el paràgraf tercer de l'article 29.2 esmentat, s'inclouen en l'enumeració qualssevol espais separadors no pavimentats. Així mateix, en els casos que preveu aquest paràgraf, s'entén que l'aresta exterior de l'esplanació coincideix amb l'aresta de la vorera més propera al centre de la via. Finalment, en el cas que existissin diverses calçades adossades pertanyents a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, les determinacions anteriors es refereixen a la calçada més exterior a cada marge.

Quan la vorera s'interposi entre la plataforma de la carretera i el talús d'aquesta, sigui en desmunt o terraplè, o entre aquella i una cuneta, preval com a aresta exterior de l'esplanació la definida amb el criteri genèric que es descriu als paràgrafs primer i segon de l'article 29.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i no la de la vorada.

4. Quan hi hagi un sistema de calçada central i lateral pertanyent a les vies de la Xarxa de Carreteres de l'Estat, les determinacions anteriors s'apliquen en cada marge a aquella calçada que estigui més allunyada del centre del sistema, considerada carretera convencional.

5. En els casos especials que preveu l'article 29.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, relatius a carreteres ja existents sobre algun dels elements dels quals es vulgui definir una aresta exterior de l'esplanació diferenciada, es pot optar per tramitar-ne un expedient de delimitació puntual, que ha de superar un tràmit d'informació pública durant un període no inferior a 30 dies hàbils. Les observacions en aquest tràmit només es poden considerar si versen sobre la repercussió que l'expedient tindria pel que fa a limitacions a la propietat, règim d'autoritzacions, infraccions i sancions.

Article 85. *Indemnització.*

Les limitacions a l'ús i a la propietat derivades de les zones de protecció de les carreteres no generen dret a indemnització amb caràcter general, sens perjudici de les excepcions que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 86. *Domini públic viari.*

1. El domini públic viari està constituït pels béns que recullen l'article 1.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i l'article 2 d'aquest Reglament, sense perjudici del règim transitori que estableix la Llei esmentada.

2. Correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Direcció General de Carreteres, protegir i defensar el domini públic viari segons els procediments que preveu aquest Reglament, i per fer-ho té les facultats i prerrogatives següents, recollides a la Llei 33/2003, de 3 de novembre, que és d'aplicació supletòria:

a) Investigar la situació dels béns i drets que es presumeixin pertanyents al domini públic viari; a aquest efecte, pot demanar totes les dades i els informes que consideri necessaris i promoure la pràctica de la delimitació corresponent.

b) Delimitar en via administrativa els immobles de la titularitat.

c) Recuperar d'ofici i en qualsevol temps la possessió perduda indegudament sobre els seus béns i drets.

d) Desnonar en via administrativa els posseïdors dels immobles demaniais, una vegada extingit el títol que n'emparava la tinença.

3. El dret a l'ocupació o l'ús especial del domini públic viari s'adquireix amb l'autorització administrativa corresponent o, si és el cas, amb la concessió, d'acord amb la Llei 33/2003, de 3 de novembre.

Les autoritzacions sobre béns situats a la zona de domini públic s'atorguen tenint en compte el que disposa per a aquesta zona la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest

Reglament, i s'apliquen les disposicions generals per a les autoritzacions referides a béns situats a la resta de les zones de protecció de la carretera.

En les autoritzacions que impliquin l'ocupació del domini públic viari, la Direcció General de Carreteres obliga el titular de l'autorització a modificar, traslladar o retirar a càrrec seu les obres, construccions i instal·lacions corresponents, quan es requereixi en els casos d'ampliació o millora de les carreteres o quan ho exigeixin les necessitats d'explotació de la carretera o del servei públic que prestin. Queden exclosos d'aquesta obligació els titulars d'instal·lacions per a la gestió, el control i la vigilància del trànsit.

En els supòsits d'usos, obres o activitats que puguin produir danys o perjudicis al domini públic viari, la Direcció General de Carreteres està facultada per exigir al sol·licitant que presti una caució o una garantia suficients per respondre d'aquests danys i assegurar que els béns afectats en reposin i reparin. Igualment, en cas que les despeses generades excedeixin l'import de la garantia prestada, la Direcció General de Carreteres pot exigir que es paguin les indemnitzacions que poguessin correspondre.

Article 87. *Ús especial del domini públic viari.*

1. L'ús especial del domini públic viari, o l'ocupació d'aquest, en virtut d'una autorització o títol habilitant, merita el cànon corresponent a favor de l'Administració General de l'Estat.

2. En el cas de concessions d'àrees de servei ja construïdes, la quantia del cànon anual que ha de pagar el concessionari que s'estableixi en el contracte no pot ser inferior a la suma que estableix aquest article per ocupació de terrenys, més el 4% de la valoració de les instal·lacions, d'acord amb el que estableix l'article 27.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

3. Pel que fa al cànon previst a l'article 29.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els terrenys s'han de valorar en la forma indicada a l'article 29.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

4. Les característiques específiques de les actuacions de delimitació dels terrenys de titularitat pública previstes a l'article 29.8 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les defineix la Direcció General de Carreteres. En tot cas, la delimitació ha d'incloure'n la georeferenciació.

Article 88. *Delimitació.*

1. Per determinar el domini públic viari, l'Administració General de l'Estat ha de practicar les delimitacions oportunes, tenint en compte les característiques dels béns que l'integren, d'acord amb el que disposa l'article 1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i l'article 2 d'aquest Reglament.

L'expedient de delimitació s'adreça a determinar els límits del domini públic viari quan siguin imprecisos o hi hagi indicis d'usurpació. Ha d'incloure tots els terrenys de titularitat estatal afectes al servei públic viari del tram delimitat, i cal fixar els límits del domini públic viari mitjançant una línia poligonal que uneixi els diferents punts georeferenciats; en el mateix pla i de la mateixa manera, s'han de delimitar les zones de protecció de la carretera.

El termini màxim per notificar la resolució de la delimitació serà de divuit mesos a comptar de la data de l'acord d'iniciació de l'expedient.

2. La delimitació del domini públic viari correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, segons el procediment següent:

a) S'incoa d'ofici per part de la Direcció General de Carreteres, per iniciativa pròpia o a petició de qualsevol interessat, cas en què les despeses que es deriven de la tramitació i de les operacions que calgui efectuar sobre el terreny són a càrrec del sol·licitant. La delimitació ha de comptar amb l'aprovació del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

L'acord d'iniciació de l'expedient ha de definir el tram de carretera que cal delimitar i disposar la suspensió cautelar de l'atorgament de qualsevol classe de llicències, concessions o autoritzacions que puguin afectar el domini públic viari. Això no obstant, la Direcció General de Carreteres pot autoritzar obres d'emergència o urgència per prevenir o reparar danys, o actuacions de conservació i explotació degudament justificades.

b) La resolució d'aprovació de la delimitació ha de portar implícit l'aixecament de la suspensió que, si s'escau, s'hagi acordat.

En el procediment, s'ha d'escollir els propietaris contigus, prèvia notificació, i tots els que acreditin la condició d'interessats.

c) Abans d'iniciar el procediment, la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar una memòria on es recullin, entre altres aspectes, el tram que cal delimitar, la justificació de la conveniència de l'expedient, una relació descriptiva de les finques afectades i, en cas que la delimitació hagi estat promoguda per tercers, un pressupost de despeses que ha de comptar amb la conformitat de l'interessat.

L'acord d'iniciació es publica gratuïtament al Butlletí Oficial de l'Estat, a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i al tauler d'edictes dels ajuntaments en el terme dels quals radiquin les finques del tram que cal delimitar. També es poden emprar altres mitjans de difusió, tot això a fi que, en el termini de 20 dies, els interessats puguin formular les al·legacions que considerin oportunes. L'acord d'iniciació s'ha de comunicar al Registre de la Propietat corresponent per tal que, mitjançant una nota al marge de la inscripció de domini, es deixi constància de la iniciació en les finques registrals afectades contigües al tram que cal delimitar. Igualment, l'acord d'iniciació s'ha de notificar als propietaris de les finques contigües i, si s'escau, als titulars d'altres drets reals constituïts sobre aquestes.

Els interessats poden presentar les al·legacions i tots els documents que considerin necessaris per provar i defensar els seus drets dins el termini que s'indica en la publicació de l'acord d'iniciació.

Abans d'iniciar el tràmit de delimitació, cal demanar un informe previ de l'Advocacia de l'Estat sobre la validesa i l'eficàcia jurídica dels títols de propietat presentats. Un cop vençut el termini d'al·legacions, l'instructor ha de citar, per fer la delimitació sobre el terreny, els propietaris inclosos a l'expedient i els que hagin acreditat la condició d'interessats, amb una antelació mínima de 20 dies.

d) El procediment de delimitació té per objecte mostrar als interessats, sobre el terreny, la delimitació del domini públic viari, del qual cal estendre l'acta corresponent. A aquest acte, hi ha d'acudir un representant de l'òrgan instructor, els interessats, i els pèrits que aquests hagin designat, si és el cas. El contingut de l'acta de delimitació s'ha d'ajustar al que estableix el Reial decret 1373/2009, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament general de la Llei 33/2003, de 3 de novembre.

Un cop finalitzat el tràmit anterior, cal posar de manifest l'expedient als interessats perquè formulin al·legacions en un termini de 20 dies.

Els serveis perifèrics de la Direcció General de Carreteres, en la seva condició d'òrgan instructor de l'expedient, han d'eleva una proposta de resolució a l'òrgan competent, sobre la qual cal sol·licitar prèviament un informe de l'Advocacia de l'Estat.

e) L'expedient s'ha de resoldre mitjançant una ordre de la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, que s'ha de publicar de la mateixa manera que l'acord d'iniciació i notificar als qui tinguin la condició d'interessats en el procediment, a la comunitat autònoma, a l'ajuntament, al cadastre i al Registre de la Propietat.

Un cop vençut el termini establert sense que s'hagi dictat una resolució expressa, el procediment caducarà, sens perjudici que es puguin conservar els tràmits evacuats de conformitat amb el que disposa l'article 95.3 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

f) L'amollonament s'ha de dur a terme amb fites georeferenciades que permetin identificar en el terreny els límits del domini públic viari i de les seves servituds, o amb altres referències que facin possible aquesta identificació, quan així ho aconsellin les circumstàncies físiques del lloc d'ubicació. En tot cas, no es consideren fites delimitadores les tanques i els tancaments que hagi instal·lat per la Direcció General de

Carreteres a les carreteres de l'Estat per prevenir l'accés no autoritzat de persones o vehicles.

3. El que disposa l'article 30.7 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'aplica a les inscripcions d'excessos de cabuda, llevat que es tracti de finques de límits fixos o de tal naturalesa que excloquin la possibilitat d'envair el domini públic viari.

Sempre que el títol indiqui que la finca és contigua a la carretera, s'entén amb referència al límit exterior del domini públic viari, fins i tot en els casos d'excés de cabuda. Aquesta circumstància, en qualsevol cas, s'ha de fer constar amb una nota al marge del domini de la finca i així ha de constar, tant a la publicitat registral com a les notes de despatx dels títols referents a aquesta.

4. Els serveis perifèrics de la Direcció General de Carreteres han d'expedir aquesta certificació en el termini d'un mes des de la recepció de la petició del registrador, i s'han de pronunciar sobre si la finca objecte d'anotació envaeix el domini públic viari.

Si, de la zona a què es refereix la immatriculació o inscripció de l'excés de cabuda no existís prou informació per emetre la certificació abans esmentada, cal iniciar l'expedient de delimitació corresponent en un termini que no pot ser superior a tres mesos des de la sol·licitud corresponent. Aquesta circumstància s'ha de comunicar al Registre de la Propietat en el termini màxim d'un mes des de la petició del registrador. En aquests casos, com que es tracta d'una immatriculació, es pot practicar en el registre, però cal deixar constància amb una nota al marge de la inscripció del procediment iniciat. En els casos d'excés de cabuda, també s'ha de fer constar, amb una nota al marge del domini de la finca, l'inici del procediment.

En aquest sentit, la Direcció General de Carreteres trasllada al Registre de la Propietat corresponent, en suport electrònic, la representació gràfica georeferenciada en la cartografia cadastral de la línia definitiva del domini públic viari i de les seves servituds.

Article 89. *Recuperació possessòria del domini públic viari.*

1. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través dels serveis perifèrics de la Direcció General de Carreteres, té la facultat d'iniciar d'ofici l'expedient de recuperació possessòria, en qualsevol moment, sobre els béns i drets que integren el domini públic viari, en els termes establerts al Reial decret 1373/2009, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament general de la Llei 33/2003, de 3 de novembre.

2. Aquesta potestat es pot exercir en tot cas respecte dels béns inclosos al domini públic viari en virtut de la delimitació. Quan no hi hagi una delimitació aprovada, només es pot referir als béns respecte dels quals se'n pugui acreditar el caràcter demanial de forma plena i sense cap dubte.

Article 90. *Desafectació de béns.*

1. Quan hi hagi béns de domini públic viari que estiguin ubicats fora de la zona de domini públic de la carretera definida segons l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot instar-ne la desafectació. Quan aquests béns s'hagin obtingut mitjançant una expropiació forçosa, poden donar lloc a dret de reversió quan es verifiquin les condicions establertes a la Llei de 16 de desembre de 1954 sobre expropiació forçosa.

2. Per desafectar-los, cal la declaració d'innecessarietat dels béns esmentats, que només és procedent en els supòsits en què aquests no tinguin utilitat per a la protecció i l'explotació del domini públic viari.

Una vegada la Direcció General de Carreteres hagi declarat la innecessarietat dels béns, se'n pot sol·licitar la desafectació al Ministeri d'Hisenda en els termes establerts a la Llei 33/2003, de 3 de novembre.

*Secció 2a Zones de protecció de la carretera**Article 91. Zona de domini públic.*

1. La zona de domini públic es defineix d'acord amb l'article 29 de la Llei 37/2015, del 29 de setembre.

2. Quan, en aplicació del règim transitori establert a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i a aquest Reglament, hi hagi terrenys de titularitat privada dins de la zona de domini públic, la Direcció General de Carreteres hi pot fer qualsevol classe d'actuació relacionada amb la seguretat viària o amb l'explotació correcta de la carretera. En tot cas, són indemnitzables els danys i els perjudicis que es causin per la utilització.

3. És en tot cas zona de domini públic el terreny ocupat pels suports dels ponts, els viaductes i totes les fonamentacions, a més de la franja de terreny que calgui excavar al voltant per construir-los, amb una amplada d'un metre com a mínim des de la cara exterior d'aquestes fonamentacions, o des de la projecció vertical si estan soterrades. Per a això, cal adoptar la localització més allunyada de l'estructura, excepte en casos degudament justificats.

En el cas especial de túnels i els seus elements funcionals i auxiliars, l'aresta exterior de l'esplanació definida a l'article 29.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, com a projecció vertical dels murs laterals, no ha de generar zones de domini públic ni de servitud, sinó únicament la d'afectació, segons determina l'article 32.1 de la Llei esmentada, llevat que l'expedient d'informació pública estableixi una altra cosa, d'acord amb l'article 29.3 de la Llei esmentada.

4. Només es poden fer obres, instal·lacions o altres usos o serveis a la zona de domini públic sempre que no perjudiquin la seguretat viària o l'explotació de la carretera:

- a) Quan la prestació d'un servei públic d'interès general així ho exigeixi.
- b) Perquè així ho estableixi una disposició legal.
- c) En general, quan es justifiqui degudament que no hi ha cap altra alternativa tècnicament o econòmicament viable.
- d) Amb motiu de la construcció, reposició o reordenació d'accessos directes o indirectes o connexions autoritzades.

Igualment, es poden autoritzar encreuaments, tant aeris com subterranis, en els casos en què sigui indispensable i es justifiqui degudament que no hi ha cap altra alternativa tècnicament o econòmicament viable.

Quan se superposi la zona de domini públic a altres zones demaniales preexistents, es poden autoritzar usos o actuacions promoguts pels titulars, sempre que aquests no afectin la seguretat viària i l'explotació adequada de la carretera.

A l'efecte del que disposa l'article 29.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la referència als accessos s'entén efectuada tant als directes com als indirectes, i es permeten, així mateix, les actuacions de reordenació d'aquests.

5. Amb independència dels usos recollits en els apartats anteriors, es poden dur a terme a la zona de domini públic, amb l'autorització prèvia de la Direcció General de Carreteres, altres actuacions o activitats que no impliquin ocupar-lo amb obres o instal·lacions, sempre que es facin de manera ocasional i que no perjudiquin la seguretat viària ni l'explotació adequada de la carretera.

En tots els casos recollits, cal l'autorització prèvia de la Direcció General de Carreteres, sens perjudici d'altres competències concurrents. En aquesta autorització, s'han d'establir les condicions que la Direcció General de Carreteres consideri aplicables per assegurar la protecció adequada de la zona de domini públic.

6. En els casos en què s'autoritzi ocupar la zona de domini públic amb conduccions paral·leles a la via, aquestes s'han de disposar subterrànies, excepte en casos especialment justificats. Aquestes conduccions paral·leles a la via han d'estar situades, en general i tret dels encreuaments estrictament necessaris, fora de l'esplanació de la

carretera i el més lluny possible de l'aresta exterior de l'esplanació, i no poden perjudicar l'explotació adequada de la carretera ni menystenir la seguretat viària.

Els encreuaments que s'autoritzin, tant aeris com subterranis, s'han de fer amb la mínima ocupació possible de la zona de domini públic i amb les condicions que s'estimin oportunes per assegurar que no perjudiquin l'explotació adequada de la carretera ni menyscabin la seguretat viària.

De manera excepcional, es poden autoritzar encreuaments que utilitzin obres de drenatge transversal de la carretera, passos a diferent nivell o altres infraestructures ja existents, sempre que s'asseguri i justifiqui adequadament que no s'afecta significativament la capacitat hidràulica o estructural de l'element o les altres condicions funcionals, així com tampoc l'explotació adequada.

Aquestes autoritzacions no impliquen cap responsabilitat per part de la Direcció General de Carreteres, en cas que es produeixin danys en els serveis o les obres autoritzats derivats de la utilització normal dels elements de la carretera esmentats. En tot cas, es pot denegar qualsevol mena d'obra o d'activitat que pugui constituir un perill o un risc durant les operacions d'explotació de la carretera. En particular, es prohibeix emmagatzemar materials combustibles i dipositar o estacionar qualsevol mena de maquinària o vehicle en encreuaments, passos inferiors o túnels.

En els casos en què l'ocupació de la zona de domini públic impliqui utilitzar ponts, viaductes o túnels, aquesta es pot autoritzar si les estructures estan dissenyades i previstes per albergar canalitzacions o si s'habiliten les mesures adequades per facilitar la implantació i que protegeixin les condicions estructurals, funcionals i estètiques de l'estructura. En cas d'autoritzar-se, cal determinar el règim de titularitats i el de responsabilitats, i no poden afectar l'explotació adequada de la carretera, la seguretat viària ni les previsions d'ampliació de l'estructura afectada.

Article 92. *Zona de servitud.*

1. La zona de servitud de les carreteres de l'Estat es defineix d'acord amb l'article 31 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.
2. La distància indicada a l'apartat anterior s'ha de mesurar perpendicularment a l'aresta exterior de l'esplanació.
3. No es permet a tercers utilitzar la zona de servitud quan no sigui compatible amb la utilització que, en virtut de l'article següent, estigui facultada a dur a terme la Direcció General de Carreteres en aquesta zona.

Article 93. *Ús de la zona de servitud per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible o tercers autoritzats no titulars dels terrenys.*

1. La capacitat d'atorgar les autoritzacions a tercers no titulars dels terrenys per utilitzar la zona de servitud prevista a l'article 31.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, correspon a la Direcció General de Carreteres, d'acord amb les consideracions següents:

a) La Direcció General de Carreteres pot utilitzar de forma temporal la zona de servitud, i també qui aquesta designi per a l'explotació de la carretera, o els tercers no titulars de la zona esmentada, prèvia autorització d'aquesta, per a les finalitats següents:

1r. Endegament i canalització d'aigües per al drenatge adequat de la carretera o de predis contigus.

2n. Dipòsit d'objectes que es trobin sobre la zona de domini públic i que constitueixin un perill o obstacle per a la seguretat viària, o per a l'explotació adequada de la carretera. També s'hi inclouen restes o càrregues procedents d'accidents o incidents de trànsit fins que el titular o qui correspongui els gestionin adequadament.

3r. Estacionament de vehicles o remolcs que no puguin circular per qualsevol causa, o que estiguin accidentats o abandonats, cas en què la utilització serà per al mínim temps que resulti imprescindible i mentre el titular del vehicle o l'administració competent facin les gestions per retirar-lo.

4t. Conduccions o instal·lacions de qualsevol mena vinculades al subministrament de serveis, si no hi ha possibilitat de portar-les més lluny de la carretera. En aquest cas, cal justificar degudament que no hi ha cap altra alternativa tècnicament o econòmicament viable i que no s'afecta la seguretat viària ni l'explotació de la carretera.

5è. Emmagatzematge de materials de qualsevol mena, maquinària, elements auxiliars i eines relacionades amb les obres o actuacions de construcció, reparació o explotació de la carretera.

6è. Excepcionalment, restes d'animals atropellats quan, per raons de seguretat o salubritat, no sigui convenient dipositar-les en un altre lloc.

7è. Altres finalitats anàlogues de caràcter temporal que contribueixin a millorar el servei de la carretera, degudament justificades.

b) La Direcció General de Carreteres pot utilitzar de forma permanent la zona de servitud, i també qui aquesta designi per a l'explotació de la carretera, o els tercers no titulars de la zona esmentada, prèvia autorització d'aquesta, per a les finalitats següents:

1r. Camins agrícoles, camins de servei, zones d'aparcament, vies ciclistes, sendes de vianants o intercanviadors amb altres modes de transport.

2n. Conduccions o instal·lacions de qualsevol mena vinculades al subministrament de serveis, si no hi ha possibilitat de portar-les més lluny de la carretera. En aquest cas, cal justificar degudament que no hi ha cap altra alternativa tècnicament o econòmicament viable i que no s'afecta la seguretat viària ni l'explotació de la carretera.

3r. Altres finalitats anàlogues que contribueixin a millorar el servei de la carretera, degudament justificades.

2. Per calcular la indemnització a què es refereix l'article 31.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, cal aplicar els criteris de valoració de la Llei de 16 de desembre de 1954 sobre expropiació forçosa i del text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana, i les normes de desplegament respectives.

Correspon satisfer la indemnització:

- a) Al que causi els danys o perjudicis.
- b) A l'Administració expropiant o al beneficiari en cas d'expropiació i ocupació de terrenys a la zona de servitud.

3. En els casos enunciats en els supòsits 1r, 2n i 3r de la lletra a) de l'apartat 2, així com quan concorri força major en els supòsits 5è i 6è, la utilització temporal per part de la Direcció General de Carreteres dels terrenys compresos a la zona de servitud no requereix notificar-ho prèviament al propietari, l'arrendatari, l'usufructuari o a qualsevol altre posseïdor amb títol vàlid en dret, dels terrenys afectats.

En la resta dels supòsits d'utilització per part de la Direcció General de Carreteres, aquesta ha de notificar prèviament al propietari, l'arrendatari, l'usufructuari o un altre posseïdor amb títol vàlid en dret, la resolució d'ocupar els terrenys necessaris, amb expressió de la superfície, el termini previst, la finalitat a què es destina i la designació del beneficiari, a l'efecte que, en un termini de 20 dies, manifestin el que considerin convenient.

Article 94. Ús de la zona de servitud pe part dels titulars.

1. Correspon a la Direcció General de Carreteres atorgar les autoritzacions als titulars dels terrenys, arrendataris, usufructuaris o altres posseïdors amb títol vàlid en dret per utilitzar la zona de servitud.

L'ús i l'explotació han de ser compatibles amb les ocupacions i els usos que pugui efectuar la Direcció General de Carreteres o les persones físiques o jurídiques autoritzades per aquesta, sobre conduccions, instal·lacions o construccions ja existents i legalment autoritzades, en els termes descrits a l'article anterior.

2. Els propietaris o titulars de drets reals o personals sobre els terrenys situats en una zona de servitud poden fer tasques agrícoles i ramaderes en general, sense necessitat d'autorització prèvia, si bé la Direcció General de Carreteres pot disposar les mesures oportunes, incloent-hi suspendre les tasques, si aquestes afecten la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera. La resta d'obres, instal·lacions, usos, abassegaments o actuacions sí que requereixen l'autorització prèvia de la Direcció General de Carreteres, i no es poden autoritzar obres, instal·lacions, plantacions, abassegaments o altres usos que impedeixin l'efectivitat de la servitud o que afectin o puguin afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

3. A la zona de servitud, la disposició de conduccions o canalitzacions aèries o subterrànies per a serveis privats és autoritzable únicament quan serveixin a edificacions, instal·lacions, construccions o qualssevol altres activitats que comptin amb la conformitat de la Direcció General de Carreteres.

Article 95. Zona d'afectació.

1. La zona d'afectació de les carreteres de l'Estat es defineix d'acord amb l'article 32 de la Llei 37/2015, del 29 de setembre.

2. En el cas especial de carreteres que recorrin en túnel, les projeccions verticals dels murs laterals exteriors delimiten l'aresta exterior de l'esplanació, però no han de generar zones de domini públic ni servitud, sinó únicament la d'afectació establerta en aquest article.

Quan, per raons geològiques, geotècniques, topogràfiques o geogràfiques, o per la profunditat del túnel, no s'aconselli aplicar les determinacions del paràgraf anterior, la Direcció General de Carreteres pot optar per tramitar un expedient específic de delimitació d'una nova aresta exterior de l'esplanació i les seves zones de protecció, de manera que s'ajusti a la zona; aquest expedient ha de superar un tràmit d'informació pública, segons el procediment de l'article 29.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, sense perjudici de l'aplicació, si és el cas, de l'article 34.2 de la Llei esmentada, durant un període no inferior a 30 dies hàbils. Les observacions en aquest tràmit només es poden considerar si versen sobre la repercussió que l'expedient tindria pel que fa a limitacions a la propietat, règim d'autoritzacions, infraccions i sancions.

3. No s'autoritzen les actuacions a les construccions i instal·lacions ja existents a la zona d'afectació que estiguin enclavades dins la zona de limitació a l'edificabilitat, segons el que disposa l'article 32.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en el cas que comportin un canvi d'ús, segons defineix l'article 98.

En el cas de construccions o instal·lacions ubicades parcialment a la zona de limitació a l'edificabilitat, les limitacions d'aquest article només s'apliquen a les que es trobin dins d'aquesta zona.

L'increment de valor hipotètic dels predis, les edificacions o les instal·lacions afectats pel que indica aquest article no es pot tenir en compte a l'efecte de valoració en aquells procediments expropiatoris que, fins i tot afectant-los, provenguin d'un estudi de carreteres publicat on figurin definits els béns i els drets afectats, i l'actuació de carreteres es faci en els deu anys següents a la finalització de les obres, les instal·lacions o els usos autoritzats.

4. Pel que fa a l'article 32.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entén que la referència a l'estudi és al més recent si se succeeixen diversos estudis en la tramitació.

Article 96. Zona de limitació a l'edificabilitat.

1. A banda i banda de les carreteres de l'Estat, s'estableix la línia límit d'edificació, que es defineix d'acord amb l'article 33 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. Segons el que disposa l'article 33.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les seves determinacions s'apliquen a qualsevol dels ramals o calçades que configuren el nus.

Tant les vies col·lectores-distribuïdores com les calçades laterals que tinguin trams que compleixin funcions de ramals d'enllaç tenen, només en aquests trams, les mateixes limitacions a l'edificabilitat que els ramals d'enllaç.

En els nusos, es consideren inclosos, com a part de la calçada, els carrils bàsics i els carrils addicionals, els carrils i falques de canvi de velocitat i els carrils centrals d'emmagatzematge i espera, així com els eixamplaments i les envelopants de gir.

El nus està delimitat físicament per les seccions característiques inicial i final d'ample nul dels elements de traçat disposats per materialitzar moviments d'entrada i sortida en connexions i accessos, a cada calçada.

3. En variants o carreteres de circumval·lació amb data de posada en servei posterior a l'entrada en vigor de la Llei 25/1988, de 29 de juliol, la línia límit d'edificació s'aplica en aquells termes municipals que no tinguin un instrument de planejament urbanístic aprovat. En el cas que sí que hi hagi un instrument aprovat en el qual la línia límit d'edificació se situï a una distància superior a 50 metres, aquest es pot revisar per adaptar-lo a les consideracions d'aquest apartat, amb el procediment corresponent.

4. Segons l'article 33.1, paràgraf segon, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entenen igualment exemptes de la prohibició les altres actuacions que calgui dur a terme per raons de seguretat, accessibilitat, ornament, salubritat, higiene o eficiència energètica degudament justificades, per raons mediambientals o de compliment de la normativa vigent, sempre que això no suposi modificar l'ús o l'activitat de l'immoble.

De la mateixa manera, queda prohibit canviar l'ús de les edificacions o instal·lacions existents, segons es defineix a l'article 98.

5. Sense perjudici del que disposa l'article 33.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, els edificis i els predis en general estan subjectes en qualsevol zona a les determinacions generals que s'estableixen a la Llei 37/2003, de 17 de novembre, quant a la consecució dels objectius de qualitat acústica a l'espai exterior i interior de l'edifici o l'àrea; quan la via ja existís amb anterioritat, és el titular de l'edificació o del predi contigus o, si s'escau, el promotor, el responsable de fer l'avaluació, d'aplicar les mesures que se'n deriven, de la seva eficàcia i de sufragar-ne el cost d'implantació i manteniment. A més, pel que fa a les determinacions sobre zonificació de protecció acústica especial i de situació acústica especial, és també el responsable d'instar o promoure'n la tramitació davant l'Administració pública competent per a la declaració.

6. En els supòsits previstos a l'article 33.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la Direcció General de Carreteres ha de notificar, a l'ajuntament i a la comunitat autònoma afectats, l'expedient de delimitació de nova línia límit d'edificació a fi que, en el termini màxim de dos mesos a partir de l'endemà de la data d'aquesta notificació, emetin informe.

Amb independència de la informació oficial a què es refereixen els paràgrafs anteriors, cal dur a terme, de la manera prevista a la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, i segons les prescripcions del capítol IV del títol II d'aquest Reglament, un tràmit d'informació pública durant un període no inferior a 30 dies hàbils. Les observacions en aquest tràmit només es poden considerar si versen sobre la repercussió que l'expedient tindria pel que fa a limitacions a la propietat, règim d'autoritzacions, infraccions i sancions.

Només es pot aplicar aquesta modificació de la línia límit d'edificació per a comarques o trams que presentin característiques homogènies, sense que en cap cas no es pugui tramitar cap reducció de caràcter puntual.

7. Amb independència del que indica l'apartat anterior, als trams urbans i travesseres s'aplica el que estableixen els articles 48 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i 118 d'aquest Reglament.

En aquests supòsits, es pot fixar una línia límit d'edificació més propera a la carretera per tal de donar continuïtat a l'alineació de l'edificació de solars situats entre edificacions ja existents, plenament consolidades i contigües a aquests, sempre que aquestes edificacions s'hagin construït segons les previsions i exigències del planejament urbanístic vigent.

8. El menyscabament dels drets a què fa referència l'article 33.5 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, només confereix dret a indemnització quan els drets estiguin patrimonialitzats pel titular de conformitat amb el que disposa el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana.

Quan el perjudici derivi d'actuacions de tercers, aquestes s'han d'haver autoritzat amb posterioritat a l'entrada en vigor de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

9. El que disposa l'article 33.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entén sense perjudici de les excepcions establertes a l'article 48 per a les travesseres i els trams urbans.

En l'atorgament de les autoritzacions previstes a l'article 28.2, paràgraf tercer, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, cal atènyer-se a les particularitats del que disposa l'article 124 per a les diferents classes d'actuacions. Fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, cal atènyer-se al que s'ha establert amb caràcter general per a la zona d'afectació.

10. S'entenen per instal·lacions fàcilment desmuntables les que compleixin totes les condicions següents:

a) Estar formades per elements prefabricats, mòduls, panells o similars, sense elaboració de materials en obra ni ús de soldadures.

b) Constar de qualsevol mena d'estructures o instal·lacions sense encastament a la fonamentació, que no pot sobresortir de la rasant del terreny.

c) Poder-se retirar de manera immediata sense necessitat de demolir cap element, mitjançant maquinària lleugera i eines de caràcter universal, de manera que no s'impedeixi l'ús de la zona de servitud establert a l'article 93.

11. Els dipòsits subterranis de qualsevol funcionalitat i, addicionalment, en instal·lacions per a subministrament a vehicles, els assortidors d'aprovisionament de combustible i les marquesines han de quedar situats fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, sense perjudici del que estableix l'article 124.

Secció 3a Altres disposicions

Article 97. Paralització d'obres o suspensió d'usos no autoritzats.

1. Correspon a la Direcció General de Carreteres la tutela de la construcció i l'explotació de les carreteres de l'Estat i, com a conseqüència, la competència per preservar les de qualsevol ús no autoritzat, així com les zones de protecció.

A aquest efecte, s'inicia d'ofici el procediment contradictori previst a l'article 35.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, per acord de la Direcció General de Carreteres, que es notifica a l'interessat. Sense perjudici del que indica aquest precepte, cal donar audiència a l'interessat en un termini no inferior a deu dies ni superior a quinze. En vista de les al·legacions presentades, la Direcció General de Carreteres dicta, si s'escau, l'acord corresponent de paralització d'obres o instal·lacions o la suspensió d'usos no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes a les autoritzacions corresponents, i pot sol·licitar l'auxili de la força pública per notificar-ho.

2. Després d'analitzar les obres, les instal·lacions o els usos no autoritzats, la Direcció General de Carreteres ha de prosseguir el procediment per restituir la legalitat, de conformitat amb el que disposa l'article 35 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

3. Quan una construcció, o part d'aquesta, propera a una carretera de l'Estat, pugui ocasionar danys a aquesta o ser motiu de perill per a la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, els serveis perifèrics de la Direcció General de Carreteres ho han de posar en coneixement de l'ajuntament corresponent perquè aquest en tramiti la declaració de ruïna i, si s'escau, la demolició subsegüent.

Si hi ha urgència i perill imminents, i sense perjudici del que estableix el paràgraf anterior, cal traslladar aquestes circumstàncies al delegat del Govern.

Secció 4a Accessos

Article 98. Limitació d'accessos.

1. De conformitat amb l'article 36.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, tant la implantació de nous accessos com la modificació o canvi d'ús dels ja existents només es pot dur a terme per millorar la connexió entre les diferents xarxes viàries i potenciar la funció pròpia de les vies que es connecten, d'acord amb el principi general d'especialització funcional de les xarxes de carreteres, de manera que no s'atribueixin a la Xarxa de Carreteres de l'Estat funcions de distribució del trànsit local, d'accés a les propietats contigües o d'altres que no li corresponguin, segons el que estableix l'article 4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. Quan la Direcció General de Carreteres reordeni accessos existents, de conformitat amb l'article 36.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'ha d'atorgar un tràmit d'audiència a l'interessat, o si s'escau, quan s'aprecii que hi ha una pluralitat d'interessats, un tràmit d'informació pública anàleg al que estableixen els articles 12 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, l'article 42 d'aquest Reglament, i de conformitat amb el que estableix a aquest efecte a la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

3. Són accessos a les carreteres de l'Estat les connexions amb carreteres o qualsevol mena de via de titularitat diferent de l'estatal, o amb les vies de servei de la mateixa carretera, les connexions directes amb nuclis urbans i amb propietats contigües, i, en general, qualsevol disposició física del terreny que permeti l'entrada o la sortida de vehicles a la calçada.

4. L'accés a les autopistes, les autovies, les variants de població i les circumval·lacions s'ha de produir exclusivament a través dels seus nusos.

A l'efecte del que indica el paràgraf anterior, s'entén que, en autopistes i autovies, els seus nusos són els enllaços.

Excepcionalment, per als casos de reordenació d'accessos existents, les vies de servei poden connectar directament amb el tronc de les autovies, sempre que es millori substancialment la seguretat viària, que no s'augmenti el nombre de connexions al tronc i que no hi hagi justificadament una altra alternativa tècnica, funcional, ambiental o econòmicament viable. Aquesta excepcionalitat no s'aplica en cas d'actuacions noves, o reordenacions, que comportin accessos nous o modificació de l'ús o les característiques dels ja existents, i que es plantegin a conseqüència de nous desenvolupaments urbanístics o noves activitats, o l'ampliació significativa de les existents, que suposin un canvi d'ús o activitat, d'acord amb l'article 98.

5. Pel que fa a l'article 36.4.b) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, respecte de justificar la impossibilitat de disposar d'una altra classe d'accés, i sense perjudici d'altres, no es consideren causes d'impossibilitat les següents:

- a) Que el predi a què es pretén accedir procedeixi d'una partició, segregació o figura similar, encara que la finca matriu disposés d'accés directe.
- b) Que l'interessat no pugui assumir el cost dels possibles accessos indirectes, obtenir permisos o adquirir terrenys de tercers.
- c) Que els accessos indirectes produeixin desplaçaments majors que els directes, o una altra mena de perjudicis, per als usuaris.

Fins i tot en els supòsits que preveu aquest apartat, la Direcció General de Carreteres pot establir, amb caràcter obligatori, els llocs i les condicions en què aquests accessos es poden construir, i pot imposar que un accés serveixi més d'una propietat.

6. En tot cas, no hi ha accés directe de les propietats contigües als nusos viaris i canvis de sentit, ni als ramals, les interseccions, les vies de gir, ni els carrils de canvi de velocitat o les vies col·lectores-distribuidores.

7. Pel que fa a l'últim paràgraf de l'article 36.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la consideració de nus ho és amb independència de la titularitat dels diferents elements que el materialitzin, com ara ramals, vies de gir, interseccions o altres, els quals

estan sotmesos a les limitacions que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament, sempre que la seva funció sigui la de connectar amb les carreteres de l'Estat. En aquest cas, han de quedar salvaguardades les afectacions a aquestes i les competències de la Direcció General de Carreteres sobre les carreteres de l'Estat en les autoritzacions que altres administracions puguin atorgar sobre els seus elements, així com, en tot cas, la seguretat viària del nus.

8. La Direcció General de Carreteres també pot modificar o suspendre temporalment o definitivament, en qualsevol moment, l'autorització dels accessos existents, quan se n'hagi canviat l'ús qualitativament o quantitativament, se n'incrementi substancialment el trànsit, s'afecti negativament la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, es produeixin danys en el domini públic viari o l'equipament de la via, s'alterin els supòsits de l'atorgament, se'n desatengui la conservació o siguin incompatibles amb la legislació o normativa aprovades amb posterioritat a l'autorització.

La modificació, la suspensió o la revocació d'autoritzacions d'accés per aquestes raons no són indemnitzables.

9. De conformitat amb el que disposa l'article 36.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les modificacions o suspensions de les autoritzacions d'accessos entre les carreteres de l'Estat i les d'altres administracions públiques tenen en compte el canvi d'ús qualitatiu o quantitatiu d'aquests, el fet que se'n desatengui la conservació o que siguin incompatibles amb la normativa aprovada després de l'autorització.

Sempre que es compleixi el que disposa l'article 92.4 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, la modificació, la suspensió o la revocació d'autoritzacions d'accés per aquestes raons no és indemnitzable.

10. De conformitat amb el que disposa l'article 36 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en tot projecte de duplicació de calçada, condicionament del traçat o eixamplament de la plataforma d'una carretera existent de la Xarxa de Carreteres de l'Estat s'ha de preveure la reordenació dels accessos que hi hagi en el moment de redactar el projecte.

Els estudis per a la reordenació d'accessos es redacten segons la normativa tècnica de carreteres.

11. En autopistes i autovies, els girs a l'esquerra i l'encreuament d'algun carril o calçada s'han d'efectuar sempre en un nivell diferent.

En carreteres multicarril, es prohibeixen els girs a l'esquerra i l'encreuament a nivell de carrils, llevat que s'efectuïn mitjançant rotondes o, en trams urbans i travesseres, mitjançant interseccions regulades per semàfors.

En carreteres convencionals i multicarril en què la intensitat mitjana diària arribi o superi els 5.000 vehicles/dia, no es poden autoritzar nous girs a l'esquerra, l'encreuament a nivell de carrils ni la construcció de rotondes, llevat que aquestes estiguin vinculades a enllaços, i això amb independència que la mateixa Direcció General de Carreteres pugui promoure o executar rotondes per millorar la seguretat viària. Així mateix, la Direcció General de Carreteres pot suprimir girs a l'esquerra i l'encreuament a nivell de carrils quan així ho aconsellin la funcionalitat del trànsit, la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, fins i tot en els casos en què no s'hagi superat la intensitat mitjana de trànsit de 5.000 vehicles/dia.

Conseqüentment, quan es plantegi un nou accés o se'n canviï de forma significativa l'ús d'un d'existent a conseqüència de nous desenvolupaments o noves activitats, o a conseqüència de l'ampliació significativa dels existents, cal que aquests accessos, o la reordenació dels existents, s'executin amb enllaços a diferent nivell a les carreteres convencionals i multicarril en les quals, en ambdós casos, la intensitat mitjana arribi o superi els 5.000 vehicles/dia.

Excepcionalment, en carreteres convencionals i multicarril en què la intensitat mitjana diària arribi o superi els 5.000 vehicles/dia, es poden autoritzar connexions amb rotondes ja existents o amb interseccions amb semàfors quan es tracti de desenvolupar actuacions en sòl classificat com a urbà a l'entrada en vigor de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, sempre que sigui per al desenvolupament, en aquest sòl urbà, dels usos que

preveu el planejament vigent en aquesta data. En tot cas, cal assegurar que es compleixin els articles 36.9 de la Llei esmentada i 99 d'aquest Reglament.

12. Les condicions tècniques per atorgar o modificar les autoritzacions d'accessos són les que estableix la normativa del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Aquestes condicions s'exigeixen tant a les sol·licituds de nous accessos com al canvi d'ús o modificació dels existents. S'entén per canvi d'ús tota alteració substancial, quantitativa o qualitativa, del règim d'utilització dels accessos existents, amb independència que es produeixi o no un canvi d'ús des del punt de vista urbanístic. A aquest efecte de canvi d'ús, és aplicable el que disposa l'article 99.

Excepcionalment, en les sol·licituds de modificació d'accessos existents a carreteres multicarri, carreteres convencionals o vies de servei que no impliquin canviar-ne l'ús ni augmentar el trànsit, no emparin nous desenvolupaments urbanístics ni noves activitats o l'ampliació significativa de les ja existents, i la realització de les quals millori substancialment la seguretat viària, aquestes condicions poden no ser d'aplicació obligatòria.

13. La Direcció General de Carreteres pot instal·lar tancaments als marges de les carreteres, la funció exclusiva dels quals és únicament impedir que accedeixin a la via, per llocs no autoritzats, les persones i els vehicles, però la seva presència no eximeix en cap cas de la seva responsabilitat de vigilància i custòdia els titulars dels predis o vedats ni els de les cabanyes ramaderes o cinegètiques confrontants.

Article 99. *Estudis de trànsit.*

1. En les sol·licituds presentades de conformitat amb l'article 36.9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, cal tenir en compte les conseqüències que la seva autorització pugui tenir per a la seguretat viària, el nivell de servei de la carretera o de les seves connexions, així com per a la capacitat estructural del ferm o les condicions d'explotació, motivades per la nova actuació sol·licitada.

L'estudi de trànsit que es presenti ha d'incloure un estudi de capacitat, i ha de calcular i justificar el trànsit previsible i l'afectació que pogués generar.

2. S'entén que hi ha canvi d'ús als efectes de l'article 36.9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i d'aquest Reglament quan, en comparació amb el trànsit real que genera en els accessos l'activitat concreta vigent en el moment de la sol·licitud, la nova activitat pugui produir qualsevol alteració en els accessos que suposi que s'afecti:

- a) La tipologia del trànsit o la distribució per categories, tant de trànsit com de mena de vehicles.
- b) La distribució espacial o temporal del volum del trànsit.
- c) El valor quantitatiu de la intensitat del trànsit o la distribució temporal o espacial.
- d) El perfil o la classe d'usuaris de l'activitat.

3. En cas d'afectació significativa, la sol·licitud ha d'incloure una proposta de les mesures de condicionament necessàries per mantenir inalterat el nivell de servei i de seguretat viària de les carreteres afectades, així com la capacitat estructural del ferm i les condicions d'explotació, mesures que han d'obtenir l'aprovació de la Direcció General de Carreteres i que l'interessat ha d'executar i pagar. En cas contrari, en aplicació de l'article 36.9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la sol·licitud d'accés s'ha de denegar.

Secció 5a *Serveis als usuaris de les carreteres*

Article 100. *Serveis als usuaris de la carretera.*

1. Els serveis als usuaris de la carretera, com ara estacions de servei definides com a tals en la normativa específica, restaurants, hotels i altres allotjaments, tallers mecànics, cafeteries i, en general, tots els altres que satisfacin necessitats dels usuaris

de la carretera, requereixin una autorització en els casos recollits en els articles 28.2 i 36.9 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. Els titulars d'una autorització per a senyalització, d'acord amb la normativa vigent, de serveis als usuaris de la carretera han de respondre solidàriament de la conservació, de mantenir actualitzats d'acord amb la normativa vigent i de reposar a càrrec seu els cartells autoritzats, encara que aquests cartells ofereixin informació complementària, d'acord amb la normativa tècnica de senyalització vertical. Qualsevol alteració de la informació reflectida al cartell requereix una autorització nova per modificar aquesta senyalització.

Secció 6a Ús de les carreteres

Article 101. Limitacions a la circulació.

1. Les competències de fixació de les condicions de les autoritzacions, i de senyalització de les ordenacions resultants de la circulació corresponents, previstes a l'article 38.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les exerceix la Direcció General de Carreteres, sense perjudici de les competències de l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit.

2. Les limitacions genèriques a la circulació de vehicles que s'imposen sobre la base de l'article 38 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es regulen per la normativa aplicable en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

3. El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible pot reservar a l'ús exclusiu de vehicles automòbils determinats itineraris o trams de qualsevol classe de carretera, a fi de facilitar la comoditat i la seguretat de la circulació i garantir la prestació adequada del servei públic encomanat, llevat dels trams en què no hi hagi cap itinerari alternatiu o cap via de servei adequats.

La reserva del tram o l'itinerari corresponent l'acorda el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a proposta de la Direcció General de Carreteres, amb l'informe previ del Ministeri de l'Interior, i s'ha de publicar al butlletí oficial de les províncies afectades o la comunitat autònoma uniprovincial corresponent, i a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Quan resulti afectada més d'una comunitat autònoma, l'acord s'ha de publicar al Butlletí Oficial de l'Estat, sens perjudici de la publicació en altres diaris oficials.

4. La Direcció General de Carreteres pot habilitar carrils per utilitzar-los en sentit contrari a l'habitual, quan hi hagi treballs o activitats a la calçada o quan es requereixi per a l'explotació adequada de la carretera.

5. Quan l'autoritat competent en matèria de trànsit i circulació de vehicles de motor programi establir desviaments de trànsit que afectin la Xarxa de Carreteres de l'Estat, ha de comunicar com més aviat millor aquesta circumstància al titular de la via i al gestor en cas de vies concessionades perquè, amb temps suficient, es pugui adaptar la programació d'obres o actuacions de conservació i explotació de la carretera a les dates en què s'estableixin aquestes limitacions a la circulació, tot això amb l'objectiu d'aconseguir una coordinació adequada entre administracions.

Article 102. Transports especials, proves esportives o altres usos excepcionals de la carretera.

1. De conformitat amb el que preveu l'article 86.2 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, l'autorització per a transports especials, proves esportives o altres usos excepcionals de la carretera l'atorga l'autoritat competent, amb un informe previ vinculant de la Direcció General de Carreteres quant a les seves competències.

2. L'Administració pot exigir que es constitueixi una garantia a favor de la Direcció General de Carreteres, per respondre pels danys i perjudicis que, eventualment, es puguin ocasionar al domini públic viari o a l'explotació de la carretera per incompliment de les condicions de l'autorització, sense perjudici de les exigides per altres conceptes.

3. Si, per desenvolupar l'ús excepcional de la carretera, és necessari afectar-ne l'equipament o algun element funcional, el titular de l'autorització ha d'obtenir de la Direcció General de Carreteres una autorització per fer les actuacions esmentades en les condicions que s'indiquin i, si s'escau, restituir-les a l'estat original una vegada finalitzat l'ús excepcional per al qual es va autoritzar.

4. En aquells casos en què es prevegi afectar usuaris o elements de la carretera, es pot sol·licitar als interessats un estudi de viabilitat detallat o una altra documentació complementària, en què s'ha de justificar que l'ús excepcional de la carretera no produirà danys a aquesta, que la seguretat queda garantida i que es prenen les mesures necessàries per reduir al màxim les afectacions a la resta dels usuaris de la carretera. El termini per presentar la documentació és de 30 dies naturals, i de 10 dies naturals més, en el cas de sol·licitar-se esmenes a la documentació presentada. Cal comunicar, a l'organisme autoritzant, als efectes oportuns, la sol·licitud de la documentació esmentada.

5. En el cas de transports especials, la Direcció General de Carreteres disposa de tres mesos per emetre'n l'informe a l'organisme autoritzant. Això no obstant, en el cas de requerir-se documentació complementària, el còmput del termini s'inicia a partir de la data de recepció de la documentació esmentada.

6. Si, un cop transcorregut aquest termini, no s'ha emès l'informe, aquest s'ha d'entendre desfavorable per afectar el domini públic o el servei públic viari.

Secció 7a Publicitat

Article 103. Prohibició de publicitat.

1. Als efectes de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i d'aquest Reglament, s'entén com a publicitat la definida com a tal a la Llei 34/1988, d'11 de novembre, general de publicitat.

2. Segons l'article 37.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la prohibició de publicitat també comprèn els fonaments dels elements de suport de rètols i cartells.

3. En relació amb el que disposa l'article 37.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, no es consideren publicitat els elements d'identificació que figurin sobre els vehicles automòbils i que es refereixin exclusivament a la identitat corporativa del propietari dels vehicles esmentats o de la càrrega que transporten, sempre que no promoguin la contractació de béns o serveis. Tampoc no es considera publicitat la legalment autoritzada en vehicles de transport públic de viatgers. En cap cas no es poden utilitzar substàncies reflectores, colors o composicions que puguin induir a confusió amb senyals de circulació o que afectin la seguretat viària o al trànsit.

4. No obstant el que disposa l'apartat anterior, es consideren publicitat, i s'hi aplica el règim d'infraccions i sancions previst a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i en aquest Reglament, els rètols o cartells implantats sobre vehicles o els remolcs i que no es considerin informatius, d'acord amb els criteris de l'article 104, de forma que, en cas d'estacionament prolongat en qualsevol zona de protecció de la carretera i en un lloc visible des de la calçada, o d'estacionament reiterat en diferents llocs, es pot deduir que tenen la funció de servir de suport publicitari.

5. Tot nou instrument de planificació, o gestió territorial o urbanística en zones de nou desenvolupament, o bé la revisió, modificació o adaptació dels existents, ha de tenir en compte les prohibicions establertes als apartats anteriors.

Article 104. Cartells informatius.

1. Segons el que disposa l'article anterior, no es consideren publicitat els cartells informatius que autoritzi la Direcció General de Carreteres en l'àmbit de les seves competències.

2. En aquest sentit, només es consideren cartells informatius:

- a) Els senyals de servei, que regula la normativa estatal de senyalització vertical.
- b) Els cartells integrants de la senyalització d'orientació de les carreteres, que regulat la normativa estatal de senyalització vertical, que indiquin llocs d'interès cultural, turístic, històric o ambiental, serveis als usuaris de la carretera, els de poblacions i urbanitzacions, i els centres d'atracció de trànsit important, amb accés directe o immediat des de la carretera.
- c) Els cartells que estiguin regulats pels convenis de senyalització turística homologada.
- d) Els que informin temporalment sobre la realització d'una obra o activitat, pública o privada, que pugui comportar una afectació important al trànsit o a la seguretat viària, incloent-hi desviaments provisionals i senyalització temporal d'orientació.
- e) Els que instal·lin organismes públics i que informin de manera permanent sobre l'estat de la via i de l'explotació, i sobre altres circumstàncies relacionades amb el trànsit.
- f) Els anuncis institucionals, vinculats al sistema general de transport.
- g) Els avisos de caràcter temporal relatius a proves esportives, festes tradicionals o esdeveniments similars que es desenvolupin a la mateixa carretera o que puguin afectar-la.
- h) Els rètols o cartells d'activitats mercantils o industrials que informin únicament i exclusivament de la identitat corporativa, entenent-se com a tal la manifestació física o representació gràfica de la imatge corresponent a l'activitat desenvolupada a la propietat on s'ubiquin, en les condicions que fixa l'article 106.
- i) Els rètols o cartells corresponents a serveis als usuaris de la carretera que siguin indicatius de la seva activitat, en les condicions que fixa l'article 106.

3. En els casos a), b), c), d), e), f) i g) de l'apartat anterior, correspon a la Direcció General de Carreteres determinar les característiques i condicions tècniques d'implantació dels cartells informatius, sens perjudici de les competències de l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit per al cas d).

Article 105. *Autorització de cartells informatius.*

1. Els cartells informatius que s'ubiquin a les zones de protecció de les carreteres de l'Estat han d'obtenir l'autorització de la Direcció General de Carreteres, en l'àmbit de les seves competències.

2. Els interessats han de col·locar aquests cartells informatius i en són responsables de la instal·lació, el manteniment, la conservació i la veracitat de la informació. L'autorització pot ser revocada sense dret a indemnització, amb audiència prèvia de l'interessat, en els casos de conservació deficient, incompliment de les condicions de l'autorització, cessament de l'activitat objecte de la informació, per raons de seguretat viària, o per perjudicar el servei públic que presta la carretera o l'explotació adequada d'aquesta.

En els casos de revocació de l'autorització que es preveuen al paràgraf anterior, la Direcció General de Carreteres ha de tramitar l'expedient corresponent, d'acord amb la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, amb audiència a l'interessat, a qui ha de comunicar, una vegada conclòs aquest, la resolució motivada. L'interessat té un termini màxim d'un mes per retirar el cartell objecte de revocació. Un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagi retirat el cartell, ho podrà fer la Direcció General de Carreteres, amb càrrec al titular de l'autorització, segons el que estableixen l'article 35 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i 97 d'aquest Reglament.

3. Els titulars de les autoritzacions de caràcter temporal han de retirar immediatament els cartells informatius autoritzats una vegada finalitzat l'esdeveniment o l'activitat. Si no és així, després de la resolució corresponent que dicti a aquest efecte la Direcció General de Carreteres, aquesta pot fer ús dels mitjans d'execució forçosa previstos a la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Article 106. *Rètols o cartells d'activitats mercantils o industrials i de serveis als usuaris de la carretera.*

1. Els rètols o cartells d'activitats mercantils o industrials i de serveis als usuaris de la carretera es consideren cartells informatius si estan situats sobre els edificis en què aquelles tinguin la seu o en la propietat on es desenvolupin aquestes activitats, i no poden incloure cap comunicació addicional que promogui la contractació de béns i serveis.

En el cas de rètols o cartells corresponents a instal·lacions per a subministrament a vehicles, a més de la identitat corporativa de l'activitat desenvolupada, es poden incloure exclusivament pictogrames amb els serveis que s'hi prestin, preus i marques de la classe de subministraments d'energia per als vehicles, horaris d'obertura, règim de funcionament i pictogrames direccionals d'orientació. Els pictogrames han de ser els que autoritzi la Direcció General de Carreteres.

2. No s'autoritzen en cap cas:

a) Els rètols o cartells la segona dimensió dels quals sigui superior al 10% de la seva distància a l'aresta exterior de la calçada.

b) Els rètols o cartells que, per les seves característiques o lluminositat, vistos des de qualsevol punt de la calçada de la carretera, puguin produir enlluernaments, confusió o distracció als usuaris d'aquesta, o afectin la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, sense perjudici que, en tot cas, aquestes instal·lacions han de complir el que estableix el Reial decret 1890/2008, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'eficiència energètica en instal·lacions d'enllumenat exterior, i les seves Instruccions Tècniques complementàries EA-01 a EA-07.

c) Els rètols o cartells dissenyats per estar en moviment i variar la seva orientació respecte a la carretera, bé lliurement en presència de vent o forçadament amb mitjans mecànics, sobre qualsevol mena de sustentació.

3. El nombre de rètols o cartells que es poden autoritzar per a cada activitat, sempre dins de la propietat, és el següent:

a) Un rètol o cartell per cada predi on s'emplaça l'activitat, ubicat fora de la zona de limitació a l'edificabilitat. Pot estar situat sobre l'edificació existent o sobre l'estructura exempta i diferenciada d'aquesta.

b) En el cas específic d'instal·lacions per a subministrament a vehicles, el rètol o cartell indicat al paràgraf anterior s'ha de disposar sobre l'edificació existent.

Adicionalment, es pot disposar un rètol o cartell de tipus monopal que inclogui la imatge corporativa de la instal·lació i els pictogrames que autoritzi la Direcció General de Carreteres, fora de la zona de limitació a l'edificabilitat. A més, es pot disposar un altre rètol o cartell addicional, de tipus monòlit, indicador dels serveis que s'ofereixen en aquestes instal·lacions, segons el que estableix l'apartat 1, ubicat longitudinalment a la secció de separació d'1 m entre la vora exterior de la calçada principal i el del ramal de l'accés a les instal·lacions, i ubicat transversalment fora de la zona de domini públic, a una distància mínima d'una vegada i mitja la seva altura respecte de la vora exterior del carril o de la falca més propers. S'ha de poder desmuntar fàcilment i la fonamentació no pot sobresortir de la rasant natural del terreny.

En carreteres convencionals, carreteres multicarri o vies de servei, si no està permès el gir a l'esquerra, els rètols o cartells només poden estar orientats cap al trànsit del marge on s'ubiquin.

4. No es poden instal·lar rètols o cartells d'una mateixa activitat mercantil o industrial que desenvolupi el negoci en predis propers o consecutius al llarg d'un tram de carretera, quan, pel caràcter repetitiu, el missatge es pugui considerar publicitari i excedeixi les determinacions que s'inclouen en aquest Reglament, ja que s'entén que posen en risc la seguretat viària.

Article 107. *Afecció de la publicitat i cartells informatius a la seguretat viària.*

1. De conformitat amb el que estableixen els articles 37.1 i 37.4 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i sense perjudici de les responsabilitats i sancions que corresponguin, es considera que una instal·lació publicitària o un cartell informatiu poden afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera, i que, en conseqüència, la Direcció General de Carreteres pot ordenar retirar-los o modificar-los, quan s'incompleixi algun dels requisits següents:

a) Quant a la ubicació, la distància respecte a l'aresta exterior de la calçada més propera sigui superior a una vegada i mitja l'alçada del conjunt del suport més el cartell, considerant que l'origen de distàncies, a aquest efecte, el constitueix la projecció vertical sobre el terreny més propera a la carretera del conjunt esmentat, excepte en trams urbans i travesseres, que és superior a una vegada aquesta altura.

b) Els materials, els colors, les imatges o les composicions emprats no poden induir a confusió amb la senyalització o l'abalisament de la via, o obstaculitzar el trànsit rodat o de vianants.

c) Les instal·lacions publicitàries o els cartells que preveu aquest article han de comptar amb un projecte legalitzat en què es justifiqui que es compleixen les condicions tècniques que imposa la normativa vigent quant a seguretat estructural i seguretat viària, i amb un pla de manteniment i conservació de l'estructura.

d) A cada instal·lació publicitària o cartell informatiu, bé en el suport o en el cartell, han d'aparèixer clarament identificats tant el titular d'aquesta instal·lació com l'any de la implantació.

e) Les instal·lacions publicitàries o els cartells informatius que preveu aquest article han de comptar amb un estudi relatiu a la necessitat d'implantar sistemes de contenció de vehicles per a la seva protecció i que justifiqui la solució projectada.

f) La il·luminació projectada no pot produir en cap cas enlluernament als usuaris de la via, perquè es considera que afecta la seguretat viària, i és aplicable el que estableix l'article 106.2.b).

g) Els valors de la luminància màxima i de la pèrdua de visibilitat produïda per l'enlluernament pertorbador de la instal·lació publicitària o del cartell informatiu, mesurada per l'increment de l'index de contrast, s'han de limitar en funció de la superfície del cartell, de la zona de protecció contra la contaminació lluminosa en què s'ubiqui, i de la classe d'enllumenat existent, i no es pot superar la quantia que estableix la normativa tècnica vigent.

h) La instal·lació publicitària o el cartell informatiu, tant en la forma com en el contingut, no poden produir confusió amb la senyalització vertical pròpia de la carretera, ni disminuir-ne la visibilitat als usuaris de la via.

i) La instal·lació publicitària o el cartell informatiu amb tecnologia digital ha de complir, específicament, les prescripcions següents:

1r. El missatge que emetin ha d'estar compost únicament per imatges estàtiques i sense so.

2n. El temps de transició entre dues imatges consecutives ha de ser inferior a un segon.

3r. El temps d'exhibició de cada imatge ha de ser superior a tres minuts.

4t. Han de disposar d'un sistema de seguretat que congeli la imatge o l'apagui en cas d'avaria.

5è. No es poden superar els valors de luminància màxima establerts al paràgraf h), especialment durant les hores nocturnes.

6è. No es poden fraccionar els missatges ni les imatges consecutives relacionades.

2. En cas de detectar instal·lacions publicitàries o cartells informatius que incompleixin les prescripcions del que disposa aquesta secció, la Direcció General de

Carreteres requerirà al titular que retiri o modifiqui els elements publicitaris o informatius que puguin afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

Un cop transcorregut el termini atorgat sense que s'hagin retirat, la Direcció General de Carreteres actuarà de conformitat amb el que indica l'article 97 per tal de recuperar la legalitat viària.

3. La Direcció General de Carreteres pot demanar la col·laboració de l'ajuntament corresponent perquè adopti les mesures oportunes per restablir la legalitat en els supòsits següents:

a) En cas que les instal·lacions publicitàries o els cartells informatius puguin afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera quan s'ubiquin en trams urbans.

b) En el cas d'instal·lacions publicitàries o cartells informatius ubicats en sòl classificat com a urbà que són visibles des de fora de trams urbans de carreteres i que poden afectar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

Secció 8a Altres instal·lacions

Article 108. Instal·lacions d'aforament i pesatge i altres sistemes intel·ligents de transport.

1. L'establiment d'instal·lacions d'aforament, estacions de pesatge i equipaments integrats en sistemes intel·ligents de transport previst a l'article 39 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, correspon a la Direcció General de Carreteres.

2. De conformitat amb el que preveu l'article 39 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i per millorar l'ús i l'explotació de la carretera, la Direcció General de Carreteres i els òrgans competents en matèria de trànsit, en coordinació, han de procurar integrar les instal·lacions d'aforament, les estacions de pesatge i els equipaments integrats en sistemes intel·ligents de transport, així com de la resta d'equipaments de la carretera que tinguin com a finalitat millorar el servei als usuaris i optimitzar la gestió de la xarxa. Per a això, cal disposar els mitjans necessaris, tant a les fases de projecte i de construcció de noves carreteres com a la d'explotació de les ja existents.

Així mateix, la Direcció General de Carreteres i els òrgans competents en matèria de trànsit han de treballar de manera coordinada, dins l'àmbit de les competències respectives, per adequar la Xarxa de Carreteres de l'Estat a les necessitats dels sistemes intel·ligents de transport.

3. Quan es duguin a terme actuacions a les Carreteres de l'Estat, incloent-hi les de reforç o rehabilitació de fers, que afectin instal·lacions d'aforament preexistents, estacions de pesatge o equipaments integrats en altres sistemes intel·ligents de transport, els projectes corresponents han de preveure la reposició d'aquests equipaments a l'estat de funcionament correcte.

4. Per tal d'estimar el trànsit que suporta la Xarxa de Carreteres de l'Estat, la Direcció General de Carreteres ha d'elaborar periòdicament el pla dels aforaments que cal fer.

Secció 9a Danys a la carretera

Article 109. Danys a la carretera.

1. En el supòsit de danys causats a la carretera o als seus elements funcionals previst a l'article 40 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, la quantitat que cal rescabalar és l'import total dels costos que hagi suportat el titular de la via per reparar el dany causat. S'hi pot incloure l'import corresponent a la redacció de projectes de reparació, a estudis i assaigs, a gestionar els residus, a desviar el trànsit i a totes les altres feines o despeses similars que siguin necessàries per fer aquesta reparació. El Servei competent de la Direcció General de Carreteres ha de formular una proposta de liquidació detallada

de la despesa al causant. Aquesta liquidació s'ha de fixar definitivament amb audiència prèvia a l'interessat en els termes de l'article 82 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. La resolució d'aprovació és competència dels Serveis Perifèrics de la Direcció General de Carreteres i posa fi a la via administrativa.

2. Quan concorrin raons d'urgència o quan els danys puguin afectar la seguretat viària, les condicions de circulació o de funcionament normal de la carretera, o l'explotació correcta d'aquesta, la Direcció General de Carreteres ha de reparar els danys amb els propis mitjans, de forma directa o indirecta, sense que sigui necessària en aquest cas comunicar-ho a l'interessat. Un cop concloses les actuacions, cal liquidar les despeses amb el mateix procediment establert a l'apartat anterior.

3. En els altres casos no previstos en els apartats anteriors, la Direcció General de Carreteres ha de requerir l'interessat perquè efectui la reparació en el termini que se li assenyali a aquest efecte, fins a un màxim d'un mes, amb les determinacions que hagi de complir.

En cas que hi pugui haver danys ocults o diferits i s'opti per requerir l'interessat perquè realitzi la reparació pels seus propis mitjans, el termini màxim per complir aquest requeriment es computa a partir del moment en què el dany es posi de manifest, i es poden iniciar nous expedients complementaris de requeriment si fos necessari. La reparació o la indemnització dels danys ocults o diferits només es poden exigir al causant si s'han posat de manifest dins de l'any immediatament posterior a la producció del sinistre.

Si la Direcció General de Carreteres optés per no fer la reparació amb els seus mitjans, sinó exigir-la al causant del dany, en cas d'incompliment del termini assenyalat en la comunicació, el servei competent de la Direcció General de Carreteres pot dur a terme l'execució subsidiària de les obres o els treballs necessaris, i girar, prèvia audiència a l'interessat, d'acord amb el que estableix l'article 82 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, la liquidació detallada de la despesa al causant, perquè l'aboni en el termini legalment establert, i sense perjudici de les responsabilitats que es puguin exigir.

4. Segons el que disposa l'article 40 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en cap cas la retirada o custòdia de les restes implica la possessió civil ni l'assumpció de titularitat per part de la Direcció General de Carreteres pel que fa als vehicles o les càrregues auxiliats o retirats.

Article 110. *Via administrativa de constrenyiment.*

1. L'import de les multes, el corresponent a la valoració dels danys i perjudicis i les despeses de restitució i reposició es poden exigir per via administrativa de constrenyiment.

2. En cas que s'acordi en via de recurs suspendre l'execució del pagament de la indemnització dels danys i perjudicis o de les despeses de restitució o de reposició, l'autoritat competent per resoldre el recurs pot exigir que es garanteixi l'import corresponent, o qualsevol altra mesura cautelar que s'estimi necessària.

CAPÍTOL II

Infraccions i sancions

Article 111. *Infraccions.*

1. Les infraccions establertes als apartats 2.b) i 3.e) de l'article 41 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entenen referides a construccions, instal·lacions o equipament que formin part del domini públic viari i que siguin de competència de la Direcció General de Carreteres.

2. D'acord amb el règim sancionador establert a la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entén per establiment de publicitat prohibida o de cartells informatius no autoritzats tant la col·locació de publicitat o cartells com la implantació dels suports o fonaments.

En els supòsits dels apartats 2.h) i 3.i) de l'article 41 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es considera que les zones de protecció de la carretera s'han restituit a l'estat anterior a la infracció comesa quan s'hagin retirat els cartells informatius o els elements publicitaris i tots els elements que formin part dels suports i dels fonaments.

3. En el cas de la infracció definida a l'apartat 2.i) de l'article 41 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es considera que les instal·lacions al·ludides perjudiquen la seguretat viària si incompleixen qualsevol dels requisits indicats a l'article 107.

4. D'acord amb l'article 45 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, les infraccions lleus prescriuen al cap d'un any, les greus prescriuen al cap de quatre i les molt greus prescriuen al cap de sis. Per al còmput del termini de prescripció de les infraccions, cal atènyer-se al que disposa l'article 45 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i la possible interrupció s'ha d'ajustar a les regles establertes a l'article 30 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

Article 112. *Responsables.*

Segons l'article 41.5.c) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'entén que la persona que executa l'activitat infractora és la persona física o jurídica que la promogui.

Article 113. *Sancions.*

1. La quantia de la multa s'ha de fixar inicialment per l'import mínim establert a l'article 43 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, com a sanció per a la infracció segons la gravetat i pot incrementar-se fins a l'import màxim assenyalat, tenint en compte els criteris següents:

- a) Valor dels danys ocasionats, així com el cost de la reparació.
- b) Naturalesa dels perjudicis causats.
- c) Valor de les obres o activitats sancionades i lloc on s'executin.
- d) Superfície ocupada o afectada.
- e) Volum incrementat.
- f) Grau d'afectació a les zones de protecció en funció de la classe de via respecte a la qual es fa la infracció.
- g) Grau d'incompliment de l'autorització, si és el cas.
- h) Grau de dificultat per restituir les coses a l'estat inicial.
- i) Grau en què el fet infractor dificulti o impedeixi l'efectivitat de realització de les actuacions projectades pel Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.
- j) Proporció, si s'escau, entre la dimensió màxima de la instal·lació publicitària i la distància a l'aresta exterior de la calçada.
- k) Menyscabament en la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.
- l) Grau de culpabilitat o existència d'intencionalitat en l'infractor.
- m) Continuïtat o persistència en la conducta infractora.
- n) La reincidència, per comissió en el termini d'un any de més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma en via administrativa.
- ñ) Qualificació de la negligència a què es refereixen els articles 41.2.k) i 41.3.l) de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, així com quantificació dels perjudicis causats als afectats per aquesta, si n'hi hagués.

2. D'acord amb l'article 30 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, les sancions lleus prescriuen al cap d'un any, les sancions greus al cap de dos anys i les molt greus al cap de tres anys. Per al còmput del termini de prescripció de les sancions, i la possible interrupció, cal atènyer-se al que disposa l'article 30 esmentat de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

3. La competència per imposar sancions correspon als òrgans que es designen a aquest efecte a l'article 44 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 114. *Competència per a la instrucció dels procediments sancionadors.*

Són competents per acordar l'inici i per a la instrucció dels procediments sancionadors els serveis perifèrics de la Direcció General de Carreteres.

TÍTOL VII

Travesseres i trams urbans

Article 115. *Travesseres.*

1. Segons el que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament, pel que fa als trams de carretera que es consideren travesseres, s'entén que es compleixen els requisits que s'hi estableixen quan els carrers tinguin contactes directes, individuals i successius amb la carretera.

2. L'àmbit de les autoritzacions a què fa referència l'article 46.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, és el referent:

- a) A la mateixa carretera.
- b) Als terrenys i les edificacions contigus quan s'afectin els elements de la carretera o la zona de domini públic, en aquells casos definits a l'apartat 4 i en l'article 46.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, abans esmentat, i amb les particularitats i determinacions que s'hi contenen.

L'òrgan del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible competent per atorgar les autoritzacions a què fa referència l'article 46.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, és la Direcció General de Carreteres.

3. Segons l'article 46.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en el supòsit que, annexa a la carretera, hi hagi una via de servei, calçada lateral, via col·lectora-distribuïdora o una altra de naturalesa anàloga, de titularitat estatal, i que aquesta disposi, en el marge més allunyat de la carretera, voreres, illes, jardins o mitjanes, es prenen aquests com a referència per determinar la delimitació.

Sense perjudici de tot això, i amb independència de la ubicació, la Direcció General de Carreteres manté la potestat autoritzadora als terrenys de titularitat de l'Estat.

4. Segons l'article 46.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es considera que hi ha afectació en els casos següents i en altres de naturalesa anàloga:

- a) Quan s'afecti directament la carretera, els elements funcionals, l'equipament, els elements auxiliars o les instal·lacions, sigui quina sigui la ubicació.
- b) Quan, sobre predis o edificis, es promoguin obres o activitats que impliquin instal·lar bastides, recintes d'instal·lacions, de grues o d'emmagatzematge, que arribin a envair la zona de domini públic o la sobrevolin, o la caiguda dels quals pogués envair la plataforma.
- c) Quan les actuacions exigeixin desviaments temporals per al trànsit de vianants que puguin afectar la zona de domini públic, o quan suposin canvis temporals que exigeixin modificar la senyalització o el règim d'estacionament.
- d) Quan es promoguin activitats com buidar solars, rebliments o actuacions de naturalesa similar que per, la tipologia o dimensions, puguin posar en perill la seguretat, l'estabilitat o l'estanquitat de la carretera.
- e) Quan es promoguin usos en zones contigües a la plataforma de la carretera que poguessin produir una inducció de demanda de vianants que repercuteixi en la seguretat viària.
- f) Quan es produeixi un canvi en la classe d'activitat dels terrenys, o en l'ús de les voreres o de la zona contigua a la plataforma, que poguessin produir una afectació significativa a la via i se'n pogués derivar un menyscabament directe o indirecte de la seguretat viària.

Article 116. *Trams urbans.*

1. Segons el que estableix la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament, pel que fa als trams de carretera que es consideren tram urbà, també es consideren trams urbans els relatius a nuclis rurals tradicionals legalment assentats en el medi rural, sempre que la legislació d'ordenació territorial i urbanística els atribueixi la condició de sòl urbà, i quan, de conformitat amb aquesta, disposin de les dotacions, les infraestructures i els serveis que es requereixen a aquest efecte.

Quan només es considerin urbans els terrenys al costat d'un dels marges de la carretera, s'apliquen en aquest marge les determinacions de l'article 47 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i es mantenen per a l'altre marge les corresponents al règim general d'ús i defensa de la carretera.

2. L'àmbit de les autoritzacions a què fa referència l'article 47.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, és el referent:

- a) A la mateixa carretera.
- b) Als terrenys i les edificacions contigus quan s'afectin els elements de la carretera o les zones de domini públic, en els casos definits a l'apartat 4 de l'article anterior i en l'article 47.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, abans esmentat, i amb les particularitats i determinacions que s'hi contenen.

Sense perjudici de tot això, i amb independència de la ubicació, la Direcció General de Carreteres manté la potestat autoritzadora als terrenys de titularitat de l'Estat.

3. L'òrgan del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible competent per atorgar les autoritzacions a què fa referència l'article 47.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, és la Direcció General de Carreteres.

4. Es consideren contigus els terrenys i les edificacions que siguin contigus a l'aresta exterior de l'esplanació. Es considera que hi ha afectació en qualsevol dels supòsits establerts a l'apartat 4 de l'article anterior.

5. Si el municipi no tingués aprovat cap instrument de planejament urbanístic, l'ajuntament ha de demanar prèviament l'informe vinculant de la Direcció General de Carreteres previst a l'article 16 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 117. *Informes municipals en travesseres i trams urbans.*

L'informe de l'Ajuntament a què al·ludeixen els articles 46 i 47 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, s'ha d'emetre en el termini de quinze dies hàbils i no té caràcter vinculant. Si aquest no s'emet en el termini assenyalat, es poden prosseguir les actuacions. Així mateix, l'informe emès fora de termini pot no ser tingut en compte quan s'adopti la resolució corresponent.

Article 118. *Estudis de delimitació de trams urbans.*

El sòl on es pretengui modificar la línia límit d'edificació segons el que estableix l'article 48 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, o reconèixer-la mateixa en un instrument de planejament, ha de trobar-se, a l'entrada en vigor de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, en situació bàsica de sòl urbanitzat segons el que estableix l'article 21 del text redós de la Llei de sol i rehabilitació urbana, i que el planejament en aquesta data contempli aquesta reducció.

Així mateix, i amb independència que per a les autoritzacions corresponents calgui redactar o aprovar un estudi de delimitació de trams urbans, si es compleixen els requisits establerts anteriorment, l'informe dels nous instruments de planejament que, en els sòls urbans, prevegin la línia límit d'edificació a menys distància que la genèrica, d'acord amb el que estableixen l'article 48 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i el present títol d'aquest Reglament, pot ser favorable.

Els estudis també poden recollir la descripció gràfica de la distribució de titularitats de terrenys afectes al servei públic viari, així com la del repartiment competencial que s'acordi amb l'ajuntament afectat en matèria de conservació i règim de responsabilitats.

Article 119. *Lliuraments als ajuntaments de vies urbanes.*

Segons el que disposa l'article 49 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, es considera que una carretera de l'Estat en un tram determinat adquireix la condició de via urbana quan compongui la xarxa interior de comunicacions de la població, excepte les travesseres que no hagin estat substituïdes per una variant de població. Els acords de lliurament als ajuntaments d'aquests trams s'han de traslladar a l'òrgan competent en matèria d'ordenació, regulació i gestió del trànsit.

TÍTOL VIII

Règim jurídic d'autoritzacions

CAPÍTOL I

Obres o activitats subjectes a autorització

Article 120. *Règim general d'aplicació.*

El règim d'autoritzacions que desplega aquest títol s'aplica a tots els trams de les carreteres de l'Estat, excepte a les zones de servitud i afectació de les travesseres que formin part de trams urbans, i a la zona d'afectació de trams urbans fora de travesseres, en els quals la competència és de l'ajuntament corresponent, segons el planejament i les ordenances aplicables i les normes urbanístiques vigents, tot això sense perjudici que s'apliqui l'article 16.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Article 121. *Informes de viabilitat.*

Amb caràcter previ a la sol·licitud d'autorització, els interessats poden consultar a la Direcció General de Carreteres la viabilitat de l'actuació projectada, així com obtenir informació sobre els requisits jurídics o tècnics que les disposicions vigents imposin a les actuacions que es proposin dur a terme.

La consulta l'ha de formular l'interessat amb els mitjans de presentació, identificació i signatura que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, i es pot presentar a la Direcció General de Carreteres o a qualsevol dels òrgans, les oficines o les dependències que aquesta Llei habilita per a la presentació de documents.

La consulta adreçada a l'òrgan esmentat ha d'anar acompanyada de l'acreditació suficient del dret de propietat, o d'opció de compra, o de qualsevol altre dret que ostenti el sol·licitant sobre els terrenys en què es pretén l'actuació; així mateix, s'ha d'acompanyar d'una descripció i d'un esquema gràfic suficientment precisos de l'actuació proposada, del tram de carretera que afecta, dels accessos i les connexions més propers, i de la situació de les zones de protecció de la carretera, així com del reconeixement exprés que es tracta d'una consulta prèvia a una eventual sol·licitud posterior.

La resposta a la consulta, per part de la Direcció General de Carreteres, s'ha d'evacuar en el termini màxim de sis mesos. Aquesta resposta no habilita ni atorga cap dret per desenvolupar els usos o les actuacions consultats.

Article 122. *Consideracions generals de l'autorització d'obres o activitats.*

1. Correspon a la Direcció General de Carreteres atorgar autoritzacions per fer obres, instal·lacions o activitats, així com per modificar-ne l'ús o la destinació, que puguin afectar les zones de protecció de les carreteres de l'Estat, així com per emetre els

informes que preveu la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i aquest Reglament per a les activitats que s'han de desenvolupar en les zones d'influència d'aquestes.

Es considera que pot afectar el règim de les zones de protecció qualsevol obra, instal·lació o activitat que, independentment de la ubicació, pugui perjudicar la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

No es poden autoritzar actuacions que no siguin compatibles amb estudis de carreteres en redacció o amb les previsions d'ampliació o modificació de la carretera en l'any horitzó, d'acord amb el que estableix l'article 28.3 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

2. En l'atorgament d'autoritzacions i informes esmentats, s'han d'imposar les condicions que, en cada cas, es considerin oportunes per assegurar que es compleixi la normativa aplicable i que quedi acreditat que no es perjudica ni la carretera ni els elements funcionals, així com tampoc la seguretat viària, l'explotació adequada de la carretera, les previsions de l'any horitzó o les condicions ambientals de l'entorn.

Per fer-ho, es pot exigir al promotor que porti una caució o garantia suficient per assegurar que l'interessat dugui a terme, a càrrec seu, les mesures necessàries per evitar l'afectació esmentada al paràgraf anterior i, en general, al domini públic viari, i que respongui dels danys o perjudicis que aquesta activitat o aquest ús puguin causar sobre aquesta.

3. Si, durant la tramitació de procediments relatius a autoritzacions o informes per dur a terme obres, instal·lacions o activitats a les zones de protecció de les carreteres de l'Estat o de les seves zones d'influència, s'adverteix l'existència de tercers que siguin titulars de drets o interessos legítims i directes la identificació dels quals resulti de l'expedient i que puguin resultar afectats per la resolució que es dicti, se'ls ha de comunicar la tramitació del procediment.

En els casos en què no sigui possible identificar els afectats o quan aquests es corresponguin amb una pluralitat indeterminada, abans de resoldre l'expedient cal sotmetre'l a un període d'informació pública durant un termini no inferior a 20 dies hàbils, que cal anunciar a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, al butlletí oficial de la província o comunitat autònoma electrònica associada dels ajuntaments en el terme municipal dels quals s'ubiqui l'actuació sol·licitada.

4. Per poder autoritzar qualsevol obra o activitat, cal acreditar que no es perjudiquen les distàncies de visibilitat de les maniobres a la carretera.

5. Quan amb l'obra o l'activitat es vegi afectada significativament una estructura, obra de pas o obra de drenatge, cal aportar la documentació necessària per a l'estudi de la hipotètica afectació que s'hi pugui produir, que ha d'incloure una anàlisi i una avaluació d'aquests efectes. Si s'escau, cal fer un càlcul detallat i precís dels efectes, incloent-hi la comparació amb les sol·licitacions actuals i les que s'han tingut en compte tant en fase constructiva com en la situació de servei de l'obra o l'activitat futures, tenint en compte la normativa tècnica corresponent.

6. També és determinant, si s'escau, presentar un estudi d'impacte en el trànsit durant el procés constructiu, així com en l'explotació de les estructures, obres de pas o obres de drenatge i en els aspectes ambientals o paisatgístics, i determinar les titularitats i responsabilitats a què pugués donar lloc la coexistència compartida de les dues infraestructures en cas d'accedir al que se sol·licita,

7. En aquells expedients en què, per minimitzar el risc de caigudes accidentals sobre la plataforma, s'exigeixi una distància mínima mesurada des de l'aresta exterior de la calçada, cal comprovar la configuració topogràfica del lloc d'implantació d'aquests elements; si d'aquesta comprovació se'n pot deduir el risc de caiguda sobre la plataforma, aleshores la distància mínima s'ha de mesurar igualment des de l'aresta exterior de l'esplanació, i cal complir simultàniament les dues condicions esmentades.

Article 123. *Situacions d'emergència.*

En casos d'emergència, com ara el trencament de canonades o altres de naturalesa similar, es pot actuar immediatament, amb la comunicació prèvia a la Direcció General de

Carreteres. Cal iniciar com més aviat millor els tràmits establerts en aquest títol per obtenir l'autorització que legalitzi l'actuació duta a terme. En la resolució que autoritzi l'actuació, la Direcció General de Carreteres pot imposar les condicions i correccions que consideri oportunes.

Article 124. Classes d'expedients d'autorització d'obres o activitats a les zones de protecció de la carretera. Condicions específiques.

1. A l'hora de tramitar els expedients d'autoritzacions a les zones de protecció de les carreteres, cal observar les normes i les determinacions següents:

a) Accessos.

Tant els accessos nous com la modificació o el canvi d'ús o d'activitat dels existents han de complir l'article 36 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el que disposa aquest Reglament i, en particular, el que estableix el capítol I del títol VI. En tot cas, les condicions per atorgar o modificar les autoritzacions d'accessos es regeixen pel que estableix la normativa tècnica del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

La Direcció General de Carreteres pot denegar, per motius de seguretat viària, l'autorització per a instal·lacions o usos que, com que estan ubicats als dos marges de la carretera simultàniament, incitin a travessar la via si se'n vol fer ús, llevat que es disposin elements constructius que permetin travessar-la a un nivell diferent de vehicles i vianants, i tot això amb independència de la intensitat mitjana diària de circulació del tram afectat.

b) Abassegaments, dipòsits de materials o emmagatzemaments temporals.

Només s'autoritzen fora de la zona de domini públic i sempre que no es perjudiqui la visibilitat de la via. Tenen caràcter temporal i cal justificar documentalment que l'ocupació del terreny no afecti l'escorrentiu superficial existent, ni les obres de drenatge de la carretera, així com tampoc l'estabilitat dels talussos i, en general, la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

c) Basses i pous.

En el cas de les basses, només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat. El sistema constructiu ha de garantir que no hi hagi cap filtració que pugui afectar la carretera o els elements funcionals. En cas que estiguin situades aigües amunt de la carretera, cal justificar que, en cas de trencament o buidatge, el drenatge existent a la carretera és suficient per evacuar l'aportació extraordinària sense provocar danys a la carretera, al servei que presta o al domini públic viari.

En qualsevol cas, cal garantir-ho mitjançant l'ampliació o l'execució de noves obres de drenatge de la carretera, d'acord amb el projecte presentat i aprovat per la Direcció General de Carreteres, que l'interessat ha de sufragar íntegrament. Si no queda justificat tècnicament, es poden autoritzar les basses amb una reducció de la capacitat inicialment projectada.

Les autoritzacions s'han d'emetre, si s'escau, sense perjudici de les altres competències concurrents i del compliment dels altres requisits exigibles i, en particular, de les directrius bàsiques de planificació de protecció civil que siguin aplicables.

Pel que fa als pous, només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, així com les arquetes, les casetes, els quadres de motors, de vàlvules, elèctrics o similars. Si el pou respon a un servei d'interès general, es pot autoritzar a la zona de servitud quan s'acrediti que no és possible instal·lar-lo fora d'aquesta.

d) Cartells informatius.

Només s'autoritzen, si escau, en aplicació de l'article 37 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, amb el condicionat que estableixen els articles 103 a 107 d'aquest Reglament, ambdós inclosos.

e) Casetes d'eines.

Es poden autoritzar fora de la zona de domini públic sempre que es tracti d'instal·lacions fàcilment desmuntables, definides a l'article 96, les quals no poden superar una superfície màxima de 20 metres quadrats ni tenir més d'una altura.

Si no es compleixen les condicions anteriors, només es poden autoritzar fora de la zona de limitació a edificabilitat.

f) Tancaments.

Es consideren tancaments totalment diàfans els constituïts per malla metàl·lica o de qualsevol altra classe de material similar sustentada en pals clavats al terreny, o bé amb un fonament formigonat en massa, o de fàbrica no armada, puntual o continu, en què la fonamentació no sobresurti per sobre del terreny natural ni afecti el drenatge de la carretera. Només es poden autoritzar fora de la zona de domini públic.

Els tancaments que no s'ajustin a la tipologia del paràgraf anterior només es poden autoritzar fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

L'autorització per disposar elements ornamentals o d'ocultació després dels tancaments totalment diàfans està condicionada a l'acreditació que no perjudiquin la seguretat viària ni impedeixin les actuacions de policia i vigilància pròpies de l'explotació adequada de la carretera. Les bardisses o els elements similars darrere els tancaments es poden autoritzar sempre que aquestes bardisses o elements es mantinguin correctament i es podin.

En aquells accessos en què es pretengui instal·lar una porta, que formi part d'un tancament totalment diàfan, s'ha de recular respecte a la línia del tancament la distància necessària perquè ni la mateixa porta ni els vehicles que hagin d'utilitzar l'accés envaeixin la plataforma de la carretera en les maniobres d'obertura i tancament d'aquesta. La distància mínima d'ubicació de la porta, mesurada des de l'aresta exterior de la calçada, dependrà de la classe de vehicle que utilitzi l'accés, per a la qual cosa cal tenir en compte les dimensions màximes dels vehicles que l'utilitzin.

Les portes i els elements de sustentació, incloent-hi les aletes, els elements ornamentals i els murs de transició, han de complir els requisits definits a l'article 96 per a les instal·lacions fàcilment desmuntables, excepte si s'ubiquen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

Dins la zona de limitació a l'edificabilitat, s'autoritzen els passos de bestiar de la classe denominada canadenc o de classe similar, si són concebuts per a accés de trànsit rodat.

La reconstrucció de tancaments existents es pot autoritzar d'acord amb les condicions que s'imposarien si fossin de nova implantació. Les operacions de mera reparació i conservació es poden autoritzar sempre que no se'n modifiquin les característiques.

Quan sigui necessari la reculada de tancaments per exigències derivades de la construcció de noves vies, duplicació de calçades, eixamplament de la plataforma, o altres motius d'interès públic, es poden reposar en les mateixes condicions existents abans de redactar el projecte d'obra, quant a l'estructura i la distància a l'aresta exterior de l'esplanació, i cal garantir en tot cas que el tancament se situa fora de la zona de domini públic i que es redueixen la visibilitat i la seguretat de la circulació viària ni l'explotació adequada de la carretera. La reposició ha de seguir el règim general de reposició de serveis descrit a l'article 58, preferentment mitjançant una expropiació, i s'ha de dur a terme durant les obres de la carretera que la van requerir fins a un termini màxim de dos anys des de la finalització d'aquestes.

g) Conduccions subterrànies.

A la zona de domini públic, i on no hi hagi possibilitat de portar-les fora d'aquesta, es poden autoritzar les conduccions subterrànies en els termes establerts a l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, corresponents a la prestació d'un servei públic d'interès general, o quan es justifiqui degudament que no hi hagi altra alternativa viable des del punt de vista tècnic, funcional, ambiental o econòmic, i cal situar-les en tot cas el més lluny possible de l'aresta exterior de l'esplanació. Les conduccions subterrànies no es poden implantar sota la plataforma de la carretera, excepte per al cas d'encreuaments en què la Direcció General de Carreteres entengui que no perjudiquen la funcionalitat de la via. En general, les conduccions subterrànies s'han d'implantar fora de l'esplanació. Només es permet col·locar-les dins de l'esplanació excepcionalment i per motius justificats, com ara la manca de cota en conduccions de sanejament d'aigües residuals, o altres de naturalesa similar, i sempre fora de la plataforma.

En situacions en què la carretera comparteixi esplanació amb vies de servei adjacents, excepcionalment i de manera molt justificada, es poden autoritzar les conduccions subterrànies sota la via de servei. Per fer-ho, l'interessat ha de demostrar mitjançant un estudi adequat a aquest efecte que no hi ha cap altra possibilitat d'implantació fora de l'esplanació; aquest estudi ha de garantir així mateix que no hi hagi cap afectació des dels punts de vista geològic, geotècnic, hidrològic i estructural, de manera que es garanteixi el funcionament adequat de la xarxa de drenatge, de l'esplanació i del ferm i, en general, l'explotació de la via. En cas que es prevegi aquesta afectació, per poder autoritzar-les s'han de projectar i implantar les mesures necessàries per evitar-la, de manera que no s'empitjorin les condicions de funcionament i servei respecte a la situació preexistent.

Així mateix, a les zones de servitud i afectació es poden autoritzar les conduccions subterrànies per a serveis públics o privats que serveixin a edificacions, construccions o activitats en general autoritzades per la Direcció General de Carreteres. El traçat de les conduccions ha de comptar amb la conformitat dels titulars dels predis afectats, no poden afectar l'explotació de la carretera i s'han de situar tan allunyades com sigui possible de l'aresta exterior de la calçada.

h) Encreuaments subterranis de conduccions.

No s'autoritzen encreuaments de conduccions a cel obert en autopistes, autovies i carreteres multicarri, ni en carreteres convencionals amb una intensitat mitjana diària de circulació superior a 3000 vehicles/dia. En aquestes vies, els encreuaments s'han d'efectuar mitjançant clavament o perforació mecànica.

Excepcionalment, en travesseres i trams urbans, es poden autoritzar encreuaments de conduccions a cel obert, sempre que es justifiqui suficientment que els mètodes de clavament o perforació mecànica no constitueixen una alternativa viable des del punt de vista tècnic, funcional, ambiental o econòmic.

Les conduccions han d'anar allotjades en una o diverses canonades de més diàmetre que actuïn de funda i protecció, i han de permetre executar les tasques de manteniment, reparació o substitució, si s'escau, de les conduccions que travessen la carretera.

Quan hi hagi obres de pas o de drenatge transversal properes a la secció d'encreuament, els encreuaments de conduccions han de guardar una distància mínima de seguretat respecte d'aquestes per no afectar-ne l'estabilitat. El valor d'aquesta distància ha de quedar justificat mitjançant un estudi, que cal aportar juntament amb la sol·licitud d'autorització.

El perfil longitudinal de la canonada de protecció que s'ha d'instal·lar ha de tenir un pendent continu cap a un dels extrems per detectar possibles fuites a l'arqueta situada aigües avall de l'encreuament.

La generatriu superior de la canonada de protecció ha de quedar a una cota mínima suficient, degudament justificada en el projecte, per sota de la rasant de la carretera i

dels diferents elements que la componen. En encreuaments a cel obert, quan no es disposi una canonada exterior de protecció de diàmetre suficient que permeti substituir o reparar la conducció sense haver de fer un encreuament nou, cal instal·lar, almenys, una conducció redundant.

Les arquetes han de quedar enrasades amb el terreny i, preferentment, fora de la zona de domini públic. Si l'arqueta sobresurt sobre el terreny i està a una distància inferior a la que indica la normativa sobre sistemes de contenció per ser considerada obstacle, cal col·locar una barrera metàl·lica o un altre sistema de protecció, amb les longituds d'avançament i prolongació especificades en aquesta normativa.

Amb caràcter general, i llevat que es justifiqui degudament que no hi ha cap altra alternativa viable des del punt de vista tècnic, funcional, ambiental o econòmica cal complir en cada les condicions següents:

1r. Els fossats d'atac, entroncament i recepció de les canonades han de quedar preferentment emplaçats fora de la zona de domini públic.

2n. A banda i banda de cada encreuament, cal disposar sengles arquetes de registre, que poden coincidir o no amb els fossats d'atac en sistemes de clavament o perforació mecànica, i han de quedar emplaçades fora de la zona de domini públic. Les arquetes han de disposar de vàlvules que permetin interrompre el cabal en cas d'avaría o reparació.

En conseqüència, les canonades de protecció han d'ocupar, en planta, l'esplanació de la carretera més la franja de zona de domini públic definida a l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre; la Direcció General de Carreteres també pot exigir que l'encreuament inclogui les vies de servei que puguin existir en funció de les condicions d'explotació d'aquestes.

3r. Es poden autoritzar, de manera excepcional, els encreuaments de conduccions per l'interior de les obres de drenatge transversal de la carretera, passos a nivell diferent o altres infraestructures existents. Per a això, en aquesta ubicació cal assegurar el manteniment total i adequat de les condicions funcionals i estructurals de l'estructura o l'obra de pas o drenatge, i garantir que aquestes no es menyscabin. Si és el cas, cal presentar un estudi, juntament amb la sol·licitud d'autorització, en què es justifica que la reducció de secció hidràulica ocupada per les canonades de protecció no afecta el règim normal d'evacuació de l'obra de drenatge.

Si, a conseqüència del funcionament de les obres de pas de la carretera o dels treballs de conservació, es produïssin danys o perjudicis als encreuaments subterranis de conduccions de tercers que els utilitzin, això no dona dret en cap cas a indemnització.

i) Cultius herbacis.

Els cultius s'han de situar fora de la zona de domini públic. Per fer la primera plantació i la recollida posterior, i per a tasques agrícoles futures de nous cultius, no cal autorització, sempre que s'executin aquests treballs en condicions que no perjudiquin ni la seguretat viària ni l'explotació adequada de la carretera, d'acord amb aquest Reglament.

En tot cas, en els cultius sota plàstic cal adoptar les mesures necessàries perquè no es produeixin els efectes adversos següents:

1r. Enlluernaments dels usuaris de la carretera derivats de la reflexió de la llum del sol sobre els plàstics.

2n. Acumulació a la plataforma de la carretera i zones de protecció de restes de plàstics rebutjats després d'utilitzar-les arrossegats per causes climatològiques o altres efectes.

3r. Les instal·lacions que s'implantin, fins i tot quan siguin fàcilment desmuntables, han de garantir prou sobreample perquè les tasques pròpies de les explotacions esmentades es duguin a terme de manera que les maniobres de treball, gir i canvi de

sentit no envaeixin la zona de domini públic, i s'han de recular el que calgui per garantir que aquestes maniobres es duiguin a terme dins dels terrenys de la mateixa explotació.

j) Exterminació i control d'espècies.

En cas que tercers sol·licitin una autorització d'accés al domini públic viari per a l'exterminació o el control d'espècies, aquest accés es pot autoritzar amb les condicions que s'estableixin en cada cas.

L'autorització ha de fixar les prescripcions per accedir a aquestes zones en condicions de seguretat, tant per al sol·licitant com per als usuaris de la carretera, i s'atorga a reserva d'altres autoritzacions que puguin ser necessàries.

Ni la presència de les espècies esmentades ni les operacions d'exterminació o control no han de suposar mai cap responsabilitat imputable a la Direcció General de Carreteres.

k) Edificacions.

Les edificacions de nova construcció només es poden autoritzar fora de la zona de limitació a edificabilitat.

Sense perjudici del que disposa l'article 33.1 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, si la via ja existís amb anterioritat, és el titular de l'edificació o del predi contigus, o si s'escau el promotor, el responsable quant a la consecució dels objectius de qualitat acústica a l'espai exterior i interior de l'edifici o l'àrea, de l'avaluació, de l'aplicació de les mesures que se'n derivin, de l'eficàcia i de sufragar-ne el cost d'implantació i manteniment.

A les edificacions existents que es trobin dins de la zona de limitació a l'edificabilitat, només s'autoritzen obres que es considerin imprescindibles per a la conservació i el manteniment, i aquelles altres actuacions bàsiques que es detallen a l'article 96, així com obres de reparació o millora per raons d'higiene i ornament dels immobles, sempre que no suposin augmentar o redistribuir el volum de la construcció. No s'autoritzen aquestes actuacions en el cas que comportin un canvi d'ús, que s'entén com qualsevol alteració substancial, quantitativa o qualitativa, del règim d'utilització dels accessos existents, amb independència que es produeixi o no un canvi d'ús des del punt de vista urbanístic.

Qualsevol construcció executada amb obra de fàbrica que estigui per sobre o per sota del nivell del terreny, com ara piscines, garatges, dipòsits subterranis o elevats de qualsevol funcionalitat, es pot autoritzar només fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

L'autorització per a la construcció d'una edificació de nova implantació no ha de generar en cap cas dret a un nou accés rodat a la carretera.

l) Il·luminació exterior.

Les instal·lacions projectades per a il·luminació exterior que formin part de propietats contigües a les carreteres de l'Estat es poden autoritzar a la zona de servitud. En tot cas, els bàculs i elements similars s'han d'ubicar a una distància mínima d'una vegada i mitja la seva alçada respecte de la vora exterior de la calçada més propera.

Juntament amb la sol·licitud d'autorització, cal adjuntar un projecte signat per un tècnic competent en què es justifiqui que es compleix la normativa tècnica i que no s'afecta la seguretat viària, originada per possibles enlluernaments de la il·luminació projectada als usuaris de la carretera.

Quan la il·luminació estigui constituïda per projectors sustentats en instal·lacions de gran alçada, aquestes només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat i han de guardar una distància mínima d'una vegada i mitja la seva alçada respecte a la vora exterior de la calçada més propera, sense perjudici que s'hagi de complir el que indica el paràgraf anterior.

m) Instal·lacions industrials, agrícoles i ramaderes.

A més de complir les condicions que, en cada cas, s'exigeixin segons les característiques de la instal·lació, s'han d'ajustar a les condicions específiques que imposi la normativa vigent per minimitzar l'impacte mediambiental al voltant de la carretera que pugui originar l'explotació o les matèries que se'n derivin.

Els materials utilitzats a l'exterior de tancaments perimetrals o cobertes de les instal·lacions han de tenir les característiques adequades perquè la incidència dels raigs del sol en els paraments no provoqui reflexos o enlluernaments que afectin la seguretat de la circulació o l'explotació adequada de la carretera.

L'autorització per a la construcció d'una edificació de nova implantació que formi part d'instal·lacions industrials, agrícoles o ramaderes està condicionada a l'existència d'un accés rodat degudament legalitzat. Sense aquest requisit previ, no s'han d'autoritzar noves construccions.

Les instal·lacions que s'implantin com ara suports o guies de línies d'arbres, pals d'alineació, elements tensors i altres elements similars, fins i tot quan siguin fàcilment desmuntables, han de garantir prou sobreample perquè les tasques pròpies de les explotacions esmentades es duiguin a terme de manera que les maniobres de treball, gir i canvi de sentit no envaeixin la zona de domini públic, i s'han de recular el que calgui per garantir que aquestes maniobres es duiguin a terme dins dels terrenys de la mateixa explotació.

n) Instal·lacions per a generació d'energies renovables.

Tant les instal·lacions principals com els centres de transformació, les edificacions associades i les línies de transport aèries només es poden autoritzar fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, a excepció dels encreuaments. Les línies de transport subterrànies es poden autoritzar a la zona de domini públic en els termes establerts a l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i a la resta de zones de protecció segons el que estableix el capítol III de la Llei esmentada.

Juntament amb la sol·licitud d'autorització, cal aportar un projecte subscrit per un tècnic competent en què es defineixi l'actuació proposada i es justifiqui la no afectació a la seguretat de la circulació ni a l'explotació adequada de la carretera.

Cal projectar les instal·lacions solars tenint en compte l'orientació correcta dels panells de captació solar respecte a la carretera, per no provocar enlluernaments als usuaris de la via, ni tan sols en la posició de repòs dels panells. En cas que sigui necessari, cal disposar els elements adequats que impedeixin aquests enlluernaments.

Els aerogeneradors, a més, han d'estar ubicats a una distància mínima d'una vegada i mitja la seva alçada respecte de la vora exterior de la calçada més propera, considerant la suma del pal i l'aspa. Tenint en compte el possible impacte visual que poden generar als usuaris de la carretera, cal analitzar-ne la incidència en la seguretat viària.

ñ) Hivernacles.

Només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, sense perjudici del que recull l'article 28.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, per als casos d'instal·lacions fàcilment desmuntables.

En el cas dels hivernacles construïts dins de la zona de servitud, es poden fer obres de manteniment i conservació que no en modifiquin les característiques actuals. Es consideren obres de manteniment i conservació la substitució i l'emblanquiment de plàstics, la substitució de pals danyats quan perilli la integritat física de l'estructura, o la rehabilitació per desperfectes causats per inclemències meteorològiques, sempre que es reconstrueixi amb les característiques inicials. L'interessat ha de justificar tot això de manera suficient.

o) Malles cinegètiques.

Es poden autoritzar fora de la zona de domini públic.

La configuració de les malles cinegètiques ha de constar d'uns puntals clavats al terreny als quals s'ancora la malla metàl·lica o similar. Aquesta instal·lació ha de ser fàcil de retirar.

Les malles cinegètiques es consideren instal·lacions provisionals, per la qual cosa cal retirar-les quan desapareguin les circumstàncies que en van motivar la instal·lació, i es poden col·locar a la mateixa ubicació, per protegir noves plantacions, sense necessitat d'autorització, sempre que s'executin en les mateixes condicions de l'autorització inicial i no perjudiquin ni la seguretat viària ni l'explotació adequada de la carretera.

p) Marquesines.

Només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat, sense perjudici del que recull l'article 28.2 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, per als casos d'instal·lacions fàcilment desmuntables.

q) Moviments, esplanacions i conreu de la terra.

Els moviments de terra i les esplanacions només es poden autoritzar fora de la zona de domini públic.

Els sistemes geotècnics que s'utilitzin per estabilitzar, consolidar, contenir o per a una altra classe de tractament del terreny no tenen la consideració d'obres d'edificació si estan degudament justificats en el projecte aportat, tenint en compte raons de necessitat urgent d'actuació per corregir les possibles situacions d'inestabilitat dels terrenys contigus a la carretera que puguin afectar la seguretat viària. Les obres només es poden autoritzar, en aquest supòsit, fora de la zona de domini públic. A aquest efecte, els estudis presentats han de tenir en compte la normativa tècnica aplicable que s'exigeixi per a estudis de carreteres.

En sol·licituds de moviments de terra i esplanacions, les obres de tractament del terreny que en projectin l'execució *in situ*, que no compleixin el que disposa el paràgraf anterior i que no constitueixin instal·lacions fàcilment desmuntables, segons la definició de l'article 96, es consideren edificació i només es poden autoritzar fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

Juntament amb la sol·licitud d'autorització, cal aportar un estudi signat per un tècnic competent en què es defineixi l'afectació de l'actuació projectada a les zones de protecció de la carretera, especialment quan es prevegi modificar el curs de les aigües superficials.

Els murs o les estructures de sosteniment fets amb materials solts sense conglomerant per tal de formar abancalaments en explotacions agrícoles només es poden autoritzar fora de la zona de domini públic, i sempre que no es vegin menyscabades la seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

L'esplanació del terreny ha de quedar a cota inferior respecte de la rasant de la carretera. Si no és possible, s'ha de fer amb pendents que allunyin l'aigua de la carretera, i s'han de disposar, en cas que això tampoc fos possible, els elements de drenatge necessaris per complir aquest objectiu, de manera que no suposi una aportació hidràulica extraordinària als sistemes de drenatge existents. Cal justificar degudament les excepcions a aquestes regles i han d'obtenir l'autorització corresponent de la Direcció General de Carreteres.

En aquells terrenys que es trobin aigües amunt de la carretera i a una cota igual o superior a la rasant d'aquesta, quan es prevegi executar cavallons per plantar arbres, s'han de fer de manera que, d'acord amb la topografia del terreny, amb la disposició i l'orientació, s'evitin o minimitzin els arrossegaments de sòl a la carretera en període de precipitacions fortes.

Per raons de seguretat viària, no s'autoritzen els treballs d'esplanació de les parcel·les contigües amb la carretera en períodes en què es prevegi meteorologia

adversa que pugui arrossegar la pols emesa a l'atmosfera fangs i altres materials durant el desenvolupament de l'activitat.

El conreu de la terra es pot dur a terme fora de la zona de domini públic, sense necessitat d'autorització, sempre que es compleixin les garanties indicades en els paràgrafs anteriors.

r) Pantal·les acústiques.

Les pantal·les acústiques vegetals es poden autoritzar fora de la zona de domini públic, tot respectant les distàncies mínimes exigides per a les plantacions d'arbrat.

Quan es pretengui instal·lar pantal·les acústiques prefabricades, aquestes es poden autoritzar en qualsevol de les zones de protecció sempre que, per la mateixa naturalesa o finalitat, la localització, segons el parer de la Direcció General de Carreteres, sigui aconsellable en aquests emplaçaments a causa de la seva funcionalitat, i es justifiqui mitjançant l'estudi corresponent. Cal acreditar que es compleix la normativa tècnica aplicable i que no es perjudica ni la seguretat viària ni l'explotació adequada de la carretera.

Juntament amb la sol·licitud d'autorització, cal aportar un projecte subscrit per un tècnic competent en què es justifiqui la solució projectada, a més un pla de conservació de les instal·lacions durant el període de vida útil d'aquestes, del qual se'n fa responsable el titular de l'autorització.

Aquestes instal·lacions no es consideren edificació segons l'article 33 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre. Cal definir documentalment, en aquest cas, el règim de titularitats i responsabilitats sobre els elements implantats; en cas que es veiessin afectats interessos de tercers, cal superar una informació pública per un mínim de 20 dies i això sense perjudici del que estableix l'article 29.5 de la Llei esmentada.

El drenatge de les instal·lacions ha de ser compatible amb l'existent a la carretera.

Aquest projecte ha de considerar la necessitat de disposar d'un sistema de contenció de vehicles d'acord amb la normativa vigent.

s) Parades de vehicles de transport col·lectiu.

Només es poden autoritzar excepcionalment, i sempre que es demostrï de manera clara i inequívoca que no hi ha cap altra alternativa viable des del punt de vista tècnic, funcional, ambiental o econòmic. En aquests casos, cal aplicar la normativa tècnica de la Direcció General de Carreteres. S'ha de garantir que les parades es col·loquen en ubicacions amb prou visibilitat, tant per als conductors com per als vianants, especialment, que es preserva la seguretat viària i l'explotació adequada de la carretera, i que s'evita, en particular, les parades al tronc d'autopistes, autovies i vies col·lectores-distribuïdores, si és possible.

En tots els casos, cald garantir la continuïtat dels itineraris de vianants en condicions d'acord amb la seguretat viària.

t) Parrals, emparrats i instal·lacions similars.

Només es poden autoritzar fora de la zona de domini públic, i sempre que l'estructura es pugui desmuntar fàcilment i no afecti la seguretat viària.

La configuració d'aquestes instal·lacions ha de ser la necessària perquè els vehicles agrícoles no envaeixin la zona de domini públic durant les maniobres de conreu.

Les instal·lacions que s'implantin com ara suports o guies de línies d'arbres, pals d'alineació, elements tensors i altres elements similars, fins i tot quan siguin fàcilment desmuntables, han de garantir prou sobreample perquè les tasques pròpies de les explotacions esmentades es duiguin a terme de manera que les maniobres de treball, gir i canvi de sentit no envaeixin la zona de domini públic, i s'han de recular el que calgui per garantir que aquestes maniobres es duiguin a terme dins dels terrenys de la mateixa explotació.

u) Passos superiors i inferiors.

Els estreps i les piles de l'estructura d'un pas superior no poden ocupar l'esplanació, llevat de casos degudament justificats. En carreteres de calçades separades, es poden ubicar piles a la mitjana, sempre que l'amplada d'aquesta sigui suficient perquè no representin un perill per a la circulació, i cal dotar-les, si s'escau, d'un sistema de contenció de vehicles, segons la normativa aplicable.

El gàlib sobre la calçada, tant durant l'execució de l'obra com després d'aquesta, ha de ser el que es fixi en l'autorització corresponent.

Quant als passos inferiors, la cota mínima de resguard entre la part superior de l'obra de pas i la rasant de la carretera ha de ser la que fixi la Direcció General de Carreteres.

En ambdós casos, tant en pas superior com inferior, les característiques de l'estructura han de tenir en compte la possibilitat d'ampliació o de variació de la carretera, considerant un any horitzó de 20 anys.

La conservació i el manteniment dels passos superiors i inferiors, llevat que es disposi expressament el contrari, correspon al titular de l'autorització, que és responsable de mantenir els elements estructurals, el paviment, els ampits i les defenses, les canalitzacions i la resta d'equipament en perfectes condicions.

v) Plantació, tala i poda d'arbratge.

Qualsevol plantació arbòria que es pretengui dur a terme a les zones de protecció de la carretera ha de garantir que no es perjudica la mateixa carretera ni els elements funcionals, ni tampoc la seguretat viària ni, especialment, la visibilitat, així com tampoc l'explotació adequada de la carretera, a les previsions de l'any horitzó o a les condicions ambientals de l'entorn.

Aquesta mena de plantació només es pot autoritzar fora de la zona de domini públic, a la distància suficient perquè no es considerin element o situació potencial de risc, d'acord amb la normativa de sistemes de contenció de vehicles del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, tenint en compte els sistemes de contenció ja existents a la carretera, i han de complir a més la condició d'estar situats a una distància com a mínim igual a la seva altura màxima previsible respecte de l'aresta exterior de l'esplanació. La projecció vertical del brancatge de l'arbre no pot envair en cap cas la zona de domini públic.

Quant a la tala o poda d'arbres, cal una autorització en tots els casos que afectin les zones de protecció de la carretera, i han de comptar així mateix amb el títol habilitant requerit, fins i tot l'ambiental, si s'escau; en tot cas, cal garantir que no s'afecti la zona de domini públic pel risc de caiguda de restes de l'actuació i, quan s'afecti, cal aplicar les mesures necessàries per no perjudicar la seguretat viària ni l'explotació de la carretera.

w) Sistemes de reg.

El règim aplicable als sistemes de reg depèn de si estan constituïts per canonades o per séquies.

Els sistemes de reg compostos per canonades amb degotadors i de petit diàmetre només s'autoritzen fora de la zona de domini públic, incloent-hi així mateix les conduccions generals de més diàmetre de les que parteixin els degotadors, siguin subterrànies o no, els sistemes de reg que emprin aspersors fixos o mòbils, siguin pivotants, desplaçables o d'altra classe, les arquetes subterrànies i els capçals de reg. Excepcionalment, es poden implantar a la zona de domini públic si es compleixen les determinacions de l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

Les canonades superficials de petit diàmetre que, per les seves característiques materials, siguin fàcilment desplaçables en condicions atmosfèriques de vent fort quan no transportin aigua, han d'estar ancorades al terreny per evitar que envaeixin la carretera.

Excepcionalment, en trams urbans i travesseres, es poden disposar dins de la zona de domini públic.

En qualsevol sistema de reg autoritzat, cal tenir una cura especial per tal que l'aigua projectada sobre el terreny no envaeixi la plataforma de la via i afecti la seguretat de la circulació, per la qual cosa està prohibit utilitzar el reg quan les condicions atmosfèriques de vent siguin desfavorables per a la carretera. En tot cas, els aspersors per a reg més propers a la carretera han de comptar amb pantalles per evitar que l'aigua hi arribi.

Les instal·lacions el recobriment o protecció de les quals requereixi obra de fàbrica per sobre del terreny natural només s'autoritzen fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

Pel que fa a les séquies de regadiu i els seus elements especials i característics, només es poden ubicar fora de la zona de servitud. Excepcionalment, quan la configuració del terreny impedeixi el traçat de séquies de regadiu fora de la zona de servitud, perquè no sigui viable una altra alternativa tècnica, funcional, ambiental o econòmica, aquestes es poden autoritzar dins d'aquesta zona de protecció, tan allunyades com sigui possible de l'aresta exterior de l'esplanació. D'altra banda, també es poden implantar de manera excepcional a les zones de domini públic o de servitud si es compleixen les determinacions dels articles 29 o 31, respectivament, de la Llei 37/2015, de 29 de setembre.

x) Esteses aèries, torres i pals.

Els nous suports han de quedar emplaçats fora de la zona de limitació a l'edificabilitat. En cas d'impossibilitat degudament justificada, poden quedar excepcionalment dins aquesta zona. En tots els supòsits, cal garantir que els suports se situïn a una distància superior a una vegada i mitja la seva alçada respecte a la vora exterior de la calçada més propera.

Els pals i les instal·lacions de telecomunicacions, vigilància o funcions similars han de complir aquestes mateixes condicions, a excepció dels que estiguin vinculats amb les instal·lacions i els equipaments destinats a regular, gestionar i controlar el trànsit, o a conservar i explotar la carretera.

Sense perjudici del que disposin els reglaments electrotècnics, en encreuaments d'esteses aèries elèctriques, l'alçada mínima sobre la calçada dels conductors més baixos, en les condicions de fletxa més desfavorables, és de 10 metres per a alta tensió i de 8 metres per a mitjana i baixa tensió i per a la resta d'esteses aèries.

Aquestes distàncies de seguretat s'apliquen també per a la separació mínima vertical i horitzontal amb elements de les estructures, obres de pas, les instal·lacions i equipament de la carretera.

Cal adjuntar a la sol·licitud d'autorització un projecte signat per un tècnic competent que prevegi detalladament totes les operacions de muntatge de la línia, tenint en compte que és obligatori instal·lar elements de seguretat per protegir la carretera, en qualsevol cas.

y) Abocadors i runams.

Aquesta mena d'actuacions no s'autoritza a les zones de protecció de la carretera.

z) Vies ciclistes adjacents a carreteres.

Les vies ciclistes s'autoritzen preferentment fora de la zona de domini públic de la carretera, i en cap cas no poden empitjorar les condicions de seguretat i d'explotació viària.

2. A més de complir les condicions que, en cada cas, s'exigeixin segons les característiques de la instal·lació, les obres que constitueixin una edificació i formin part de la instal·lació han de quedar ubicades fora de la zona de limitació a l'edificabilitat.

Dins la zona de limitació a l'edificabilitat, no s'autoritzen més obres, instal·lacions, usos o activitats que les necessàries per a vials, aparcaments, illots o zones enjardinades. A la zona de servitud, es poden autoritzar excepcionalment zones pavimentades per a vials o aparcament.

En trams urbans i travesseres, a la zona de domini públic, es poden, excepcionalment, disposar contenidors de residus urbans, en superfície o soterrats, sempre que se'n justifiqui adequadament la solució i no afectin la seguretat viària, el drenatge ni l'explotació adequada de la carretera.

No es poden autoritzar actuacions que no siguin compatibles amb estudis de carreteres en redacció o amb les previsions d'ampliació o modificació de la carretera en l'any horitzó.

CAPÍTOL II

Procediment de tramitació d'autoritzacions

Article 125. *Inici.*

Tot procediment d'atorgament d'autorització s'inicia mitjançant una sol·licitud de l'interessat, d'acord amb les previsions generals de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

L'interessat ha de formular la sol·licitud d'autorització a través dels sistemes i mitjans de presentació, identificació i signatura que preveu aquesta Llei i l'ha de presentar al Registre Electrònic General d'Administració General de l'Estat o a qualsevol dels òrgans, oficines o dependències recollits a l'article 16.

Article 126. *Documentació que cal adjuntar a la sol·licitud.*

1. Amb la sol·licitud d'autorització, cal aportar una certificació registral o un document degudament inscrit al Registre de la Propietat que acrediti el dret de propietat, o d'opció de compra, o qualsevol altre dret força, sobre els terrenys, edificacions o construccions en què s'hagi d'ubicar l'obra o l'activitat sol·licitada, o l'autorització o concessió, segons el cas, de l'entitat estatal, autonòmica o local a qui correspongui la propietat dels terrenys. En cas d'ocupació de la zona de domini públic emparada pels termes de l'article 29 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, són aquests els termes dels quals cal acreditar el compliment.

2. A més, cal aportar la documentació següent:

a) En cas de fer obres o activitats a la zona de domini públic per establir un servei públic d'interès general, o dels supòsits establerts a l'article 94, i sempre que no estiguin incloses als paràgrafs c) i e) d'aquest apartat, cal adjuntar un projecte de les obres o instal·lacions que s'han d'executar en què es justifiqui la inexistència d'una altra alternativa tècnicament o econòmicament viable.

b) En cas de fer obres o activitats a les zones de servitud o afectació, cal adjuntar la documentació necessària per localitzar i definir correctament l'obra o l'activitat que es pretén dur a terme, llevat dels supòsits següents, en què també cal presentar un projecte subscrit per un tècnic competent:

1r. Construcció d'obres de pas o drenatge, murs de sosteniment i, en general, totes les obres o activitats que puguin incidir sobre la seguretat viària, sobre els serveis existents, sobre el lliure curs de les aigües, tant superficials com subterrànies, o sobre les condicions ambientals de l'entorn. El projecte ha d'estudiar les condicions estructurals i la incidència de l'obra sobre els aspectes esmentats.

2n. Urbanitzacions, instal·lacions industrials, esteses aèries, conduccions, xarxes d'abastament i sanejament, vials, esplanacions i, en general, qualsevol altre element d'urbanització. El projecte ha de recollir especialment l'ordenació de la zona de limitació a l'edificabilitat, en els diferents aspectes. Així mateix, ha d'incloure les molèsties o els perills que la instal·lació o les matèries derivades puguin produir a la circulació, així com els perjudicis a les característiques ambientals de l'entorn de la carretera.

3r. Serveis als usuaris de la carretera que no generin un accés. El projecte ha d'incloure la descripció de les obres i instal·lacions que es pretenen fer i assenyalar de manera expressa les línies que defineixen les zones de domini públic, servitud i

afectació, i de la línia límit d'edificació. Així mateix, ha de definir l'esquema de les vies d'accés als serveis en què es justificarà que no es creen nous accessos a la carretera o des d'aquesta.

c) En cas d'obertura de nous accessos, reordenació o canvi d'ús o activitat dels ja existents, incloent-hi els accessos a o des de zones on es prestin serveis als usuaris de la carretera, l'interessat també ha d'adjuntar a la sol·licitud:

1r. Certificació registral o document públic degudament inscrit al Registre de la Propietat que acrediti la propietat o qualsevol altre dret que porti aparellada la propietat dels terrenys als quals, o des dels quals, es pretén accedir, o l'autorització o concessió, segons el cas, de l'entitat estatal, autonòmica o local a qui correspongui la propietat dels terrenys. Si la finca no estigués inscrita al Registre de la Propietat, cal immatricular-la o inscriure-la com a finca independent si només afectés una part d'una finca ja inscrita.

La disponibilitat dels terrenys també es pot acreditar aportant certificació registral o el document públic degudament inscrit al Registre de la Propietat en virtut del qual el sol·licitant sigui titular d'un dret d'opció de compra d'aquells, sempre que el termini per exercir l'opció de compra no sigui superior a quatre anys.

2n. Projecte de construcció de l'accés i, si s'escau, de la instal·lació de serveis als usuaris de la carretera, subscrit per un tècnic competent, que ha d'incloure la descripció de les obres i instal·lacions que es pretenen fer i assenyalar de manera expressa les línies que defineixen les zones de domini públic, servitud i afectació, i de la línia límit d'edificació.

El projecte ha d'incloure, entre altres documents, un estudi del trànsit, i fer constar igualment la ubicació dels edificis i instal·lacions i el traçat dels accessos definits per les seves coordenades georeferenciades, la senyalització i els cartells informatius, el paviment, el drenatge, la il·luminació i l'ornamentació; també ha d'analitzar les característiques de la carretera a què, o des de la qual, es pretén accedir, com ara traçat en planta, alçat i secció, visibilitat disponible, senyalització i existència d'altres accessos, en un àmbit suficient perquè es pugui acreditar que es compleixin les distàncies mínimes entre accessos consecutius establertes a la normativa tècnica d'aplicació, que no ha de ser inferior a 500 m en carretera convencional o multicarri.

L'àmbit de l'estudi no ha de ser inferior al necessari per poder tenir en compte la influència de l'accés projectat sobre tots els accessos ja existents que es puguin veure afectats en relació amb les distàncies que estableix la normativa vigent sobre accessos a o des de les carreteres de l'Estat.

3r. Relació detallada i exhaustiva de béns, drets i serveis de tercers afectats per l'actuació, amb la identificació concreta dels tercers que puguin adquirir la condició d'interessats, i especialment els accessos afectats, la previsió de nous itineraris d'accés als quals es vegin abocats els tercers i les mesures projectades al respecte.

d) Quan, en una zona de serveis ja existent i en explotació, degudament autoritzada, es pretenguin afegir instal·lacions noves que no suposin canviar l'ús significatiu de l'accés, com les relatives a punts de recàrrega elèctrica o de nous combustibles, sistemes de millora de l'eficiència energètica, o d'altres, i amb independència de les exigències concretes que hagi de complir la nova instal·lació segons aquest Reglament i la normativa específica, no cal ajustar els accessos al que estableix la legislació i la normativa tècnica que s'hagin aprovat després d'autoritzar la instal·lació principal, sempre que l'ús de les noves instal·lacions vagi associat a l'ús principal autoritzat i que no es produeixi cap afectació negativa significativa a la seguretat viària ni a l'explotació adequada de la carretera.

L'autorització es pot atorgar al titular de l'autorització principal o al de la nova instal·lació. En tot cas, cal acreditar tant la titularitat de l'autorització de la instal·lació principal com la conformitat del titular amb la nova actuació sol·licitada, mitjançant un contracte amb el titular de la nova instal·lació en què quedin reflectides les obligacions de les parts i, en particular, l'assumpció pel titular de la instal·lació principal de les

obligacions que derivin de la nova autorització. Quan la instal·lació principal tingui accés directe a una via de titularitat estatal o en qualsevol altre cas en què ocupi el domini públic viari, aquest contracte s'ha d'instrumentar en document públic.

L'acreditació a què fa referència el paràgraf anterior també es pot dur a terme mitjançant la presentació d'una declaració responsable signada pel titular de l'autorització de la instal·lació principal o pel seu representant, d'acord amb el model establert a l'annex d'aquest Reglament, a la qual cal adjuntar una còpia del contracte privat entre les parts.

El titular de la instal·lació principal sempre ha de respondre davant de la Direcció General de Carreteres de totes les obligacions que derivin de l'autorització, en particular, de la de retirar a càrrec seu, en cas que ho requereixi per causa justificada la Direcció General esmentada, totes les instal·lacions ubicades dins la zona de limitació a l'edificabilitat, i de la de suportar les reordenacions d'accessos que siguin necessàries per raons de seguretat viària o d'explotació adequada de la carretera.

e) Per modificar un accés existent a o des d'una carretera multicarri, una carretera convencional, una via de servei o un camí de servei, que no suposi cap canvi d'ús ni augment de trànsit d'aquest accés ni empari cap desenvolupament urbanístic ni activitat nous o l'ampliació significativa dels ja existents, i sempre que el fet de dur-ho a terme permeti millorar la seguretat viària, n'hi ha prou amb la documentació que contingui la descripció gràfica que defineixi suficientment l'actuació per millorar o ampliar l'accés. En aquest supòsit, si no s'afecta cap dret o interès legítims i directes de tercers, no cal la informació pública establerta a l'article 127.

3. La Direcció General de Carreteres examinarà la documentació presentada i, si aquesta fos incompleta, requerirà a l'interessat perquè esmeni el defecte observat en el termini que es determini, no inferior a deu dies, d'acord amb el que estableix l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, amb indicació que, en cas de no fer-ho, es considerarà que ha desistit de la seva petició, prèvia resolució, que es dictarà en els termes de l'article 21 de la Llei esmentada.

Article 127. *Tramitació de les sol·licituds d'autorització.*

1. En el cas de sol·licitud d'obres, instal·lacions o activitats en zones de protecció de les carreteres estatals, i a excepció dels supòsits recollits a l'apartat 2 d'aquest article, una vegada comprovada l'actuació sol·licitada sobre el terreny i practicats, quan sigui necessari, els tràmits complementaris que s'estimin pertinents, s'emetrà els informes corresponents i la Direcció General de Carreteres ho resoldrà. Aquesta resolució establirà les condicions en què l'autorització s'atorga o, si s'escau, els motius de denegació.

En travesseres i trams urbans, prèviament a la resolució, la Direcció General de Carreteres sol·licitarà a l'Ajuntament on es localitzin les obres, instal·lacions o activitats, l'informe previst a l'article 117, en la forma i amb els efectes que s'estableixen en aquest article.

2. En el cas de sol·licitud d'obertura de nous accessos, o modificació, reordenació o canvi d'ús dels ja existents, incloent-hi els accessos a o des de zones on es prestin serveis als usuaris de la carretera, els tràmits són els següents:

a) Un cop rebuda la documentació assenyalada a l'article anterior, si es comprova que no és suficient, cal esmenar-la o millorar-la en els termes establerts a la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. Si la Direcció General de Carreteres estima que la documentació és suficient per prosseguir el procediment, una vegada comprovada l'actuació sol·licitada sobre el terreny i practicats, quan sigui necessari, els tràmits complementaris que es considerin pertinents, s'emetrà l'informe corresponent. Cal fer constar totes les circumstàncies que s'estimi oportunes, i sense perjudici d'això, necessàriament:

1r. Les previsions dels plans o projectes d'ampliació o variació de la carretera en un any horitzó dels deu anys vinents.

2n. La procedència o no de la instal·lació proposada o dels accessos sol·licitats, i, si s'escau, les condicions que s'hi haurien d'exigir.

b) Un cop completat el tràmit anterior, en el cas que de l'actuació es derivi una reordenació d'accessos, la Direcció General de Carreteres ha de sotmetre l'expedient a informació pública, per un termini no inferior a 20 dies hàbils, que s'anunciarà a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible i al butlletí oficial de la província o comunitat autònoma uniprovincial corresponent, a càrrec de l'interessat; també al tauler d'anuncis o a la seu electrònica associada dels ajuntaments en el terme municipal dels quals s'ubiqui l'actuació sol·licitada, a fi que qualsevol persona física o jurídica pugui formular totes les al·legacions i suggeriments que considerin pertinents. Així mateix, es notificarà individualment als tercers titulars de drets o interessos legítims i directes que, segons el projecte que hagi presentat l'interessat, puguin resultar afectats per l'actuació que es proposa, d'acord amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

El document que ha de servir de base al tràmit d'informació pública esmentat és el projecte de construcció de l'accés. Això no obstant, en el cas que el sol·licitant així ho aporti, es pot fer sobre la base d'un projecte amb l'extensió i el contingut mínims anàlegs als dels projectes bàsics o de traçat, segons es regulen en aquest Reglament.

En el cas que una actuació promoguda per una administració pública ja s'hagi sotmès en la tramitació a un procediment d'informació pública similar al que estableix aquest article, no cal fer el procediment disposat en el paràgraf b), sempre que s'acrediti aquesta circumstància, que l'objecte sobre el qual hagin hagut de versar les al·legacions sigui el mateix, que s'aportin les al·legacions presentades i els informes emesos a aquest respecte i que no variï la relació d'interessats o afectats pel que fa al procediment esmentat. En aquest supòsit, s'accepta igualment la publicació al butlletí oficial de la comunitat autònoma en substitució del de la província, i es pot eximir la publicació a la seu electrònica associada del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

c) La Direcció General de Carreteres, tenint en compte els informes que esmenta l'apartat 2.a) i la informació pública practicada a què es refereix l'apartat 2.b), si es compleixen els requisits establerts normativament, ha de resoldre l'atorgament de l'autorització i fixar un termini perquè s'executi, amb les limitacions d'ús i els condicionaments que estimi convenients o necessaris, incloent-hi l'extensió i la compatibilitat a altres usuaris. En cas de resolució denegatòria, se n'han d'exposar els motius. Quan, en el procediment, s'hagin incorporat fets, al·legacions o proves diferents dels que hagi adduït el sol·licitant, abans de dictar la resolució se li ha de donar audiència en un termini no inferior a deu dies ni superior a quinze.

d) En travesseres i trams urbans, prèviament a la resolució, la Direcció General de Carreteres ha de sol·licitar un informe a l'Ajuntament on es localitzin els accessos sol·licitats.

3. A partir de l'atorgament de l'autorització, l'interessat disposa del termini que fixi la Direcció General de Carreteres per presentar, davant aquest òrgan, l'acta de conformitat de les obres a què fa referència l'article 129, que s'ha d'ajustar a les condicions establertes a l'autorització. Si l'acta esmentada no s'ha presentat en el termini esmentat, l'autorització queda sense efecte.

Article 128. *Terminació del procediment.*

La Direcció General de Carreteres està obligada a dictar resolució expressa en els procediments de sol·licitud d'atorgament d'autorització, i aquesta resolució s'ha de notificar a l'interessat en el termini màxim de sis mesos, comptadors des de la data en què la sol·licitud hagi entrat en el registre de l'Administració o l'organisme competent per

tramitar-la, i això sense perjudici que, en aplicació de l'article 23 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, es pugui ampliar aquest termini.

La resolució dels procediments d'autorització posa fi a la via administrativa.

En la mesura que l'actuació pretesa suposi transferir al sol·licitant o a tercers facultats relatives al domini o al servei públics, el venciment del termini màxim sense haver-se notificat resolució expressa legitima els interessats a tenir la sol·licitud per desestimada.

Article 129. *Efectes de l'autorització.*

1. Les autoritzacions s'atorguen a reserva de les altres llicències i autoritzacions necessàries, sense perjudici de tercers i sense afectar els drets preexistents sobre els terrenys o béns. No suposaren en cap cas la cessió del domini públic viari, ni l'assumpció per part de l'Administració General de l'Estat de cap responsabilitat respecte del titular de l'autorització o de tercers.

Amb independència d'això, els canvis de titularitat o dels drets sobre aquesta s'han de notificar a la Direcció General de Carreteres. L'incompliment del que s'ha indicat pot ser causa de revocació de l'autorització.

2. No es poden iniciar les obres sense que la Direcció General de Carreteres hagi reconegut de conformitat el replanteig efectuat. A aquest efecte, l'interessat ha d'avisar la Direcció General esmentada, amb una antelació mínima de deu dies, de la data que prevegi per a aquesta operació. Aquest òrgan ha d'estendre una acta de conformitat o, si s'escau, fer constar les objeccions que entengui oportunes, i ha de concedir el termini necessari per a l'esmena. L'acta de conformitat del replanteig, signada per les parts, suposa que s'accepten les condicions generals i particulars determinades a l'autorització, i implica el permís definitiu d'iniciació de les obres.

3. Les obres s'han d'executar segons el projecte presentat, si s'escau, i les condicions imposades a l'autorització, sense interrompre ni dificultar la circulació per la carretera.

4. La Direcció General de Carreteres ha d'inspeccionar les obres, que s'han d'iniciar i acabar dins dels terminis que determini l'autorització. La Direcció General de Carreteres pot concedir, a petició de l'interessat, pròrrogues del termini d'execució de les obres establert en l'autorització que no excedeixin de la meitat d'aquest, sempre que el sol·licitant justifiqui adequadament la necessitat d'ampliar-lo. La petició de l'interessat s'ha de produir, en tot cas, abans que venci el termini de què es tracti. En cap cas, no pot ser objecte d'ampliació un termini ja vençut sobre el qual no existeixi una sol·licitud d'ampliació en termini.

5. Si, durant l'execució de les obres, la Direcció General de Carreteres aprecia desviacions respecte del projecte presentat, si s'escau, o de les condicions imposades en l'autorització, aquest òrgan ha de sol·licitar de l'autoritat competent a què es refereix l'article 35 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i d'acord amb el procediment que desplega l'article 97 d'aquest Reglament, que es paralitzin les obres fins que s'esmenin, sense perjudici d'instruir l'expedient sancionador que escaigui.

6. El titular de l'autorització ha de reposar, a càrrec seu, els elements de la carretera que resultin afectats per l'execució de les obres, i els ha de restituir a les condicions anteriors de seguretat, funcionalitat i aspecte.

Així mateix, el titular és responsable de gestionar la cessió a favor del domini públic viari d'aquells terrenys que, si s'escau, siguin necessaris, incloent-hi la inscripció al Registre de la Propietat i la constància al cadastre, i n'ha de donar la conformitat.

7. La Direcció General de Carreteres ha de reconèixer la terminació de les obres en els casos en què així ho determini. A aquest efecte, l'interessat ha d'avisar l'òrgan esmentat amb una antelació mínima de deu dies respecte de la data que prevegi per a aquesta operació. A més, l'interessat ha de presentar plànols detallats de l'actuació una vegada finalitzada, requisit imprescindible per formalitzar l'acta de conformitat dels treballs autoritzats. Cal adjuntar la documentació gràfica esmentada a l'expedient administratiu corresponent.

Aquest òrgan ha d'estendre una acta de conformitat o, si s'escau, fer constar les objeccions que entengui oportunes, i ha de concedir el termini necessari per a l'esmena. L'acta de conformitat de les obres acabades implica el permís d'ús i, si s'escau, el permís d'obertura a l'ús públic dels accessos autoritzats. Sense aquesta acta, a més, no es poden posar en explotació els serveis als usuaris de la carretera, sens perjudici de les altres autoritzacions que siguin legalment pertinents per a l'obertura d'aquesta mena d'instal·lacions. Un cop obtinguda l'acta de conformitat, les obres executades, juntament amb la documentació gràfica que en determini la ubicació, s'han de fer constar al Registre de la Propietat, d'acord amb la normativa urbanística i hipotecària.

Article 130. *Modificació, suspensió o revocació de l'autorització.*

1. De conformitat amb el que estableix l'article 92.4 de la Llei 33/2003, de 3 de novembre, la Direcció General de Carreteres pot, en qualsevol moment, modificar, suspendre temporalment o revocar l'autorització, sense que això generi cap dret a indemnització, si concorre alguna de les circumstàncies d'interès públic següents:

- a) Si resultés incompatible amb normes aprovades amb posterioritat.
- b) Si produís danys al domini públic viari o impedís utilitzar-lo per a activitats d'interès públic.
- c) Si, com a conseqüència del planejament de carreteres estatals, així es requereix per a l'ampliació, la millora o el desenvolupament.
- d) Quan l'autorització impliqui encreuaments a nivell o girs a l'esquerra en carreteres convencionals o vies de servei la intensitat mitjana diària de les quals superi o arribi als 5.000 vehicles/dia o comportin risc per a la seguretat viària.
- e) Quan s'hagin alterat els supòsits determinants de l'atorgament.
- f) Per incompliment de les clàusules de l'autorització o modificació de l'ús o les característiques de l'accés, previ requeriment al titular perquè regularitzi la situació.
- g) Quan ho exigeixi la reordenació d'accessos a què fan referència els articles 36.2 i 36.6 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, i l'article 98 d'aquest Reglament.
- h) Quan ho exigeixi l'adequació als plans viaris o d'ordenació urbana.
- i) L'incompliment de l'obligació de notificar a la Direcció General de Carreteres els canvis de titularitat o dels drets sobre aquesta si això pogués perjudicar l'explotació de la carretera.

2. El procediment per modificar, suspendre o revocar l'autorització s'iniciarà d'ofici o a instància de part i l'instruirà la Direcció General de Carreteres.

En tot cas, abans d'elevat la proposta de resolució, cal donar audiència als afectats perquè formulin totes les al·legacions que convinguin als seus drets.

La resolució de l'expedient correspon a la Direcció General de Carreteres i el termini per dictar-la i notificar-la és de sis mesos, comptadors des de l'acord d'inici del procediment en el supòsit que s'hagi iniciat d'ofici, o comptadors des de la data en què la sol·licitud hagi entrat al registre electrònic de l'Administració o de l'organisme competent per tramitar-la, en cas que s'hagi iniciat a instància de part.

En cas de declarar la suspensió de l'autorització d'un accés, la Direcció General de Carreteres l'ha de clausurar i ha d'adoptar totes les mesures necessàries per garantir-ne el tancament.

D'acord amb el que s'ha esmentat en els paràgrafs anteriors, la Direcció General de Carreteres ha de notificar al titular de l'autorització la necessitat de retirar, o de modificar totalment i efectivament, les actuacions, les obres, les instal·lacions i, si s'escau, de finalitzar els usos o els serveis autoritzats. Tot això s'ha de fer en el termini que se li atorgui a aquest efecte. Si això no es fa en termini o d'acord amb les instruccions que s'han donat, la Direcció General de Carreteres pot incoar l'expedient sancionador corresponent per alguna de les infraccions recollides a l'article 41 de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, sense perjudici del que preveu l'article 35 de la Llei esmentada per recuperar la legalitat viària.

Disposició addicional primera. *Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.*

De conformitat amb el que estableix la disposició addicional primera de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el Catàleg de la Xarxa de Carreteres de l'Estat que figura a l'annex II de la Llei esmentada recull la relació de totes les carreteres la titularitat de les quals correspon a l'Administració General de l'Estat, ja formin part de la Xarxa de Carreteres de l'Estat o del viari annex.

Disposició addicional segona. *Normativa tècnica bàsica i senyalització.*

D'acord amb la disposició addicional segona de la Llei 37/2015, de 29 de setembre, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible ha d'establir la coordinació adequada amb la resta de ministeris de l'Administració General de l'Estat i, en especial, amb el Ministeri de l'Interior.

Disposició addicional tercera. *Vies ciclistes.*

El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, a través de la Direcció General de Carreteres, ha d'impulsar iniciatives de mobilitat ciclista en l'àmbit de les carreteres de l'Estat. Per a això, cal compatibilitzar l'execució d'infraestructures que permetin desenvolupar una xarxa contínua i segura que faciliti la mobilitat urbana, periurbana i interurbana, així com col·laborar amb la resta de les administracions públiques competents per garantir la coherència de les polítiques en la matèria.

A aquest efecte, i pel que fa al disseny, cal seguir les instruccions tècniques sobre la matèria que estableix el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en la mesura que puguin afectar les carreteres estatals.

En carreteres multicarri i carreteres convencionals amb una intensitat mitjana diària reduïda en què es consideri especialment convenient incloure un itinerari ciclista o donar-ne continuïtat a un de ja existent, per executar vies ciclistes adjacents a les carreteres de l'Estat, es poden disminuir o suprimir els vorals preexistents, sempre que es justifiqui que no es perjudiquen les condicions de seguretat viària o l'explotació adequada de la carretera.

ANNEX

Model de declaració responsable sobre el compliment de l'acreditació prevista a la lletra d) de l'article 126.2

El Sr./La Sra., en nom i representació de/d' titular de la instal·lació, en compliment del que disposa la lletra d) de l'article 126.2 del Reglament general de carreteres, aprovat pel Reial decret 899/2025, de 9 d'octubre,

DECLARO RESPONSABLEMENT

– Que tinc coneixement de l'autorització sol·licitada pel Sr./per la Sra. per a la instal·lació a la instal·lació de la qual ostento la titularitat.

– Que, segons l'article 126.2 del Reglament general de carreteres, en data, s'ha subscrit un contracte amb l'interessat en l'obtenció de l'autorització sobre la instal·lació, pel qual assumeixo les responsabilitats indicades en el precepte esmentat, contracte la còpia del qual s'acompanya a aquesta declaració.

....., de/d' de

(Signatura electrònica del titular de l'autorització de la instal·lació o del seu representant)