

DEPARTAMENTO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS

expresa, los/las solicitantes considerarán desestimadas sus solicitudes por silencio administrativo.

—12 *Aceptación de la beca*

Los/Las beneficiarios/arias de las becas tienen que formalizar la aceptación de la beca mediante la firma de un documento donde se comprometan a cumplir las condiciones generales establecidas en estas bases y también las específicas que se incluyan en relación con la ejecución de las prácticas.

—13 *Publicidad*

La Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil dará publicidad de las becas concedidas durante el plazo de un mes desde la fecha de la resolución que pone fin al procedimiento, exponiendo una relación en el tablón de anuncios de la Dirección General, en el vestíbulo del edificio situado en la carretera de la Universidad Autónoma, s/n, en Cerdanyola del Vallès.

—14 *Forma de pago*

El pago de las becas se realizará de forma fraccionada, un 50% del importe se tramitará en el momento de concesión de las becas, y el pago del 50% restante se realizará a la finalización.

—15 *Justificación*

El pago de la segunda fracción del importe de las becas otorgadas se tramitará previa certificación del aprovechamiento de la beca por parte de la subdirectora general de Prevención y Evaluación o el jefe de la División Operativa de la Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil, según corresponda.

—16 *Derechos y obligaciones de los/las becarios/arias*

Los/Las adjudicatarios/arias tendrán derecho al seguimiento personalizado de sus prácticas mediante la tutoría que se designe y a recibir un certificado relativo a las prácticas realizadas en la Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil.

Los/las adjudicatarios/arias están obligados a llevar a término la actividad subvencionada en los términos previstos en esta Orden, a cumplir las normas de funcionamiento de la Dirección General de Emergencias y Seguridad Civil y a seguir las instrucciones dadas por los tutores y otro personal de la Dirección General.

Los/las adjudicatarios/arias también están obligados a facilitar toda la información que les sea requerida por la Intervención general de la Generalidad, la Sindicatura de Cuentas u otros órganos competentes, de acuerdo con la normativa vigente.

—17 *Revocación*

El Departamento de Justicia e Interior puede revocar, con audiencia previa de los/las becarios/arias, la concesión de las becas, por ausencia injustificada o falta de aprovechamiento o por cualquier otra causa que implique el incumplimiento de la finalidad para la que fueron concedidas las becas y de las condiciones que se establecen en estas bases y en el documento de aceptación por parte del/de la adjudicatario/aria de la beca.

(03.316.116)



DECRETO

293/2003, de 18 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras.

En el ejercicio de las competencias exclusivas que confiere a la Generalidad de Cataluña el artículo 9.14 del Estatuto de autonomía sobre las carreteras cuyo itinerario transcurre íntegramente por el territorio de Cataluña, se promulgó la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, con la que quedó perfilada la regulación de estas vías y se establecieron los instrumentos necesarios para garantizar su adecuada ordenación, funcionalidad y protección. Esta Ley ha sido posteriormente modificada por el artículo 57 de la Ley 21/2001, de 28 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, que básicamente introduce un nuevo régimen en lo referente a la planificación y a los proyectos de carreteras.

Con el fin de desarrollar la citada Ley, este Decreto tiene por objeto aprobar el Reglamento general de carreteras, el cual se estructura con una sistemática y ordenación de materias similar a la de la propia Ley.

Al margen del cumplimiento del mandato legal contenido en la norma que se desarrolla, los principales objetivos que persigue el Reglamento son, en primer término, dar cumplimiento a las remisiones de la Ley a normas reglamentarias así como profundizar en aquellos conceptos que aparecen sólo apuntados en la Ley. En segundo término, incorporar aquellos perfeccionamientos conceptuales que la experiencia en la aplicación de la Ley han hecho aconsejables y, en definitiva, poner al alcance de los diferentes operadores en materia de carreteras un instrumento normativo útil en este ámbito sectorial.

De entre las remisiones legales que el Reglamento cumplimenta tienen especial relevancia las referidas a la determinación de las condiciones para el establecimiento de áreas y estaciones de servicio, en la línea de edificación y al procedimiento sancionador en el ámbito de carreteras.

Debe destacarse igualmente, entre las materias que el Reglamento desarrolla, las que hacen referencia al contenido del Plan de carreteras, la documentación integrante de los proyectos, la regulación de los accesos y el régimen de usos y protección por su papel clarificador de la regulación contenida en la Ley.

Por todo ello, de acuerdo con el dictamen de la Comisión Jurídica Asesora, a propuesta del consejero de Política Territorial y Obras Públicas y de acuerdo con el Gobierno,

DECRETO:

Artículo único

Se aprueba el Reglamento general de carreteras, que consta como anexo al presente Decreto.

Barcelona, 18 de noviembre de 2003

JORDI PUJOL
Presidente de la Generalidad de Cataluña

FELIP PUIG I GODES
Consejero de Política Territorial
y Obras Públicas

ANEXO

Reglamento general de carreteras

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

Es objeto de este Reglamento el desarrollo de la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras, en lo referente a ordenación, funcionalidad y protección de las carreteras de Cataluña, no reservadas a la titularidad del Estado.

Artículo 2

Definición

Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público, proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

3.1 Este Reglamento es de aplicación a las carreteras de Cataluña no reservadas a la titularidad del Estado.

3.2 Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento:

a) Las vías que integran la red vial municipal.

Integran la red vial municipal las vías y accesos a los núcleos de población que no tengan la consideración de tramo urbano o de travesía.

b) Los caminos rurales, las pistas y los caminos forestales

Se consideran caminos rurales, pistas y caminos forestales, a efectos de este Reglamento, el conjunto de caminos rurales, caminos y pistas forestales, caminos de herradura y vías pecuarias, senderos y veredas incluidos en el ámbito de aplicación de la legislación reguladora del acceso motorizado en el medio natural.

c) Los caminos de servicio o de acceso, de titularidad pública o privada, construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.

La abertura de estos caminos al uso público se puede acordar por razones de interés general, de conformidad con la normativa específica aplicable, en cuyo caso, se deben aplicar las normas de uso y seguridad propias de las carreteras y, si procede, a efectos de indemnización, la Ley de expropiación forzosa.

d) Las nuevas vías que sean ejecutadas directa o indirectamente por los ayuntamientos de acuerdo con el planeamiento vigente.

e) Los caminos que se construyan a la vez que se construyan nuevas carreteras o se mejoren las existentes, para mejorar o mantener la accesibilidad al territorio y que no reúnan los requisitos funcionales suficientes como para ser considerados carreteras o bien no reúnan las características técnicas propias de las carreteras.

Artículo 4

Condiciones funcionales mínimas

4.1 Tienen la condición funcional de carretera, y como tal pueden ser integrables en las vías definidas en este Reglamento, las vías que reúnan como mínimo alguno de los requisitos siguientes:

a) Que sirvan de unión de núcleos de población de más de 150 habitantes, según el censo oficial, siempre que la vía no esté dentro de una zona urbana o un sector urbanizable delimitado.

b) Que sirvan de unión de núcleos, aunque sean inferiores a 150 habitantes, cuando exista en todo su recorrido una población total superior al censo mencionado.

c) Que comuniquen el núcleo de más población del municipio con la red de carreteras.

d) Que constituyan el acceso a estaciones de ferrocarril con servicio de mercancías separadas más de 1 km del núcleo de población o el acceso a centros de actividad separados más de 3 km de la carretera o del núcleo de población, y con una IMD de vehículos pesados superior a 100.

e) Que constituyan el acceso principal a aquellos centros de interés cultural, deportivo y de ocio con más de 50.000 visitantes anuales, y que estén separados más de un kilómetro de la carretera o del núcleo de población.

f) Que tengan la condición de variante que acorte sensiblemente itinerarios entre dos núcleos y que, según el correspondiente estudio coste-beneficio, resulte amortizable en un periodo de treinta años con una tasa interna de retorno del 10%.

g) Que permitan el cierre de itinerarios siempre que, mediante un estudio coste-beneficio, resulten amortizables en un periodo de treinta años con una tasa interna de retorno del 10%.

h) Que constituyan un tramo de variante que dando continuidad a la red de carreteras, elimine el paso por las travesías.

4.2 Es requisito previo para la integración de estas vías en la red vial la previa redacción del correspondiente plan zonal, el cual definirá su trazado, así como sus características técnicas. En cualquier caso, no se integrarán hasta que los itinerarios reúnan las características técnicas fijadas por el plan zonal.

Artículo 5

Clasificación funcional

5.1 Según su función, las carreteras se clasifican dentro de las redes básica, comarcal y local.

5.2 La red básica es la que sirve de soporte al tráfico de paso y al tráfico interno de larga distancia e incluye también las vías intercomarcales e intracomarcales de una especial importancia vial.

También forma parte de la red básica, la red arterial integrada por las vías segregadas de acceso a los núcleos de población que, pasando totalmente o parcialmente por zonas urbanas, tienen como función compatibilizar el tráfico local y el tráfico de paso.

5.3 La red comarcal es la que sirve de soporte al tráfico generado entre las capitales comarcales y los principales municipios y núcleos de población y actividad de la misma comarca o de las comarcas limítrofes, al tráfico generado entre cada uno de estos centros y a la conexión de estos núcleos con itinerarios de la red básica.

5.4 La red local es la que sirve de soporte al tráfico intermunicipal, integrada por el conjunto de vías que facilitan el acceso a los municipios y núcleos de población y actividad no situados sobre las redes básica y comarcal e incluye todas las carreteras que no figuren en la red básica ni en la comarcal.

5.5 En función de sus características técnicas y funcionales, el Plan de carreteras de Cataluña puede establecer para cada una de estas redes, las categorías de primaria y secundaria.

Artículo 6

Clasificación técnica

Las carreteras se clasifican, en atención a sus

características técnicas, en vías segregadas y carreteras convencionales.

La clasificación técnica de las carreteras se establece en el Plan de carreteras de Cataluña.

Artículo 7

Vías segregadas: autopistas y vías preferentes

7.1 Las vías segregadas pueden ser autopistas o vías preferentes.

7.2 Son autopistas las carreteras destinadas a la exclusiva circulación de automóviles y señalizadas como tales que reúnan las características siguientes:

a) No tienen acceso directo las propiedades colindantes y, sus incorporaciones y salidas están dotadas siempre de vías de aceleración y des-aceleración, respectivamente.

b) No cruzan ni son cruzadas a nivel por ninguna vía de comunicación ni servidumbre de paso.

c) Tienen calzadas diferentes para cada sentido de circulación, separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en supuestos excepcionales, por otros medios.

7.3 Son vías preferentes las carreteras que reúnan las condiciones siguientes:

a) No tienen acceso directo las propiedades colindantes y sus incorporaciones y salidas están dotadas siempre de vías de aceleración y des-aceleración, respectivamente.

b) No cruzan, ni son cruzadas a nivel por ninguna vía de comunicación, ni servidumbre de paso.

c) Pueden tener una única calzada para los dos sentidos de la circulación, o bien dos calzadas: una para cada sentido de circulación.

Artículo 8

Carreteras convencionales

8.1 Son carreteras convencionales las que no reúnen las características fijadas para las vías segregadas.

8.2 De acuerdo con sus características de diseño, las carreteras convencionales se clasifican en las siguientes categorías de vías:

- a) Carreteras con limitación de accesos.
- b) Otras carreteras convencionales.

Artículo 9

Catálogo de carreteras de la Generalidad

9.1 El Catálogo de carreteras de la Generalidad contiene la relación detallada y la clasificación, funcional y técnica, por categorías, de todas las carreteras de las que es titular, con expresión de todas las circunstancias necesarias para identificarlas.

9.2 Corresponde al Gobierno, a propuesta del departamento competente en la materia, aprobar el Catálogo de carreteras de la Generalidad. Una vez aprobado, el titular del departamento competente en la materia lo tiene que presentar a la comisión correspondiente del Parlamento.

Artículo 10

Actualizaciones del Catálogo

10.1 El departamento competente en la materia tiene que mantener permanentemente actualizado el Catálogo de carreteras de la Generalidad.

10.2 Las actualizaciones del Catálogo de carreteras han de someterse, previamente a su aprobación, a informe de las administraciones locales afectadas.

Artículo 11

Efectos de la aprobación del Catálogo

La aprobación del Catálogo y de sus actualizaciones comporta la incorporación de los diferentes tramos viarios a las redes básica, comarcal y local.

Artículo 12

Modificación de la clasificación de carreteras

Las carreteras o tramos de carreteras que, como consecuencia de la ejecución de obras, pasen a reunir las características técnicas de una clase distinta de carretera, adquieren la consideración legal de ésta y deben ser objeto de actualización en el Catálogo de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 10 de este Reglamento.

Artículo 13

Normas y criterios técnicos

13.1 El Gobierno de la Generalidad, a propuesta del departamento competente en la materia, debe establecer normas y criterios técnicos para el diseño, el servicio y la seguridad vial de las carreteras y para la información a la persona usuaria de acuerdo con la normativa específica que sea aplicable.

13.2 Las normas y criterios técnicos que, en aplicación de lo que dispone el párrafo anterior, apruebe el Gobierno de la Generalidad deben publicarse en el DOGC.

Artículo 14

Criterios gráficos, de diseño y lingüísticos

Las señales informativas de las carreteras y de sus elementos funcionales deben ajustarse a los criterios gráficos de diseño y lingüísticos publicados por los organismos competentes de la Generalidad, sin perjuicio de lo que establezca la normativa general que sea aplicable.

Artículo 15

Seguridad vial

15.1 Cualquier proyecto que afecte a la red vial debe observar los requisitos necesarios en materia de seguridad que contiene la reglamentación técnica y específica vigente, en la normativa del Plan de carreteras de Cataluña y en las normas y criterios técnicos aprobados por el Gobierno de la Generalidad.

15.2 En las operaciones de mantenimiento de la red vial debe darse siempre prioridad a todas aquellas obras y actuaciones que incidan en la mejora de la seguridad vial.

Artículo 16

Plan de mejora de los tramos con un mayor índice de accidentalidad

16.1 La dirección general competente en la materia debe elaborar anualmente un estudio que debe incluir la localización de todos y cada uno de los tramos de carretera en que se hayan producido accidentes, agrupados por itinerarios y ordenados por puntos quilométricos. En el caso de tramos urbanos y travesías, la elaboración del estudio debe hacerse en coordinación con los ayuntamientos respectivos.

16.2 El estudio tiene como principales objetivos la eliminación de concentración de accidentes en determinados tramos de carreteras y la reducción de zonas de conflicto potencial.

16.3 De acuerdo con este estudio, el Gobierno de la Generalidad debe elaborar y aprobar anualmente el plan de mejora de los tramos con un mayor índice de accidentalidad, y debe comunicarlo al Parlamento.

Artículo 17*Coordinación entre administraciones públicas*

17.1 Las actuaciones de las diversas administraciones en la red de carreteras de Cataluña deben hacerse de acuerdo con los principios de coordinación, colaboración, respeto mutuo en el ámbito competencial e información en lo referente a las incidencias mutuas en el sistema de comunicaciones.

17.2 Con el objeto de velar por la coherencia del modelo de ordenación territorial, sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1, el organismo competente de la Administración del Estado debe remitir un ejemplar de cada uno de los proyectos de carreteras que promuevan en el territorio de Cataluña, antes de realizar la aprobación definitiva, a la Generalidad, con la finalidad de que ésta en el plazo de un mes desde la remisión del proyecto, emita el informe correspondiente.

TÍTULO SEGUNDO*Planificación y proyectos***CAPÍTULO I***Planificación***Artículo 18***Plan de carreteras de Cataluña*

18.1 El Plan de carreteras de Cataluña es el instrumento básico de ordenación del sistema de carreteras en el marco de las directrices de la ordenación territorial.

18.2 El Gobierno de la Generalidad, excepcionalmente y únicamente por motivos de urgencia reconocida o interés público debidamente fundamentados, puede acordar la ejecución de actuaciones u obras de mejora general de la red vial no previstas en el Plan de carreteras.

Estas actuaciones u obras de mejora general de la red vial no pueden alterar los objetivos y criterios del Plan de carreteras de Cataluña.

Artículo 19*Naturaleza*

El Plan de carreteras de Cataluña tiene carácter de Plan territorial sectorial, de conformidad con la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial, y de plan específico, de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.

Artículo 20*Contenido*

20.1 El Plan de carreteras debe definir la red básica y la red comarcal e indicar las condiciones para definir la red local y también establecer el régimen general de las vías pertenecientes a todas las redes.

20.2 El Plan de carreteras de Cataluña contiene:

- a) La determinación de sus objetivos.
- b) El análisis de la interrelación del Plan de carreteras de Cataluña con el planeamiento territorial, el planeamiento urbanístico y con la planificación o proyectos de otras administraciones públicas.
- c) La adaptación de la red de carreteras al modelo territorial de Cataluña.
- d) El análisis de la accesibilidad territorial.
- e) La determinación de los criterios de tipo genérico que deben aplicarse para la programación y proyección de las carreteras.
- f) La definición de los criterios genéricos que

deben aplicarse en relación con el medio ambiente.

g) Los criterios para la mejora de la seguridad vial.

h) Los criterios de tipo económico-financiero para garantizar el cumplimiento del Plan.

20.3 El Plan de carreteras de Cataluña, además, como plan territorial sectorial debe contener las determinaciones previstas en la Ley 23/1983, de 21 de noviembre, de política territorial, así como la concreción de las estrategias y objetivos de preservación del medio definidos en la Ley 1/1995 de 16 de marzo, de aprobación del Plan territorial general de Cataluña.

20.4 El Plan de carreteras de Cataluña está compuesto de los siguientes documentos:

- a) Memoria, con la información básica, estudios y anexos.
- b) Planos y demás documentación gráfica adecuada.
- c) Normativa del Plan.
- d) Estudio económico-financiero.
- e) Plan de etapas.

Artículo 21*Revisión y modificación*

21.1 El Plan de carreteras de Cataluña se debe revisar como mínimo cada cinco años.

21.2 Cuando se presenten las circunstancias previstas en la documentación que lo integra debe modificarse.

Artículo 22*Procedimiento*

22.1 La revisión o modificación del Plan debe sujetarse al siguiente procedimiento:

1. El departamento competente en la materia debe elaborar el proyecto de revisión o modificación del Plan de carreteras de Cataluña.

2. El proyecto de revisión o modificación debe someterse a consulta institucional, durante dos meses, tanto de las administraciones públicas afectadas como de los organismos que expresamente se determinen. Si el informe no se emite en el plazo indicado se puede proseguir con las actuaciones, salvo que se trate de informes preceptivos que sean determinantes para la resolución del expediente, en cuyo caso se podrá interrumpir el plazo de los siguientes trámites.

22.2 El proyecto de revisión o modificación del Plan debe someterse a evaluación de impacto ambiental si lo exige la normativa aplicable.

Artículo 23*Coordinación con el planeamiento urbanístico*

23.1 Los instrumentos de planeamiento urbanístico deben remitirse, una vez aprobados inicialmente, a la dirección general competente en la materia, con la finalidad de que pueda informar sobre las cuestiones de su competencia.

El régimen jurídico aplicable a estos informes es el regulado en la legislación urbanística para las administraciones sectoriales que deben informar sobre los instrumentos de planeamiento.

Los informes se deben evacuar en el plazo de un mes y deben incluirse en el expediente administrativo que se tramite para la aprobación del instrumento urbanístico. Transcurrido el plazo indicado, sin que se haya emitido el informe indicado, se podrá proseguir con las actuaciones.

23.2 En cuanto a la incidencia de los estudios y los proyectos de carreteras aprobados

definitivamente sobre el planeamiento urbanístico vigente, hay que remitirse a las determinaciones del artículo 33 de este Reglamento.

CAPÍTULO II*Estudios y proyectos***Artículo 24***Tipo de proyectos o estudios*

24.1 Para construir nuevas carreteras o modificar las existentes, deben redactarse los estudios y los proyectos correspondientes, de acuerdo con la tipología siguiente:

a) Estudio informativo previo.

El estudio informativo previo consiste en el análisis de los datos necesarios para definir y valorar en líneas generales, las diferentes alternativas a un problema vial determinado y proponer soluciones.

b) Proyecto de trazado.

El proyecto de trazado consiste en la determinación de los aspectos geométricos de la actuación a ejecutar y en la definición completa de los bienes y derechos afectados.

c) Proyecto de construcción.

El proyecto de construcción consiste en el desarrollo completo de la solución seleccionada, con el detalle suficiente para hacer factible la construcción y la posterior explotación.

El proyecto de construcción debe contener los datos y precisión necesarias para permitir la ejecución de las obras, sin la intervención de su autor o autora.

24.2 Además de estos estudios y proyectos, cuando sean necesarios para la ejecución de la obra, su explotación, para futuras actuaciones o cuando sean exigibles por las características de las obras, se pueden redactar los estudios siguientes:

a) Estudios económicos y administrativos sobre el régimen de utilización y tarifas que deben aplicarse en el supuesto de que la actuación vial tenga que ser explotada en régimen de concesión.

b) Proyecto de obra ejecutada. Este proyecto es el documento que permite el conocimiento detallado de las características de la obra ejecutada. Como mínimo debe contener la definición geométrica, las características estructurales, el anejo de expropiación y los datos de control de calidad efectuado, que faciliten la posterior explotación y mantenimiento de la carretera y sus elementos.

c) Proyectos o estudios específicos parciales, como son, estudios de impacto ambiental, estudios de tráfico, estudios de coste-beneficio, estudios geológicos, estudios topográficos, estudios arqueológicos, estudios de conservación, o de cualquier otro tipo que se considere necesario para determinar posibles futuras actuaciones.

Artículo 25*Estudios informativos previos*

25.1 La elaboración del estudio informativo previo es preceptiva, salvo que se trate de ejecutar actuaciones que tengan por objeto el acondicionamiento, el ensanche de plataforma o mejoras puntuales de trazado de la carretera existente en una longitud inferior a 10 km, o la mejora o la modificación de un nudo, intersección o enlace existente o cualquier otra actuación relacionada con la mejora y conservación del firme, la señalización de la vía o la ejecución de elementos técnicos complementarios. En

estos supuestos, en función del alcance de la actuación, el proyecto puede someterse a audiencia de los afectados.

25.2 Los estudios informativos deben estar compuestos de los siguientes documentos:

a) Memoria.

La memoria debe incluir el objeto del estudio y la exposición de la concepción global de su trazado, así como la definición en líneas generales tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazado estudiadas, el análisis de las ventajas e inconvenientes, costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos del transporte y en la ordenación territorial y urbanística, teniendo en cuenta en los costes el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso, así como los costes medioambientales, los de las intervenciones arqueológicas si son necesarias y los de siniestralidad.

La memoria debe expresar los antecedentes, la situación existente y las necesidades a satisfacer, incluyendo los factores técnicos, medioambientales, sociales, territoriales, económicos y administrativos que se plantean para resolver el problema y la evaluación de las soluciones estudiadas des de los puntos de vista técnico, económico, medioambiental y de seguridad vial. El estudio puede decantarse, cuando así se considere adecuado, por una de las alternativas estudiadas.

b) Anexos a la memoria.

Entre los anexos a la memoria, deben figurar los datos de tráfico, seguridad viaria, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, territoriales y ambientales y los relativos al patrimonio cultural, así como también los criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados, así como cualquier otro dato básico. También debe figurar el análisis de las alternativas no viables técnicamente y económicamente.

c) Planos.

Dentro de los planos deben incluirse los generales de trazado a escala no menor de 1:5.000 y los de definición general de las obras de paso, secciones tipo y obras accesorias y complementarias de todas las alternativas estudiadas.

d) Presupuesto.

El presupuesto debe incluir las mediciones aproximadas, así como la valoración de todas las alternativas estudiadas.

25.3 El estudio informativo previo debe incorporar como documento diferenciado un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental. Así mismo, se deben prever las afecciones que comportará la realización de los trabajos topográficos y los estudios geotécnicos necesarios para la redacción del proyecto constructivo.

El estudio informativo previo debe incorporar, también, como documento diferenciado un estudio de seguridad vial, con el contenido que se determine reglamentariamente.

Artículo 26

Proyecto de trazado

Si por la naturaleza o las circunstancias de la actuación, no es preceptiva la elaboración de un estudio informativo previo, la dirección general competente en la materia puede redactar un proyecto de trazado con la misma tramitación y con las mismas consecuencias que si se tratase de un estudio informativo previo.

Artículo 27

Contenido de los proyectos de trazado

27.1 Los proyectos de trazado deben contener los documentos siguientes:

a) Memoria, donde se describa y justifique la actuación a ejecutar, de manera que quede claramente definido el trazado proyectado, junto con la descripción de los antecedentes y la situación previa existente y de las necesidades a satisfacer, incluyendo los factores técnicos, medioambientales, culturales, sociales, tráfico, seguridad viaria, territoriales, económicos y administrativos.

b) Anejos a la memoria, donde se incluyan todos los datos que identifiquen el trazado, las características escogidas, los criterios de valoración de la obra, de los terrenos y derechos afectados y, si procede, la reposición de bienes y derechos afectados.

Entre los anexos a la memoria deben figurar los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras y la relación concreta e individualizada de todos los bienes y derechos afectados, con la descripción material de éstos en un plano parcelario.

c) Planos de trazado, en los que se deben incluir los generales de trazado y los de definición general de las obras de paso, secciones tipo y obras accesorias y complementarias. La escala de definición debe ser como mínimo 1:1.000.

d) Presupuesto, integrado por uno o más parciales, con la descripción de los precios unitarios, y de los descompuestos, si procede, el estado de mediciones y los detalles precisos para su valoración.

27.2 Los proyectos de trazado, cuando no exista un estudio informativo previo, deben incorporar como documento diferenciado un estudio de impacto ambiental, con el contenido que determina la legislación vigente de evaluación de impacto ambiental.

Artículo 28

Contenido de los proyectos de construcción

28.1 El proyecto de construcción debe contener los siguientes documentos:

a) Memoria descriptiva del objeto de la obra y de las necesidades a satisfacer, justificación de la solución proyectada y, en especial, todo lo referente a la explotación de la carretera y sus elementos funcionales, obras singulares, accesos, estética y entorno medioambiental y territorial.

b) Anexos a la memoria donde deben incluirse todos los datos de tráfico, hidrológicos, topográficos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, ambientales, culturales, de seguridad vial y otros cálculos o estudios utilizados en su elaboración y que justifiquen e identifiquen el trazado, las características y el proceso constructivo escogido.

Específicamente los anexos deben incluir:

Los antecedentes administrativos del proyecto y la orden de estudio del mismo.

El estudio de yacimientos y procedencia de los materiales.

La declaración de impacto ambiental.

Las medidas correctoras de impacto ambiental.

Plan de seguridad de prevención de incendios forestales que analice las condiciones de riesgo de incendio de los diferentes elementos durante la ejecución de las obras de construcción de la carretera, con indicación de las medidas preventivas y correctoras que deben adoptarse.

Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo o tramos de carretera afectados durante la ejecución de las obras, con los desvíos de tráfico previstos.

Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, si procede, de tiempo y costo.

Referencias de todo tipo en las que se fundamente el replanteo de la obra.

La señalización fija y variable, el balizamiento y defensa y otras medidas para la gestión de la circulación en el tramo o tramos de carretera objeto del proyecto, tanto durante la ejecución de las obras como para su explotación.

Ordenación de los accesos y reordenación de los existentes.

La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones y entidades afectadas incluyendo en dicha documentación los informes emitidos.

Documentación relativa a la mejora y control de la seguridad del transporte público: zonas para la instalación de marquesinas, básculas de pesaje de vehículos, etc.

La relación de bienes y derechos afectados, y servicios afectados, identificándolos en el correspondiente plano parcelario, así como la definición de la zona de dominio público resultante.

Presupuesto total de inversión que debe incluir expropiaciones, modificaciones de servicios y asistencias técnicas realizadas o necesarias e intervenciones arqueológicas realizadas o que tengan que realizarse.

Estudio de los precios de las unidades de obra.

Presupuesto para conocimiento de la Administración.

La propuesta de clasificación que deberá tener la persona adjudicataria del contrato.

La fórmula aplicable de revisión de precios, si procede.

Titularidad y catálogo de todas las vías dentro del ámbito del proyecto.

Cualquier otro documento que sea necesario incorporar para la correcta ejecución del proyecto o esté previsto en normas de carácter legal o reglamentario.

En todo caso, la cantidad y tipos de anexos a redactar deben concretarse de acuerdo con lo que establece el artículo 29 de este Reglamento.

c) Planos que definan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera proyectada y de su proceso constructivo, delimitación de terrenos a efectos de expropiación, restitución de servidumbres y otros derechos reales y servicios afectados por la ejecución.

d) Pliego de prescripciones, donde se detallan las actuaciones a realizar, y se fijan las características de los materiales y de las unidades de la obra. Caso que los materiales provengan de extracciones mineras, estas deben haber sido previamente autorizadas. También debe hacerse constar la forma de ejecución, mediciones de las unidades de obra ejecutadas, pago y control de calidad de las mismas y las obligaciones de orden técnico que corresponden al contratista, entre las que debe incluirse la gestión del material de excavación natural resultante de las obras ejecutadas de acuerdo con lo que establece el Decreto 201/1994, de 26 de julio, regulador de los derribos y otros residuos de la construcción.

e) Presupuesto, con las mediciones de toda la obra, los cuadros de precios descompuestos

y sin descomponer y los presupuestos totales y parciales.

f) Estudio de seguridad y salud, si procede, o estudio básico de seguridad y salud, en los plazos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras.

28.2 Cuando los proyectos de trazado incorporen las determinaciones y el grado de detalle propio de los proyectos constructivos, el proyecto se denominará y aprobará como proyecto de trazado y constructivo, sin necesidad de una configuración y aprobación diferenciadas.

28.3 Cuando las obras de ejecución de un proyecto de carretera, impliquen un incremento en la intensidad de paso de vehículos pesados por carreteras adyacentes o en tramos concretos de la misma vía o un incremento de tráfico en vías alternativas, los proyectos de construcción deben incluir en el presupuesto una partida destinada a reparar los daños que se puedan producir en las vías mencionadas.

Artículo 29

Inicio del procedimiento: orden de estudio

Antes del inicio de la redacción de cualquier proyecto o estudio, que promueva la dirección general competente en materia de carreteras, es preceptiva la correspondiente aprobación de la orden de estudio por parte del titular de esta unidad directiva. La orden de estudio debe contener los siguientes elementos:

- Datos generales.
- Previsión del Plan de carreteras, en caso de nuevas carreteras.
- Características funcionales y técnicas de la obra.
- Contenido mínimo del estudio o proyecto.
- Instrucciones particulares y documentación.

Artículo 30

Aprobación técnica

30.1 Previamente a la aprobación técnica de los proyectos o estudios, el órgano de supervisión debe emitir el informe correspondiente sobre su contenido y el cumplimiento de las disposiciones generales de carácter legal o reglamentario, así como de la normativa técnica que resulte de aplicación para cada tipo de proyecto.

30.2 La aprobación técnica corresponde al director/a general competente en la materia. Esta aprobación es única y definitiva en el caso de estudios y proyectos que no deban ser objeto de información pública.

Artículo 31

Información pública

31.1 Los estudios informativos previos o los proyectos de trazado cuando sustituyan a los estudios informativos previos, y los estudios de impacto ambiental, deben someterse durante un plazo de treinta días hábiles a información pública, mediante un anuncio que debe publicarse en el DOGC para que las personas interesadas puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera, la concepción global de su trazado y su compatibilidad medioambiental. Esta información pública es independiente de la prevista en el procedimiento de expropiación forzosa.

31.2 Simultáneamente a la información pública, el estudio informativo previo o, en su caso, el proyecto de trazado, deben someterse a informe de las administraciones locales afectadas,

que se considera favorable cuando ha transcurrido el plazo fijado en el apartado anterior.

A los efectos de los párrafos anteriores, debe remitirse un ejemplar del estudio informativo previo o, en su caso, del proyecto de trazado a las administraciones afectadas.

31.3 Los estudios informativos previos o los proyectos de trazado cuando sustituyen los estudios informativos deben enviarse al departamento competente en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad viaria para que efectúen el correspondiente informe. Este informe debe emitirse en el plazo de 30 días hábiles. Transcurrido este plazo sin que se haya emitido se podrán proseguir las actuaciones.

En el caso que se afecten bienes culturales de interés nacional o sus entornos de protección o espacios de protección arqueológica, deben tramitarse al departamento competente en materia de cultura, a los efectos de lo que establece la Ley 9/1993, de 30 de septiembre, del patrimonio cultural catalán.

31.4 Transcurridos los plazos legales, la dirección general competente en la materia debe entregar una copia de todo el expediente de alegaciones al redactor o redactora del estudio, para que realice el informe correspondiente. El informe anterior, conjuntamente con las observaciones que puedan formular, si procede, el técnico o técnica encargado del seguimiento del estudio por parte de la dirección general, debe ser enviado a la Asesoría Jurídica del departamento competente, para que emita el correspondiente informe.

El expediente debe ser remitido al departamento competente en materia de medio ambiente, para que proceda a la declaración de impacto ambiental cuando sea preceptiva de acuerdo con la normativa vigente.

31.5 Si una carretera no está prevista en el planeamiento urbanístico vigente o es incompatible con las determinaciones de este planeamiento y las entidades locales afectadas manifiestan su disconformidad con el estudio o el proyecto, que necesariamente debe ser motivada, el expediente debe ser elevado al Gobierno, que debe decidir si procede aprobarlo y ejecutarlo, y en tal caso debe ordenar la modificación o la revisión del planeamiento urbanístico afecto.

Artículo 32

Aprobación de los estudios y proyectos objeto de información pública

Una vez transcurridos los plazos legalmente establecidos, la dirección general competente en la materia debe formular la correspondiente propuesta de resolución.

La aprobación de los estudios y proyectos de carreteras objeto de información pública, corresponde al titular del departamento competente en la materia. La resolución puede ser de aprobación y comprender la totalidad del ámbito del estudio informativo o del proyecto de trazado sometido a información pública, o bien la parte del mismo que se considere oportuna. La resolución también puede dejar sin efecto la tramitación del expediente de información pública, con el fin de buscar nuevas soluciones alternativas. Así mismo se pueden introducir las prescripciones necesarias que deben tenerse en cuenta para la redacción de los proyectos constructivos correspondientes y en la ejecución de las obras.

Se entienden desestimadas las alegaciones formuladas en el periodo de información pública, que no hayan sido recogidas en la parte dis-

positiva de la resolución de aprobación definitiva.

La resolución de aprobación de los estudios informativos previos o, en su caso, de los proyectos de trazado, se publica en el DOGC y se notifica a las entidades locales afectadas, a las que se debe enviar una copia íntegra del estudio y del proyecto, a efectos urbanísticos y de coordinación administrativa.

Artículo 33

Efectos de la aprobación de los estudios y proyecto

33.1 Los estudios informativos a los que se refiere el artículo 25, o en su caso, los proyectos de trazado, una vez aprobados definitivamente, tienen la condición de red vial básica, a efectos del planeamiento urbanístico, y prevalecen sobre las determinaciones de éste.

33.2 La Administración competente debe promover, si procede, las modificaciones puntuales del planeamiento a efectos de incorporar las determinaciones que resulten de los estudios y proyectos a los que se refiere el apartado anterior incluyendo la reclasificación y la calificación de suelo que resulte congruente con las determinaciones de aquéllos.

Para llevar a cabo estas modificaciones, la administración competente dispondrá del plazo de un año y, a tal efecto, debe adoptar el acuerdo previsto en el artículo 70 de la Ley 2/2002, de 14 de marzo, de urbanismo, en los ámbitos afectados.

33.3 La iniciativa particular tiene las mismas facultades y limitaciones establecidas en el apartado 2, en relación con aquellos instrumentos de planeamiento en los que les es reconocida la iniciativa para su formulación.

Artículo 34

Declaración de utilidad pública

34.1 La aprobación de los proyectos de carreteras comporta la declaración de utilidad pública y la necesidad de la ocupación de los bienes y de la adquisición de los derechos correspondientes, a efectos de la expropiación forzosa, la ocupación temporal y la imposición o modificación de servidumbres. Asimismo, implica la aplicación de las limitaciones a la propiedad que establece el capítulo I de título IV de este Reglamento.

34.2 La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación abarca también los bienes y los derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y los que puedan resultar afectados como consecuencia de los proyectos modificados que se puedan aprobar posteriormente.

Artículo 35

Expropiación de bienes y derechos

35.1 Para que se produzcan los efectos que se establecen en el artículo anterior, los proyectos de carreteras y las modificaciones correspondientes deben comprender la definición del trazado y la determinación de los terrenos, las construcciones y los demás bienes y derechos que se estime necesario adquirir u ocupar para la construcción, la defensa o el servicio de la vía y la seguridad de la circulación, así como la relación de las personas titulares.

35.2 La expropiación de los bienes y derechos y la imposición de las servidumbres necesarias para la ejecución de los proyectos de carreteras debe efectuarse de acuerdo con la

legislación de expropiación forzosa. En la tasación de los terrenos que se expropian no se pueden incluir las plusvalías generadas por la construcción de la carretera.

35.3 El ámbito de expropiación debe abarcar toda la zona de dominio público salvo los casos en que resulte innecesario, circunstancia que debe justificarse fundadamente en el anejo correspondiente del proyecto. El ámbito expropiado es independiente de las posibles indemnizaciones que puedan corresponder a la titularidad de los bienes y derechos afectados, por otros conceptos.

35.4 La Administración, que mediante expropiación u otro modo oneroso adquiera bienes inmuebles incluidos dentro de una unidad reparcelable o susceptible de aprovechamiento urbanístico, participará en la distribución de beneficios y cargas.

CAPÍTULO III

Protección del medio

Artículo 36

Evaluación de impacto ambiental

36.1 Los estudios informativos previos o, en su caso, los proyectos de trazado, deben someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con la normativa vigente.

El resto de proyectos, cuando afecten espacios de interés natural incorporados en el Plan de espacios de interés natural y espacios especialmente sensibles designados de acuerdo con la normativa comunitaria de aves y hábitat, deben someterse a informe del departamento competente en materia de medio ambiente, para determinar la necesidad del correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

36.2 En las actuaciones donde sea preceptiva la declaración de impacto ambiental, se debe redactar un estudio de impacto ambiental. Este estudio, debe ser remitido al organismo competente, al objeto de efectuar la tramitación adecuada.

Artículo 37

Contenido de los estudios de impacto ambiental

Los estudios de impacto ambiental de los proyectos de carreteras deben contener las determinaciones especificadas en la normativa aplicable, con las siguientes particularidades:

a) Estudio de alternativas.

En los estudios informativos se debe incluir un estudio de posibles alternativas de trazado para poder determinar si existen o no alternativas a la solución escogida. El estudio de impacto ambiental valorará todas las alternativas de trazado recogidas en los estudios informativos, si bien sólo desarrollará aquellas que sean viables técnicamente y económicamente.

b) Evaluación de impacto sobre los usuarios y usuarias de la carretera.

Además de los regulados con carácter general, deben tenerse en cuenta los impactos de la actuación sobre las personas usuarias de la carretera, tanto en lo que se refiere a la seguridad vial, como a la funcionalidad del tráfico. También deben tenerse en consideración los costes de construcción, los costes de conservación y explotación, así como los costes sociales para los usuarios y usuarias de la carretera y para terceros. Cuando sea necesario se pueden tener en cuenta los impactos derivados de la protección civil.

c) Evaluación de impactos específicos.

Son impactos específicos: el posible riesgo de incendio forestal que puede comportar la ejecución de las obras, especialmente cuando se atraviesen municipios declarados de alto riesgo de incendio forestal; el impacto acústico de la infraestructura, de acuerdo con lo que establece la Ley 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica; la gestión de las tierras y de la runa que se genere en la obra; los efectos de la infraestructura en cuanto a la fragmentación de hábitats naturales.

CAPÍTULO IV

Ejecución de las obras

Artículo 38

Ejecución de las obras

La ejecución de las obras se puede realizar por la propia Administración o por terceros.

Asimismo, las entidades locales, con la autorización previa, pueden ejecutar obras de carácter local para prestar los servicios de su competencia.

Artículo 39

Ejecución de las obras por terceros

39.1 La dirección, control y vigilancia de los trabajos y obras de construcción de carreteras, puede realizarse por la Administración o por terceros.

39.2 En el caso de que la dirección, control y vigilancia sea realizada por terceros, corresponde a la dirección general competente en la materia efectuar el seguimiento.

39.3 El técnico o técnica encargado del seguimiento puede acceder a la información de la programación de las obras y de los nuevos datos que puedan hacer aconsejable la modificación del proyecto. Asimismo, puede visitar las obras y tomar cualquier dato que considere necesario.

Las responsabilidades del técnico o técnica encargado del seguimiento de las obras, son exclusivamente las del conocimiento e información sobre su estado, con independencia de las responsabilidades del técnico o técnica director de las obras.

39.4 Los servicios territoriales de carreteras, pueden visitar las obras mediante sus técnicos o técnicas correspondientes, a efectos de sus competencias en materia de uso y defensa de la carretera.

Artículo 40

Control municipal

Los estudios y proyectos de carreteras y las obras de construcción y explotación, por considerarse obras públicas de interés general, no están sometidas a licencia municipal, ni a los otros actos de control preventivo a los que se refiere el artículo 236 del Decreto legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña. La ejecución de estas obras, siempre que se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, solo puede ser suspendida por la autoridad judicial.

Tampoco están sujetas a licencia municipal las modificaciones del proyecto aprobado ni los elementos auxiliares necesarios para ejecutar la obra principal del proyecto, como son el replanteo o las desviaciones de servicios afectados.

La memoria y los planos del proyecto constructivo deben entregarse a los Ayuntamientos

afectados por la ejecución de las obras, para su conocimiento, independientemente del proceso de información pública.

La dirección general competente en la materia, o en caso de que exista, el organismo de gestión de las obras, debe comunicar a los ayuntamientos afectados la ejecución de las obras correspondientes, antes de su inicio.

Quedan excluidos de esta comunicación los proyectos de repintado de marcas viarias, mejora de la señalización vertical fuera de travesías, mejoras locales, refuerzos de firme y cualquier otra obra de conservación y mantenimiento que no comporte expropiación o desviaciones de tráfico mas allá de la plataforma de la carretera.

Artículo 41

Actuaciones en las áreas de servicio

Quedan sometidas a licencia municipal previa y a las tasas e impuestos correspondientes, las obras de construcción que se realicen, de conformidad con la Ley de carreteras, en las áreas de servicio sin perjuicio de lo que establece el artículo 182 de la Ley 2/2002, de 14 de marzo, de urbanismo.

TÍTULO TERCERO

Financiación y explotación

CAPÍTULO I

Financiación

Artículo 42

Modalidades de financiación

La financiación de las actuaciones en la red de carreteras de la Generalidad, en lo que se refiere a las inversiones y a los gastos derivados de la construcción, la explotación, la mejora y en general cualquier otra dirigida a su buen funcionamiento, puede adoptar una o más de una de las siguientes modalidades:

a) Con cargo a las consignaciones que se incluyan en los presupuestos públicos o fondos especiales y a las transferencias, subvenciones o aportaciones recibidas con esta finalidad.

b) Mediante los mecanismos previstos en la legislación urbanística.

c) Mediante la imposición de contribuciones especiales, a las personas físicas o jurídicas que resulten especialmente beneficiadas por la actuación, en los términos que determina el artículo 20 de la Ley.

d) Con capital público, privado o mixto financiado mediante el pago de peajes u otras fórmulas de explotación de la vía.

Artículo 43

Colaboración entre administraciones

Para la realización de obras de construcción, conservación o mejora de las carreteras podrán establecerse los correspondientes mecanismos de colaboración entre administraciones, ya sea para efectuar aportaciones dinerarias, aportaciones de terrenos libres de gravámenes, de otros bienes y derechos afectados o mediante el compromiso de asumir, total o parcialmente, la conservación y mantenimiento de las carreteras o de sus elementos funcionales.

Artículo 44

Aportaciones de particulares

44.1 Los y las particulares pueden contribuir económicamente en la construcción o mejora de las carreteras con aportaciones en dinero o mediante cesiones gratuitas de terrenos, libres de

cargas y gravámenes o cualquier otro tipo de actuación.

44.2 A estos efectos, los y las particulares interesados en una determinada actuación a realizar en una carretera de la Generalidad de Cataluña, deben presentar sus propuestas y ofrecimientos, en los que debe constar, en todo caso:

a) El tramo de carretera para el que se hace el ofrecimiento.

b) El tipo y cuantía de la aportación.

c) La forma y plazo en que se hará efectiva.

d) Un aval bancario que garantice su cumplimiento, en el caso de ser la aportación en dinero o, en el supuesto de consistir en aportación de terrenos, los documentos que acrediten la titularidad o la inexistencia de cargas sobre los terrenos ofrecidos.

44.3 Una vez aceptado el ofrecimiento, los compromisos y obligaciones recíprocas deben formalizarse en un convenio entre el departamento competente en la materia y los y las particulares.

44.4 Los terrenos cedidos deben incorporarse al patrimonio de la Generalidad, de acuerdo con lo que establece la Ley de patrimonio, y adquieren el carácter de bienes de dominio público, adscritos al departamento competente en la materia, y se pueden inscribir en el Registro de la propiedad mediante los asentamientos que procedan, según la legislación hipotecaria.

CAPÍTULO II Explotación

Artículo 45 Concepto

45.1 La explotación de la carretera comprende dos tipos de operaciones:

Las operaciones de uso y defensa.

Las operaciones de conservación y mantenimiento.

45.2 Las operaciones de uso y defensa están dirigidas a la defensa de la vía y a mejorar su uso, incluidas las actuaciones referentes a la señalización, ordenación de accesos, delimitación y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, como también las relativas a la funcionalidad de la vía, ayuda a la vialidad y aforos de tráfico.

45.3 Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actuaciones necesarias para la preservación, en el mejor estado posible, del patrimonio viario. También se incluyen las actuaciones encaminadas a facilitar su utilización en correctas condiciones de seguridad, fluidez y comodidad.

Artículo 46 Modos de explotación

46.1 La Generalidad, por regla general, explota directamente las carreteras a su cargo, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria primera de la Ley.

46.2 Las carreteras también pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas establecidos en la legislación sobre contratación pública, sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria segunda de la Ley.

46.3 Las carreteras en régimen de concesión administrativa se rigen por lo que dispone la legislación específica aplicable. Es necesario establecer, en todo caso, las obligaciones de gestión y conservación que corresponderán a la persona concesionaria.

46.4 Si la explotación de la carretera no se efectúa directamente por la Generalidad, corresponde al Gobierno acordar, mediante decreto, los términos de la gestión.

46.5 Los contratos deben determinar el correspondiente régimen jurídico y administrativo y económico-financiero, así como, en su caso, las fórmulas de reparto entre las personas contratantes o socios de los beneficios y riesgos de la gestión.

Artículo 47 Facultades inspectoras

47.1 En los supuestos en que la carretera no se explote directamente por la Generalidad, corresponde a la dirección general competente en la materia ejercer las facultades de inspección de los trabajos y de las obras de construcción, conservación y explotación de las carreteras.

47.2 Los trabajos a los que se refiere el párrafo anterior pueden ser realizados también por terceros, en cuyo caso, corresponde a la dirección general competente en la materia su supervisión.

Artículo 48 Establecimiento de peaje

48.1 La utilización de las carreteras puede comportar el pago de peajes. Las tarifas en base a las que se determinen deben ser aprobadas por el Gobierno.

48.2 Son de aplicación las exenciones de abono de peaje establecidas en convenios y compromisos internacionales y las contenidas en los pliegos de cláusulas generales o en los pliegos de cláusulas particulares, que, en su caso, se aprueben para la gestión del servicio.

48.3 En lo que se refiere a las exenciones de abono de peaje se rige por lo que dispone la legislación específica aplicable.

CAPÍTULO III Elementos funcionales de la carretera e instalaciones adicionales

Artículo 49 Definiciones

Para la interpretación y aplicación de este Reglamento, se definen los siguientes conceptos:

a) Elemento funcional de la carretera, es toda zona permanentemente vinculada a la conservación de la carretera o a la explotación del servicio público viario, como son las destinadas a parques de conservación, áreas de servicio, descanso, estacionamiento, servicios de control de tráfico, instalaciones para la explotación de la vía, auxilio y atención médica de urgencia, peajes, paradas de autobuses, básculas de vehículos, vías de servicio vinculadas a la explotación de la vía y otras finalidades auxiliares. Forman parte siempre del dominio público viario.

b) Instalaciones o equipamientos adicionales de la carretera, son los destinados a la mejora de aspectos parciales de la circulación, tanto de vehículos como de peatones, como son las de iluminación, arcones, calzadas laterales, pasos de peatones, carriles bici, carriles para peatones o carriles para maquinaria agrícola, plantaciones, señalización complementaria, obras de paso de servicios, u otros. Estas instalaciones o servicios pueden ser de titularidad pública o privada.

Artículo 50 Iniciativa y sistemas de ejecución

Tanto los elementos funcionales como las instalaciones o equipamientos adicionales pueden ser construidos a iniciativa de la dirección general competente en la materia, como de otras administraciones o particulares. En el caso que sea iniciativa de otras administraciones o particulares, por norma general, su construcción y mantenimiento va a cargo del solicitante, con la correspondiente autorización previa de la dirección general competente en la materia, de acuerdo a las condiciones establecidas en este Reglamento.

Cuando las obras solicitadas puedan afectar a la estructura de la carretera, la dirección general competente en la materia puede optar por la ejecución directa de las mismas, financiándolas mediante las correspondientes contribuciones especiales o convenio específicos.

Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa del organismo competente, la solicitud se entenderá desestimada.

La dirección general competente en la materia puede asumir el mantenimiento de estos elementos o instalaciones, cuando este mantenimiento pueda afectar a las condiciones de la carretera. En este caso, debe establecer el correspondiente canon de mantenimiento.

En todo caso, las autorizaciones y los convenios de construcción deben determinar expresamente la titularidad de la instalación, las condiciones de mantenimiento y las modificaciones introducidas en el dominio público, en su caso.

Artículo 51 Recepción y entrega de las obras

Las modificaciones de la estructura de la carretera, los elementos funcionales y las instalaciones adicionales en el caso de ser incorporadas al patrimonio de la carretera deben ser recibidas previamente a su entrada en servicio por la dirección general competente en la materia, en las condiciones especificadas en el presente Reglamento.

Las instalaciones adicionales construidas por el titular de la vía deben ser objeto de un acto de entrega a la persona titular de la instalación si ésta no fuera la titular de la vía.

Artículo 52 Explotación de elementos funcionales de la carretera y equipamientos adicionales

Con la excepción de las áreas de servicio, cuya explotación se regula en los artículos 57 al 60 de este Reglamento, la dirección general competente en la materia puede encargar la explotación de los elementos funcionales y equipamientos adicionales de la carretera cuando esta cesión sea compatible con la funcionalidad de la carretera.

La ocupación temporal, para periodos inferiores a un año, debe ser objeto de autorización administrativa por parte de la dirección general competente en la materia, que debe determinar las condiciones de ésta, referidas preferentemente a la mejora del equipamiento o de la infraestructura del sector.

La explotación para periodos superiores a un año se rige por las disposiciones aplicables en materia de contratación administrativa.

CAPÍTULO IV Áreas de servicio

Artículo 53

Definición de las áreas de servicio

53.1 Las áreas de servicio son las zonas colindantes con la carretera que están diseñadas expresamente para ubicar instalaciones y servicios destinados a resolver las necesidades de los vehículos y dar seguridad y comodidad a las personas usuarias de la carretera.

53.2 Las áreas de servicio son instalaciones propias de las vías segregadas. Las instalaciones similares situadas sobre otras carreteras tienen la consideración de estaciones de servicio y se rigen por las disposiciones del capítulo V de este título.

Artículo 54

Uso y contenido de las áreas de servicio

Las áreas de servicio deben disponer de estaciones de servicio y pueden incluir además talleres de reparación, hoteles, restaurantes y otros servicios similares.

También deben disponer de servicios sanitarios, zona de estacionamiento y descanso, que serán de acceso público y gratuito, así como de teléfono de uso público.

Están expresamente prohibidos los locales de espectáculos o diversiones.

Las instalaciones y servicios deben estar abiertas al público por lo menos 16 horas diarias.

Artículo 55

Ubicación y distancias de las áreas de servicio

55.1 Las áreas de servicio deben tener acceso directo y exclusivo desde la carretera. Su recinto estará cerrado y separado de las fincas colindantes.

Pueden situarse a uno o ambos márgenes de la carretera. En caso de carretera de dos carriles, uno para cada sentido, las áreas de servicio se situarán a ambos márgenes de la vía, de manera que sean visibles las dos instalaciones desde el punto de inicio de su acceso.

55.2 No se establece ninguna limitación por razón de distancias entre áreas de servicio de carreteras, salvo las que se deriven de consideraciones de seguridad viaria o de la correcta explotación de la carretera.

Artículo 56

Inclusión de las áreas de servicio en los estudios de carreteras

56.1 Los estudios informativos previos y los proyectos de vías segregadas deben incluir, salvo que se justifique su imposibilidad, la previsión de las áreas de servicio. Esta previsión debe ajustarse a las prescripciones del artículo anterior y como mínimo debe incluir el trazado de los accesos, la delimitación de la zona a ocupar, las condiciones de edificabilidad y los servicios mínimos necesarios.

56.2 Las previsiones contenidas en los estudios informativos previos y proyectos se desarrollarán posteriormente mediante un proyecto específico que debe definir los accesos, la delimitación de la zona a ocupar, las condiciones de edificabilidad y los servicios mínimos necesarios. Este proyecto tiene las características, procedimiento y efectos de un proyecto de carreteras.

56.3 Si posteriormente a la aprobación de los estudios y proyectos mencionados en el párrafo anterior se cree conveniente la necesidad

de implantar un área de servicio, debe someterse a información pública, de acuerdo con el procedimiento regulado en el artículo 31 de este Reglamento, el correspondiente estudio, que debe incluir su localización, accesos e instalaciones.

56.4 Las obras de construcción que se realicen en las áreas de servicio están sujetas a licencia municipal previa y a las tasas e impuestos correspondientes, sin perjuicio de lo que establece el artículo 182 de la Ley 2/2002, de 14 de marzo, de urbanismo.

Artículo 57

Explotación de las áreas de servicio

La explotación de las áreas de servicio, a las que se refiere el artículo anterior, puede ser encomendada a particulares, los cuales deben encargarse de la construcción y explotación de la instalación, o sólo de la instalación, según los términos del contrato otorgado a tal efecto.

El departamento competente en la materia puede acordar la explotación de un área de servicio o de diversas agrupadas.

Artículo 58

Concesiones de áreas de servicio

58.1 El otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se debe ajustar a lo que dispone la legislación vigente en materia de contratación administrativa.

58.2 Las concesiones pueden referirse a la construcción y explotación o únicamente a la explotación de las instalaciones y servicios. También pueden otorgarse para la construcción y explotación o sólo la explotación de cada una de las instalaciones del área.

El pliego puede incluir, además de las condiciones de la concesión, la obligación de la persona concesionaria de encargarse de la explotación de los servicios y de las instalaciones de otras áreas de servicio. En este caso el plazo de explotación será el mismo que el de la concesión principal.

El pliego debe determinar las instalaciones y servicios y sus condiciones de construcción, en su caso, los plazos de inicio y finalización de las obras, así como los efectos de su incumplimiento. Debe determinar también las condiciones de explotación, el plazo de la concesión, el canon correspondiente y los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo y, en especial, la obligación de dar cumplimiento al artículo 32.3 de la Ley 1/1998, de 7 de enero, de política lingüística.

58.3 El otorgamiento de las concesiones a que se refieren los apartados anteriores, se entiende sin perjuicio de las licencias y autorizaciones que se deban obtener según la normativa aplicable.

58.4 Las concesiones de las áreas de servicio no son susceptibles de transmisión o cesión hasta que no haya transcurrido, como mínimo, una quinta parte del plazo de duración del contrato o se haya ejecutado por lo menos un 20% de su importe. En estos supuestos, se pueden transmitir con la autorización expresa previa del director general competente en materia de carreteras y previo informe del departamento competente en materia de industria.

Artículo 59

Extinción de la concesión de las áreas de servicio

Las concesiones de áreas de servicio se extinguen por las causas y en los términos previstos

en la normativa vigente en materia de contratación administrativa.

Artículo 60

Régimen de competencias

Corresponde a la persona titular del departamento competente en la materia la iniciativa y la resolución de los contratos para la construcción y explotación, o sólo la explotación, de las áreas de servicio.

CAPÍTULO V

Estaciones de servicio

Artículo 61

Definición de las estaciones de servicio

Son estaciones de servicio, a efectos de este Reglamento, tanto las instalaciones definidas con este nombre en la normativa vigente ordenadora del sector petrolero, como las unidades de suministro.

Artículo 62

Estaciones de servicio en vías segregadas

En las vías segregadas, las estaciones de servicio se deben admitir únicamente si están incluidas en un área de servicio, o su acceso se realiza mediante una calzada lateral. Se rigen por las disposiciones del capítulo IV de este título.

Artículo 63

Estaciones de servicio en otras carreteras

63.1 En las carreteras convencionales, las estaciones de servicio incluidas en los proyectos de nueva construcción, pueden ser explotadas por cualquiera de los sistemas establecidos por la normativa vigente en materia de contratación administrativa.

63.2 En las carreteras convencionales, la dirección general competente en la materia puede autorizar estaciones de servicio, no incluidas en los proyectos de acuerdo con las condiciones y procedimiento especificados en los artículos siguientes.

Artículo 64

Accesibilidad

Los accesos a una estación de servicio deben tener las características de los accesos a instalaciones de servicio definidas en el capítulo III del título cuarto de este Reglamento.

Artículo 65

Instalaciones y servicios

Las estaciones de servicio deben estar dotadas de servicios sanitarios de uso público y gratuito y teléfono de uso público. Pueden incluir taller de reparaciones y otras actividades similares que tengan relación directa con la carretera, pero están expresamente prohibidas las actividades de espectáculos y diversiones.

Artículo 66

Características técnicas

66.1 Las estaciones de servicio deben estar separadas de la carretera dejando libre el dominio público, salvo el que sea necesario para los accesos.

66.2 Los aparatos suministradores, los depósitos de combustible y las marquesinas deben estar situados fuera de la zona de servidumbre. El resto de instalaciones deben estar situadas fuera de la línea de edificación.

66.3 La geometría de la instalación debe ser suficiente para permitir la circulación sin maniobra de cualquier tipo de vehículo autorizado.

Las estaciones de servicio que se ubiquen en carreteras que tengan autorizado el giro a la izquierda desde la carretera, con una IMD inferior a 10.000 vehículos, deben disponer de aparatos suministradores para vehículos pesados situados como mínimo a 18 m del eje que separa los dos sentidos de circulación de la carretera.

Artículo 67

Obras en zona de dominio público

Los proyectos constructivos de estaciones de servicio, deben definir específicamente las obras que afecten o modifiquen el dominio público. Estas están sujetas a la regulación y procedimiento establecidos en el título cuarto de este Reglamento.

Las autorizaciones deben determinar expresamente la zona ocupada del dominio público y las obligaciones de mantenimiento por parte de la persona titular de la autorización.

Artículo 68

Procedimiento de las autorizaciones

68.1 La autorización para la instalación de estaciones de servicio, que no estén incluidas en los proyectos de nueva construcción y estén situadas fuera de los tramos urbanos de las carreteras convencionales, corresponde a los servicios territoriales competentes en materia de carreteras y se rige por el procedimiento establecido con carácter general en el artículo 101 de este Reglamento, con las particularidades establecidas en este artículo.

68.2 El plazo máximo para notificar la resolución definitiva de las autorizaciones reguladas en este capítulo es de cuatro meses a contar desde la presentación de la solicitud.

Transcurridos cuatro meses a contar desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa del organismo competente, la solicitud se entenderá desestimada.

68.3 La solicitud de autorización debe ir acompañada de la documentación siguiente:

a) Acreditación de la personalidad de la persona interesada.

b) Declaración acreditativa de la disponibilidad de los terrenos que ocupará la instalación y los accesos.

c) Proyecto constructivo, suscrito por técnico o técnica competente y visado por el correspondiente colegio profesional.

Cuando en el transcurso del procedimiento o con motivo del condicionado de la autorización se produzcan modificaciones del proyecto original, la Administración puede exigir un texto refundido del proyecto que recoja estas modificaciones, el cual debe servir de base para la autorización de las obras.

68.4 La autorización debe definir la zona de dominio público ocupada, el compromiso de mantenimiento y el canon de ocupación, en su caso. También debe hacer referencia a la obligación que establece el artículo 32.3 de la Ley 1/1998, de 7 de enero, de política lingüística.

68.5 Con anterioridad al inicio de las obras, la persona interesada debe comunicar el nombramiento del técnico o técnica competente, acompañado de la aceptación de dirección de obra visado por el colegio profesional correspondiente, el cual debe proceder a su replanteo. No se pueden iniciar las obras sin la aprobación

previa del acta de replanteo por parte del servicio territorial competente en materia de carreteras.

68.6 La persona interesada, dentro del plazo fijado por la autorización, debe comunicar la finalización de las obras, mediante el correspondiente certificado de la dirección técnica de éstas y debe presentar, en su caso, el documento descriptivo de las obras ejecutadas en la zona de dominio público.

Las obras efectuadas deben ser objeto de una acta de reconocimiento y comprobación de la obra ejecutada por parte de la Administración. Este requisito es indispensable para el inicio de la actividad.

Artículo 69

Contenido de los proyectos

El proyecto constructivo, que se debe adjuntar a la solicitud de autorización, debe contener, como mínimo, los siguientes elementos:

a) Características de la carretera 200 m antes y después de la estación de servicio: planta, alzado, sección, visibilidad disponible desde los accesos, señalización horizontal y vertical, y otros accesos.

b) Plano parcelario de la zona ocupada por la estación de servicio y sus accesos.

Calificación de suelo y usos admitidos por el planeamiento urbanístico.

c) Trazado. Señalización, afirmado, drenaje e iluminación de los accesos y de la zona de circulación. Estudio de tráfico en el tramo afectado por los accesos.

d) Situación de los aparatos suministradores, depósitos, marquesinas y demás instalaciones.

e) Definición específica de la zona de dominio público ocupada y de las obras que la afectan.

Artículo 70

Estaciones de servicio en los tramos urbanos

En los tramos urbanos, cuando la instalación de una estación de servicio suponga la obertura de accesos a la carretera, es preceptiva la autorización de los mencionados accesos por parte del servicio territorial competente en materia de carreteras.

Se puede prescindir de las vías de cambio de velocidad si la velocidad máxima de circulación permitida es inferior o igual a 50 km/hora. Las estaciones de servicio, salvo en la zona de accesos, deben mantener la anchura del arcén y además deben estar separadas 1 m de éste como mínimo.

Artículo 71

Informes previos

71.1 Cualquier persona puede solicitar un informe previo sobre la idoneidad y condiciones para la instalación de una estación de servicio en una carretera. A la solicitud debe adjuntarse la siguiente documentación:

a) Plano de emplazamiento a escala 1:5.000.

b) Parcelario de la zona y cédula de calificación urbanística.

c) Planta sobre topografía reciente a escala 1:1.000, con la disposición prevista de la estación de servicio y de sus accesos y las características de la carretera (200 m antes y después de los mencionados accesos), referidas a elementos fijos del terreno o de la carretera, de manera que sea posible su identificación.

71.2 Los informes tienen una validez de una año siempre y cuando no se modifiquen las con-

diciones de la carretera por la aprobación del correspondiente estudio o proyecto o por la modificación o revisión del Plan de carreteras o si se modifica el planeamiento urbanístico, circunstancias que dejarán sin efecto cualquier tipo de informe.

TÍTULO CUARTO

Régimen de uso y protección

CAPÍTULO I

Delimitación del dominio público viario y zonas de protección

SECCIÓN 1ª

Zonas de protección y arista exterior de la explanación

Artículo 72

Zonas de protección

72.1 Con la finalidad de garantizar la funcionalidad del dominio público viario y asegurar su protección se establecen en las carreteras las zonas siguientes: de dominio público, de servidumbre y de afección. Estas zonas se delimitan midiendo siempre en proyección horizontal y perpendicularmente al eje de la vía. También se establece a ambos lados de la carretera, la línea de edificación que salvo en los tramos urbanos, no puede quedar situada dentro de la zona de servidumbre.

72.2 A efectos de delimitación de las zonas de protección y de la línea de edificación, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones que formen parte de alguna red de carreteras, tienen la misma consideración que la vía de menor categoría de las que se conecten y, en todo caso, tienen como mínimo la consideración de carretera convencional. En el caso de ramales de enlaces que formen parte de la concesión, cuando se trata de autopistas en régimen de concesión, el ramal tiene la consideración de autopista a efectos de las limitaciones que se traten en este apartado.

72.3 Donde las zonas de dominio público, servidumbre y afección se superpongan, en función de que se midan desde un vial u otro, prevalece la condición de zona de dominio público sobre la de servidumbre, y la de ésta sobre la de afección, cualquiera que sea la vía o elemento determinante de la medida.

72.4 En los cruces e intersecciones entre infraestructuras de diferente titularidad se debe coordinar el ejercicio de las diferentes competencias, sin perjuicio de las autorizaciones correspondientes.

Artículo 73

Arista exterior de la explanación

73.1 La arista exterior de la explanación es la definida por la intersección de los taludes de terraplén o de desmonte con el terreno natural. En caso de existir cuneta de pie de terraplén o de coronación de desmonte, es la intersección de talud exterior de ésta con el terreno natural. En los casos de terreno plano, en caso de existir cuneta es, igualmente, la intersección del talud exterior de ésta con el terreno natural que la define.

73.2 En el supuesto especial de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, se define la arista exterior de la explanación como la proyección ortogonal de los extremos de la estructura sobre el terreno, considerando

también como estructura sus propios cimientos, y siempre con la salvedad de la definición general para terraplenes o desmontes de acceso.

73.3 En el supuesto especial de túneles, la arista exterior de la explanación se define como la intersección con el terreno natural de los taludes de las bocas del propio túnel, incluyéndose dentro de éste las posibles galerías de servicio u otros elementos construidos fuera del túnel principal y necesarios para asegurar la conservación y mantenimiento de la obra.

73.4 En los proyectos constructivos de nuevas carreteras o de obras de mejora se debe definir la arista exterior de la explanación en los casos singulares.

SECCIÓN 2ª

Zona de dominio público

Artículo 74

Delimitación

74.1 La zona de dominio público comprende los terrenos ocupados o de ocupación futura prevista en el proyecto constructivo por la carretera y sus elementos funcionales y, salvo cuando excepcionalmente se justifique por razones geotécnicas del terreno que es innecesaria, una franja de terreno a cada lado de la vía, medida desde la arista exterior de la explanación, de 8 m de anchura en las autopistas y las vías preferentes y de 3 m en las carreteras convencionales.

74.2 En el supuesto especial de puentes, viaductos y otras estructuras u obras similares, la zona de dominio público se puede reducir, y en todo caso se considera de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura. En el supuesto especial de túneles, la determinación de la zona de dominio público se efectúa de conformidad con las características geométricas y geológicas del terreno y con la altura de éste sobre el túnel.

74.3 La zona de dominio público se puede ampliar a cada lado de la carretera para poder incluir instalaciones o equipamientos adicionales o de reposición de servicios.

74.4 Los proyectos constructivos de nuevas carreteras o de obras de mejora deben definir la zona de dominio público, en los casos singulares.

Artículo 75

Expropiación

Todos los proyectos de trazado o de construcción de las nuevas carreteras y los proyectos de acondicionamiento de las ya existentes, deben incluir en el anejo correspondiente la expropiación de los terrenos integrantes de la zona de dominio público, según lo que se establece en el artículo anterior.

Artículo 76

Utilización de la zona de dominio público

76.1 En la zona de dominio público sólo se pueden realizar las obras y las actuaciones directamente relacionadas con la construcción y la explotación de la vía y sus elementos funcionales y, en su caso, las instalaciones o equipamientos adicionales, incluidas las de ajardinamiento, sin perjuicio de lo que se establece en los apartados siguientes.

76.2 El servicio territorial competente en materia de carreteras puede autorizar la ocupación del subsuelo en la zona de dominio público, preferentemente en la franja de 1 metro

situada en la parte más exterior de esta zona, para las obras o actuaciones de implantación, reposición o construcción de infraestructuras imprescindibles de servicios públicos esenciales. En ningún caso estas obras o instalaciones pueden afectar la seguridad vial, perjudicar la estructura de la carretera o de sus elementos funcionales o impedir una adecuada explotación; tampoco pueden ir por debajo de la calzada salvo en los cruces necesarios.

Los requisitos y el procedimiento para otorgar este tipo de autorizaciones son los establecidos para las autorizaciones que se regulan en el artículo 101 y siguientes.

76.3 La instalación de redes públicas de telecomunicaciones se rige por su normativa específica.

76.4 El/La jefe/a del servicio territorial competente en materia de carreteras puede autorizar accesos a la carretera de acuerdo con lo que se establece en el capítulo III de este título.

76.5 Se pueden autorizar, en función de las exigencias del sistema viario, cruces aéreos por la zona de dominio público, incluida la calzada, de acuerdo con los requisitos y procedimiento establecidos en el artículo 100 y siguientes.

76.6 Excepcionalmente, en zonas de montaña, se puede autorizar, dentro de la zona de dominio público y a partir de la arista exterior de la explanación, en el límite de la zona de pasto, la instalación de engarces totalmente diáfanos con la finalidad de impedir el paso de ganado hacia la carretera.

SECCIÓN 3ª

Zona de servidumbre

Artículo 77

Delimitación

La zona de servidumbre consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, ubicadas a una distancia de 25 m en autopistas y vías preferentes y de 8 m en el resto de las carreteras, medidas estas distancias desde las mencionadas aristas.

Artículo 78

Utilización de la zona de servidumbre

El la zona de servidumbre sólo se pueden realizar los usos y las actividades previamente autorizados que sean compatibles con la seguridad de la vía y con la finalidad propia de esta zona, de acuerdo con lo previsto en el artículo 79.

También pueden realizarse por parte de los cuerpos y fuerzas de seguridad competentes trabajos relativos a la inspección y control de la vigilancia del tráfico y del transporte y otras materias de su competencia.

Artículo 79

Utilización de la zona de servidumbre vinculada al servicio de la carretera

79.1 La zona de servidumbre se puede utilizar con las finalidades siguientes, vinculadas al servicio de la carretera:

a) Depositar, temporalmente, objetos o materiales de cualquier tipo que se encuentren en la carretera y que constituyan un obstáculo o peligro para la circulación.

b) Estacionar temporalmente los vehículos o remolques que, por causas diversas, no pueden circular.

c) Canalizar las aguas que se puedan encontrar en la carretera, en casos de emergencia.

d) Adecuar el terreno para la circulación de maquinaria y de materiales para poder resolver situaciones de emergencia.

e) Efectuar desvíos provisionales de tráfico para poder resolver situaciones de emergencia.

f) Almacenar, temporalmente, materiales, maquinaria y herramientas destinados a las obras de construcción y mantenimiento de carreteras.

g) Instalar conducciones vinculadas al servicio de la carretera.

h) Otros análogos que sean necesarios para el servicio de la carretera.

79.2 En los apartados a), b), c), d) y e) del párrafo anterior, la utilización temporal de los terrenos comprendidos en la zona de servidumbre no requiere la notificación previa de la dirección general competente en la materia a la propiedad ni a la titularidad de derechos de los terrenos afectados.

79.3 En los casos previstos en los apartados f), g) y h), la dirección general competente en la materia debe notificar previamente al propietario o propietaria, inquilino o inquilina u otras personas titulares de derechos, con una antelación de 15 días, la resolución de ocupar los terrenos necesarios, indicando la superficie y el plazo previsto, finalidad para la que se destina y beneficiario de la ocupación.

79.4 Son indemnizables, en los términos establecidos en la legislación de expropiación forzosa, la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen con motivo de su utilización. El abono de la correspondiente indemnización debe ir a cargo de la persona beneficiaria de la ocupación.

Artículo 80

Usos autorizables en la zona de servidumbre

80.1 La utilización por parte de terceros de la zona de servidumbre requiere la autorización del servicio territorial competente en materia de carreteras, salvo los cultivos que no requieran autorización, siempre que no afecten a la seguridad de la vía.

Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa del organismo competente, la solicitud se entenderá desestimada.

80.2 En la zona de servidumbre se pueden autorizar los usos siguientes:

a) Cerramientos arbustivos o diáfanos de baja combustibilidad siempre que no afecten a las condiciones de visibilidad y seguridad de la carretera ni puedan menoscabar las facultades de los organismos administrativos en relación con la protección y la explotación del dominio público viario.

A tal efecto, los cerramientos diáfanos pueden tener cimientos de obra de fábrica que sobresalgan, como máximo, 0,30 m por encima del terreno y siempre que no se cree un obstáculo rígido, sobretodo en zonas llanas, que suponga un peligro para los vehículos que, accidentalmente, puedan salir de la carretera.

En lo que se refiere a los cerramientos arbustivos, no pueden tener una altura superior a 1,20 m por encima del terreno.

b) Plantaciones o tala de árboles siempre que no perjudiquen la estabilidad de la carretera y de sus elementos funcionales o, por motivos de visibilidad, la seguridad vial.

c) Las obras que sean imprescindibles para la conservación de los edificios existentes. En ningún caso se autorizan obras que impliquen la reconstrucción o mejora, así como nuevas construcciones o instalaciones aunque sean subterráneos.

d) En general todas las actuaciones autorizables dentro de la zona de dominio público y, concretamente, la construcción de vías de acceso a las propiedades colindantes a la carretera.

e) Movimientos de tierras siempre y cuando no afecten a la seguridad vial. Se pueden autorizar muros de contención, con la debida justificación técnica de su necesidad, cuando puedan mejorar la estabilidad de la carretera y sus elementos funcionales. En todo caso se debe impedir la aportación de aguas a la calzada.

80.3 En la zona de servidumbre no se pueden autorizar ninguna de las actuaciones siguientes:

a) Construcción de depósitos y piscinas, aunque sean subterráneos.

b) Instalaciones industriales o de maquinaria fijas.

c) Instalaciones desmontables permanentes.

d) Casetas de herramientas, de bombas o transformadores.

e) Cualquier edificación, tanto las de nueva construcción como la reconstrucción o mejora de las existentes.

f) Cualquier actuación que implique la sustitución de un obstáculo rígido que suponga un peligro para los vehículos que, accidentalmente, puedan salir de la carretera.

SECCIÓN 4ª

Zona de afección

Artículo 81

Delimitación

La zona de afección consiste en dos franjas de terreno, a lado y lado de la carretera, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas de la explanación ubicadas a una distancia de 100 m en autopistas y vías preferentes, de 50 m en carreteras convencionales de la red básica y de 30 m en el resto de carreteras de las otras redes, medidas estas distancias desde las citadas aristas.

Artículo 82

Autorizaciones

Dentro de la zona de afección, para efectuar cualquier tipo de actividad, la realización de obras o instalaciones, fijas o provisionales, cambiar el uso o la finalidad de las existentes y operaciones de plantación o tala de árboles, es necesario la autorización previa de los servicios territoriales en uso de sus competencias y, siempre, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

No es necesaria la autorización previa para la realización de trabajos propios de cultivos agrícolas, siempre que no resulte afectada, en cualquier caso, la seguridad vial.

Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa por el órgano competente, la solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 83

Usos autorizables en la zona de afección

En la zona de afección se pueden realizar, con la autorización previa, los siguientes usos:

1. En general, todos aquellos usos permitidos en la zona de servidumbre.

2. Por delante de la línea de edificación, de forma temporal, edificaciones o instalaciones fácilmente desmontables y siempre con carácter de precario.

3. Las obras que impliquen un cambio de uso de cualquier actividad existente. La nueva actividad propuesta ha de ser compatible con el ordenamiento urbanístico vigente.

4. Líneas aéreas de transporte y distribución de energía, comunicaciones y otros, que deben situarse preferentemente por detrás de la línea de edificación. Estas líneas se pueden autorizar cuando la distancia de los soportes a la arista exterior de la calzada sea, como mínimo, vez y media su altura y los castilletes metálicos de líneas eléctricas de alta tensión se sitúen siempre detrás de la línea de edificación. En el caso de reposiciones o afectaciones de servicios existentes, debe estudiarse cada caso de manera individualizada.

5. Conducciones subterráneas siempre que no afecten a la estabilidad de la carretera y sus elementos funcionales.

6. Los cierres deben situarse siempre más allá del límite de la línea de edificación salvo que, por sus características constructivas, no impidan la visibilidad detrás suyo desde una altura de 1 metro sobre el terreno.

7. Mástiles a una distancia de la plataforma de la carretera compatible con la normativa sobre seguridad.

8. Cualquier otro uso, no contemplado en los párrafos anteriores, que sea compatible con las determinaciones del artículo 29 de la Ley.

Artículo 84

Obras de consolidación

Entre el límite de la zona de dominio público y la línea de edificación no se pueden autorizar obras de consolidación de edificaciones e instalaciones existentes que impliquen aumento de volumen de la edificación existente. Sólo se pueden autorizar obras de conservación y mantenimiento que no impliquen reconstrucción o mejora y, en el caso de cambio de uso, sean compatibles con el ordenamiento urbanístico vigente. El incremento de valor que estas obras conlleven no puede ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

Artículo 85

Supuestos de denegación de autorización por previsión de obras

La denegación de autorizaciones por previsiones futuras de cambios en la carretera ha de fundamentarse en estudios o proyectos de ampliación o modificación ya redactados o en las previsiones del Plan de carreteras que se hayan concretado en una orden de estudio.

SECCIÓN 5ª

Línea de edificación

Artículo 86

Delimitación general

86.1 La línea de edificación se establece a lado y lado de la carretera. En la zona comprendida entre la línea y la carretera se prohíbe cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las que sean imprescindibles para la conservación y el mantenimiento de las construcciones existentes.

86.2 La línea de edificación debe situarse, medida horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada, a 50 m en las autopistas,

las vías preferentes y las variantes que se construyan con el objeto de suprimir las travesías de población, y a 25 m en el resto de carreteras.

86.3 A los efectos de la delimitación de la línea de edificación, los ramales y enlaces y las vías de giro de intersecciones que formen parte de alguna red de carreteras tienen la misma consideración que la vía de menor categoría de entre las que se conecten y, en cualquier caso, tienen como mínimo la consideración de carretera convencional. En el caso de ramales de enlaces o de accesos a elementos funcionales de autopistas en régimen de concesión, la línea de edificación ha de situarse a 50 m de la calzada del ramal del enlace o acceso, si este vial forma parte de la concesión.

Artículo 87

Supuestos especiales

87.1 La línea de edificación se puede reducir, cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

a) La existencia de una orografía accidentada en uno o ambos lados de la carretera que comporte que las edificaciones más allá de la distancia legalmente establecida, provoquen alteraciones del terreno natural superiores a las que se efectuarían si se situara la línea de edificación a una distancia inferior.

b) La existencia en un tramo, previamente delimitado por la dirección general competente en la materia, de edificaciones situadas a una distancia inferior a la establecida por la ley, siempre que en este tramo se pueda situar una línea paralela al eje de la carretera separada a una distancia inferior a la legalmente establecida, de forma que la citada línea intercepte edificaciones existentes en más de un 15% de su longitud.

c) La necesidad de ubicar al lado de la carretera, edificaciones o instalaciones volumétricas destinadas a servicios vinculados a la infraestructura vial o de transporte, a servicios de suministro energético, de abastecimiento de agua, de alcantarillado o de telecomunicaciones.

d) En las ampliaciones de edificios y construcciones volumétricas existentes, siempre y cuando la actualización se realice sólo de conformidad con los siguientes criterios:

Mediante la prolongación de las líneas de la fachada sensiblemente paralelas a la carretera, sin que la longitud de esta fachada pueda superar como máximo, el doble de la longitud que tenía antes de la entrada en vigor de la Ley.

Mediante la prolongación por el lado opuesto a la carretera de las líneas de la fachada sensiblemente perpendiculares a la citada carretera, sin que la longitud resultante de las partes de estas fachadas situadas a distancia inferior a la prevista legalmente, no supere como máximo, el triple de la longitud que tenían antes de la entrada en vigor de la Ley.

En cualquier caso, la línea de edificación no puede ser fijada a una distancia inferior a la establecida por el núcleo consolidado.

87.2 A los efectos de lo que se establece en el apartado anterior, se entiende por la expresión sensiblemente paralela, aquellas situaciones en las que el ángulo que forman las alineaciones de la carretera y de la barrera lineal o de la línea de la fachada sea inferior a veinte grados centesimales.

87.3 Los criterios reseñados en el apartado a) deben tenerse en cuenta en los expedientes de delimitación que comprendan una o varias redes funcionales de una comarca de montaña

o de una zona de montaña, de conformidad con lo que prevé la normativa reguladora de las zonas de montaña.

87.4 La aplicación de los supuestos previstos en los apartados b), c) y d), se puede fijar atendiendo a las características de la edificación o edificaciones concretas a las que se refiere el expediente de delimitación.

87.5 Salvo el suelo urbano, el establecimiento de la línea de edificación, en los supuestos previstos en este artículo, ha de determinarse para zonas concretamente delimitadas, previa tramitación del correspondiente expediente de delimitación.

Artículo 88

Limitaciones

88.1 De conformidad con el régimen de uso y protección previsto en la Ley, en ningún caso la fijación de una línea de edificación inferior a la legalmente prevista, puede comportar la posibilidad de permitir edificaciones o construcciones volumétricas en las zonas de dominio público y de servidumbre de la carretera.

88.2 La distancia fijada para la línea de edificación debe permitir garantizar la ordenación de los márgenes de la carretera, el adecuado nivel de control de los accesos y la observación de los requisitos necesarios en materia de seguridad vial.

88.3 Los supuestos especiales de línea de edificación contemplados en el artículo anterior, en ningún caso pueden afectar a las disposiciones establecidas en las normas urbanísticas.

Artículo 89

Procedimiento

89.1 Pueden solicitar la tramitación del correspondiente expediente de delimitación de la línea de edificación:

Los ayuntamientos por donde transcurra la carretera.

Los consejos comarcales y las otras administraciones afectadas.

Los y las particulares afectados en los supuestos previstos en el artículo 87.1.c) y d).

En cualquier caso, el expediente se puede incoar de oficio por parte de la dirección general competente en la materia.

89.2 La solicitud debe dirigirse al Servicio Territorial de Carreteras correspondiente y deberá ir acompañada, como mínimo, de una memoria y una documentación gráfica justificativa.

En el caso de solicitudes formuladas por particulares, se requiere también el informe previo favorable del ayuntamiento afectado.

89.3 Determinada provisionalmente la línea límite de edificación, el proyecto de delimitación deberá someterse al trámite de información pública durante un periodo de treinta días, mediante anuncio que deberá ser publicado en el DOGC y en el tablón de anuncios del ayuntamiento, a fin y efecto de que los interesados puedan formular alegaciones.

89.4 Simultáneamente a la información pública, el proyecto de delimitación deberá someterse a informe de los ayuntamientos afectados por un periodo de treinta días, en el caso que éstos no se hayan pronunciado previamente, de la dirección general competente en materia de urbanismo y, si procede, de los departamentos u organismos que puedan resultar afectados, en orden a sus respectivas competencias.

89.5 Una vez transcurrido este periodo sin que se hayan emitido los informes exigidos, será

de aplicación lo previsto en la legislación vigente aplicable de procedimiento administrativo.

Artículo 90

Aprobación del expediente de delimitación

90.1 Corresponde al director o director general competente en la materia, la resolución definitiva del expediente de delimitación de la línea de edificación, en el sentido de aprobar o denegar la solicitud, con la valoración previa de las alegaciones formuladas.

90.2 Una vez transcurrido el plazo de seis meses desde la presentación de la solicitud, ésta se entenderá desestimada.

SECCIÓN 6ª

Publicidad y rótulos

Artículo 91

Prohibición

91.1 Se prohíbe la realización de publicidad, excepto en los tramos urbanos, en una franja de 100 m medida desde la arista exterior de la calzada. Se prohíbe, en cualquier caso, la publicidad visible desde la zona de dominio público de los tramos no urbanos de la carretera.

Esta prohibición no da derecho a indemnización.

91.2 La prohibición establecida en el apartado anterior afecta a todos los elementos de la instalación publicitaria, e incluye la fijación de rótulos, la colocación de soportes y cualquier manifestación de la actividad publicitaria, dibujos, pictogramas, anagramas, señales luminosas y acústicas y, en general, cualquier reclamo para atraer la atención de la persona usuaria de la carretera.

91.3 A los efectos de este Reglamento, se entiende por visible toda instalación publicitaria que resulte legible o comprensible desde la parte de la zona de dominio público de la carretera, y en cualquier caso los rótulos cuya segunda mayor dimensión sea superior al 10% de su distancia a la arista exterior de la calzada o aquéllos, que por sus características o luminosidad, vistos desde cualquier punto de la plataforma de la carretera, puedan producir deslumbramientos, confusión o distracción a las personas usuarias, o sean incompatibles con la seguridad de la circulación viaria.

Artículo 92

Publicidad

92.1 A los efectos de este Reglamento se entiende por publicidad toda forma de comunicación realizada por persona física o jurídica, dirigida a las personas usuarias de la carretera, con la finalidad de promover de forma directa o indirecta actividades o la contratación de bienes o servicios.

92.3 No se considera publicidad los rótulos informativos, ni los rótulos o las instalaciones similares indicativos de establecimiento mercantiles o industriales, siempre que se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad y no incluyan ningún tipo de información adicional.

Artículo 93

Rótulos informativos

93.1 Los rótulos informativos son aquellos que tienen por finalidad informar de un servicio o lugar de posible utilidad para las personas usuarias de la vía.

93.2 Son rótulos informativos:

a) Las señales de servicio.

b) Los que indiquen lugares, centros o actividades de atracción o interés turístico o cultural.

c) Los que sean exigidos por la normativa internacional.

Artículo 94

Señales de servicio

94.1 Las señales de servicio se clasifican en esenciales y no esenciales.

94.2 Son esenciales las señales que informan sobre la existencia de servicios de asistencia sanitaria, áreas de descanso y gasolineras, así como sobre la existencia de hoteles, restaurantes, cafeterías, talleres de reparación e información turística siempre que se sitúen en áreas o zonas de servicio con presencia de gasolineras.

El resto de las señales de servicio tienen el carácter de no esenciales y deben utilizarse con carácter restrictivo, previa justificación de su relevancia y conveniencia.

94.3 Con carácter general debe intentarse situar las señales de servicio de forma independiente de la propia señalización vial.

Artículo 95

Centros de atracción

Se pueden señalar los centros de atracción importantes que tengan acceso directo e inmediato desde la carretera.

Se considera que existe acceso directo e inmediato cuando la distancia a recorrer desde la salida de la carretera hasta el centro señalizado no supere los 5 km y el acceso se efectúe sin atravesar ningún núcleo de población que se encuentre señalizado en la carretera.

Artículo 96

Características de los rótulos informativos

96.1 La forma, los colores, las dimensiones y las determinaciones lingüísticas de los rótulos informativos deben ajustarse a los criterios establecidos por la Generalidad de Cataluña, de conformidad con lo que establece la normativa general aplicable en la materia.

96.2 Los textos de los rótulos informativos deben estar al menos en catalán. En cualquier caso la toponimia debe figurar en catalán o en aranés, de acuerdo con la normativa de la Generalidad de Cataluña.

Artículo 97

Rótulos indicativos

97.1 Los rótulos, o instalaciones similares, indicativos de establecimientos mercantiles o industriales deben reunir los siguientes requisitos:

a) Que se sitúen en el mismo edificio o en su inmediata proximidad. A tal efecto se entiende que un rótulo o instalación indicativo está situado en la inmediata proximidad de un edificio mercantil o industrial, siempre que esté ubicado en la misma finca y a una distancia máxima de 8 m respecto de la edificación, y a una distancia de la arista exterior de la calzada igual o superior al perímetro del cartel, y siempre más allá de la zona de servidumbre.

b) Que su contenido tenga por única finalidad la identificación del establecimiento, sin incluir ninguna información adicional.

Se entiende por información adicional toda forma de comunicación dirigida a promover de forma directa o indirecta la contratación de bienes y servicios.

97.2 En cualquier caso, no se permiten los rótulos indicativos que por sus características sean incompatibles con la seguridad de la circu-

lación vial, ya sea por sus dimensiones o porque puedan producir deslumbramiento, confusión o distracción a las personas usuarias de la carretera.

Artículo 98 *Rótulos eventuales*

Con carácter excepcional, puede autorizarse la colocación de rótulos de carácter eventual para facilitar información sobre actividades que se desarrollen en la propia carretera o en su entorno inmediato, tal como pruebas deportivas, empresas constructoras o similares. Esta autorización conllevará la obligación de retirar el rótulo una vez finalizada la actividad.

Artículo 99 *Procedimiento*

99.1 Los rótulos informativos, indicativos y eventuales pueden ser colocados por el organismo titular de la carretera o por las personas interesadas, previa solicitud al citado organismo y de la correspondiente autorización, otorgada de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 101 de este Reglamento, siendo a cargo de las personas interesadas su conservación y mantenimiento.

99.2 Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa por el órgano competente, la solicitud se entenderá desestimada cuando el rótulo se sitúe en las zonas de servidumbre y de afección o dentro de la zona delimitada por la línea de edificación. En el resto de los supuestos, la solicitud se entenderá estimada.

99.3 La autorización puede ser resuelta sin derecho a indemnización, con la audiencia previa de las personas interesadas, en caso de conservación deficiente, finalización de la actividad objeto de la información, por razones de seguridad vial o por perjudicar el servicio que presta la carretera.

SECCIÓN 7ª *Régimen de autorizaciones*

Artículo 100 *Autorizaciones administrativas*

100.1 Corresponde a los servicios territoriales competentes en materia de carreteras otorgar las autorizaciones para la realización de las obras o actividades a que se refiere este capítulo, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

100.2 El otorgamiento de autorizaciones para la realización de obras o actividades en las travesías y los tramos urbanos se regula en el artículo 161 y siguientes de este Reglamento.

100.3 En los supuestos en que sean preceptivas las autorizaciones a que se refiere el apartado 1 de este artículo, es necesario hacer constar expresamente en las licencias urbanísticas la necesidad de obtener esta autorización antes del inicio de las obras.

100.4 Si las obras o actividades objeto de autorización se efectúan en vías de peaje en régimen de concesión, es necesario el informe previo de la Delegación del Gobierno en las sociedades concesionarias de autopistas.

Artículo 101 *Procedimiento de autorizaciones fuera de tramos urbanos*

El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades en las

zonas de protección de las carreteras, en los tramos no urbanos, así como para modificar el uso o destino de las existentes, debe ajustarse al siguiente procedimiento:

a) La persona interesada debe dirigir la correspondiente solicitud al servicio territorial competente en materia de carreteras. Estas solicitudes deben acompañarse de la documentación que establece el siguiente artículo para cada uno de los supuestos en concreto.

b) El servicio territorial competente debe examinar la documentación presentada y, si ésta es incompleta, debe requerir a la persona interesada para que subsane el defecto observado, en el término de 10 días.

c) Comprobada la actuación solicitada sobre el terreno y practicados, en su caso, los trámites complementarios que se estimen convenientes, el servicio territorial competente debe adoptar la correspondiente resolución en la que se deben establecer las condiciones pertinentes o, en su caso, los motivos de su denegación.

d) Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización sin que se haya notificado resolución expresa por el órgano competente, la solicitud se entenderá desestimada.

Artículo 102 *Documentación a acompañar a las solicitudes de autorización*

102.1 Si la petición de autorización tuviera por objeto la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público esencial, debe adjuntarse un proyecto de las obras e instalaciones a ejecutar y los documentos que acrediten su conformidad, en su caso, con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En cualquier caso, debe justificarse el interés público de la necesidad de la ocupación del dominio público que se solicita.

102.2 En los casos de solicitud de autorización de utilización de las zonas de servidumbre o de afección, debe acompañarse la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar.

La presentación del proyecto suscrito por técnico competente y visado por el colegio profesional correspondiente, es necesaria en los siguientes supuestos:

a) Construcción de obras de paso o desagüe, muros de contención y, en general, todas las actuaciones que puedan incidir sobre la seguridad de la circulación vial, sobre algún servicio existente, sobre el libre curso de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, o sobre las condiciones medioambientales del entorno. El proyecto debe estudiar las condiciones estructurales de la obra y su incidencia sobre los citados aspectos.

b) Restaurantes, hoteles y en general, cualquier instalación permanente lindando con una carretera convencional o una vía de servicio. El proyecto ha de comprender el estudio del trazado de los accesos, aparcamientos, señalización, firme, drenaje, alumbrado, ornamentación y otros elementos inherentes a la instalación. Estos elementos deben diseñarse de manera que no afecten ni a la seguridad vial ni a la calidad paisajística del entorno de la carretera.

c) Urbanizaciones, instalaciones industriales, tendidos aéreos, conducciones, redes de abastecimiento y saneamiento, accesos, explanacio-

nes y, en general, cualquier otro elemento de urbanización. El proyecto debe recoger especialmente la ordenación de la zona comprendida entre la línea de edificación y la carretera, en sus diferentes aspectos y debe contemplar las molestias o peligros que la instalación, o los elementos que se utilicen, puedan producir en la circulación, así como los perjuicios a las características medioambientales del entorno de la carretera.

102.3 Con respecto a los accesos debe presentarse el proyecto específico de accesos previsto en el capítulo III de este mismo título.

102.4 Previamente a la solicitud de autorización las personas interesadas pueden consultar a los servicios territoriales competentes la viabilidad de la construcción proyectada así como obtener información y orientación sobre los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

Artículo 103 *Condiciones generales para el otorgamiento de autorizaciones*

103.1 Las autorizaciones deben imponer las condiciones que, en cada caso, se consideren oportunas para la correcta explotación de la carretera y para evitar daños y perjuicios a su infraestructura, a sus elementos funcionales, a las instalaciones adicionales, a la seguridad de la circulación vial y a las condiciones medioambientales del entorno.

103.2 Las obras autorizadas deben ejecutarse de conformidad con la documentación presentada y con las condiciones que se incorporen en la propia autorización.

103.3 Se puede establecer el depósito de una garantía para la correcta ejecución de la obra en aquellas autorizaciones que afecten al dominio público.

103.4 La persona titular de la autorización es la responsable de los accidentes y perjuicios que se puedan ocasionar al tráfico y de los daños a elementos de la carretera o a terceros, derivados directa o indirectamente de las actuaciones.

Artículo 104 *Condiciones particulares para cada tipo de actuación*

En el otorgamiento de autorizaciones deben observarse en particular las siguientes normas:

a) Plantación y tala de árboles y arbustos.

Sólo se pueden autorizar en zonas de servidumbre y afección, siempre que no perjudiquen la visibilidad de la carretera ni la seguridad de la vía.

b) Líneas aéreas.

Deben autorizarse de conformidad con las determinaciones establecidas en el artículo 83 de este Reglamento. La distancia mínima también debe aplicarse en los casos de cruces aéreos, en los cuales el gálibo será fijado por el servicio territorial competente en materia de carreteras atendiendo a criterios de seguridad vial.

c) Conducciones subterráneas.

No se autorizan en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y con la debida justificación, así lo exija la prestación de un servicio público esencial o de aquellos que hayan sido declarados de interés público.

En la zona de servidumbre se pueden autorizar las conducciones subterráneas que correspondan a la prestación de un servicio público o de aquellos que hayan sido declarados de interés

público, siempre y cuando se sitúen lo más lejos posible de la carretera.

Las conducciones de interés privado sólo se autorizan en la zona de afección. Excepcionalmente y donde no exista otra solución, se pueden autorizar en la zona de servidumbre, lo más lejos posible de la carretera.

En el caso que se trate de redes públicas de telecomunicaciones, se estará a lo que diga su normativa específica.

d) Cruces subterráneos.

Las obras de los cruces subterráneos deben ejecutarse de forma que produzcan las mínimas perturbaciones en la circulación y debe dejarse el pavimento de la carretera en las condiciones anteriores, debiendo tener la debida resistencia.

La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de cruce y la rasante de la carretera debe ser fijada por el servicio territorial competente en materia de carreteras.

No se autorizan cruces a cielo abierto en autopistas y vías preferentes, ni en carreteras convencionales con intensidad media diaria de circulación superior a 3.000 vehículos, y se tendrá que efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea.

En el resto de carreteras y en las travesías de población se pueden autorizar cruces a cielo abierto con la debida justificación, dejando siempre un carril para la circulación de los vehículos.

También se pueden utilizar, excepcionalmente y con la debida justificación, para efectuar cruces las obras de paso o desagüe de la carretera siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

e) Vallas.

En la zona de servidumbre sólo se pueden autorizar vallas totalmente diáfanas sobre pilotes, permitiéndose un muro de cimiento de 0,30 m.

La reconstrucción de vallas existentes debe hacerse de conformidad con las condiciones que se impondrían en caso que fueran de nueva construcción, excepto las operaciones de mera reparación y conservación.

Donde resulte necesario el retranqueo de vallas por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías, duplicación de calzadas, ampliación de la plataforma u otros motivos de interés público, se pueden reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de explanación, garantizándose, en cualquier caso, que el cierre se sitúe fuera de la zona de dominio público y que no resulten reducidas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

f) Instalaciones lindantes con la carretera.

Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones han de quedar siempre por detrás de la línea de edificación.

Delante de esta línea no se autorizan más obras que las necesarias para los viales, islotos o zonas ajardinadas. Los aparcamientos son autorizables fuera de la zona de servidumbre.

g) Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas.

Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características

de la explotación, se pueden imponer condiciones específicas para evitar los peligros que la instalación, o sus elementos puedan producir en la circulación, así como para evitar perjuicios en las características medioambientales del entorno de la carretera.

h) Movimientos de tierras y explanaciones.

Se pueden autorizar en las zonas de servidumbre y afección, siempre que no sean perjudiciales para la carretera o su explotación, por la modificación del curso de las aguas, reducción de la visibilidad o cualquier motivo similar.

i) Pasos elevados.

Los estribos de la estructura no pueden ocupar la zona del dominio público, salvo con autorización justificada del Servicio Territorial. En carreteras con calzadas separadas se pueden ubicar pilares en la mediana siempre que su anchura sea suficiente para que no represente un peligro para la circulación, debiendo tener, en su caso, un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo mínimo definitivo sobre la calzada será de 5 m. Durante la ejecución de la obra este gálibo será fijado por el Servicio Territorial.

Las características de la estructura deben tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera en un futuro.

j) Pasos inferiores.

La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la carretera debe ser fijada por el Servicio Territorial.

Las características de la estructura han de tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera en un futuro.

k) Vertederos.

No se autorizan en ningún caso.

Artículo 105

Efectos de la autorización

105.1 Las autorizaciones se otorgan a reserva de las otras licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y preservando los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supone, en ningún caso, la cesión del dominio público, ni la asunción por parte de la Generalidad de Cataluña de ninguna responsabilidad respecto de la persona titular de la autorización o de terceros.

105.2 Las obras o instalaciones autorizadas deben iniciarse y finalizar dentro de los periodos que determine la propia autorización.

105.3 En los casos, que así se especifique en la autorización, no se pueden iniciar las obras sin que el servicio territorial competente haya dado la conformidad a su replanteo. A tales efectos, la persona interesada ha de comunicar al servicio territorial, con una antelación mínima de diez días, la fecha que prevé para esta operación. El servicio territorial deberá extender una acta de conformidad o, si es el caso, ha de hacer constar los inconvenientes que vea, debiendo conceder el periodo necesario para su subsanación. El acta de conformidad del replanteo conlleva el permiso definitivo del inicio de las obras.

105.4 En los casos en que así se especifique en la autorización, las personas interesadas han de comunicar al servicio territorial competente, con una antelación mínima de 10 días, el final de las obras, a los efectos de reconocimiento de la ejecución de las obras. El servicio territorial debe levantar acta de conformidad o, en su caso, si encuentra inconvenientes, los debe hacer

constar, concediendo el periodo necesario para su corrección. El acta de conformidad de las obras conlleva el permiso de su uso por lo que respecta a competencias de carreteras.

105.5 La autorización tendrá efectos mientras exista el objeto determinante de su otorgamiento y será transmisible previa notificación del cambio de titularidad al servicio territorial.

105.6 EL otorgamiento de una autorización de aprovechamiento especial de la zona de dominio público conlleva el pago de la correspondiente tasa. Su importe debe establecerse de conformidad con lo que se determine en la normativa reguladora de las tasas y precios públicos de la Generalidad de Cataluña.

Artículo 106

Modificación, suspensión o resolución de la autorización

106.1 El servicio territorial competente puede en cualquier momento modificar, suspender de manera temporal o resolver la autorización, cuando lo requieran las necesidades del servicio de la carretera.

106.2 EL procedimiento para modificar, suspender o resolver la autorización, se inicia de oficio y se tramita por el servicio territorial correspondiente. En cualquier caso, antes de la propuesta de resolución, debe darse audiencia a las personas afectadas a fin y efecto que puedan formular las alegaciones que crean pertinentes.

Artículo 107

Resolución de la autorización por causas imputables a la persona autorizada

El servicio territorial competente en la materia puede declarar la resolución de la autorización, previa advertencia, cuando la ejecución de las obras autorizadas se paralice por causas imputables a la persona autorizada.

CAPÍTULO II

Funcionalidad de la vía

Artículo 108

Medidas relativas a la funcionalidad de la vía

108.1 Las medidas de funcionalidad de la vía son las siguientes:

a) Establecer limitaciones a la circulación o restricciones en el uso general de la red a fin de asegurar la correcta funcionalidad de la vía tanto en lo que se refiere a la seguridad de la infraestructura, a la seguridad de las personas usuarias o a la fluidez de la circulación, así como para gestionar adecuadamente la red vial y ejecutar obras de construcción y explotación.

b) Autorizar o informar en su caso, de conformidad con sus competencias, usos singulares o excepcionales de la red vial, diferentes de los propios por los que ésta se ha concebido, con tal de facilitar las necesidades productivas o socio-culturales.

108.2 Cuando los usos singulares del apartado b) de este artículo resulten incompatibles con la seguridad de la infraestructura, la seguridad de las personas usuarias y la fluidez de la circulación, las autorizaciones o informes deben establecer las correspondientes limitaciones a la circulación o restricciones en el uso general de la red.

108.3 Debe darse traslado de las autorizaciones e informes que se emitan al organismo competente en materia de tráfico.

Artículo 109*Actuaciones encaminadas a mejorar el uso de las carreteras*

109.1 El/La jefe/a de servicio territorial competente en la materia puede imponer, en el ámbito de sus competencias, si las condiciones meteorológicas, la situación, las exigencias técnicas de la seguridad vial o de la seguridad de las personas usuarias lo exigen, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en determinados tramos o partes de una carretera.

Se pueden establecer, con el informe previo de los órganos administrativos directamente afectados en función de sus competencias, limitaciones a la circulación de diferentes tipos de vehículos en función de la naturaleza y las características de las carreteras.

109.2 El/La jefe/a del servicio territorial competente en la materia puede reservar al uso exclusivo de vehículos automóviles determinados itinerarios o tramos de las vías segregadas, con la finalidad de facilitar la comodidad y la seguridad de la circulación y garantizar la adecuada prestación del servicio público encomendado.

109.3 El/La jefe/a de servicio territorial competente en la materia puede también con tal de mejorar el uso de las carreteras establecer otras medidas de ordenación tales como: limitaciones de velocidad, carriles reservados, sentido único de circulación, prohibiciones de giro, prioridad en intersecciones, prohibiciones de parada o estacionamiento y en general cualquier medida aplicable en materia de circulación que tenga carácter permanente o provisional. El establecimiento de estas medidas en tramos urbanos debe efectuarse de conformidad con el artículo 37 de la Ley y, en cualquier caso, el establecimiento de bandas de estacionamiento o cualquier medida que cambie el ámbito de la calzada en tramos urbanos requiere el previo acuerdo entre el ayuntamiento y el titular de la carretera.

109.4 Las limitaciones que determina este artículo deben efectuarse en todo caso mediante la correspondiente señalización y si es necesario con las medidas adicionales necesarias.

Artículo 110*Restricciones de tráfico para obras*

110.1 El/La jefe/a del Servicio Territorial de Carreteras es competente para autorizar restricciones de tráfico por motivos de obras que supongan limitaciones temporales por cortes de uno más carriles de circulación o, incluso, de toda la carretera.

110.2 Las autorizaciones por restricciones de tráfico por obras fijas que impliquen ocupaciones de la calzada en travesías deben notificarse a las entidades locales correspondientes en los términos municipales donde se produzca la ocupación de la calzada.

110.3 Las autorizaciones de restricciones de tráfico por obras que impliquen el corte total de la calzada deben notificarse a las entidades locales correspondientes a los términos municipales donde se produzcan los cortes.

110.4 Las autorizaciones de restricciones de tráfico por obras que supongan el cierre total de la carretera o bien puedan provocar importantes colapsos de tráfico deben anunciarse específicamente en medios de comunicación de amplia difusión.

110.5 Las autorizaciones de restricciones de tráfico, motivadas por obras fijas, que supongan

limitaciones temporales por cortes de uno o más carriles de circulación, deben comunicarse al Servicio Catalán de Tráfico. Cuando estas restricciones supongan el cierre total de la carretera o bien puedan provocar importantes colapsos de tráfico, debe pedirse informe previo al Servicio Catalán de Tráfico.

Artículo 111*Transportes especiales*

111.1 Las autorizaciones que corresponda otorgar de conformidad con la legislación específica de tráfico a los vehículos que por sus características técnicas o por la carga que transporten superen las medidas y dimensiones máximas establecidas, requieren informe vinculante del Servicio Territorial.

Estos informes vinculantes se pueden referir a un viaje en concreto o bien a diversos viajes durante un periodo. Además, en este último caso, se pueden referir a un itinerario concreto o a un conjunto de carreteras.

111.2 El/La directora/a general competente en la materia puede emitir informes genéricos que regulen la circulación de transportes especiales cuando concurren circunstancias que justifiquen un tratamiento global de estos transportes.

111.3 En caso de que el itinerario solicitado no sea adecuado el informe podrá proponer un itinerario alternativo.

Artículo 112*Pruebas deportivas*

112.1 Las autorizaciones que corresponda otorgar de conformidad con la legislación específica de tráfico para la realización de pruebas deportivas requieren informe vinculante del Jefe del Servicio Territorial.

112.2 Los rótulos informativos indicativos de la prueba deportiva tienen únicamente carácter eventual y deben ser retirados por el promotor de la prueba cuando ésta se haya realizado.

En cualquier caso estos rótulos no se pueden colocar en los soportes de la señalización vial.

112.3 La persona solicitante debe presentar un estudio detallado del horario de las diferentes fases de la prueba, con relación a los diferentes tramos de carretera afectados, y siempre debe indicar el horario de los cortes de carretera necesarios.

112.4 La persona solicitante debe aportar un estudio con las medidas necesarias para hacer efectivo los cortes de carretera y para reducir las molestias y garantizar la seguridad del resto de las personas usuarias de la red vial.

Artículo 113*Otros usos singulares*

113.1 Las autorizaciones de otros usos excepcionales de la carretera deben otorgarse por el/La jefe del servicio territorial competente en la materia y deben expresar las condiciones que sean necesarias y en especial las medidas de protección.

113.2 Salvo que se pueda habilitar un itinerario alternativo en la carretera, las autorizaciones referentes a ferias, actos de fiestas mayores y otros usos singulares similares determinarán de manera específica que las actividades deben tener lugar, preferentemente fuera de las zonas de dominio público y de servidumbre. Las zonas donde se desarrollen estas actividades deben delimitarse, por parte de las personas promotoras u organizadoras, con las medidas de

protección necesarias para evitar que corran riesgo tanto los asistentes a la celebración de los actos como los usuarios de la carretera.

Artículo 114*Instalaciones de recuento y pesaje*

114.1 El servicio territorial competente en la materia puede establecer en puntos estratégicos de la red de carreteras instalaciones de recuento y estaciones de pesaje para el conocimiento y el control de las características del tráfico en las diversas infraestructuras viarias.

114.2 Las instalaciones de recuento y las estaciones de pesaje requieren la previa autorización del servicio territorial competente en la materia. Los datos que obtengan estas instalaciones deben comunicarse al servicio territorial competente.

Artículo 115*Garantías y estudio de incidencia sobre el sistema viario*

115.1 En los casos de usos singulares de una vía que impliquen peligrosidad o incremento de intensidad, el solicitante de la autorización o, en su caso, el organismo que pida el informe, debe presentar un estudio detallado de la incidencia sobre el sistema viario en el que debe justificarse que el uso especial de la carretera no ocasionará daños a ésta, que la seguridad de la circulación quedará garantizada y que se tomarán medidas necesarias para reducir al máximo los posibles perjuicios al resto de los usuarios de la carretera.

115.2 La autorización administrativa correspondiente debe contemplar las condiciones que deberán cumplir para paliar el referido impacto.

115.3 La obtención de esta autorización especial está sujeta, entre otros requisitos, a la obligación de constituir una garantía por el importe de los posibles daños.

115.4 Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización, sin que se haya notificado resolución expresa por el órgano competente, la solicitud debe entenderse desestimada.

CAPÍTULO III*Accesos***SECCIÓN 1ª***Clasificación y ordenación***Artículo 116***Clasificación*

Los accesos se clasifican, según su uso e intensidad del tráfico, tanto si son directos como resultantes de un vial de conexión, en las siguientes categorías:

a) Primera. Tienen esta categoría todos los accesos que generen más de 1.000 vehículos/día de IMD y en cualquier caso todos los de las estaciones de servicio.

b) Segunda. Tienen esta categoría todos los accesos que generen entre 100 y 1.000 vehículos/día de IMD y en cualquier caso las vías que conecten con zonas industriales, comerciales, residenciales y de servicios.

c) Tercera. Vías o accesos con IMD menor de 100 vehículos.

Artículo 117*Limitaciones de los accesos a razón de la carretera*

117.1 En las autopistas sólo pueden conectar los accesos correspondientes a vías con ni-

vel funcional mínimo de carreteras y los accesos a sus propios elementos funcionales.

117.2 En las vías preferentes sólo se pueden autorizar los accesos correspondientes a vías con nivel funcional mínimo de carreteras, a sus propios elementos funcionales y a calzadas laterales.

117.3 A las vías calificadas como preferentes en el Plan de carreteras, que todavía no estén condicionadas como tales, puede acceder cualquier vía de uso y dominio público sin posibilidad de giro a la izquierda, así como las estaciones de servicio con acceso único y exclusivo desde la carretera.

117.4 En las vías convencionales, con limitaciones de accesos, sólo pueden conectar con la carretera los accesos correspondientes a la primera categoría definida en el artículo 116.

117.5 En las vías convencionales de la red básica fuera de travesías no se admiten accesos de entrada con instalaciones semafóricas, maniobras de parada (STOP), ni ceder el paso sin vía de aceleración, exceptuando las intersecciones giratorias.

117.6 En las vías convencionales con más de un carril por sentido de circulación no se admiten ningún tipo de accesos con cruces a nivel. Los accesos de primera y segunda categoría deben estar dotados de vías de cambio de velocidad.

117.7 En las vías convencionales con un carril por sentido de circulación de IMD superior a 5.000 vehículos, los accesos de primera y segunda categoría no deben tener cruces a nivel. Estos accesos deben estar dotados de carriles de desaceleración cuando la velocidad de proyecto de la carretera sea mayor a 50 km/h y de carril de aceleración cuando la velocidad de proyecto de la carretera sea mayor a 70 km/h.

Los accesos de tercera categoría correspondientes a estas carreteras, pueden dar lugar a cruces a nivel cuando no sea posible el cambio de sentido a menos de 1.500 m del acceso.

117.8 En las vías convencionales que no tienen más de un carril por sentido de circulación y de IMD comprendida entre 2.000 y 5.000 vehículos, los accesos de primera categoría están dotados de carriles de desaceleración cuando la velocidad de proyecto de la carretera sea mayor a 50 km/h y de carril de aceleración cuando la velocidad de proyecto de la carretera sea mayor a 70 km/h.

Los accesos de segunda categoría están dotados de carriles de desaceleración cuando la velocidad de proyectos de la carretera sea mayor a 70 km/h.

Artículo 118

Limitaciones por razón de la visibilidad

118.1 Los accesos han de tener una visibilidad de la carretera superior a la distancia de parada correspondiente al carril y sentido de circulación del margen donde está situado el acceso.

118.2 La distancia de visibilidad debe ser más grande que la necesaria para sobrepasar el carril contrario, cuando esté permitido el giro a la izquierda de entrada o salida de la carretera.

118.3 La visibilidad al acceso debe medirse a partir de un punto situado a 3 m del límite de la calzada y la velocidad a considerar debe ser la específica de recorrido.

Artículo 119

Limitación por razón de distancia respecto a otros accesos

119.1 En las vías segregadas y en las carreteras convencionales con limitación de accesos,

la distancia de los accesos autorizables respecto a otros accesos, ha de ser como mínimo de 1.200 m.

119.2 En el resto de las vías convencionales, las distancias mínimas de los accesos autorizables de primera o segunda categoría respecto a otras carreteras o accesos de similar categoría ha de ser de 200 m. En los tramos urbanos que no tengan la condición de travesías y en los tramos interurbanos en los que la velocidad de recorrido sea menos de 50 km/h esta distancia puede reducirse a 50 m.

119.3 La distancia mínima de los accesos autorizables de tercera categoría respecto de otros accesos de igual o superior categoría, ha de ser de 50 m.

119.4 No se admitirá ningún acceso en los carriles de cambio de velocidad ni tampoco 200 m antes y después de los tramos especiales, como túneles, obras de paso de más de 100 m de longitud, bifurcaciones, lechos de frenado, etc.

119.5 Todas las distancias a que se refiere el presente artículo se han de medir entre las dos secciones transversales en que la vía de incorporación o de cambio de velocidad por el mismo sentido de circulación tenga una anchura de 1,50 m.

SECCIÓN 2ª

Calzadas laterales

Artículo 120

Definición y categoría

120.1 Son vías sensiblemente paralelas a la carretera, separadas físicamente de ésta y que sirven para dar acceso a más de una vía o actividad. En general, las calzadas laterales que forman parte de la red de carreteras, tienen la categoría siguiente:

a) La de la carretera de más categoría de las que acceden.

b) Cuando no exista ninguna carretera que acceda, tiene la categoría de carretera convencional.

120.2 El director general competente en la materia puede declarar la limitación de accesos en una calzada lateral, en función de la IMD de la propia calzada lateral o la de las carreteras que accedan.

Artículo 121

Limitaciones

121.1 Los accesos de vías o actividades a calzadas laterales que formen parte de la red de carreteras tienen las mismas características y limitaciones que los accesos directos correspondientes a carreteras convencionales, excepto las limitaciones que se imponen por razón de distancias a otros accesos, que debe reducirse al 50% de lo establecido en el artículo 119 de este Reglamento.

121.2 Tanto en las calzadas que forman parte de la red de carreteras como en las que no forman parte, los accesos de primera y segunda categoría no pueden situarse a menos de 75 m del punto de inicio de la calzada lateral y de 50 m del punto final. Se entiende como punto de inicio, aquél en el que la sección de la calzada lateral queda separada 1 metro de la calzada de la carretera de la que constituye calzada lateral.

En los accesos de tercera categoría, la distancia anterior ha de ser de 25 m.

Artículo 122

Titularidad

Las calzadas laterales que resulten de la ordenación de accesos o del planeamiento ur-

banístico pueden ser de titularidad pública o privada.

SECCIÓN 3ª

Reordenación de accesos

Artículo 123

Limitación de accesos

La persona titular del departamento competente en la materia puede limitar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los puntos en los que se han de construir estos accesos.

Artículo 124

Reordenación de accesos

124.1 El consejero o consejera del departamento competente en la materia puede ordenar los accesos o reordenar los existentes, mediante la aprobación del proyecto correspondiente, que produce, si procede, los efectos que establecen los apartados 2 y 3 del artículo 17 de la Ley.

124.2 El proyecto, cuando su contenido lo haga necesario, debe someterse a información pública para que los interesados, durante un plazo de treinta días, puedan presentar alegaciones.

124.3 Cuando el proyecto, por su contenido, no requiera información pública, debe someterse a consulta previa del Ayuntamiento.

Artículo 125

Iniciativa particular

125.1 El establecimiento de un nuevo acceso de iniciativa particular, la reordenación de los accesos existentes o la modificación de su uso, requieren autorización.

125.2 La autorización de accesos no supone exclusividad en el uso del dominio público. El servicio territorial competente en la materia puede limitar y condicionar el uso del acceso. En la autorización se ha de definir la zona de dominio público, las condiciones de mantenimiento y, si procede, establecer el correspondiente canon.

SECCIÓN 4ª

Contenido de los proyectos y procedimiento

Artículo 126

Contenido de los proyectos

126.1 Los proyectos de accesos y calzadas laterales han de ser suscritos por ingenieros o ingenieras de caminos, canales y puertos o por ingenieros o ingenieras técnicos de obras públicas, de acuerdo con sus respectivas competencias, y visados por el correspondiente colegio profesional.

126.2 Los proyectos referidos en el párrafo anterior han de contener, como mínimo, los documentos siguientes:

a) Memoria justificativa de la solución adoptada, en especial del cumplimiento de las prescripciones del presente Reglamento, con relación al uso del acceso. Ha de incluir el estudio de la previsión de tráfico cuando pueda superar 100 vehículos/día y de la repercusión sobre la red vial cuando esta previsión supere en hora punta 400 vehículos/hora.

b) Planos, que han de definir como mínimo los siguientes elementos:

Características de la carretera como mínimo 200 m antes y después del acceso: planta, alzado, sección, visibilidad disponible desde la ca-

rretera y desde los accesos, señalización horizontal y vertical y otros accesos si existieran.

Plano parcelario de la zona ocupada por el acceso. Calificación del suelo y usos autorizados.

Trazado, señalización, afirmado, drenaje e iluminación del acceso en la zona de circulación, si procede.

Situación de las zonas de estacionamiento y de los edificios e instalaciones, si procede.

Definición específica de la zona de dominio público ocupada y de las obras que la afecten

c) Pliego de condiciones de los materiales a utilizar y de la ejecución de las unidades de obra.

d) Presupuesto.

Artículo 127

Obras en zona de dominio público

127.1 Los proyectos han de definir la zona de dominio público ocupada y las obras que la afecten o modifiquen.

127.2 En caso de que las obras puedan afectar la estructura de la carretera, el organismo titular de la vía puede optar por la ejecución directa de la parte de las obras que puedan afectar la estructura, a cargo del peticionario.

Igualmente, en caso de que las condiciones de mantenimiento puedan afectar las propias de la carretera, el organismo titular de la vía puede asumir el mantenimiento de estos elementos a cargo del beneficiario.

Artículo 128

Autorizaciones

128.1 La autorización de todos los accesos a una carretera, incluidos los situados en tramos urbanos, corresponde a los servicios territoriales competentes en la materia.

128.2 El procedimiento de las autorizaciones de accesos se rige por lo establecido en el artículo 100 y siguientes en general, y en particular por lo que se especifica a continuación.

Con la solicitud se ha de adjuntar la documentación siguiente:

a) Acreditación de la personalidad de la persona solicitante.

b) Declaración acreditativa de la disponibilidad de los terrenos a ocupar.

c) Proyecto de las obras de acuerdo con los artículos 126 y 127 de este Reglamento.

d) Justificación de la conformidad de la solución adoptada en el proyecto con el planeamiento urbanístico.

128.3 En caso de modificaciones al proyecto durante la tramitación del expediente o debido a las condiciones de la autorización, la persona interesada ha de presentar un texto refundido del proyecto que recoja estas modificaciones y que servirá de base a la autorización.

128.4 En todos los casos resulta preceptiva la consulta previa prevista en el artículo 35.3 de la Ley al Ayuntamiento respectivo, antes de proceder a la autorización, si bien puede aportarse por el interesado, en el período de tramitación del expediente, el informe favorable del Ayuntamiento.

128.5 En todo caso las autorizaciones y los convenios de construcción han de determinar expresamente las condiciones de mantenimiento y las modificaciones introducidas en el dominio público, si procede.

128.6 Transcurridos cuatro meses desde la presentación de la solicitud de autorización, sin que se haya notificado resolución expresa, la solicitud se ha de entender desestimada.

Artículo 129

Ejecución de las obras

Con anterioridad al inicio de las obras, el interesado ha de comunicar el nombramiento de su técnico competente, acompañado del asume de la dirección de obra visado por el colegio profesional correspondiente, que procederá al replanteo. No se pueden iniciar las obras sin que se haya dado conformidad al acta de replanteo por parte del servicio territorial competente en la materia.

Artículo 130

Recepción de las obras

130.1 La persona interesada, dentro del plazo fijado por la autorización, ha de comunicar la finalización de las obras, mediante el correspondiente certificado de la dirección técnica de las mismas. Asimismo ha de presentar la memoria de obra ejecutada.

130.2 Las obras efectuadas requieren la conformidad de la Administración. Este requisito es indispensable para el inicio de la actividad.

Artículo 131

Procedimiento abreviado

Para los accesos de tercera categoría no se requiere la presentación del correspondiente proyecto y no están sujetos a las prescripciones de los artículos 129 y 130 de este capítulo, si bien han de cumplir las condiciones y limitaciones establecidas en el artículo 117 de este Reglamento.

Artículo 132

Informes previos

132.1 Cualquier persona puede solicitar un informe previo sobre la idoneidad y condiciones para la construcción de un acceso a una carretera.

Los informes previos tienen una validez de un año, excepto que por modificación se alteren las condiciones de la carretera. En estos casos quedará sin efecto cualquier tipo de informe.

132.2 Las solicitudes de informe han de adjuntar la documentación siguiente:

a) Plano de emplazamiento a escala 1:5.000.

b) Plano parcelario de la zona y cédula de calificación urbanística.

c) Planta sobre topografía reciente a escala 1:1.000, con la disposición prevista del acceso y las características de la carretera (200 m antes y después de dicho acceso), referidas a elementos fijos del terreno o de la carretera, de forma que sea posible su identificación.

CAPÍTULO IV

Delimitación del derecho de propiedad para la preservación del dominio público viario

Artículo 133

Régimen general

Las limitaciones de usos y actividades impuestas por este Reglamento a la propiedad o titularidad de los derechos sobre inmuebles configuran el contenido ordinario del derecho de propiedad y no dan lugar a indemnización.

Artículo 134

Afectaciones singulares

La ocupación temporal por la Administración de la zona de servidumbre y de la zona de afectación, y los daños y perjuicios que, en su caso, se

puedan producir son indemnizables en los términos que determina la legislación general aplicable.

Artículo 135

Conservación de inmuebles

135.1 las personas propietarias de terrenos, construcciones y cualquier otra clase de bienes afectados por las determinaciones de este Reglamento deben mantenerlos en condiciones de seguridad, salubridad y ornato público exigibles, de acuerdo con la legislación urbanística. Los servicios territoriales competentes en la materia pueden poner en conocimiento de la corporación local correspondiente el incumplimiento de esta obligación, a los efectos de lo que establece la legislación urbanística.

135.2 En el supuesto de que una construcción, por su estado ruinoso, pueda ocasionar daños a la carretera o ser motivo de peligro para la circulación, los servicios territoriales o el Ayuntamiento correspondiente han de adoptar las medidas cautelares que sean necesarias para garantizar la seguridad de la vía. El Ayuntamiento ha de incoar, en su caso, el expediente correspondiente de declaración de ruina o de acuerdo de demolición, en el supuesto que la ruina sea inminente, de acuerdo con la normativa vigente.

135.3 En el supuesto que un elemento lindante con la carretera comporte un estado de deterioro muy grave y produzca una situación de peligro inminente para las personas usuarias de la carretera, la administración titular de la vía puede ejecutar de oficio, de forma inmediata, las actuaciones necesarias para mantener la seguridad de la carretera.

135.4 La licencia para la demolición de construcciones que puedan afectar a la carretera, necesita el informe previo del titular de la vía y ha de determinar la obligatoriedad de colocar vallas de protección. Antes de la demolición del inmueble, se debe poner en conocimiento del titular de la vía el inicio de los trabajos.

Asimismo, antes de proceder a la demolición del edificio, especialmente si es ruinoso, se han de colocar los apuntalamientos que permitan mantener la seguridad de la carretera y de los usuarios de la vía. El gasto correspondiente irá a cargo del propietario del edificio que se haya de demoler.

TÍTULO QUINTO

Protección de la legalidad y régimen sancionador

CAPÍTULO I

Medidas de protección

Artículo 136

Medidas cautelares

136.1 El servicio territorial competente en la materia ha de ordenar, una vez iniciado el procedimiento sancionador, la paralización inmediata de las obras y la suspensión de los usos que no dispongan de la autorización preceptiva o no se ajusten a las condiciones de la autorización otorgada. La paralización tendrá el carácter de medida provisional y cautelar.

136.2 El servicio territorial puede acordar, para asegurar la efectividad de la resolución a que se refiere el apartado 1, el precinto de las instalaciones y la retirada de los materiales y de la maquinaria que se utilicen en las obras, a cargo de la persona interesada.

136.3 En el plazo de un mes de la notificación de la orden de suspensión, la persona interesada ha de solicitar la autorización pertinente o, en su caso, ajustar las obras a la autorización concedida. Como consecuencia de esta nueva autorización o de ajustarse las obras a la autorización, las medidas cautelares adoptadas quedan sin efecto.

136.4 La adopción de medidas cautelares que correspondan se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de cualquier orden que sean procedentes.

Artículo 137 *Ejecución*

Si transcurre el plazo a que se refiere el apartado 3 del artículo anterior y la persona interesada no ha solicitado la autorización o no ha ajustado las obras a las condiciones prescritas, el servicio territorial competente ha de ordenar la demolición de las obras e impedir definitivamente los usos. La demolición en caso de incumplimiento puede ser ejecutada subsidiariamente por el propio servicio territorial competente y a cargo de la persona interesada. El servicio territorial competente ha de proceder de la misma forma si la autorización es denegada porque no resulta ajustada a la normativa vigente.

Artículo 138 *Suspensión de los efectos de las autorizaciones y de las licencias*

Si el contenido de una autorización o de una licencia constituye una infracción vial de carácter notorio y grave, el órgano que la ha otorgado ha de acordar la suspensión de sus efectos y la paralización inmediata de las obras iniciadas y ha de proceder, en el plazo de tres días, a remitir el acuerdo al órgano jurisdiccional competente, a los efectos de lo previsto en la normativa reguladora de la jurisdicción contenciosa-administrativa.

Artículo 139 *Nulidad de autorizaciones y de licencias*

Son nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y las licencias que hayan estado otorgadas vulnerando lo que establece la Ley y este Reglamento.

Artículo 140 *Daños al dominio público viario*

140.1 La producción de daños en una carretera y en sus elementos funcionales origina la incoación y la tramitación del expediente administrativo correspondiente al presunto responsable, al objeto de determinar la veracidad de los hechos y, en su caso, determinar la indemnización de los daños y perjuicios causados, que es exigible por vía de constreñimiento.

140.2 El servicio territorial competente ha de trasladar al presunto responsable de los daños una valoración o factura detallada del coste de la reparación de éstos, y le ha de otorgar un plazo de 15 días para que presente por escrito las alegaciones que considere procedentes en defensa de sus intereses.

140.3 El importe de la indemnización de los daños causados a la carretera se ha de fijar definitivamente en la resolución correspondiente.

140.4 El ingreso del importe de los daños se

ha de efectuar mediante carta de pago de acuerdo con los plazos fijados en la propia resolución.

140.5 En el supuesto de que la reparación de un daño sea urgente para el servicio normal de la carretera, el servicio territorial correspondiente la ha de llevar a cabo inmediatamente, a cargo del causante.

CAPÍTULO II *Infracciones*

Artículo 141 *Tipificación*

Constituye infracción administrativa la vulneración de las prescripciones contenidas en la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras y tipificadas en su artículo 46.

Artículo 142 *Responsabilidad por infracciones*

142.1 En general, son responsables de las infracciones administrativas, las personas físicas o jurídicas siguientes:

- El empresario o persona que ejecuta la acción tipificada como infracción.
- El agente, el gestor o el impulsor y, en materia de publicidad y rótulos, el anunciante y la agencia de publicidad.
- El propietario o propietaria del terreno.
- El técnico director o técnica directora.

142.2 En caso de incumplimiento de las condiciones de una concesión o autorización administrativa es responsable su titular.

142.3 Si las infracciones son imputables a una persona jurídica, pueden ser consideradas como responsables subsidiarias las personas físicas que integran los órganos rectores o de dirección, excepto que hayan discrepado de los acuerdos adoptados.

Artículo 143 *Prescripción de las infracciones*

143.1 El plazo de prescripción de las infracciones es de cuatro años para las graves y de un año para las leves. Este plazo comienza a contar desde la fecha en que se ha cometido la infracción o, si ésta es continuada, desde la fecha en que se ha realizado el último acto mediante el cual ha sido consumada.

143.2 En caso de publicidad se entiende como último acto el último momento en que se esté realizando la publicidad.

143.3 Si los hechos, los actos o las omisiones constitutivos de una infracción son desconocidos por falta de signos externos, el plazo empieza a contar a partir de la fecha en que éstos se manifiesten.

143.4 El cómputo del plazo de prescripción de infracciones motivadas por construcciones o instalaciones se inicia cuando éstas están totalmente acabadas, y se consideran acabadas cuando están en condiciones de utilidad para la finalidad prevista, sin ninguna otra actuación posterior.

Artículo 144 *Interrupción de la prescripción*

El plazo de prescripción de las infracciones se interrumpe en el momento en que se inicia el procedimiento sancionador con conocimiento del presunto responsable y se inicia nuevamente si éste se paraliza por más de un mes, por causa no imputable a la persona interesada, o bien se produce declaración de caducidad.

CAPÍTULO III *Procedimiento sancionador*

Artículo 145 *Regulación*

La tramitación de los expedientes sancionadores en materia de carreteras se ajustará a lo establecido por la normativa reguladora del ejercicio de la potestad sancionadora de la Generalidad de Cataluña, con las especificaciones señaladas por este Reglamento.

Artículo 146 *Potestad sancionadora*

El ejercicio de la potestad sancionadora en el ámbito de carreteras y sus zonas de protección de titularidad de la Generalidad corresponde a los órganos competentes de acuerdo con lo dispuesto en este Reglamento.

Artículo 147 *Funciones de control y vigilancia vial*

147.1 El personal de los servicios territoriales competentes, encargado de la vigilancia vial, ha de comunicar e informar de las infracciones que se puedan cometer de acuerdo con lo dispuesto en la Ley y en este Reglamento.

147.2 El personal que realiza la vigilancia puede, siempre que las circunstancias lo permitan y siempre que no se derive peligro, daños o perjuicios para las personas usuarias, advertir, asesorar y facilitar los trámites para que se cumpla la normativa aplicable.

147.3 La descripción de los hechos que resulten recogidos en las actas, boletines e informes formalizados por el personal funcionario al que se le reconozca la condición de autoridad, que ejerce las funciones de control y vigilancia para la defensa y protección de la vía, tienen valor probatorio, sin perjuicio del resultado de otras pruebas que pueda aportar la persona interesada o del conjunto de pruebas que se practiquen durante la instrucción del procedimiento.

147.4 El personal designado para realizar funciones de vigilancia y control de las carreteras está facultado para examinar, previa identificación y sin aviso previo, los terrenos de propiedad privada en los que deban comprobarse las actuaciones correspondientes y poder así recoger información y datos para ejecutar mejor sus funciones, siempre que se trate de espacios abiertos.

147.5 Si se trata de espacios cerrados o que constituyan domicilio particular, excepto que haya consentimiento de su titular, se debe obtener, previamente, la autorización judicial pertinente. A este efecto no se considera como espacio cerrado cuando dentro de la zona de dominio público haya hilos metálicos totalmente diáfanos al objeto de impedir el paso del ganado a la carretera.

Artículo 148 *Fases de procedimiento*

El procedimiento sancionador se ha de tramitar de la forma siguiente:

1. El procedimiento se inicia de oficio como consecuencia de los comunicados formulados por los servicios de vigilancia adscritos a las unidades responsables del uso y defensa de los servicios territoriales o por denuncia formulada por otras personas físicas o jurídicas, así como por otros organismos por razón de sus respectivas competencias.

Advertida la existencia de una posible infracción, el Servicio Territorial de Carreteras, antes del acuerdo de iniciación del expediente, puede ordenar un período de información previa con la finalidad de averiguar las circunstancias de los hechos y sujetos responsables.

2. Si hay indicios racionales de infracción, el jefe del Servicio Territorial de Carreteras, ha de incoar un expediente sancionador al presunto infractor o infractora.

En el acuerdo de iniciación se ha de nombrar un instructor o instructora y un secretario o secretaria.

En supuestos de competencias concurrentes, no constituye impedimento para incoar el expediente sancionador, la aportación de licencias, permisos o cualquier otra autorización administrativa amparada en otras disposiciones legales, ni tampoco el hecho de que se haya solicitado la autorización exigible de acuerdo con la Ley, con posterioridad a la comisión de los hechos.

3. El instructor o instructora, si procede, para averiguar los hechos, ha de practicar la diligencias y las pruebas que considera convenientes y también ha de solicitar los informes que resulten imprescindibles.

El instructor o instructora ha de formular el pliego de cargos que se ha de notificar al presunto infractor juntamente con el acuerdo de iniciación, el cual dispone de un plazo de diez días para presentar las alegaciones pertinentes y para proponer las pruebas oportunas para su defensa.

4. El instructor o instructora ha de realizar y ordenar la práctica de las pruebas y actuaciones que conduzcan a la determinación de los hechos y responsabilidades susceptibles de sanción y, a la vista de las actuaciones practicadas ha de elaborar la propuesta de resolución.

La propuesta de resolución se ha de notificar al interesado para que en el plazo de 10 días pueda formular alegaciones. Transcurrido este plazo, se ha de elevar la propuesta de resolución al órgano competente para la resolución del expediente.

5. El órgano competente ha de dictar la resolución correspondiente y notificarla a la persona interesada.

La resolución de imposición de sanción ha de contener la descripción de los hechos, la o las personas físicas o jurídicas responsables, la infracción o infracciones cometidas, la sanción o sanciones que se imponen, el órgano competente para imponerlas y la normativa aplicable en cada caso. También se puede hacer referencia a los pronunciamientos necesarios sobre la exigencia al infractor para la restitución del medio al estado anterior a la comisión de la infracción, así como a los referentes a la indemnización por los daños y perjuicios causados.

Artículo 149 Caducidad del expediente

149.1 Si transcurridos 6 meses desde el acuerdo de iniciación, regulado en el artículo 148.2 de este Reglamento, no recae ninguna resolución expresa, se produce la caducidad del procedimiento, de acuerdo con las normas reguladoras del procedimiento administrativo común.

149.2 Transcurrido el plazo de caducidad, el órgano que resulte responsable ha de dictar una resolución de declaración de caducidad y de archivo de las actuaciones. En el supuesto que la infracción no haya prescrito se ha de iniciar un nuevo procedimiento sancionador.

CAPÍTULO IV Sanciones y otras medidas

SECCIÓN 1ª Disposiciones generales

Artículo 150 Tipos de expedientes

La vulneración de las prescripciones contenidas en la Ley de carreteras y en este Reglamento pueden dar lugar a la incoación, tramitación y resolución de los siguientes expedientes, conexos y compatibles entre ellos, que se pueden tramitar de forma acumulada o independiente:

- Expedientes sancionadores.
- Expedientes de restitución del medio físico alterado o transformado.

Todo esto con independencia de la obligación del resarcimiento de los daños y de la indemnización de los perjuicios a cargo del causante.

Artículo 151 Regulación

151.1 Las acciones y omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas con las cantidades que correspondan de acuerdo con el artículo 50 de la Ley.

151.2 Los expedientes de restitución del medio, se han de instrumentar de acuerdo con los preceptos contenidos en la sección 3ª de este capítulo.

Artículo 152 Ejecutividad

Las resoluciones sancionadoras son inmediatamente ejecutivas desde que son firmes en vía administrativa.

SECCIÓN 2ª Sanciones

Artículo 153 Criterios para la graduación de sanciones

153.1 En la determinación de la sanción a imponer, el órgano competente debe procurar la proporcionalidad debida entre la gravedad del hecho constitutivo de la infracción y la sanción aplicada. Para la graduación de la sanción se han de tener en cuenta los criterios siguientes, que pueden ser valorados separada o conjuntamente:

- La magnitud y perjuicios producidos al dominio público y a las instalaciones adicionales.
- El riesgo objetivo para el dominio público e instalaciones adicionales y/o para terceros, que se derive como consecuencia de la infracción.
- Los riesgos objetivos para la seguridad vial que se deriven de la infracción.
- El engaño, la intención y la reincidencia.
- La cantidad del beneficio ilícito obtenido.
- La transcendencia económica y social de la infracción.

153.2 Se considera como circunstancia agravante el incumplimiento de las advertencias y requerimientos de la Administración para paralizar las obras, suspender los usos o cualquier otro para restaurar el orden jurídico infringido.

153.3 Se considera como factor atenuante el cumplimiento espontáneo de las obligaciones o deberes formales del infractor, por iniciativa propia, en cualquier momento del procedimiento sancionador, antes de dictarse resolución definitiva, así como el cumplimiento de las medidas orientadas a la restitución del medio que

se puedan imponer de forma paralela al procedimiento sancionador.

153.4 Se considera reincidencia, la comisión, en el plazo de un año, de más de una infracción de la misma naturaleza, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

Si se aprecia reincidencia, en infracciones tipificadas en principio como muy graves, el importe de la sanción se puede aumentar hasta el doble de la cantidad que le correspondería si no hubiese habido reincidencia, sin que pueda sobrepasar, bajo ninguna circunstancia, el límite máximo establecido para la infracción calificada de muy grave.

153.5 En ningún caso la infracción puede suponer un beneficio económico para la persona infractora. Cuando la suma de la sanción impuesta represente un importe inferior al beneficio obtenido, se ha de aumentar el importe de la sanción o de la indemnización hasta igualar dicho beneficio.

Artículo 154 Multas coercitivas

154.1 Para la ejecución de los actos administrativos que impliquen, conforme a este Reglamento, una obligación para los destinatarios, se pueden imponer multas coercitivas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley de carreteras y la normativa sobre el procedimiento sancionador administrativo general, con el requerimiento y la advertencia previa correspondientes.

154.2 Si la Administración comprueba el incumplimiento de aquello que se ha ordenado, en un plazo de tiempo que sea suficiente para llevar a cabo las actuaciones necesarias, puede reiterar las multas coercitivas, que no pueden ser de una cuantía superior a 601,01 euros cada una.

154.3 La imposición de multas coercitivas es independiente de la imposición de las sanciones que puedan imponerse con este carácter y compatible con éstas.

Artículo 155 Órganos competentes

155.1 Son órganos competentes para la imposición de sanciones, los siguientes:

- El director o directora general de carreteras, las sanciones hasta 30.050,61 euros.
- La persona titular del departamento competente en materia de carreteras las sanciones entre 30.050,62 euros hasta 300.506,05 euros.
- El Gobierno de la Generalidad, las sanciones de cuantía superior a 300.506,06 euros como consecuencia del mayor beneficio obtenido por la persona infractora.

155.2 Son órganos competentes para la imposición de las multas coercitivas previstas en el artículo 52 de la Ley, los jefes de los servicios territoriales de carreteras.

SECCIÓN 3ª Restitución del medio físico alterado o transformado

Artículo 156 Restitución del medio físico al estado anterior

156.1 Con independencia de la sanción administrativa que se imponga, la persona infractora está obligada a restituir el medio físico y reponer la situación alterada al estado anterior a la comisión de la infracción y a abonar el importe de los gastos, los daños irreparables y los per-

juicios ocasionados, dentro del plazo que en cada caso se fije en la resolución correspondiente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 53 de la Ley.

156.2 Las obligaciones de restitución, reposición e indemnización son exigibles al promotor o promotora de la actividad o al resto de los responsables.

156.3 La obligación de restituir el medio físico a su estado originario, es exigible en cualquier momento.

Artículo 157

Procedimiento para la restitución del medio

157.1 La tramitación del expediente de restitución del medio se inicia mediante la redacción de una propuesta de resolución, en la que han de constar la referencia a la situación alterada, los pronunciamientos de la obligación de hacer y las actuaciones necesarias a realizar por el causante de la situación alterada al objeto de reponer el medio a su estado originario. También se debe incluir el importe de los gastos, daños y perjuicios ocasionados que se puede expresar en un presupuesto ajustado y detallado de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo siguiente.

157.2 La propuesta de resolución ha de ser notificada a la persona interesada al objeto que en el plazo de diez días formule las alegaciones que considere procedentes.

157.3 Transcurrido el plazo otorgado para formular alegaciones, se puede adoptar la resolución definitiva, en la que se fije el plazo para restituir y el importe de los gastos, daños y perjuicios ocasionados.

157.4 Una vez transcurrido el plazo fijado en la resolución sin que la persona interesada haya restituido la situación física alterada, la Administración puede realizar las actuaciones de forma subsidiaria, a costa del obligado, o compeler al causante mediante la imposición de multas coercitivas, de forma reiterada y de acuerdo con lo previsto en el artículo 154 de este Reglamento, hasta conseguir la ejecución por parte del sujeto obligado.

Artículo 158

Indemnización

158.1 Cuando la restitución no sea posible y, en cualquier caso, cuando se hayan producido daños irreparables y perjuicios, las personas responsables han de abonar las indemnizaciones que correspondan.

158.2 La indemnización ha de consistir en una cuantía igual al valor de los bienes destruidos o al importe del deterioro de los bienes y se ha de fijar según los criterios siguientes, aplicando aquel que proporcione el valor más grande:

- El valor teórico de la restitución y la reposición cuando los daños sean irreparables.
- El coste total de los gastos de reconstrucción o reparación correspondiente.
- El beneficio obtenido por la persona infractora con la actividad ilegal.

Artículo 159

Órganos competentes

Los jefes de los servicios territoriales son los órganos competentes para exigir la restitución del medio, reponer subsidiariamente la situación alterada y fijar el importe de la indemnización, cuando se instrumente un expediente administrativo independiente del procedimiento sancionador.

Artículo 160

Exigibilidad

El importe de las multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución del medio y de las indemnizaciones por daños irreparables originados por infracciones, puede ser exigido por vía administrativa de constrañimiento.

TÍTULO SEXTO

Tramos urbanos y travesías

Artículo 161

Régimen aplicable

Los tramos urbanos y travesías se rigen por las disposiciones del presente título y en aquello que les sea aplicable por el resto de disposiciones de la Ley y del presente Reglamento.

Artículo 162

Concepto de tramo urbano

162.1 Se considera tramo urbano la parte de carretera que discurre por suelo clasificado como urbano por el planeamiento urbanístico, o por terrenos que, en ejecución del planeamiento urbanístico y de acuerdo con la legislación urbanística, hayan alcanzado esta clasificación.

En cualquier caso, esta circunstancia se ha de dar en los dos márgenes de la carretera.

162.2 En el supuesto de que un municipio no disponga de instrumento de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado, la dirección general competente en la materia puede tramitar un proyecto de delimitación del tramo urbano de acuerdo con las determinaciones contenidas en el artículo 165 de este Reglamento, a los efectos únicos y exclusivos de la legislación de carreteras.

Artículo 163

Concepto de travesía

Se considera travesía la parte del tramo urbano en que haya edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de su longitud y que tengan un entramado de calles al menos en uno de sus lados.

Artículo 164

Delimitación de los tramos urbanos y de las travesías

Cuando sea necesaria la delimitación de tramos urbanos y de travesías se puede efectuar, teniendo en cuenta las condiciones fijadas en los artículos precedentes, mediante acta de mutuo acuerdo que suscribirán los servicios territoriales correspondientes y los ayuntamientos, y en la que se definirán con precisión los límites de cada uno de los tramos.

Artículo 165

Proyecto de delimitación

165.1 Tanto por falta de un instrumento de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado, al que se ha hecho mención en el artículo 162 de este Reglamento, como en el supuesto de falta de mutuo acuerdo previsto en el artículo anterior, la dirección general competente en la materia, por propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado, puede iniciar y tramitar un proyecto de delimitación de tramo urbano.

165.2 A los efectos previstos en el apartado anterior la dirección general competente ha de remitir al Ayuntamiento afectado, en caso de

que la iniciativa no haya sido de éste, el estudio de delimitación del tramo urbano al objeto de que en el plazo de dos meses manifieste su conformidad o disconformidad. Se dará traslado del acuerdo de aprobación inicial a la dirección general competente en materia de urbanismo.

El expediente así instruido se elevará al consejero o consejera competente en materia de carreteras para su aprobación.

165.3 Análogamente y cuando solo resulte necesario delimitar la parte del tramo urbano correspondiente a la travesía se ha de actuar de acuerdo con el mismo procedimiento fijado en los apartados anteriores.

Artículo 166

Autorizaciones

Las autorizaciones para la realización de obras y actividades en las travesías y en los tramos urbanos, se rigen por las determinaciones contenidas en este título, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

Artículo 167

Autorizaciones que afectan a la calzada o al subsuelo de la zona de dominio público

Corresponde a la persona titular de la carretera otorgar la autorización para la realización de obras o actuaciones que afecten a la calzada o, en función de las exigencias del sistema viario, afecten al subsuelo de la zona de dominio público para la implantación o la construcción de las infraestructuras imprescindibles para la prestación de los servicios públicos esenciales.

Artículo 168

Autorizaciones en zona de dominio público

Corresponde a los ayuntamientos, con el informe previo favorable y vinculante, sobre los aspectos relativos a las disposiciones de la Ley de carreteras y de este Reglamento en lo que se refiere al ámbito de carreteras, del servicio territorial, otorgar las autorizaciones para realizar en la zona de dominio público exterior a la calzada las obras y actuaciones referidas en el artículo 76 del presente Reglamento.

En las travesías se considera de dominio público la franja de terreno situada entre la calzada y las alineaciones que fije el planeamiento urbanístico, con el límite máximo de 3 m.

Artículo 169

Autorizaciones en zonas de servidumbre y afectación

Corresponde a los ayuntamientos otorgar las autorizaciones de usos y obras en las zonas de servidumbre y afectación. Si se trata de tramos urbanos que no tienen la condición de travesía, se ha de solicitar previamente informe del servicio territorial competente en la materia sobre los aspectos relativos a la seguridad de la circulación y al planeamiento viario.

Artículo 170

Actuaciones de la Administración titular del dominio

Las obras y actuaciones que deban ser realizadas por la Administración titular del dominio no requieren las autorizaciones citadas en los artículos anteriores, pero han de ser notificadas previamente al Ayuntamiento correspondiente.

Artículo 171

Conservación y explotación

La conservación y explotación de los tramos urbanos y de las travesías corresponde, con las

particularidades establecidas en el presente título, a la Administración de la Generalidad, sin perjuicio de las facultades que, en materia de protección de la legalidad y régimen sancionador, puedan corresponder a los ayuntamientos en el ejercicio de sus competencias de acuerdo con la legislación de régimen local.

Artículo 172

Traspaso de vías urbanas

172.1 Las carreteras de la Generalidad o los tramos concretos, que pasan a integrarse en la red vial municipal se pueden traspasar a los ayuntamientos respectivos.

172.2 A estos efectos tienen la condición de red vial municipal las carreteras que tengan un tráfico mayoritariamente urbano.

Artículo 173

Procedimiento de traspaso

173.1 El expediente de traspaso se ha de promover a instancia del Ayuntamiento correspondiente o del departamento competente en materia de carreteras.

173.2 El expediente se inicia en la dirección general competente y ha de ser resuelto por el consejero o consejera, a propuesta del director o directora general, si ha habido acuerdo entre la Administración cedente y cesionaria, en caso contrario, ha de ser resuelto por el Gobierno de la Generalidad.

173.3 El traspaso de titularidad también se puede hacer efectivo mediante la suscripción del correspondiente convenio entre el Ayuntamiento respectivo y el departamento competente.

173.4 En los dos supuestos previstos en los párrafos anteriores, tanto en la resolución del consejero, como en el convenio que suscriban las Administraciones interesadas, se ha de hacer constar la descripción literal de los orígenes y finales, longitud real y superficie de los tramos que se ceden, y otras circunstancias que contribuyan a una mejor identificación.

173.5 También es aplicable el procedimiento de traspaso de titularidad previsto en los párrafos anteriores a aquellos tramos de carretera que hayan quedado fuera de uso como consecuencia de la ejecución de un nuevo trazado, siempre y cuando sean integrables en la red vial municipal.

Artículo 174

Convenios de conservación y explotación de las vías urbanas

No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el departamento competente en materia de carreteras y los Ayuntamientos respectivos pueden suscribir convenios para la explotación y conservación de las vías urbanas, de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 175

Utilización y limitaciones a la circulación

La utilización de las carreteras en los tramos urbanos y especialmente en las travesías se debe ajustar a lo dispuesto en el título IV de este Reglamento; en el título V de la Ley; en la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad viaria; en el Reglamento general de circulación, así como en la correspondiente normativa local.

Las prohibiciones y limitaciones de la circulación en los tramos urbanos de las carreteras

de la Generalidad de Cataluña, se han de establecer previa autorización de la dirección general competente en la materia.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera

La regulación contenida en este Reglamento se entiende sin perjuicio de las funciones que corresponden al departamento competente en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad viaria, mediante el Servicio Catalán de Tráfico, y las funciones que ejerce la policía de la Generalidad-mozos de escuadra en esta materia y como policía administrativa.

Segunda

A los efectos de articular la coordinación necesaria entre los departamentos competentes en materia de carreteras y en materia de tráfico, circulación de vehículos y seguridad viaria se adoptarán los correspondientes protocolos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera

Régimen transitorio de la red gestionada por las diputaciones

En tanto no se culmine el procedimiento de traspaso de competencias de las diputaciones, previsto en la disposición transitoria primera de la Ley, las competencias que, en este Reglamento, se atribuyen a los órganos de la Generalidad competentes en materia de carreteras, se han de entender atribuidas a los correspondientes órganos de las diputaciones por lo que se refiere a las carreteras que, en aplicación de la citada disposición transitoria les corresponda gestionar, a excepción de las facultades de planeamiento de nuevas carreteras que, en todos los casos, corresponde a los órganos de la Generalidad.

Segunda

Establecimiento de la línea de edificación en tramos urbanos

Los municipios que, de acuerdo con lo que dispone el artículo 37.3 de la Ley, en el momento de la entrada en vigor de aquella, no disponían de planeamiento urbanístico definitivamente aprobado que definiese la línea de edificación y, en cambio, la tenían fijada al amparo de la normativa preexistente, mantienen lo que se establecía en esta normativa, hasta que el planeamiento urbanístico la incorpore como propia o la modifique.

Tercera

Régimen transitorio de los expedientes

Los expedientes de solicitudes de obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras, iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, se regirán por la normativa anterior.

Las solicitudes presentadas con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento, para establecer una línea de edificación a una distancia inferior a la fijada con carácter general, se habrán de adaptar a las determinaciones contenidas en el capítulo I del título IV del presente Reglamento.

(03.294.085)

RESOLUCIÓN

PTO/3709/2003, de 26 de noviembre, por la que se da publicidad al Acuerdo de la Comisión de Gobierno para Asuntos Económicos de 11 de noviembre de 2003 en materia de expropiación (proyecto M-G-01037).

Visto que la Comisión de Gobierno para Asuntos Económicos de 11 de noviembre de 2003 adoptó el Acuerdo de declarar urgente la ocupación de los bienes afectados de expropiación por el proyecto M-G-01037, "Mejora local. Desdoblamiento de la carretera GI-623, PK 18,780 al 19,610, entre la rotonda de acceso a Sant Martí de Empúries y la rotonda de El Camp dels Pins. Tramo: L'Escala";

De acuerdo con lo que establece el artículo 80 de la Ley 13/1989, de 14 de diciembre, de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administración de la Generalidad de Cataluña,

RESUELVO:

Que se dé publicidad al Acuerdo de 11 de noviembre de 2003, de la Comisión de Gobierno para Asuntos Económicos, sobre la declaración como urgente, a efectos de la aplicación del procedimiento que regulan los artículos 52 de la Ley de expropiación forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y 56 y siguientes de su Reglamento de aplicación, de 27 de abril de 1957, de la ocupación de los bienes afectados de expropiación por el proyecto M-G-01037, "Mejora local. Desdoblamiento de la carretera GI-623, PK 18,780 al 19,610, entre la rotonda de acceso a Sant Martí de Empúries y la rotonda de El Camp dels Pins. Tramo: L'Escala", aprobado el 4 de septiembre de 2003 por la Dirección General de Carreteras.

Contra este Acuerdo, que agota la vía administrativa, se puede interponer recurso potestativo de reposición, de conformidad con lo que prevén los artículos 107.1, 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, modificada por la Ley 4/1999, ante el Gobierno, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su notificación o publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, o bien se puede interponer recurso contencioso administrativo, de conformidad con lo que prevén el artículo 116 de la mencionada Ley y el artículo 25 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa, ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación o publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, sin perjuicio de que se pueda interponer cualquier otro recurso que se considere procedente.

Barcelona, 26 de noviembre de 2003

JOSEP AROQUÉS I SURINACH
Secretario general

(03.324.130)