

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

DECRETO 51/2023, de 11 de mayo, por el que se modifica el Reglamento general de carreteras de Galicia, aprobado mediante Decreto 66/2016, de 26 de mayo.

La Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, establece en su disposición final segunda la habilitación de la Xunta de Galicia para su desarrollo reglamentario.

Con el fin de dar cumplimiento a ese mandato legal, se aprobó el Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento general de carreteras de Galicia, para el desarrollo de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia.

Con posterioridad a la aprobación de dicho Reglamento general de carreteras de Galicia, la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, sufrió una serie de modificaciones.

Así, la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, fue modificada, sucesivamente, por la Ley 5/2017, de 19 de octubre, de fomento de la implantación de iniciativas empresariales en Galicia, por la Ley 3/2018, de 26 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas; por la Ley 7/2019, de 23 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas; por la Ley 4/2021, de 28 de enero, de medidas fiscales y administrativas; y por la Ley 18/2021, de 27 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas.

En ese sentido, el objetivo de este decreto es adaptar los preceptos del Reglamento general de carreteras de Galicia a los cambios producidos en la disposición legal que este desarrolla, de tal manera que se eviten las contradicciones que los cambios introducidos en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia provocaron, en relación con el texto de dicho Reglamento general de carreteras de Galicia.

También se realizan algunos otros cambios, en el texto del Reglamento general de carreteras de Galicia, que tienen por objeto rectificar, simplificar y aclarar la interpretación de alguno de sus preceptos, dado que, transcurridos varios años desde su entrada en vigor, la experiencia acumulada puso de manifiesto ciertas dificultades para su aplicación práctica por parte de los órganos administrativos competentes para esta.

Así, en el título I del Reglamento general de carreteras de Galicia, que recoge las dos disposiciones generales, se mejoran algunas de las definiciones, y se dota de mayor pre-



cisión al concepto de arista exterior de la explanación y concretando la relación de los incluidos en el de elementos funcionales. Además, se establece una nueva definición de las travesías, que simplifique su identificación y, se desarrollan de manera más completa las condiciones para la consideración del mantenimiento de la continuidad y coherencia de las redes de carreteras, a los efectos de la adquisición de la condición de vías urbanas. Por otra parte, en lo que se refiere a la titularidad de las carreteras, se aclaran las situaciones de los tramos de carreteras repuestos a consecuencia de obras, se aclaran determinados aspectos relativos a la tramitación de los expedientes de cambio de titularidad y se flexibilizan las condiciones para los cambios de titularidad en los que existan alternativas viarias de titularidad de administraciones de menor ámbito territorial. También se desarrolla el procedimiento para la tramitación de los catálogos de carreteras.

En el título II, relativo a la planificación y proyección de las carreteras, se adapta el contenido y la tramitación de los planes de carreteras a la nueva Ley 1/2021, de 8 de enero, de ordenación del territorio de Galicia, teniendo en cuenta su consideración como planes sectoriales a los efectos de dicha legislación. También se realizan una serie de cambios para permitir que, bajo determinadas circunstancias, los estudios y proyectos puedan categorizar funcionalmente las carreteras. Para ello, se regulan los instrumentos que, junto con el Plan director de carreteras de Galicia, permiten esa circunstancia, se adapta el contenido de los estudios y proyectos a ella y se recoge como un nuevo supuesto en los que los estudios y proyectos deben ser sometidos a los trámites de información pública e informe de las administraciones afectadas. También se reducen los plazos para la emisión del informe jurídico sobre la tramitación de los expedientes de los estudios y proyectos, concretando su objeto, se segrega la regulación relativa a la supervisión de los estudios y proyectos en un artículo específico y se mejora la redacción del artículo relativo a la aprobación definitiva de los estudios y proyectos. Por último, en el capítulo relativo a la coordinación de las actividades de planificación, se introduce un nuevo criterio para la emisión de los informes sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico, y se aclara la redacción del artículo relativo al reconocimiento de tramos urbanos, suprimiendo las referencias al reconocimiento de travesías, dado que estas se gestionarán a través de sus propios inventarios.

El título III se refiere a la construcción, financiación y explotación de las carreteras, pero las modificaciones que no se derivan de la adaptación a los cambios introducidos en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, se concentran en el capítulo referido a la explotación de las carreteras. Así, se flexibilizan las condiciones para la constitución de las garantías en el caso de usos especiales de la carretera, y se restringen a las autopistas parte de las condiciones exigidas para la ejecución de áreas de servicio y áreas de descanso.



En el título IV, relativo a la protección del dominio público viario, se adapta la definición de la zona de afección en las zonas en las que confluyan carreteras de diferentes clases y se elimina uno de los supuestos en los que se permitía la reducción excepcional de la línea límite de edificación. También se amplía el ámbito de aplicación de determinadas condiciones de las autorizaciones, para abarcar también a las declaraciones responsables. Por otra parte, se desarrolla con mayor precisión la regulación del acta de terminación de las actuaciones autorizadas, y de los instrumentos alternativos para su control, en aquellos casos en los que no sea exigible la elaboración de un acta. En los artículos relativos a las condiciones específicas de determinadas autorizaciones, se realizan varios cambios orientados a incorporar la experiencia y la problemática surgida tras varios años de aplicación del texto reglamentario. Esos cambios le afectan, por ejemplo, a los artículos relativos a los movimientos de tierra y explanaciones; accesos; obras subterráneas; cierres; parcelaciones y segregaciones; elementos, obras, actuaciones e instalaciones de las administraciones públicas; cruces subterráneos; instalaciones provisionales; y publicidad. En los artículos relativos a las autorizaciones de acceso, también se realizan varios cambios para coordinar su redacción con la de la Orden de 23 de mayo de 2019, por la que se regulan los accesos en las carreteras de Galicia y en sus vías de servicio. Por último, en el artículo relativo a los expedientes de reposición de la legalidad viaria, se realizan una serie de pequeñas modificaciones para mejorar su redacción.

El último de los títulos del Reglamento general de carreteras de Galicia, su título V, se refiere al régimen sancionador, pero en él tan solo se realizan las modificaciones necesarias para adaptarlo a los cambios introducidos en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia.

Por último, en el anexo del Reglamento general de carreteras de Galicia se añade una única definición: la de cultivo agrícola.

Este decreto se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas. Respecto a los principios de necesidad y eficacia, cabe indicar que las modificaciones del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprobó el Reglamento general de carreteras de Galicia se derivan, por una parte, de las sucesivas modificaciones de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, que aquel desarrolla, y, por otra parte, de la conveniencia de rectificar, simplificar y aclarar la interpretación de alguno de sus conceptos. Los fines perseguidos quedan recogidos en el articulado y se trata de un instrumento adecuado para garantizar la consecución de dichos fines. En virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa contiene la regulación imprescindible para desarro-

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



llar reglamentariamente los cambios legislativos introducidos a lo largo de los años en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, desarrollada por el Decreto 66/2016, de 26 de mayo, que ahora se modifica, y para poder obtener el resultado que debe conseguirse. Con el objeto de garantizar el principio de seguridad jurídica, este decreto es coherente con el resto del ordenamiento jurídico. Por otra parte, en aplicación del principio de eficiencia, el decreto no introduce nuevas cargas administrativas.

Este decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 148.1.5ª de la Constitución española, que establece que las comunidades autónomas pueden asumir competencias en materia de carreteras cuando su itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de estas, del artículo 27.8 del Estatuto de Autonomía para Galicia, que le reserva a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras no incorporadas a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma, y de la disposición final segunda de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de carreteras de Galicia, que habilita al Consello de la Xunta de Galicia para su desarrollo reglamentario.

En la elaboración de esta norma se cumplieron las exigencias establecidas en la Ley 16/2010, de 17 de diciembre, de organización y funcionamiento de la Administración general y del sector público autonómico de Galicia, y en la Ley 1/2016, de 18 de enero, de transparencia y buen gobierno. Fue sometida a consulta pública previa la propuesta presentada y a información pública el anteproyecto del decreto, mediante su exposición en el Portal de transparencia y Gobierno Abierto de la Xunta de Galicia, y se les otorgó trámite de audiencia a todas las consellerías de la Xunta de Galicia, a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a las diputaciones provinciales de A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra, a la Federación Gallega de Municipios y Provincias, al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia y al Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Galicia. Además, fueron solicitados los informes preceptivos del Servicio Técnico Jurídico de la Secretaría General Técnica de la Consellería de Infraestructuras y Movilidad, de la Dirección General de Simplificación Administrativa de la Consellería de Hacienda y Administración Pública, de la Secretaría General de Igualdad de la Consellería de Promoción del Empleo e Igualdad, de la Dirección General de Familia, Infancia y Dinamización Demográfica de la Consellería de Política Social y Juventud y de la Dirección General de Planificación y Presupuestos de la Consellería de Hacienda y Administración Pública. Finalmente, también se solicitó el informe de la Asesoría Jurídica General de la Xunta de Galicia.

En su virtud, por propuesta de la conselleira de Infraestructuras y Movilidad, oído el Consejo Consultivo y después de deliberación del Consello de la Xunta, en su reunión del día once de mayo de dos mil veintitrés,

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbye5



DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Reglamento general de carreteras de Galicia, aprobado por Decreto 66/2016, de 26 mayo*

El Reglamento general de carreteras de Galicia, aprobado por Decreto 66/2016, de 26 mayo, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El número 2 del artículo 11 queda redactado como sigue:

«2. En los casos en que exista cuneta de guardia de desmonte o al pie de terraplén, la arista exterior de la explanación será la línea exterior de delimitación de dicha cuneta.

Donde el terreno natural se sitúe al mismo nivel que la carretera o que el elemento funcional, la arista exterior de la explanación será la línea exterior de delimitación de la cuneta. Cuando no exista cuneta, la arista exterior de la explanación se situará a un metro (1 m) del borde de la plataforma. La desaparición accidental de la cuneta por erosiones o colmataciones no cuestiona su preexistencia.

En las obras de fábrica, la arista exterior de la explanación estará definida por la intersección de los paramentos exteriores o de sus cimentaciones con el terreno natural.

En aquellos tramos de carretera en los que existan túneles, puentes, viaductos, estructuras u obras similares, la arista exterior de la explanación será la más exterior que resulte de comparar la intersección con el terreno natural de los taludes generados por sus bocas o estribos y la proyección ortogonal sobre el terreno de la línea exterior de delimitación de las obras».

Dos. La letra c) del número 2 del artículo 12 queda redactada como sigue:

«c) Los tramos antiguos de carreteras generados como resultado de la ejecución de una variante de trazado de la carretera original y que dispongan de calzada y conexión con la red viaria (artículo 6.2.c) LCG)».

Tres. El número 1 del artículo 14 queda redactado como sigue:

«1. A los efectos de la legislación de carreteras de Galicia y de este reglamento se considera travesía el tramo de una carretera que discurre a través de un núcleo de población, en los términos establecidos en este artículo (artículo 8.1 LCG)».



Cuatro. El número 2 del artículo 14 queda redactado como sigue:

«2. Se considerará que el tramo de carretera que discurre a través de un núcleo de población tiene la condición de travesía cuando, según el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, se produzca una de las situaciones siguientes:

a) Que el suelo de ambos márgenes de la carretera esté clasificado como urbano consolidado.

b) Que se encuentre situado entre dos tramos de travesía, según el criterio establecido en la letra anterior, y se cumpla una de las condiciones siguientes:

1º. Que el suelo de uno de los márgenes de la carretera esté clasificado como urbano no consolidado y/o de núcleo rural, cuando el suelo del otro margen de la carretera esté clasificado como urbano consolidado.

2º. Que el suelo de ambos márgenes de la carretera esté clasificado como urbano no consolidado y/o de núcleo rural, cuando la longitud de este tramo sea igual o inferior a doscientos metros (200 m)».

Cinco. La letra b) del número 3 del artículo 14 queda redactada como sigue:

«b) Que no resulten necesarias para mantener la continuidad y la coherencia de las redes de carreteras.

(artículo 8.2 LCG)

A estos efectos, se considerará que se mantiene la continuidad y la coherencia de las redes de carreteras cuando se cumpla al menos una de las siguientes condiciones:

1º. Que se trate de un tramo inicial o terminal de una carretera que no conecte con otro tramo de cualquier otra carretera de titularidad de la administración titular de la travesía o de otras administraciones de mayor ámbito territorial.

2º. Que se trate de una carretera que solo conecte en un punto con otra carretera o carreteras de titularidad de la administración titular de la travesía o de otras administraciones de mayor ámbito territorial.

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbbye5



3º. Que se trate de una carretera que no conecte en ningún punto con ninguna otra carretera o carreteras de titularidad de la administración titular de la travesía o de otras administraciones de mayor ámbito territorial.

4º. Que exista una alternativa viaria que proporcione un mejor nivel de servicio y suponga una reducción de los tiempos de viaje».

Seis. El número 4 del artículo 14 queda redactado como sigue:

«4. Las travesías de titularidad de la Comunidad Autónoma o de las entidades locales de Galicia que adquieran la condición de vías urbanas se entregarán al ayuntamiento por el que estas discurran, siguiendo los procedimientos de cambios de titularidad previstos en la legislación de carreteras de Galicia (artículo 8.3 LCG) y en este reglamento.

Una vez entregada, la titularidad de la vía será de la administración que la reciba, procediéndose a actualizar los catálogos de carreteras y los inventarios de travesías de las administraciones transmitente y receptora».

Siete. Se añade un número 3 al artículo 17, con la siguiente redacción:

«3. Los tramos de carreteras que sean repuestos a consecuencia de la ejecución de otras obras o actuaciones, conservarán su titularidad previa, independientemente de que su reposición fuera ejecutada por otra administración o entidad pública o privada».

Ocho. El número 7 del artículo 18 queda redactado como sigue:

«7. En caso de que, en el plazo de tres (3) meses desde la publicación en el *Diario Oficial de Galicia* de la resolución o decreto por el que se aprueben los cambios de titularidad, no se haya firmado la correspondiente acta de entrega por parte de las administraciones transmitente y receptora, bastará con que la primera la firme unilateralmente, haciendo constar la oferta formal, para entender formalizada la cesión y a los efectos derivados de ella».

Nueve. El número 8 del artículo 18 queda redactado como sigue:

«8. A los efectos de su conocimiento por terceras personas, se publicará una referencia de las actas de entrega formalizadas, que incluya los datos principales que permitan identificar las carreteras o los tramos de carreteras que hayan sido objeto del cambio de titularidad, como mínimo la denominación de la carretera y del tramo, sus puntos kilométricos inicial y final y la identificación de las administraciones transmitente y receptora.



En caso de que la administración autonómica actúe como transmitente o receptora, la publicación se realizará, por parte de esta, en el *Diario Oficial de Galicia*. En el resto de los casos, la publicación se realizará, por parte de la administración provincial, en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente».

Diez. El número 11 del artículo 18 queda redactado como sigue:

«11. Los cambios de titularidad de tramos de carreteras a favor de administraciones de menor ámbito territorial solo se llevarán a cabo cuando se trate de tramos terminales o cuando no impliquen la interrupción de ninguno de los itinerarios de los que forme parte sin que exista una alternativa viaria, existente o planificada, para todos ellos, que proporcione un nivel de servicio al menos equivalente».

Once. El número 1 del artículo 19 queda redactado como sigue:

«1. Los catálogos de carreteras son los instrumentos públicos que sirven para identificar, inventariar, clasificar y, si fuere el caso, categorizar funcionalmente las carreteras de las redes de cada administración titular (artículo 10.1 LCG)».

Doce. El número 2 del artículo 19 queda redactado como sigue:

«2. Los catálogos de carreteras contendrán la clasificación técnica de las carreteras, su identificación y denominación, los puntos inicial y final de cada uno de los tramos que la constituyen y su respectiva longitud, así como su representación gráfica y, si fuere el caso, por no estar establecida previamente en el Plan director de carreteras de Galicia, la categoría funcional a la que pertenecen, que deberá justificarse en los catálogos de carreteras, según los criterios establecidos en este reglamento».

Trece. Se añade un artículo 20.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 20.bis. *Tramitación de los catálogos de carreteras*

1. Los catálogos de carreteras serán elaborados por la correspondiente administración titular.

2. Cuando los catálogos de carreteras categoricen funcionalmente las carreteras, incorporarán, al menos, los documentos que justifiquen la categoría funcional que se le propone asignar a cada carretera o tramo de carretera.



3. Una vez elaborados, los catálogos de carreteras serán aprobados provisionalmente por la correspondiente administración titular.

4. Posteriormente, los catálogos de carreteras aprobados provisionalmente se someterán a un trámite de información pública, que se llevará a cabo durante un plazo mínimo de treinta (30) días hábiles, ampliable a juicio de la administración titular en un máximo de quince (15) días hábiles más, mediante un anuncio que se publicará en el *Diario Oficial de Galicia*, en los tabloneros de anuncios de los ayuntamientos afectados y en el sitio web oficial de la administración titular.

El catálogo de carreteras estará a disposición de la ciudadanía en la sede de sus órganos centrales y en la página web oficial de la administración titular y en las sedes de sus órganos territoriales. Las alegaciones presentadas en este procedimiento deberán versar sobre la identificación de las carreteras incluidas en el catálogo, sobre los datos que las definen y sobre la justificación de la clasificación técnica y de la categorización funcional de las carreteras en la forma propuesta en el catálogo de carreteras.

5. Simultáneamente, el catálogo de carreteras también se someterá al informe de las administraciones territoriales afectadas para que, en el plazo de treinta (30) días hábiles, ampliable a juicio de la administración titular en un máximo de quince (15) días hábiles más, examinen la categorización funcional propuesta en el catálogo de carreteras y emitan informe al respecto, en el ámbito de sus competencias. Transcurrido ese plazo sin que las administraciones consultadas hubieran emitido el citado informe, se entenderá que muestran su conformidad con la categorización funcional propuesta.

6. Transcurridos los plazos de los trámites de información pública e informe de las administraciones afectadas y recibidas las alegaciones e informes presentados, la administración titular dará respuesta motivada a las alegaciones formuladas. El informe resultante será puesto a disposición de las personas interesadas y notificado a las administraciones a las que se le hubiera solicitado informe y a las personas particulares que hubieran presentado alegatos.

7. A continuación, la administración titular remitirá copia del expediente a la consellería competente en materia de carreteras para que emita informe vinculante, que deberá versar sobre los preceptos contenidos en la legislación de carreteras de Galicia y sobre la armonización de la categorización funcional propuesta para cada carretera con la categoría de los núcleos de población y centros de actividad a los que sirve, y su funcionalidad en relación con la ordenación del territorio y el sistema de transporte.



8. Se podrán omitir los trámites de aprobación provisional, información pública, informe de las administraciones afectadas e informe vinculante de la consellería competente en materia de carreteras previstos en este artículo en el caso de expedientes de aprobación de catálogos de carreteras que no establezcan o modifiquen la categoría funcional de las carreteras incluidas en ellos.

9. Las modificaciones de los catálogos de carreteras que tengan por objeto el cambio de categoría funcional de una o varias carreteras, o tramos de ellas, o la incorporación de nuevas carreteras estableciendo su categoría funcional, deberán someterse, de manera previa a su aprobación, a los mismos trámites de información pública, informe de las administraciones afectadas e informe vinculante de la consellería competente en materia de carreteras previstos en este artículo para los catálogos de carreteras que incluyan la categorización funcional de las carreteras».

Catorce. Se añade un número 7 al artículo 21, con la siguiente redacción:

«7. Los decretos o resoluciones por los que se aprueben los catálogos de carreteras se publicarán en el *Diario Oficial de Galicia* y se les notificarán a las administraciones a las que se les hubiera solicitado informe, a las personas particulares que hubieran presentado alegaciones y, en el caso de los catálogos de carreteras de las entidades locales, a la consellería competente en materia de carreteras».

Quince. Se añade una letra e) al artículo 22, con la siguiente redacción:

«e) El cambio de categoría funcional de carreteras, cuando no se haya tramitado un expediente al respecto, bien sea el de la aprobación del Plan director de carreteras de Galicia o el de la aprobación de estudios informativos o, en su caso, anteproyectos o proyectos que asuman su función, que establezcan o modifiquen la categoría funcional de carreteras planificadas, proyectadas o existentes, o de tramos de ellas».

Dieciséis. La letra c) del artículo 23 queda redactada como sigue:

«c) La variación de los datos que identifican las carreteras o travesías contenidas en ellos».

Diecisiete. La letra d) del artículo 23 queda redactada como sigue:

«d) El cambio de categoría funcional de una carretera, cuando se haya tramitado un expediente al respecto, bien sea el de la aprobación del Plan director de carreteras de Galicia



o el de la aprobación de estudios informativos o, en su caso, anteproyectos o proyectos que asuman su función, que establezcan o modifiquen la categoría funcional de carreteras planificadas, proyectadas o existentes, o de tramos de ellas».

Dieciocho. El número 2 del artículo 26 queda redactado como sigue:

«2. El Plan director de carreteras de Galicia, después de ser aprobado por el Consello de la Xunta de Galicia, tiene la consideración de plan sectorial, según lo dispuesto en la legislación autonómica de ordenación del territorio (artículo 12.2 LCG)».

Diecinueve. El número 3 del artículo 26 queda redactado como sigue:

«3. Las determinaciones del Plan director de carreteras de Galicia tendrán la eficacia que sea congruente con su finalidad, y expresarán de forma clara e inequívoca el alcance con el que deberán operar.

A ese respecto, el Plan director de carreteras de Galicia podrá contener:

a) Determinaciones de aplicación directa, que prevalecerán sobre los instrumentos de ordenación urbanística. En esos casos, el Plan director de carreteras de Galicia precisará los aspectos concretos en los que prevalecerá sobre aquellos.

b) Determinaciones vinculantes, que implicarán la necesidad de modificar los instrumentos de ordenación urbanística vigentes. En esos casos, dichos instrumentos de ordenación urbanística vigentes deberán adaptarse a esas determinaciones en el plazo de un año desde la fecha de la aprobación del Plan director de carreteras de Galicia, o con ocasión de su primera modificación o revisión, en caso de que sea anterior, excepto en caso de que el propio Plan director de carreteras de Galicia precise un momento o unos plazos diferentes para llevar a cabo la adaptación a dicha determinaciones.

c) Determinaciones pendientes de desarrollo, que no modificarán directamente los instrumentos de ordenación urbanística vigentes. En esos casos, cuando las obras o actuaciones previstas en el Plan director de carreteras de Galicia exijan una modificación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística vigentes, se procederá, una vez definida la obra o actuación de que se trate a nivel de plan sectorial, estudio o proyecto aprobado definitivamente, a la adaptación de dichos instrumentos de ordenación urbanística, según las determinaciones que se establezcan en esos documentos.

(artículo 12.3 LCG)».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbye5



Veinte. El artículo 27 queda redactado como sigue:

«Artículo 27. *Documentación y contenido*

El Plan director de carreteras de Galicia estará integrado por los siguientes documentos, que se elaborarán atendiendo a las determinaciones que se indican en cada caso:

a) Memoria, que incluirá:

1º. Definición de su ámbito territorial y descripción de sus características.

2º. Identificación de su objeto y justificación de su necesidad y de la coherencia y oportunidad para su planteamiento.

3º. Descripción, análisis y diagnóstico de la situación de la red de carreteras y de sus elementos funcionales en relación con su estado funcional y de conservación, la seguridad vial, la movilidad sostenible, la calidad de servicio, el sistema general de transportes, el modelo y la problemática territorial, el medio natural, la dinamización de las inversiones empresariales, la fijación de la población rural y las principales variables socioeconómicas.

4º. Evaluación del cumplimiento del Plan director anterior, en su caso, y del impacto de las actuaciones producidas en el pasado y previstas para el futuro en relación a las carreteras de Galicia.

5º. Descripción de las alternativas analizadas, en su caso, y justificación de idoneidad de la planificación propuesta.

6º. Fijación de los principios y de los objetivos estratégicos y operativos para su posterior desarrollo y, en su caso, definición de estándares y normas de distribución territorial.

7º. Definición de los criterios y características técnicas generales aplicables al diseño y construcción de los elementos que componen el sistema viario, así como a su conservación y a la de su patrimonio histórico.

8º. Adscripción de los tramos de la red existentes y previstos a las distintas clases y categorías funcionales de carreteras, teniendo en cuenta lo previsto, en su caso, en los catálogos de carreteras aprobados y proyectos de carreteras que establezcan la categoría funcional de carreteras.



9º. Descripción y análisis del incidente sobre el territorio físico, así como de las afectaciones ambientales previstas, especialmente sobre los núcleos de población, los usos del suelo, las infraestructuras y las equipaciones y servicios, con la previsión de los medios propuestos para corregirlas o minimizarlas.

10º. Definición de los procedimientos para el desarrollo y gestión del Plan director, incluyendo los criterios y directrices para la elaboración de los planes sectoriales de carreteras y de los estudios y proyectos en materia de carreteras que lo desarrollen.

11º. Medidas previstas para la protección del medio ambiente, del patrimonio cultural y del paisaje, incluyendo la identificación de las infraestructuras verdes precisas para mitigar, entre otros, la alteración, la pérdida y la fragmentación de hábitats y el deterioro de procesos ecológicos y servicios ecosistémicos, así como el incremento de los riesgos naturales.

12º. Pautas y directrices para una eficaz coordinación, colaboración y cooperación administrativa.

13º. Definición de criterios y procedimientos para la evaluación y seguimiento del cumplimiento de los objetivos y para la revisión, actualización y modificación del Plan director.

b) Relación de los programas que forman el instrumento de planificación y de las actuaciones y medidas previstas en cada uno de ellos, incluyendo una descripción, con la especificación suficiente, de sus respectivas características.

c) Documentación gráfica y planos, para representar la diagnosis y la planificación propuesta, a escala idónea, que recogerá:

1º. Los estudios y planos de información, en su caso.

2º. La delimitación de su ámbito territorial.

3º. Los planos de clasificación y calificación de los terrenos afectados, obtenidos de los instrumentos de ordenación urbanística vigentes en las zonas afectadas, y, en su caso, los correspondientes a la nueva clasificación y calificación del suelo.

4º. La representación de todas las actuaciones previstas en el Plan director, sobre la cartografía de su emplazamiento, con la delimitación, en su caso, del ámbito territorial en el que se asentarán.



d) Memoria económica y financiera, que incluirá la estimación del coste de las actuaciones previstas en el Plan director, la identificación, determinación y programación de los recursos económicos, financieros y organizativos necesarios para su ejecución, así como para garantizar la conservación, explotación y defensa del dominio público viario, y el estudio de su viabilidad económica y financiera.

e) Programación temporal de las actuaciones, que incluirá el orden de prioridad el cronograma de aquellas, y el ámbito temporal previsto para la vigencia del Plan director.

f) La documentación necesaria para la evaluación ambiental, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

g) Estudio de evaluación de impacto de seguridad vial.

h) Medidas de articulación, en su caso, entre el Plan director, las directrices de ordenación del territorio y con los demás instrumentos de ordenación urbanística y del territorio vigentes, así como, en su caso, con el resto de los sectores de actividad. En particular, se incluirá:

1º. Un análisis de la relación del contenido del Plan director con la planificación urbanística vigente, incluyendo las determinaciones relativas a los suelos cuya clasificación o calificación se recogerá en el Plan director con prevalencia a la contenida en los instrumentos de ordenación urbanística, en su caso, o los criterios orientativos para la posterior clasificación o calificación del suelo cuando el Plan director se desarrolle a través de planes sectoriales de carreteras o de estudios y proyectos en materia de carreteras.

A tal efecto, el Plan director podrá establecer la clasificación y categorización del suelo de dichos ámbitos delimitados, cuando sea condición misma para su efectividad. En este caso, el Plan director deberá contener, respecto de la clase o categoría de suelo que defina, las determinaciones que en cada caso resulten exigibles conforme a la legislación urbanística.

Se incluirán, además, en su caso, las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística municipal que han de ser modificadas a consecuencia de la aprobación del Plan director, así como el plazo para realizar la correspondiente adecuación.

2º. Una justificación del acomodo del Plan director a los instrumentos de ordenación del territorio vigentes. En este sentido, se incluirá el análisis de compatibilidad estratégica para



garantizar la coherencia de la planificación propuesta con las directrices de ordenación del territorio y con los demás instrumentos de ordenación del territorio vigentes, y la consideración de la prevención y mitigación de los posibles efectos adversos que el Plan director pudiera generar en el medio ambiente.

3º. Los criterios de coordinación con los planes y programas que, en materia de carreteras, hayan aprobado las distintas administraciones que intervienen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia, así como, en su caso, con los del resto de los sectores de actividad.

4º. La normativa del Plan director de carreteras de Galicia.

i) Síntesis y conclusiones del proceso de información pública y del de solicitud de informe de las administraciones territoriales afectadas, así como del análisis de los informes sectoriales recibidos».

Veintiún. El número 1 del artículo 28 queda redactado como sigue:

«1. La elaboración del Plan director de carreteras de Galicia se iniciará con una antelación no inferior a dieciocho (18) meses con respecto del plazo de vencimiento del plan vigente y su tramitación y aprobación se ajustará al siguiente procedimiento, tanto para el caso de un nuevo Plan director como para el de modificación del existente:

a) El Consello de la Xunta de Galicia, a propuesta de la consellería competente en materia de carreteras, acordará el inicio de la tramitación del Plan director de carreteras de Galicia. El acuerdo, que habrá de publicarse en el *Diario Oficial de Galicia*, será motivado, señalará las causas que lo justifiquen y sus finalidades.

b) La consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras elaborará un documento previo, en el que se expongan los objetivos y propuestas básicas que deba desarrollar el Plan director de carreteras de Galicia.

c) El documento previo del nuevo Plan director, será remitido a las entidades locales y demás administraciones y entes públicos afectados que, dentro de los dos meses siguientes a su recepción, habrán de remitir los planes o programas de actuación o actividades que desarrollen los instrumentos de ordenación general en materia de carreteras, al tiempo que podrán efectuar sus propuestas de programación u observación y, en su caso, las alternativas que estimen convenientes.

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



Paralelamente, la consellería competente en materia de carreteras le remitirá el documento previo del Plan director, junto con el resto de documentación necesaria, al órgano ambiental, para la tramitación previa correspondiente a su evaluación ambiental, según lo previsto en la normativa de aplicación.

d) Una vez analizada la información recibida, completada la tramitación previa correspondiente a la evaluación ambiental del plan sectorial y, en su caso, rectificado, modificado o ampliado el documento correspondiente a la propuesta del nuevo Plan director, la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras acordará su aprobación inicial, que será anunciada en el *Boletín Oficial del Estado*, en el *Diario Oficial de Galicia*, en los boletines oficiales de las provincias correspondientes y en el Portal de transparencia de la Xunta de Galicia, y lo someterá a los trámites de información pública e informe de las entidades locales y otras administraciones y entes públicos afectados desde el punto de vista de la ordenación del territorio y de las consellerías de la Xunta de Galicia competentes en materia de hacienda, ordenación del territorio, agricultura, economía e industria por un plazo de dos meses.

Para la tramitación del Plan director de carreteras de Galicia, esta publicación sustituye a la notificación individual a todas las personas titulares catastrales de los terrenos afectados.

Paralelamente, se solicitarán los informes preceptivos y se realizarán las consultas previstas en el procedimiento de evaluación ambiental, según lo exigido por la normativa sectorial.

e) Una vez finalizado el trámite anterior, la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras redactará, incorporando las modificaciones que, en su caso, procedieran como resultado de los trámites de información pública e informe de las administraciones, organismos y entes públicos afectados, el documento final del Plan director y procederá a su aprobación provisional, previo informe de la consellería competente en materia de ordenación del territorio, que habrá de ser emitido en el plazo de dos (2) meses.

f) Después de la aprobación provisional, el Plan director será elevado por la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras al Consello de la Xunta de Galicia, a quien le corresponde su aprobación definitiva en forma de decreto.

g) Después de ser aprobado definitivamente por el Consello de la Xunta de Galicia, el Plan director se remitirá al Parlamento de Galicia, para su examen, y se publicará en el *Boletín Oficial del Estado* y en el *Diario Oficial de Galicia* su decreto de aprobación y su normativa».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrfrnultpbye5



Veintidós. El artículo 29 queda redactado como sigue:

«Artículo 29. *Concepto, naturaleza y eficacia*

1. Los planes sectoriales de carreteras son los instrumentos técnicos y jurídicos de desarrollo del Plan director de carreteras de Galicia, en un determinado ámbito territorial inferior al de la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia o en relación a la red de carreteras de titularidad de una determinada administración (artículo 13.1 LCG).

Los planes sectoriales de carreteras podrán referirse al conjunto o a una parte de la red de carreteras de la administración que los promueva.

2. Los planes sectoriales de carreteras tendrán la consideración de plan sectorial, según lo dispuesto en la legislación autonómica de ordenación del territorio (artículo 13.2 LCG).

3. Los planes sectoriales de carreteras prevalecerán sobre la ordenación urbanística en los aspectos relativos al sistema viario y de comunicaciones. A estos efectos, podrán contener:

a) Determinaciones de aplicación directa, que prevalecerán sobre los instrumentos de ordenación urbanística. En esos casos, el Plan sectorial de carreteras precisará los aspectos concretos en los que prevalecerá sobre aquellos.

b) Determinaciones vinculantes, que implicarán la necesidad de modificar los instrumentos de ordenación urbanística vigentes. En esos casos, dichos instrumentos de ordenación urbanística vigentes deberán adaptarse a esas determinaciones en el plazo de un año desde la fecha de la aprobación del Plan sectorial de carreteras, o con ocasión de su primera modificación o revisión, en caso de que sea anterior, excepto en caso de que el propio Plan sectorial de carreteras precise un momento o unos plazos diferentes para llevar a cabo la adaptación a dichas determinaciones.

c) Determinaciones pendientes de desarrollo, que no modificarán directamente los instrumentos de ordenación urbanística vigentes. En esos casos, cuando las obras o actuaciones previstas en el Plan sectorial de carreteras exijan una modificación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística vigentes, se procederá, una vez definida la obra o actuación de que se trate a nivel de estudio o proyecto aprobado definitivamente, a la adaptación de dichos instrumentos de ordenación urbanística, según las determinaciones que se establezcan en esos documentos (artículo 13.3 LCG)».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbye5



Veintitrés. El artículo 30 queda redactado como sigue:

«Artículo 30. *Documentación y contenido*

Los planes sectoriales de carreteras estarán integrados por los siguientes documentos, que se elaborarán atendiendo a las determinaciones que se indican en cada caso:

a) Memoria, que incluirá:

1º. Definición y justificación de su ámbito territorial de incidencia del Plan sectorial de carreteras y descripción de sus características, con la indicación de los municipios a los que afecte, en el caso de no referirse a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia.

2º. Identificación de su objeto, y, en concreto, de la administración o administraciones titulares de la red o redes de carreteras que lo conforman, y justificación de su necesidad y de la coherencia y oportunidad para su planteamiento.

3º. Descripción, y análisis y diagnóstico de la situación de la red de carreteras y de sus elementos funcionales en relación con su estado funcional y de conservación, la seguridad vial, la movilidad sostenible, la calidad de servicio, el sistema general de transportes, el modelo y la problemática territorial, el medio natural, la dinamización de las inversiones empresariales, la fijación de la población rural y las principales variables socioeconómicas.

4º. Evaluación del cumplimiento de los instrumentos de planificación sectorial de carreteras anteriores, en su caso, y del impacto de las actuaciones producidas en el pasado y previstas para el futuro en relación a las carreteras que conforman su objeto.

5º. Descripción de las alternativas analizadas, en su caso, y justificación de idoneidad de la planificación propuesta.

6º. Justificación de su armonización con el Plan director de carreteras de Galicia y del interés público de las actuaciones planificadas.

7º. Fijación de los principios y de los objetivos estratégicos y operativos para su posterior desarrollo y, en su caso, definición de estándares y normas de distribución territorial.

8º. Definición de los criterios y características técnicas generales aplicables al diseño y construcción de los elementos que componen el sistema viario, especificando los pa-



rámetros mínimos y deseables de su trazado en planta y alzado y de los elementos que compongan su sección tipo, así como a su conservación y a la de su patrimonio histórico.

9º. Identificación de los tramos de la red existentes y previstos según las distintas clases y categorías funcionales de carreteras, teniendo en cuenta lo previsto, en su caso, en el Plan director de carreteras de Galicia, en los catálogos de carreteras aprobados y en los estudios y proyectos de carreteras que establezcan la categoría funcional de carreteras.

10º. Descripción y análisis de la incidencia sobre el territorio físico, así como de las afecciones ambientales previstas, especialmente sobre los núcleos de población, los usos del suelo, las infraestructuras y las equipaciones y servicios, con la previsión de los medios propuestos para corregirlas o minimizarlas.

11º. Definición de los procedimientos para el desarrollo y gestión del Plan sectorial de carreteras, incluyendo los criterios y directrices para la elaboración de los estudios y proyectos en materia de carreteras que lo desarrollen.

12º. Medidas previstas para la protección del medio ambiente, del patrimonio cultural y del paisaje, incluyendo la identificación de las infraestructuras verdes precisas para mitigar, entre otros, la alteración, la pérdida y la fragmentación de hábitats y el deterioro de procesos ecológicos y servicios ecosistémicos, así como el incremento de los riesgos naturales.

13º. Pautas y directrices para una eficaz coordinación, colaboración y cooperación administrativa.

14.º Definición de criterios y procedimientos para la evaluación y seguimiento del cumplimiento de los objetivos y para la revisión, actualización y modificación del Plan sectorial de carreteras.

b) Relación de los programas que forman el instrumento de planificación y de las actuaciones y medidas previstas en cada uno de ellos, incluyendo una descripción, con la especificación suficiente, de sus respectivas características y las directrices para la redacción de los estudios y proyectos en los que se desarrollen.

c) Documentación gráfica y planos, para representar la diagnosis y la planificación propuesta, a escala idónea, que recogerá:

1º. Los estudios y planos de información, en su caso.



2º. La delimitación de su ámbito territorial.

3º. Los planos de clasificación y calificación de los terrenos afectados, obtenidos de los instrumentos de ordenación urbanística vigentes en las zonas afectadas, y, en su caso, los correspondientes a la nueva clasificación y calificación del suelo.

4º. La representación de todas las actuaciones previstas en el Plan sectorial de carreteras sobre la cartografía de su emplazamiento, con la delimitación, en su caso, del ámbito territorial en el que se asentarán.

d) Memoria económica y financiera, que incluirá la estimación del coste de las actuaciones previstas en el Plan sectorial de carreteras, la identificación, determinación y programación de los recursos económicos, financieros y organizativos necesarios para su ejecución de las actuaciones previstas, así como para garantizar la conservación, explotación y defensa del dominio público viario, y el estudio de su viabilidad económica y financiera.

e) Programación temporal de las actuaciones, que incluirá el orden de prioridad el cronograma de aquellas, y el ámbito temporal previsto para la vigencia del Plan sectorial de carreteras.

f) La documentación necesaria para la evaluación ambiental, de acuerdo con la normativa vigente en la materia.

g) Estudio de evaluación de impacto de seguridad vial.

h) Medidas de articulación, en su caso, entre el Plan sectorial de carreteras, el Plan director de carreteras de Galicia, las directrices de ordenación del territorio y con los demás instrumentos de ordenación urbanística y del territorio vigentes, así como, en su caso, con el resto de los sectores de actividad. En particular, se incluirá:

1º. Un análisis de la relación del contenido del Plan sectorial de carreteras con la planificación urbanística vigente, incluyendo las determinaciones relativas a los suelos cuya clasificación o calificación se recogerá en el Plan sectorial de carreteras con prevalencia a la contenida en los instrumentos de ordenación urbanística, en su caso, o los criterios orientativos para la posterior clasificación o calificación del suelo cuando el Plan sectorial de carreteras se desarrolle a través de estudios y proyectos en materia de carreteras.

A tal efecto, el Plan sectorial de carreteras podrá establecer la clasificación y categorización del suelo de dichos ámbitos delimitados, cuando sea condición misma para su efec-



tividad. En este caso, el Plan sectorial de carreteras deberá contener, respecto de la clase o categoría de suelo que defina, las determinaciones que en cada caso resulten exigibles conforme a la legislación urbanística.

Se incluirán, además, en su caso, las determinaciones de los instrumentos de ordenación urbanística municipal que han de ser modificadas a consecuencia de la aprobación del Plan sectorial de carreteras, así como el plazo para realizar la correspondiente adecuación.

2º. Una justificación del acomodo del Plan sectorial de carreteras a los instrumentos de ordenación del territorio vigentes. En este sentido, se incluirá el análisis de compatibilidad estratégica para garantizar la coherencia de la planificación propuesta con las directrices de ordenación del territorio y con los demás instrumentos de ordenación del territorio vigentes, y la consideración de la prevención y mitigación de los posibles efectos adversos que el Plan sectorial de carreteras pudiere generar en medio ambiente.

3º. Los criterios de coordinación con el Plan director de carreteras de Galicia y con el resto de planes y programas que, en materia de carreteras, hayan aprobado las distintas administraciones que intervienen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia, así como, en su caso, con los del resto de los sectores de actividad.

4º. La normativa del Plan sectorial de carreteras.

i) Síntesis y conclusiones del proceso de información pública y del de solicitud de informe de las administraciones territoriales afectadas, así como del análisis de los informes sectoriales recibidos».

Veinticuatro. El número 1 del artículo 31 queda redactado como sigue:

«1. La elaboración de cada Plan sectorial de carreteras se iniciará según lo previsto en el Plan director de carreteras de Galicia y la elaboración de los sucesivos deberá iniciarse con una antelación no inferior a doce (12) meses con respecto al plazo de vencimiento del plan vigente.

Su tramitación y aprobación se ajustará al siguiente procedimiento, tanto para el caso de un nuevo plan sectorial como para el de modificación del existente:

a) La administración titular de la red, o la consellería competente en materia de carreteras, cuando el plan sectorial abarque carreteras de titularidad de varias administraciones,

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbye5



acordará la elaboración del nuevo plan sectorial o la modificación del vigente y establecerá los objetivos y directrices de su contenido.

b) En caso de que el plan sectorial no sea elaborado por la consellería competente en materia de carreteras, una vez elaborado el documento previo del plan sectorial, la administración titular de la red se lo remitirá a aquella.

c) La consellería competente en materia de carreteras remitirá el documento previo del plan sectorial, junto con el resto de documentación necesaria, al órgano ambiental, para la tramitación previa correspondiente a su evaluación ambiental, según lo previsto en la normativa de aplicación.

d) Una vez completada la tramitación previa correspondiente a la evaluación ambiental del plan sectorial, la administración titular de la red someterá la versión inicial del plan sectorial a información pública desde el punto de vista de carreteras y de la ordenación del territorio, anunciándolo en el *Diario Oficial de Galicia*, en los boletines oficiales de las provincias correspondientes y en el Portal de transparencia de la Xunta de Galicia, por un plazo de dos meses, durante el cual se pondrá a disposición del público y se le solicitará informe a las entidades locales y demás administraciones públicas afectadas por el plan, así como a las consellerías de la Xunta de Galicia competentes en materia de ordenación del territorio, agricultura, economía e industria y, en el caso de los planes sectoriales de carreteras de las entidades locales, de carreteras. En el caso de los planes sectoriales de carreteras de la administración autonómica, también se le solicitará informe a la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de hacienda.

Para la tramitación de los planes sectoriales de carreteras, esta publicación sustituye a la notificación individual a todas las personas titulares catastrales de los terrenos afectados.

Paralelamente, se solicitarán los informes preceptivos y se realizarán las consultas previstas en el procedimiento de evaluación ambiental, según lo exigido por la normativa sectorial.

e) La administración titular de la red, o la consellería competente en materia de carreteras, cuando el plan sectorial abarque carreteras de titularidad de varias administraciones, redactará, incorporando las modificaciones que, en su caso, procedieran como resultado de los trámites de información pública, informe de las administraciones afectadas y de evaluación ambiental, el documento final del plan sectorial y, en su caso, se lo remitirá a la consellería competente en materia de carreteras, a la que le corresponde su aprobación provisional, previo informe de la consellería competente en materia de ordenación del territorio, que habrá de ser emitido en el plazo de dos (2) meses.

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



f) El plan sectorial será elevado por la consellería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras al Consello de la Xunta de Galicia, a quien le corresponde su aprobación definitiva en forma de decreto.

g) Después de ser aprobado definitivamente por el Consello de la Xunta de Galicia, se publicará en el *Diario Oficial de Galicia* el decreto de aprobación y la normativa del Plan sectorial de carreteras».

Veinticinco. Se suprime el número 3 del artículo 31, que queda sin contenido.

Veintiséis. El número 1 del artículo 32 queda redactado como sigue:

«1. Las carreteras se categorizan funcionalmente en tres redes:

- a) Red estructurante.
- b) Red complementaria.
- c) Red local».

Veintisiete. Se añade un número 4 al artículo 32, con la siguiente redacción:

«4. La categorización funcional de las carreteras de Galicia podrá ser establecida por:

- a) El Plan director de carreteras de Galicia.
- b) El catálogo de carreteras de cada administración titular.

c) Los estudios informativos o, en su caso, los anteproyectos o proyectos que asuman su función, y que fueran sometidos a los trámites de información pública en materia de carreteras y de informe de las administraciones afectadas, en relación a las nuevas carreteras o nuevos tramos de carreteras existentes que se planifiquen o proyecten a través de ellos, así como, en su caso, a las carreteras existentes, o tramos de ellas, en las que fuera necesario modificar su categoría funcional a consecuencia de la actuación planificada o proyectada».

Veintiocho. Se añade un número 5 al artículo 32, con la siguiente redacción:

«5. El Plan director de carreteras de Galicia podrá modificar la categorización funcional de cualquier carretera, el tramo de carretera, independientemente de su titularidad, esta-



blecida al amparo del resto de instrumentos habilitados para establecer dicha categorización funcional.

En ese sentido, la aprobación del Plan director de carreteras de Galicia tendrá la consideración de actualización de los catálogos de carreteras de las administraciones titulares afectadas».

Veintinueve. Se añade un número 6 al artículo 32, con la siguiente redacción:

«6. La aprobación de los estudios informativos o, en su caso, los anteproyectos o proyectos que asuman su función, que categoricen funcionalmente a carreteras, o tramos de ellas, cuando fueran sometidos a los trámites de información pública en materia de carreteras y de informe de las administraciones afectadas, tendrá la consideración de actualización de los catálogos de carreteras de las administraciones titulares afectadas, una vez ejecutadas y puestas en servicio las actuaciones planificadas o proyectadas».

Treinta. La letra d) del número 3 del artículo 39 queda redactada como sigue:

«d) Documento acreditativo de la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico o, de lo contrario, indicación de las determinaciones urbanísticas del planeamiento municipal que han de ser modificadas a consecuencia de su aprobación, así como el plazo para realizar la correspondiente adecuación. Se incluirá y se justificará la categorización funcional de las carreteras o, en su caso, tramos de ellas, planificadas o afectadas por la actuación. Se representarán gráficamente las zonas de protección de la carretera y la línea límite de edificación».

Treinta y uno. El ordinal 4º de la letra a) del número 3 del artículo 40 queda redactado como sigue:

«4º. Justificación expresa de la coherencia con la opción o solución seleccionada, cuando la obra proyectada desarrolle un estudio informativo aprobado definitivamente o, en caso contrario, justificación y argumentación de los motivos aducidos para apartarse de aquellos. Además, se debe comprobar la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico o, de lo contrario, a las determinaciones urbanísticas del planeamiento municipal que han de ser modificadas a consecuencia de la aprobación de dicho estudio informativo. Cuando el anteproyecto asuma la función de un estudio informativo y categorice funcionalmente las carreteras o, en su caso, tramos de ellas, proyectadas o afectadas por la actuación, se incluirá la justificación correspondiente y la propuesta



de categorización funcional. Se representarán gráficamente las zonas de protección de la carretera y la línea límite de edificación».

Treinta y dos. El ordinal 4º de la letra a) del número 3 del artículo 41 queda redactado como sigue:

«4º. Justificación expresa de la coherencia con la opción o solución seleccionada, cuando la obra proyectada desarrolle un estudio informativo o anteproyecto aprobado definitivamente o, en caso contrario, justificación y argumentación de los motivos aducidos para apartarse de aquellos. Además, se debe comprobar la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico o, de lo contrario, a las determinaciones urbanísticas del planeamiento municipal que deben ser modificadas a consecuencia de la aprobación de dicho estudio informativo o anteproyecto. Cuando el proyecto de trazado asuma la función de un estudio informativo y categorice funcionalmente a las carreteras o, en su caso, tramos de ellas, proyectadas o afectadas por la actuación, se incluirá la justificación correspondiente y la propuesta de categorización funcional. Se representarán gráficamente las zonas de protección de la carretera y la línea límite de edificación».

Treinta y tres. El ordinal 4º de la letra a) del número 3 del artículo 42 queda redactado como sigue:

«4º. Justificación expresa de la coherencia con la opción o solución seleccionada, cuando la obra proyectada desarrolle un estudio informativo, anteproyecto o proyecto de trazado aprobado definitivamente, o, en caso contrario, justificación y argumentación de los motivos aducidos para apartarse de aquellos. Además, se debe comprobar la adecuación de la obra proyectada a los instrumentos de planeamiento urbanístico o, de lo contrario, a las determinaciones urbanísticas del planeamiento local que deben ser modificadas a consecuencia de la aprobación de dicho estudio informativo, anteproyecto o proyecto de trazado. Cuando el proyecto de construcción asuma la función de un estudio informativo y categorice funcionalmente a las carreteras o, en su caso, a tramos de ellas, proyectadas o afectadas por la actuación, se incluirá la justificación correspondiente y la propuesta de categorización funcional. Se representarán gráficamente las zonas de protección de la carretera y la línea límite de edificación».

Treinta y cuatro. El artículo 47 queda redactado como sigue:

«Artículo 47. *Aprobación provisional*

Previo informe técnico sobre los objetivos, contenido del documento y procedimiento, los estudios y proyectos que deban someterse a los trámites de información pública e infor-



me de las administraciones afectadas serán aprobados de forma provisional por el órgano competente de la administración promotora de la actuación (artículo 19 LCG)».

Treinta y cinco. Se añade un artículo 47.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 47.bis. *Efectos de la aprobación provisional de los proyectos*

1. La aprobación provisional de los proyectos implicará, tan solo a los efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración del proyecto:

- a) La declaración de utilidad pública.
- b) La urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

2. A los efectos de lo previsto en el número anterior, será imprescindible que el anteproyecto, proyecto de trazado o proyecto de construcción aprobado provisionalmente incluya, entre los documentos que lo componen, la relación concreta e individualizada, en la que se describan, en todos los aspectos materiales y jurídicos, los terrenos, bienes, servidumbres y demás derechos reales que se considere necesario ocupar para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración del proyecto, con la identificación de sus personas titulares, así como la representación gráfica de la delimitación de las ocupaciones necesarias, y que se hubieran realizado los trámites exigidos por la legislación en materia de expropiación forzosa.

3. La aprobación provisional permitirá practicar, en su caso, los trámites de información pública en materia de carreteras y de informe de las administraciones afectadas, así como cuantos otros trámites sean preceptivos o convenientes para obtener la aprobación definitiva».

Treinta y seis. Se añade una letra d) al número 2 del artículo 49, con la siguiente redacción:

«d) Actuaciones que impliquen la modificación de la categorización funcional de carreteras, o tramos de ellas, una vez ejecutadas y puestas en servicio las actuaciones planificadas o proyectadas».

Treinta y siete. El número 2 del artículo 53 queda redactado como sigue:

«2. Una vez emitido el informe de respuesta a las alegaciones e informes presentados, el expediente completo será remitido al servicio jurídico de la administración promotora de la actuación, para que emita informe relativo a su tramitación.



El plazo para la emisión del informe será de diez (10) días».

Treinta y ocho. Se añade un artículo 54.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 54.bis. *Supervisión de los estudios y proyectos*

La aprobación definitiva de los estudios y proyectos requerirá la emisión previa del preceptivo informe de supervisión, en aquellos casos en los que así lo exija la legislación de contratos del sector público.

En el resto de los casos, la administración promotora de la actuación podrá someter a supervisión, potestativamente, los estudios y proyectos que vayan a ser aprobados definitivamente. En concreto, no será preceptivo el informe de supervisión de los documentos finales de obras».

Treinta y nueve. El número 1 del artículo 55 queda redactado como sigue:

«1. Los estudios y proyectos serán aprobados de manera definitiva cuando no tengan que ser posteriormente sometidos a los trámites de información pública e informe de las administraciones afectadas por el órgano competente de la administración promotora de la actuación».

Cuarenta. El número 5 del artículo 55 queda redactado como sigue:

«5. La aprobación definitiva de los estudios o proyectos sometidos a los trámites de información pública e informe de las administraciones afectadas corresponderá al órgano competente de la administración promotora de la actuación cuando concurren las siguientes circunstancias:

a) Que ninguna de las administraciones territoriales a las que se les hubiera dado trámite de informe preceptivo en materia de carreteras expresare de manera motivada su falta de conformidad con el trazado propuesto.

b) Que se trate de estudios informativos, o de anteproyectos o proyectos que asuman su función, que desarrollen actuaciones incluidas en el Plan director de carreteras de Galicia, en el Plan sectorial de carreteras de la administración promotora o en el planeamiento urbanístico municipal».



Cuarenta y uno. El número 6 del artículo 55 queda redactado como sigue:

«6. La resolución de aprobación definitiva de los estudios o proyectos sometidos a los trámites de información pública e informe de las administraciones territoriales afectadas se publicará en el *Diario Oficial de Galicia* por la administración que las hubiera emitido.

La resolución le será notificada, por la administración promotora de la actuación, a las administraciones a las que se le hubiera dado trámite de informe y a las personas particulares que hubieran presentado alegaciones».

Cuarenta y dos. Se añade un artículo 55.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 55.bis. *Efectos de la aprobación definitiva de los estudios informativos*

1. La aprobación definitiva de los estudios informativos implicará, tan solo a los efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración del proyecto:

a) La declaración de utilidad pública.

b) La urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

2. A los efectos de lo previsto en el número anterior, el estudio informativo aprobado definitivamente deberá incluir, entre los documentos que lo componen, la relación concreta e individualizada, en la que se describan, en todos los aspectos materiales y jurídicos, los terrenos, bienes, servidumbres y demás derechos reales que se considere necesario ocupar para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración del proyecto, con la identificación de sus personas titulares, así como la representación gráfica de la delimitación de las ocupaciones necesarias, y que se hubieran realizado los trámites exigidos por la legislación en materia de expropiación forzosa».

Cuarenta y tres. La letra b) del número 1 del artículo 56 queda redactada como sigue:

«b) La declaración de la necesidad de ocupación de los bienes y de adquisición de los derechos necesarios para la ejecución de las obras, de los depósitos de los materiales sobrantes, de los préstamos necesarios para ejecutarlas y para la reposición de servicios afectados, siempre que vengan previstos en su proyecto».



Cuarenta y cuatro. El artículo 58 queda redactado como sigue:

« Artículo 58. *Coordinación con la ordenación del territorio*

1. La planificación en materia de carreteras, y los estudios y proyectos que la desarrollen, deberán coordinarse con las determinaciones vinculantes de las directrices de ordenación del territorio, y con las del resto de instrumentos de ordenación territorial que les afecten, en el que se refieran al planteamiento y ejecución de la política sectorial de carreteras.

2. La realización, dentro del objeto y ámbito delimitado por el Plan director de carreteras de Galicia o por los planes sectoriales de carreteras, de actuaciones derivadas de estudios o proyectos en materia de carreteras que no vengan previstas en aquellos no requerirá de la previa modificación de dichos planes, cuando la aprobación de esos estudios o proyectos sea realizada por el Consello de la Xunta de Galicia (artículo 23.bis LCG)».

Cuarenta y cinco. El artículo 59 queda redactado como sigue:

«Artículo 59. *Eficacia de los estudios y proyectos de carreteras*

1. Los estudios y proyectos sometidos a los trámites de información pública en materia de carreteras e informe de las administraciones afectadas, una vez aprobados definitivamente, tienen la consideración de proyectos de interés autonómico, según lo dispuesto en la legislación autonómica de ordenación del territorio, sin que sea precisa una declaración previa de interés autonómico por parte del Consello de la Xunta de Galicia (artículo 23.1 LCG).

2. Las determinaciones contenidas en los estudios y proyectos de carreteras que tengan la consideración de proyectos de interés autonómico tendrán fuerza vinculante para las administraciones públicas y para las personas particulares y prevalecerán sobre las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente.

Las entidades locales en las que se asienten las infraestructuras objeto del estudio o proyecto de carreteras deberán adaptar su planeamiento urbanístico al contenido en aquel, para lo que se establecerán en él las determinaciones del planeamiento urbanístico que deben ser modificadas a consecuencia de su aprobación, en el plazo de un año desde esa fecha y, en todo caso, en su primera modificación o revisión, excepto en caso de que el propio estudio o proyecto de carreteras precise un momento o unos plazos diferentes para llevar a cabo la adaptación de dichas determinaciones (artículo 23.1 LCG)».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbbye5



Cuarenta y seis. Se añade una letra f) al número 2 del artículo 60, con la siguiente redacción:

«f) Los instrumentos de planeamiento urbanístico priorizarán la compactación de los núcleos de población existentes frente a su expansión sobre terrenos en estado natural, y evitarán los crecimientos a lo largo de las vías de comunicación».

Cuarenta y siete. El artículo 62 queda redactado como sigue:

«Artículo 62. *Reconocimiento de tramos urbanos*

1. La delimitación de los tramos urbanos por parte de la administración titular de la carretera podrá reconocerse mediante la aprobación del instrumento de planeamiento urbanístico que cuente con previo informe preceptivo favorable en los supuestos de redacción, revisión o modificación de instrumentos de planeamiento que afecten a las carreteras existentes o a las actuaciones previstas en los planes de carreteras vigentes.

El reconocimiento de la delimitación de los tramos urbanos solo surtirá efectos en el momento en el que el instrumento de planeamiento sometido a informe entre en vigor.

Para que se produzca el reconocimiento de la delimitación de los tramos urbanos, dicho informe deberá incluir un pronunciamiento expreso y concreto al respecto. En caso de ausencia de dicho pronunciamiento expreso y concreto, se entenderá que no se está reconociendo ninguna delimitación de tramo urbano.

2. La delimitación de los tramos urbanos por parte de la administración titular de la carretera podrá reconocerse también a través de un expediente de delimitación específico al respecto.

3. La delimitación de los tramos urbanos que discurren por suelo clasificado por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico como urbano no requerirá su reconocimiento previo por parte de la administración titular de la carretera».

Cuarenta y ocho. El artículo 63 queda redactado como sigue:

«Artículo 63. *Delimitación de tramos urbanos*

1. Los expedientes de delimitación de tramos urbanos se incoarán, cuando sea preciso, por parte de la administración titular de la carretera, de oficio o a instancia de alguno de los ayuntamientos por los que esta discorra.



En caso de que sea incoado a instancia de uno o varios ayuntamientos, el ámbito del expediente se restringirá a los tramos de carreteras que discurren por sus respectivos términos municipales.

2. Los estudios de delimitación de tramos urbanos tendrán en cuenta lo previsto en el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y deberán justificarse en todos sus extremos. Incluirán, además, los planos en los que se delimite la carretera, o el tramo de ella, a la que se refiere la propuesta, la identificación de los tramos que se propone reconocer como tramos urbanos, la situación actual de la zona de afección y de la línea límite de edificación y la ordenación urbanística de la zona, incluyendo la definición de la alineación de edificación.

3. El estudio de delimitación será elaborado por el órgano de la administración titular que tenga encomendada la dirección o inspección de la explotación de la carretera o por los ayuntamientos por los que esta discurra, según el expediente se hubiera iniciado de oficio o a instancia de parte, respectivamente.

4. Una vez elaborado, el estudio de delimitación será aprobado provisionalmente por la administración titular de la carretera y, posteriormente, se someterá al trámite de información pública, que se llevará a cabo durante un plazo mínimo de treinta (30) días hábiles, ampliable a su juicio en un máximo de quince (15) días hábiles más, mediante un anuncio que se publicará en los tabloneros de anuncios de los ayuntamientos afectados, y en el sitio web oficial de la administración titular.

El anuncio también se publicará en el *Diario Oficial de Galicia*, en caso de que la administración titular de la carretera sea la Comunidad Autónoma de Galicia, y en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente, en el resto de los casos.

La documentación que forma el expediente estará a disposición de la ciudadanía en la sede de sus órganos centrales y en la página web oficial de la administración titular, en la sede del órgano territorial de esta última que abarque el ámbito de la actuación, en su caso, y en los ayuntamientos afectados. Las alegaciones presentadas en este procedimiento deberán versar sobre la justificación de la delimitación del tramo urbano propuesta en el expediente.

5. Simultáneamente, cuando el expediente se hubiera iniciado de oficio, también se someterá a informe de los ayuntamientos afectados para que, en un plazo de treinta (30) días hábiles, ampliable a juicio de la administración titular de la carretera en un máximo de



quince (15) días hábiles más, examinen la delimitación de tramos urbanos propuesta en el expediente e informen al respecto, en el ámbito de sus competencias. Transcurrido ese plazo sin que los ayuntamientos consultados hubieran emitido el citado informe, se entenderá que muestran su conformidad con la delimitación propuesta.

6. Transcurridos los plazos de los trámites de información pública e informe de los ayuntamientos afectados y recibidas las alegaciones e informes presentados, la administración titular de la carretera, o tramo de ella, dará respuesta motivada a las alegaciones formuladas. El informe resultante será puesto a disposición de las personas interesadas y notificado a los ayuntamientos afectados y a las personas particulares que hubieran presentado alegaciones.

7. A continuación, la administración titular de la carretera remitirá copia del expediente de delimitación de tramos urbanos a la consellería competente en materia de carreteras para que emita informe sobre él, que deberá versar sobre los preceptos contenidos en la legislación de carreteras de Galicia, en este reglamento y sobre la armonización de la delimitación propuesta con el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

8. Recibido el informe vinculante de la consellería competente en materia de carreteras, a la administración titular de la carretera le corresponde adoptar, de acuerdo con aquel, la correspondiente resolución, que puede ser de aprobación definitiva o de desestimación, total o parcial, de la propuesta de delimitación de tramos urbanos.

9. La resolución se publicará en el *Diario Oficial de Galicia*, en caso de que la administración titular de la carretera sea la Comunidad Autónoma de Galicia, y en el *Boletín Oficial* de la provincia correspondiente, en el resto de los casos, y se le notificará a la consellería competente en materia de carreteras, a los ayuntamientos afectados y a las personas particulares que hubieran presentado alegaciones».

Cuarenta y nueve. El número 1 del artículo 71 queda redactado como sigue:

«1. Las obras de carreteras promovidas por la administración autonómica o por las entidades locales de Galicia, incluidas todas las actuaciones necesarias para su ejecución, así como las realizadas en las zonas donde se sitúen sus elementos funcionales, en el resto de la zona de dominio público o en la zona de servidumbre, constituyen actuaciones de interés general y, por lo tanto, no están sometidas a licencia o a cualquier otro acto de control preventivo municipal previsto en la legislación reguladora de las bases del régimen local.



A los efectos de lo previsto en este artículo, se entienden como necesarias para la ejecución de las obras las actuaciones derivadas de la necesidad de reponer los servicios afectados, independientemente de su titularidad.

La ejecución de dichas obras, siempre que se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, únicamente podrá ser suspendida por la propia administración promotora o por la autoridad judicial (artículo 27 LCG).

En consecuencia, no procederá la suspensión, por parte de los órganos urbanísticos competentes, de las obras de carreteras promovidas por la administración autonómica o por las entidades locales de Galicia, cuando se realicen en ejecución de proyectos aprobados definitivamente según la legislación de carreteras de Galicia y el presente reglamento, ni de aquellas otras que pueda acordar la administración titular de las carreteras por razones de emergencia».

Cincuenta. El número 4 del artículo 91 queda redactado como sigue:

«4. En el informe se establecerán los requisitos necesarios para garantizar el cumplimiento de todos los condicionantes expresados en este artículo y, en caso de que se emita en sentido favorable, podrá exigirse la constitución de una garantía para responder de los daños y pérdidas que se puedan ocasionar al dominio público viario».

Cincuenta y uno. El número 9 del artículo 93 queda redactado como sigue:

«9. Las áreas de servicio situadas en autopistas tendrán acceso directo a ellas y, en ese caso, se comunicarán con el exterior únicamente a través de ellas y estarán valladas en todo su perímetro exterior».

Cincuenta y dos. El número 2 del artículo 94 queda redactado como sigue:

«2. Las áreas de descanso situadas en autopistas se comunicarán con el exterior únicamente a través de ellas y, en ese caso, estarán valladas en todo su perímetro exterior».

Cincuenta y tres. El artículo 101 queda redactado como sigue:

«Artículo 101. *Delimitación de la zona de afección*

1. La zona de afección está formada por dos franjas de terreno, una a cada lado de la carretera, delimitadas interiormente por las líneas exteriores de la zona de servidumbre y



exteriormente por dos líneas paralelas a ellas y medidas horizontal y ortogonalmente desde las líneas exteriores de la zona de dominio público, a una distancia de:

a) Cien metros (100 m) en el caso de autopistas, autovías y vías para automóviles.

b) Treinta metros (30 m) en el caso de carreteras convencionales y elementos funcionales.

(artículo 40 LCG)

2. Se aplicará la distancia prevista para autopistas, autovías y vías para automóviles siempre que la línea exterior de la zona de dominio público se encuentre a una distancia de la arista exterior de la explanación de aquellas inferior a quince metros (15 m), aunque existan carreteras convencionales o elementos funcionales paralelos o adyacentes a aquellas.

3. Cuando, por la presencia de carreteras convencionales o elementos funcionales paralelos o adyacentes a autopistas, autovías o vías para automóviles, la línea exterior de la zona de dominio público se encuentre a una distancia de la arista exterior de la explanación de aquellas superior a quince metros (15 m), la delimitación de la zona de afección vendrá fijada por la línea más exterior que resulte de la aplicación de las siguientes distancias:

a) Ciento quince metros (115 m) desde la arista exterior de la explanación correspondiente a las calzadas previstas de las autopistas, autovías o vías para automóviles, medida paralela, horizontal y ortogonalmente desde aquella.

b) Treinta metros (30 m) desde la línea exterior de la zona de dominio público, medida paralela, horizontal y ortogonalmente desde aquella.

4. Los terrenos comprendidos en la zona de afección podrán pertenecer a cualquier persona pública o privada».

Cincuenta y cuatro. La letra b) del número 1 del artículo 102 queda redactada como sigue:

«b) Quince metros (15 m) en el caso de carreteras convencionales categorizadas funcionalmente como pertenecientes a la red estructurante y a la red complementaria, en caso de que su administración titular haya aprobado el catálogo de carreteras de su red».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



Cincuenta y cinco. Se añade una letra c) al número 1 del artículo 102, con la siguiente redacción:

«c) Quince metros (15 m) en el caso de carreteras convencionales en las que su administración titular no haya aprobado el catálogo de carreteras de su red».

Cincuenta y seis. Se añade una letra d) al número 1 del artículo 102, con la siguiente redacción:

«d) Siete metros (7 m) en el caso de carreteras convencionales categorizadas funcionalmente como pertenecientes a la red local, en caso de que su administración titular haya aprobado el catálogo de carreteras de su red».

Cincuenta y siete. Se añade una letra e) al número 1 del artículo 102, con la siguiente redacción:

«e) Siete metros (7 m) en el caso de elementos funcionales».

Cincuenta y ocho. Se suprime la letra b) del número 2 del artículo 103, que queda sin contenido.

Cincuenta y nueve. El título del capítulo II del título IV queda redactado como sigue:

«CAPÍTULO II

Usos autorizables o sujetos a declaración responsable»

Sesenta. La letra d) del número 1 del artículo 105 queda redactada como sigue:

«d) Excepcionalmente, apoyos de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos cuando sean empleados de manera compartida con la red de iluminación pública, fuera de sus tramos urbanos y siempre que no se trate de apoyos de redes eléctricas de alta tensión.

Asimismo, reposición de apoyos de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos afectados por obras en la carretera, en caso de que estas obras sean promovidas por la administración titular de la carretera».



Sesenta y uno. La letra g) del número 1 del artículo 105 queda redactada como sigue:

«g) Las instalaciones provisionales, con un plazo fijado, asociadas a actividades de interés, de uso o de acceso público o para la realización de actividades relacionadas con la conservación o construcción de instalaciones industriales o de edificaciones, así como las obras, instalaciones y usos provisionales de interés particular en terrenos afectados por anteproyectos, proyectos de trazado y proyectos de construcción aprobados definitivamente y cuyas obras no se hayan iniciado.

(artículo 43.1 LCG)».

Sesenta y dos. La letra c) del número 2 del artículo 105 queda redactada como sigue:

«c) Excepcionalmente, apoyos de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos, cuando por las condiciones orográficas del terreno resulte técnicamente inviable retirarlos a mayor distancia o sean los apoyos extremos del vano de cruce aéreo sobre la plataforma, fuera de sus tramos urbanos y siempre que no se trate de apoyos de redes eléctricas de alta tensión».

Sesenta y tres. Se añade una letra d) al número 2 del artículo 105, con la siguiente redacción:

«d) La instalación de un único apoyo perteneciente a una red o infraestructura aérea de servicios públicos para cada paso de la red aérea a canalización subterránea, y de subterránea a aérea.

(artículo 43.2 LCG)».

Sesenta y cuatro. La letra d) del número 1 del artículo 106 queda redactada como sigue:

«d) Cierres completamente diáfanos, sobre piquetes sin cimentación de obra de fábrica».

Sesenta y cinco. Se añade un artículo 107.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 107.bis. *Usos sujetos a declaración responsable en la zona de servidumbre y en la zona de afección*

1. Son usos sujetos a declaración responsable las obras menores de conservación y mantenimiento de las edificaciones, instalaciones y cierres situados en la zona de servidumbre o en la zona de afección de la carretera (artículo 45.bis.1 LCG).



2. Se consideran obras menores de conservación y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cierres los siguientes trabajos, siempre que sean de escasa complejidad y entidad técnica o económica y que no produzcan cambio de uso ni incremento del volumen edificado por encima o por debajo de la rasante, ni le afecten a la estructura o a la cimentación:

a) El pintado y la impermeabilización de fachadas.

b) El cambio de ventanas.

c) La sustitución de tejados.

d) Cualquier otra actuación de mera conservación y mantenimiento de edificaciones, instalaciones y cierres.

(artículo 45.bis.2 LCG)

3. No serán usos sujetos a declaración responsable las obras menores de conservación y mantenimiento que requieran la ocupación de la zona de dominio público con algún elemento auxiliar, tales como andamios, grúas o cualesquiera otros similares. En esos casos, será necesario obtener la correspondiente autorización (artículo 45.bis.3 LCG)».

Sesenta y seis. El título del capítulo IV del título IV queda redactado como sigue:

«CAPÍTULO IV

Autorizaciones y declaraciones responsables»

Sesenta y siete. El número 1 del artículo 111 queda redactado como sigue:

«1. La ejecución de obras e instalaciones o la realización de cualquier otra actividad en la zona de dominio público de la carretera o en sus zonas de protección está sujeta al deber de obtener la correspondiente autorización previa, excepto que esté sujeta a declaración responsable o sea expresamente permitida por la legislación de carreteras de Galicia o por este reglamento (artículo 47.1 LCG)».

Sesenta y ocho. El artículo 112 queda redactado como sigue:

«Artículo 112. *Relación con otras licencias, permisos o autorizaciones*

1. La autorización o la declaración responsable a la que se refiere este capítulo es independiente y se entiende sin perjuicio de otras licencias o autorizaciones que sean necesarias para la ejecución de las obras, instalaciones o actividades de las que se trate (artículo 47.4 LCG).



2. No se podrán otorgar licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico para la realización de obras y actividades en la zona de dominio público de la carretera o en sus zonas de protección, sin que previamente se hubiera obtenido la autorización, o presentado la correspondiente declaración responsable, en los casos en los que proceda, prevista en este capítulo.

Las licencias, permisos u otras autorizaciones de carácter urbanístico que se otorguen deberán respetar el contenido de las autorizaciones, o de las declaraciones responsables, a las que se refiere este capítulo, cuyas cláusulas las vincularán y, en todo caso, prevalecerán sobre aquellas.

3. Las actuaciones no previstas en las autorizaciones otorgadas deberán ser objeto de un nuevo procedimiento de autorización o de su modificación.

En el caso de las actuaciones no previstas en las declaraciones responsables presentadas, estas deberán de ser objeto de una declaración responsable o, en su caso, de una nueva autorización, cuando proceda».

Sesenta y nueve. El artículo 113 queda redactado como sigue:

«Artículo 113. *Competencia*

1. La competencia para autorizar la ejecución de obras, instalaciones o la realización de cualquier otra actividad en la zona de dominio público de la carretera o en sus zonas de protección, así como para realizar las actividades de comprobación de aquellas sujetas a declaración responsable en lo que a la legislación sectorial en materia de carreteras se refiere, le corresponde a la Administración titular de la carretera, excepto en los casos previstos en la legislación de carreteras de Galicia.

2. Se considera que las autorizaciones de acceso a la carretera o a sus elementos funcionales afectan directamente a sus calzadas y, en consecuencia, el otorgamiento de las autorizaciones le corresponde, en todos los casos, a la administración titular de la carretera, incluso cuando se realicen en sus tramos urbanos.

Del mismo modo, como consecuencia de su relación con dichos accesos a las carreteras, las parcelaciones y segregaciones de todas las parcelas colindantes con las carreteras requerirán la autorización de la administración titular de la carretera, incluso en los tramos urbanos.

(artículo 47.5 LCG)».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffultpbbye5



Setenta. El número 1 del artículo 114 queda redactado como sigue:

«1. Las autorizaciones se otorgarán a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrán en ningún caso la cesión del dominio público, ni la asunción por la administración titular de ninguna responsabilidad respecto de la persona titular de la autorización o de terceras personas (artículo 49.1 LCG).

El mismo régimen le será de aplicación a las declaraciones responsables, en los casos en los que procedan».

Setenta y uno. El número 3 del artículo 115 queda redactado como sigue:

«3. La autorización será transmisible previa notificación a la administración titular de la carretera del cambio de titularidad, en documento firmado por la persona titular de la autorización y por aquella a la que se le transmite.

La persona adquiriente quedará subrogada en estos casos en la posición de la persona que fuera titular de la autorización. La transmisión surtirá efectos desde el momento en que haya sido comunicada a la administración titular de la carretera».

Setenta y dos. El número 2 del artículo 116 queda redactado como sigue:

«2. Las actuaciones podrán ser inspeccionadas en todo momento por el personal de la administración titular de la carretera (artículo 49.2 LCG).

En todo caso, la correspondiente autorización deberá estar disponible para su consulta por parte de dicho personal, así como por los/las agentes de la autoridad en materia de tráfico si la actuación tiene incidencia sobre este».

Setenta y tres. El número 3 del artículo 116 queda redactado como sigue:

«3. Las actuaciones autorizadas, cuando afecten a la zona de dominio público, no se podrán iniciar sin que el personal de la administración titular de la carretera haya comprobado su implantación. En el resto de los casos, la administración titular de la carretera podrá condicionar, en su autorización, el inicio de las actuaciones a que se haya comprobado su implantación.

A estos efectos, la persona interesada se pondrá en contacto con dicho personal, conforme se indique en la autorización, con una antelación mínima de siete (7) días de la fecha



que prevea para dicha operación. La celebración y contenido de la implantación quedará reflejado en un acta. Si no hubiera conformidad se harán constar los reparos de manera pormenorizada y se concederá un plazo proporcionado para su corrección.

El acta de conformidad de la implantación implicará el permiso definitivo de iniciación de las obras, en lo que a la normativa sectorial de carreteras se refiere y a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias.

Antes de la celebración del acto de implantación de las actuaciones autorizadas, la persona interesada deberá comunicarle a la administración titular de la carretera, la identificación de la persona a la que le tenga encomendada la dirección de la actuación, cuando no coincida con la persona titular de la autorización».

Setenta y cuatro. El número 5 del artículo 116 queda redactado como sigue:

«5. Si la administración titular de la carretera hubiera apreciado desviaciones respecto a la documentación presentada o a las condiciones impuestas en la autorización, procederá a la inmediata paralización de las actuaciones hasta que se corrijan aquellas, según lo previsto en este reglamento, sin perjuicio de la tramitación del procedimiento de sanción que proceda».

Setenta y cinco. El número 6 del artículo 116 queda redactado como sigue:

«6. Finalizadas las obras o instalaciones autorizadas, la administración titular de la carretera comprobará su terminación, su estado y su conformidad con los términos de la autorización. En su caso, se harán constar las objeciones de manera pormenorizada y se concederá un plazo proporcionado para su corrección.

Será preceptivo el levantamiento de un acta de terminación en el caso de todas las obras o instalaciones llevadas a cabo en la zona de dominio público. En los demás supuestos, solo será exigible cuando la administración titular de la carretera condicione, en su autorización, el uso de las obras o instalaciones a su levantamiento. De no establecerse tal condición, el levantamiento del acta podrá ser sustituido por los mecanismos de comprobación que se establecen en este reglamento (artículo 49.3 LCG).

En los supuestos en los que no sea exigible el levantamiento del acta de terminación, este será sustituido por la elaboración de un informe de vigilancia de la terminación, el estado y la conformidad con los términos de la autorización.



En las situaciones en las que sea necesario el levantamiento del acta de terminación, la persona titular de la autorización se pondrá en contacto con el personal de la administración titular, conforme se indique en la autorización, con una antelación mínima de siete (7) días de la fecha en que prevea finalizar las obras o instalaciones.

En los casos regulados en este número, cuando la administración titular de la carretera así lo exija, la persona titular deberá entregarle la documentación que recopile la información necesaria para conocer de manera detallada las características de la obra ejecutada, previamente a la celebración del acto de documentación de su terminación, su estado y su conformidad con los términos de la autorización».

Setenta y seis. El número 7 del artículo 116 queda redactado como sigue:

«7. En los casos en los que esta sea exigible, el acta de terminación implicará el permiso de uso de las obras o instalaciones cuya conformidad se acredite (artículo 49.3 LCG), en lo que a la normativa sectorial de carreteras se refiere y a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias».

Setenta y siete. Se añade un número 8 del artículo 116, con la siguiente redacción:

«8. El acta de terminación de las obras o instalaciones será elaborada por la administración titular de la carretera, en los casos en los que sea exigible, y será puesta a disposición de la persona titular de la autorización, quien podrá manifestar lo que considere oportuno, en su caso (artículo 49.3 LCG)».

Setenta y ocho. El número 4 del artículo 119 queda redactado como sigue:

«4. El plazo de garantía será de un (1) año como máximo desde la fecha del acta de conformidad, en su caso. La garantía será independiente de las tasas que, con carácter general, se devenguen por la tramitación del expediente de la autorización y sin perjuicio de las responsabilidades en que se pudiera incurrir por el incumplimiento de las condiciones establecidas en aquella (artículo 51.2 LCG).

Transcurrido ese plazo sin que se haya apreciado desviación con respecto a las condiciones de las autorizaciones ni ocasionado daños o pérdidas al dominio público viario, la administración titular de la carretera autorizará la devolución de la garantía constituida».



Setenta y nueve. El número 3 del artículo 124 queda redactado como sigue:

«3. En la autorización de movimientos de tierra y explanaciones se impondrá siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para que, salvo justificación técnica, las aguas de la escorrentía de la zona no viertan a la zona de dominio público vial, para lo que, en el caso de rellenos o terraplenes, la rasante final del terreno en la línea exterior de la zona de dominio público deberá quedar a una cota inferior a la de la arista exterior de la calzada».

Ochenta. El número 1 del artículo 127 queda redactado como sigue:

«1. Se consideran accesos a las carreteras o a sus vías de servicio todas aquellas entradas y salidas de vehículos a ellas en las que su incorporación a el desde la calzada se produce sin emplear las conexiones de la carretera con otras vías públicas que tengan la consideración de carreteras o de vías de servicio.

Tienen la consideración de accesos a las carreteras o a sus vías de servicio los de las actuaciones urbanísticas, los de las vías urbanas y caminos públicos, los de las instalaciones de servicios, los de viviendas unifamiliares y predios agrícolas y los accesos a otras propiedades».

Ochenta y uno. El número 1 del artículo 128 queda redactado como sigue:

«1. La administración titular de la red podrá limitar y ordenar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los lugares y las condiciones en que tales accesos se puedan construir, atendiendo a la normativa vigente y aplicando criterios de intensidad de tráfico, seguridad vial y funcionalidad y explotación de la carretera. En todo caso, será prioritario el empleo de accesos existentes (artículo 52.1 LCG), restringiendo al máximo la creación de nuevos accesos.

Podrán establecerse igualmente las limitaciones de diseño que justificadamente se estimen convenientes, incluida la necesidad de que la ejecución de los accesos se realice a distinto nivel».

Ochenta y dos. El número 4 del artículo 128 queda redactado como sigue:

«4. En las carreteras convencionales y en las vías de servicio, solo se autorizarán accesos de las propiedades colindantes cuando se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que el acceso sea de interés público por encontrarse vinculado a bienes, instalaciones o servicios de carácter igualmente público, tales como edificios administrativos, hospitales y centros de salud, centros educativos o similares.



b) Que se justifique que no existe la posibilidad de acceso alternativo a la red viaria a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido y no se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita.

A estos efectos, no se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido en caso de que ese acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad de la red viaria».

Ochenta y tres. El número 11 del artículo 128 queda redactado como sigue:

«11. La autorización para la ejecución de edificaciones, urbanizaciones o instalaciones en un determinado predio no implicará, de ninguna forma, la autorización para el acceso desde la carretera o vía de servicio a dicho predio.

La autorización del acceso a un determinado predio no implicará la autorización para la ejecución de las edificaciones, urbanizaciones o instalaciones que existan o se pretendan ejecutar en dicho predio».

Ochenta y cuatro. El número 2 del artículo 129 queda redactado como sigue:

«2. Se incorporarán al dominio público viario los elementos del nuevo acceso que se sitúen sobre la zona de dominio público.

También se incorporarán al dominio público viario los enlaces, intersecciones, glorietas, pasos inferiores y superiores, vías de servicio, elementos de cambio de velocidad y aquellas otras ampliaciones de la plataforma de la carretera o vía de servicio original que se ejecuten como parte del proyecto del acceso, así como los terrenos sobre los que se sitúen todos esos elementos, aun en caso de que pertenecieran o fueran adquiridos por la persona solicitante de la autorización para ejecutar el acceso.

La cesión de los elementos y terrenos se formalizará mediante la firma de un documento a tal efecto. La firma de dicho documento de formalización será requisito previo para la celebración del acto en el que se documentará la terminación de las obras del acceso, su estado y su conformidad con los términos de la autorización.

(artículo 52.2 LCG)

La titularidad de estos elementos y terrenos deberá de serle transferida a la administración titular de la carretera de manera previa a la puesta en servicio del acceso solicitado».



Ochenta y cinco. El número 3 del artículo 129 queda redactado como sigue:

«3. La conservación y mantenimiento del acceso, incluso en la parte incorporada al dominio público viario, con la excepción de aquellos elementos que formen parte del tronco de la carretera, como glorietas y carriles centrales de espera, le corresponderá a la persona titular de la autorización.

En caso de que las condiciones de mantenimiento de ciertos elementos del acceso pudieran afectar a las propias de la carretera, su administración titular podrá asumir el mantenimiento de esos elementos a cargo de la persona titular de la autorización».

Ochenta y seis. El artículo 130 queda redactado como sigue:

«Artículo 130. *Condiciones de los accesos*

1. La consellería competente en materia de carreteras regulará las condiciones de visibilidad, intensidad de tráfico, distancias de seguridad, diseño del acceso u otras en las que se podrán autorizar los accesos a las carreteras y a sus vías de servicio. En todo caso, deberán de verificarse, al menos, las condiciones siguientes:

a) Por restricción de acceso: no se autorizará el acceso a las carreteras convencionales en las que se hayan restringido sus accesos mediante, por ejemplo, la disposición de vallado perimetral en sus márgenes.

b) Por la existencia de vías de servicio: si un tramo de carretera está dotado de vías de servicio, no se dispondrán accesos a la calzada principal, utilizando para ello las vías de servicio.

c) Por la existencia de acceso alternativo: no se autorizará el acceso a carreteras convencionales o vías de servicio de titularidad autonómica o provincial cuando exista la posibilidad de un acceso alternativo a la red viaria a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, o se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita.

A estos efectos, no se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido en caso de que ese acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad de la red viaria.

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



d) Por razón de visibilidad, solo se podrán autorizar accesos que cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:

1º. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación del margen en el que se sitúa.

2º. En el tramo de la carretera definido por la distancia de parada, existirá plena visibilidad para cualquier vehículo situado en el acceso, a una distancia de tres metros (3,00 m) del borde del carril más próximo de la vía preferente.

2. En el caso de accesos de carácter provisional, motivados por necesidades puntuales, se podrá excepcionar el cumplimiento de alguna de las condiciones establecidas en este artículo».

Ochenta y siete. El número 1 del artículo 131 queda redactado como sigue:

«1. Los accesos solo podrán servir al tráfico que circula por el carril contiguo de la carretera y no se permitirán cruces o giros a la izquierda a nivel para entrar o salir del acceso en los siguientes casos:

a) En los accesos desde actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que presenten una intensidad media diaria igual o superior a diez mil (10.000) vehículos al día.

b) En los accesos desde actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos a tramos de las carreteras convencionales que presenten una intensidad media diaria igual o superior a cinco mil (5.000) vehículos al día y no dispongan de carriles centrales de espera en los que realizar esos movimientos.

c) En los accesos desde instalaciones de servicio a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a diez mil (10.000) vehículos al día.

d) En los accesos desde instalaciones de servicio a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que no tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a siete mil quinientos (7.500) vehículos al día.

e) En los accesos desde viviendas unifamiliares o predios agrícolas a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a quince mil (15.000) vehículos al día.



f) En los accesos desde viviendas unifamiliares o predios agrícolas a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que no tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a diez mil (10.000) vehículos al día.

g) En los accesos desde propiedades de uso residencial distintas de las viviendas unifamiliares a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a quince mil (15.000) vehículos al día.

h) En los accesos desde propiedades de uso residencial distintas de las viviendas unifamiliares a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que no tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a siete mil quinientos (7.500) vehículos al día.

i) En los accesos desde el resto de propiedades no incluidas en otras letras de este número a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a diez mil (10.000) vehículos al día.

j) En los accesos desde el resto de propiedades no incluidas en otras letras de este número a tramos de las carreteras convencionales o vías de servicio que no tengan la consideración de travesías y que presenten una intensidad media diaria igual o superior a siete mil quinientos (7.500) vehículos al día».

Ochenta y ocho. El número 2 del artículo 134 queda redactado como sigue:

«2. Entre la carretera y la línea límite de edificación, no se autorizarán las obras subterráneas que supongan una construcción por debajo de la rasante del terreno, tales como garajes, almacenes, piscinas, obras que formen parte de instalaciones industriales y otras similares.

Excepcionalmente, se podrán autorizar, entre la carretera y la línea límite de edificación, aquellos elementos que formen parte de servicios básicos de abastecimiento o saneamiento para uso residencial y que no puedan tener una situación más separada de la carretera que la de la línea límite de edificación».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



Ochenta y nueve. El artículo 135 queda redactado como sigue:

«Artículo 135. *Cierres*

1. Los cierres nuevos y la reposición de los existentes, a consecuencia de su deterioro, serán autorizables, siempre que no disminuyan las condiciones de visibilidad y seguridad vial, en los siguientes supuestos:

a) Completamente diáfanos, sobre piquetes sin cimentación de obra de fábrica, a partir de la línea exterior de la zona de dominio público.

b) Diáfanos, en los que se admitirá un zócalo opaco que no sobresalga más de cuarenta centímetros (40 cm) de la rasante del terreno, o arbustivos de hasta ciento cincuenta centímetros (150 cm) de altura, a partir de la línea de delimitación exterior de la zona de servidumbre.

c) No diáfanos o cierres de obra de fábrica, más separados de la carretera que la línea límite de edificación.

2. Los cierres completamente diáfanos estarán constituidos por una malla metálica, que podrá estar plastificada.

La parte de los cierres diáfanos no arbustivos distinta de su zócalo deberá tener un mínimo de un cincuenta por ciento (50 %) de huecos que permitan la visión del interior de la parcela».

Noventa. El artículo 137 queda redactado como sigue:

«Artículo 137. *Parcelaciones y segregaciones*

Las autorizaciones referidas a las parcelaciones y segregaciones de parcelas colindantes con las carreteras solo se otorgarán:

a) Cuando se pretendan llevar a cabo fuera del suelo urbano consolidado, en aquellos casos en los que esas actuaciones no impliquen un incremento global del número de accesos a la carretera con respecto a la potencial situación futura sin llevar a cabo la parcelación o segregación solicitada. Esto es, cuando el acceso rodado de todas las parcelas generadas se resuelva a través de una de las siguientes soluciones:

1º. De otras vías de circulación de titularidad de otras administraciones de ámbito territorial más restringido.



2º. De un acceso único a la carretera, directamente o a través de una vía de servicio, ya autorizado por su administración titular.

3º. En caso de que las soluciones anteriores no fueran viables, de un acceso único a la carretera, común a todas las parcelas, directamente o a través de una vía de servicio, que cumpla las condiciones para ser autorizado por su administración titular.

b) Cuando se pretenden llevar a cabo en el suelo urbano consolidado, en aquellos casos en los que cada una de las nuevas parcelas generadas pueda resolver su acceso a través de alguna de las siguientes soluciones:

1º. De otras vías de circulación.

2º. De nuevos accesos a la carretera que cumplan las condiciones para que puedan ser autorizados por su administración titular».

Noventa y uno. El artículo 138 queda redactado como sigue:

«Artículo 138. *Elementos, obras, actuaciones e instalaciones de las administraciones públicas*

Podrán autorizarse, fuera de la calzada y de los arcenes, los elementos, obras, actuaciones e instalaciones necesarias para que las administraciones públicas puedan ejercer sus competencias, tales como pavimentación de las vías públicas, urbanización de espacios públicos, mobiliario urbano, ajardinamientos, alumbrado público, recogida de residuos, transporte público, infraestructuras de transporte u otros análogos, cuando por su naturaleza o funcionalidad no puedan tener otra colocación».

Noventa y dos. El número 1 del artículo 143 queda redactado como sigue:

«1. En las edificaciones, instalaciones y cierres preexistentes en la zona comprendida entre la línea exterior de delimitación de la calzada de la carretera y la línea límite de edificación podrán ser autorizadas, o quedarán sujetas al régimen de declaración responsable, en los casos previstos en la legislación de carreteras de Galicia, en lo que a la legislación sectorial en materia de carreteras se refiere, y siempre que quede garantizada la seguridad vial en la carretera y en sus accesos y no se produzca cambio de uso ni incremento de volumen edificado, por encima o por debajo de la rasante del terreno:

a) Con carácter general, las obras de mantenimiento, conservación y rehabilitación.



b) Excepcionalmente, obras de rehabilitación estructural, en aquellos supuestos de interés público o social, así calificados.

(D.A. 1ª.1 LCG)

A tal efecto, tendrán la consideración de supuestos de interés social, entre otros, las obras de rehabilitación estructural en las edificaciones existentes de carácter tradicional definidas según la normativa en materia de suelo de Galicia».

Noventa y tres. El número 2 del artículo 143 queda redactado como sigue:

«2. Las edificaciones, instalaciones y cierres preexistentes que se vean afectados por obras de reforma de la carretera y que cuenten con autorización, siempre que les fuere exigible, podrán ser repuestos, en el plazo máximo de tres años desde la fecha de finalización contractual de la obra que les afectó, por su persona propietaria o por la administración titular de la actuación, con las mismas características que tuviesen y, en todo caso, fuera de la zona de dominio público (D.A. 1ª.2 LCG)».

Noventa y cuatro. El número 2 del artículo 146 queda redactado como sigue:

«2. También podrán autorizarse:

a) Excepcionalmente, el emplazamiento más próximo a la carretera que la línea límite de edificación, incluso dentro de la zona de dominio público, de los apoyos de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos:

1º. Cuando sean empleados de manera compartida con la red de alumbrado público, fuera de los tramos urbanos y siempre que no se trate de apoyos de redes eléctricas de alta tensión.

2º. Cuando se trate de la reposición de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos afectados por obras en la carretera, en caso de que estas obras sean promovidas por la administración titular de la carretera.

b) La instalación fuera de la explanación de la carretera y de sus elementos funcionales de los apoyos de redes e infraestructuras aéreas de servicios públicos:

1º. Cuando, excepcionalmente, por las condiciones orográficas del terreno resulte técnicamente inviable retirarlos a mayor distancia o sean los apoyos extremos del vano de



cruce aéreo sobre la plataforma, fuera de los tramos urbanos y siempre que no se trate de apoyos de redes eléctricas de alta tensión. En este caso, excepto cuando se trate de los apoyos extremos del vano de cruce aéreo sobre la plataforma de redes distintas de las eléctricas de alta tensión, la distancia entre el apoyo y la calzada no será inferior a la altura de los postes.

2º. De un único apoyo perteneciente a una red o infraestructura aérea de servicios públicos para cada paso de la red aérea a canalización subterránea, y de subterránea a aérea».

Noventa y cinco. El número 2 del artículo 148 queda redactado como sigue:

«2. Las obras de los cruces subterráneos se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, reponiendo en perfectas condiciones el firme y pavimento de la carretera, y tendrán la debida protección para soportar sin deformaciones ni averías las cargas transmitidas por el tránsito de vehículos. Dicha protección se situará de tal manera que la profundidad de su parte superior no sea inferior, en ningún punto, a ochenta centímetros (80 cm) por debajo de la rasante del pavimento».

Noventa y seis. El número 3 del artículo 148 queda redactado como sigue:

«3. No se autorizarán cruces a cielo abierto en autopistas, autovías, vías para automóviles y carreteras urbanas de alta capacidad, ni en el resto de carreteras convencionales con intensidad media diaria de circulación superior a tres mil (3.000) vehículos o que hayan sido construidas o reparadas dentro de los tres (3) años anteriores a la solicitud de la autorización.

En los casos anteriores, el cruce se deberá efectuar mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea, excepto que, por limitaciones urbanas, geométricas o de otra índole, suficientemente justificadas, no fuera viable técnicamente.

También se podrán emplear para el cruce las obras de paso o desagüe de la carretera, siempre que se garantice el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales, estructurales y, en su caso, hidráulicas».

Noventa y siete. El título de la subsección 6ª de la sección 2ª del capítulo IV del título IV queda redactado como sigue:

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrftultpbye5



«Subsección 6ª. Obras, instalaciones y usos provisionales»

Noventa y ocho. El artículo 151 queda redactado como sigue:

«Artículo 151. Obras, instalaciones y usos provisionales»

1. En la explanación de la carretera y en la de sus elementos funcionales solo se podrán autorizar las siguientes obras, instalaciones y usos provisionales, con un plazo fijado:

a) Las asociadas a actividades de interés o de uso público, como fiestas o ferias tradicionales, actividades deportivas, o similares.

b) Las necesarias para la realización de actividades relacionadas con la conservación o construcción de instalaciones industriales o de edificaciones.

c) Las obras, instalaciones y usos provisionales de interés particular en terrenos afectados por anteproyectos, proyectos de trazado y proyectos de construcción aprobados definitivamente y cuyas obras no se hubieran iniciado, cuando cumplan las condiciones establecidas en este reglamento para los usos autorizables entre la carretera y la línea límite de edificación.

2. Además de las obras, instalaciones y usos provisionales indicadas en el número anterior, también se podrán autorizar, fuera de la calzada y de sus arcenes, las asociadas a actividades de acceso público.

3. Las autorizaciones otorgadas al amparo de este artículo para la realización de obras, instalaciones o usos provisionales podrán ser revocadas unilateralmente por el órgano que las otorgó en cualquier momento por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización.

En ese caso, los usos provisionales deberán cesar y las obras e instalaciones provisionales deberán ser retiradas a cuenta de la persona solicitante.

4. Las obras, instalaciones y usos provisionales autorizadas al amparo de este artículo no supondrán en ningún caso incremento del valor de expropiación, ni la adquisición de ninguno otro derecho».

Noventa y nueve. El número 2 del artículo 152 queda redactado como sigue:

«2. Se entenderá por visible desde la zona de dominio público de la carretera toda instalación publicitaria que se oriente hacia la carretera sin obstáculos visuales fijos interpuestos y que esté dimensionada para ser leída por las personas conductoras».



Cien. La letra b) del artículo 153 queda redactada como sigue:

«b) Los rótulos de los establecimientos mercantiles o industriales que sean indicativos de su actividad, siempre que se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:

1º. Que se sitúen en los edificios o terrenos en que aquellos desarrollen su actividad.

2º. Que se sitúen más separados de la carretera que la línea límite de edificación y a una distancia de la calzada no inferior a su altura.

En el caso de edificaciones preexistentes entre la calzada y la línea límite de edificación, se admitirán también aquellos casos en los que se justifique que no se pueden instalar rótulos más separados de la carretera que la línea límite de edificación, no se disponga ya de otro rótulo visible desde la calzada y se trate de rótulos pintados o instalados en la propia edificación, sin volar sobre la zona de dominio público.

3º. Que no incluyan comunicación adicional tendente a promover la contratación de bienes o servicios».

Ciento uno. Se suprime el número 1 del artículo 159, que queda sin contenido.

Ciento dos. Se añade una nueva subsección 4ª a la sección 3ª del capítulo IV del título IV, con el siguiente título:

«Subsección 4ª. Procedimiento de las declaraciones responsables»

Ciento tres. Se añade un artículo 162.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 162.bis. Procedimiento de las declaraciones responsables»

En el caso de los usos sujetos a declaración responsable, esta deberá dirigirse a la administración titular de la carretera y en ella la persona interesada declarará, bajo su responsabilidad, que cumple los requisitos establecidos en la normativa vigente para obtener el reconocimiento del derecho o facultad, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la administración cuando le fuere requerida y que se compromete a mantener el cumplimiento de los anteriores deberes durante el período de tiempo inherente a dicho reconocimiento. Los requisitos mencionados deberán estar recogidos de manera expresa, clara y precisa en la correspondiente declaración responsable. La administración podrá requerir en cualquier momento que se aporte la documentación que acredite el cumplimiento de los mencionados requisitos, y la persona interesada deberá aportarla.



La declaración responsable deberá presentarse con una antelación mínima de quince días al inicio de las obras, según el modelo normalizado que apruebe la administración titular de la carretera. La actuación deberá ejecutarse en el plazo máximo de un año desde la presentación de la declaración.

(artículo 48.4 LCG)».

Ciento cuatro. El número 1 del artículo 163 queda redactado como sigue:

«1. La competencia para la ejecución de las medidas de protección de la legalidad viaria previstas en este capítulo corresponde a la administración titular de la carretera (artículo 54 LCG)».

Ciento cinco. Se añade un artículo 165.bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 165.bis. *Comprobación del contenido de las declaraciones responsables*

La administración titular de la carretera tendrá la facultad de comprobar la veracidad y la exactitud de los datos consignados en la declaración responsable, para lo que dispondrá las oportunas tareas de inspección.

La inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a la declaración responsable, o la no presentación ante la administración titular de la carretera de la declaración responsable o de la documentación que pudiese ser requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado, determinará la imposibilidad de continuar con la ejecución de la actuación desde el momento en que se tenga constancia de tales hechos, sin perjuicio de las responsabilidades penales, civiles o administrativas que pudiesen proceder. La resolución que declare tales circunstancias podrá determinar el deber de la persona interesada de restituir la situación jurídica al momento previo al inicio de la actuación correspondiente, previa tramitación de un expediente de reposición de la legalidad viaria.

(artículo 55.2 LCG)».

Ciento seis. El número 2 del artículo 166 queda redactado como sigue:

«2. La administración competente podrá instar, mediante la oportuna notificación, a las empresas suministradoras de servicios públicos para que procedan a suspender en el plazo de siete (7) días naturales el suministro del servicio correspondiente a las obras o a los



usos en que se hubiesen dispuesto su paralización o suspensión. La suspensión del suministro solo se podrá levantar una vez que se haya procedido a la legalización de las obras o del uso o posteriormente a la notificación en tal sentido de la administración competente a las empresas suministradoras (artículo 55.3 LCG)».

Ciento siete. El número 3 del artículo 166 queda redactado como sigue:

«3. La administración competente podrá precintar las obras o instalaciones y ordenar a la persona responsable de la actuación, de la obra o del uso, la retirada, en el plazo de dos (2) días naturales, de la maquinaria y de los materiales aprovisionados. De incumplir el deber de retirada, esta podrá ser realizada, sin más trámites, por la administración competente, a cuenta de aquella (artículo 55.4 LCG)».

Ciento ocho. El número 4 del artículo 166 queda redactado como sigue:

«4. Si las actuaciones no autorizadas o que no se ajustan a la autorización, así como, en los supuestos de aplicación del régimen de declaración responsable, las no declaradas o que no se ajustan a lo declarado, suponen un riesgo grave para la seguridad vial, la administración competente podrá adoptar, a cuenta de la persona responsable y sin más trámites, las medidas que considere oportunas para garantizar la seguridad de la circulación (artículo 55.5 LCG)».

Ciento nueve. El número 1 del artículo 168 queda redactado como sigue:

«1. En la resolución de paralización o suspensión, se ordenará la incoación de un expediente de reposición de la legalidad viaria que, una vez instruido y previa audiencia a la persona responsable, resolverá sobre la posible legalización de las obras o de los usos (artículo 55.6 LCG)».

Ciento diez. El número 2 del artículo 168 queda redactado como sigue:

«2. En el caso de apreciarse que las obras o usos no autorizados o declarados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las correspondientes autorizaciones o declaraciones pudieran ser legalizables, como parte de la instrucción del expediente de reposición de la legalidad viaria se instará a la persona responsable para que, en el plazo de siete (7) días naturales, solicite la legalización de la actuación.

En su caso, la solicitud de legalización se tramitará según el procedimiento previsto en este reglamento para las solicitudes de autorización».



Ciento once. El número 3 del artículo 168 queda redactado como sigue:

«3. Si la persona responsable no solicita la legalización en dicho plazo o cuando la actuación no fuere legalizable, la administración competente, una vez instruido el expediente de reposición de la legalidad viaria y previa audiencia a la persona responsable, podrá acordar en resolución motivada la demolición de las obras, la suspensión definitiva de los usos y el restablecimiento de la realidad física alterada, y requerirá a la persona responsable que proceda a su cumplimiento en el plazo que se le conceda, que debe ser proporcional a las circunstancias de la actuación que haya que realizar».

Ciento doce. El número 2 del artículo 171 queda redactado como sigue:

«2. La persona causante de los daños deberá abonar a la administración titular de la carretera la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados, en el plazo que, a tal efecto, se le conceda.

Asimismo, la administración titular de la carretera podrá exigirle a la persona causante de los daños el resarcimiento de los gastos que suponga su intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería.

En caso de que un asegurador asumiese el riesgo derivado de la responsabilidad civil de la persona causante de los daños, la administración titular de la carretera podrá requerirle directamente a aquel el pago de la indemnización por los daños y perjuicios causados al dominio público viario y por el resto de gastos a los que se refiere el párrafo anterior.

(artículo 58.2 LCG)».

Ciento trece. La letra a) del artículo 176 queda redactada como sigue:

«a) Realizar obras, instalaciones, usos o actuaciones en las zonas de protección de la carretera llevados a cabo sin las autorizaciones requeridas, sin la previa declaración responsable en los casos en que proceda, o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas o las especificadas en la declaración responsable respecto de los usos sujetos a este régimen, cuando puedan ser objeto de legalización posterior en su totalidad».



Ciento catorce. La letra a) del artículo 177 queda redactada como sigue:

«a) Realizar obras, instalaciones, usos o actuaciones no permitidos en las zonas de protección de la carretera o incumpliendo alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas o las especificadas en la declaración responsable respecto a los usos sujetos a este régimen, cuando, en estos últimos casos, no fuere posible su legalización posterior».

Ciento quince. La letra e) del artículo 177 queda redactada como sigue:

«e) Deteriorar intencionadamente cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación, señalización y seguridad de la circulación, o modificar sus características o situación, cuando no se impida que el elemento del que se trate siga prestando su función. Se entenderá incluida en esta infracción la realización de pintadas, grafitis o incisiones de cualquier tipo».

Ciento dieciséis. La letra f) del artículo 177 queda redactada como sigue:

«f) Destruir, deteriorar, alterar o modificar intencionadamente cualquier obra o instalación de la carretera o de sus elementos funcionales, cuando no se afecte a la carretera o a los arcones. Se entenderán incluidos en esta infracción la realización de pintadas, grafitis o incisiones o cualquier otro acto que cause daños, deteriore o menoscabe su ornato».

Ciento diecisiete. La letra b) del número 1 del artículo 180 queda redactada como sigue:

«b) En el caso de incumplimiento de las condiciones de una autorización administrativa o de una declaración responsable respecto a los usos sujetos a este régimen, la persona titular de la autorización o la persona declarante, respectivamente.

(artículo 63.1 LCG)».

Ciento dieciocho. El número 1 del artículo 188 queda redactado como sigue:

«1. La sanción correspondiente a la infracción cometida podrá reducirse hasta en un noventa por ciento (90 %) de su valor, en función de los daños al dominio público viario y de la merma de la seguridad vial producida, si la persona responsable acata, en su caso, la resolución de paralización o suspensión y procede a la demolición de las obras, a la suspensión definitiva de los usos y al restablecimiento de la realidad física alterada antes de la resolución del expediente de sanción (artículo 66.3 LCG)».

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5



Ciento diecinueve. Se añade la siguiente definición en el anexo único:

«Cultivo agrícola: conjunto de actividades de tratamiento del suelo, plantación de semillas en la tierra y otras labores agrícolas para la obtención de vegetales y frutos con fines alimenticios, medicinales o estéticos, de jardinería ornamental o con otros fines análogos».

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este decreto.

Disposición final única. *Entrada en vigor*

Este decreto entrará en vigor a los veinte (20) días de su publicación en el *Diario Oficial de Galicia*.

Santiago de Compostela, once de mayo de dos mil veintitrés

Alfonso Rueda Valenzuela
Presidente

Ethel M^a Vázquez Mourelle
Conselleira de Infraestructuras y Movilidad

CVE-DOG: zm6iw5b6-kdp8-wwr1-gef8-wrffnultpbye5

