

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

10439 *Lei 37/2015, do 29 de setembro, de estradas.*

FELIPE VI

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

ÍNDICE

Preámbulo.

Capítulo I. Disposicións xerais.

Artigo 1. Obxecto.

Artigo 2. Definicións.

Artigo 3. Elementos funcionais.

Artigo 4. Estradas e rede de estradas do Estado.

Artigo 5. Estradas do Estado non integradas na rede de estradas do Estado.

Artigo 6. Deber de información.

Capítulo II. Planificación, proxecto, construción e explotación de estradas.

Sección 1.^a Planificación.

Artigo 7. Plan estratéxico das estradas do Estado.

Artigo 8. Coordinación con outros departamentos ministeriais.

Sección 2.^a Programación, estudos e proxectos de estradas.

Artigo 9. Principios xerais.

Artigo 10. Programas de estradas.

Artigo 11. Estudos de estradas.

Artigo 12. Aprobación de estudos e proxectos.

Artigo 13. Avaliación ambiental.

Artigo 14. Avaliación e auditorías de seguranza viaria.

Artigo 15. Avaliación custo-beneficio, análise multicriterio e viabilidade financeira.

Artigo 16. Ordenación do territorio e ordenación urbanística.

Sección 3.^a Construción de estradas.

Artigo 17. Expropiación e afección de bens e dereitos.

Artigo 18. Exención de controis previos.

Sección 4.^a Financiamento.

Artigo 19. Financiamento.

Artigo 20. Contribucións especiais.

Sección 5.^a Explotación.

Artigo 21. Explotación.

Artigo 22. Competencia.

- Artigo 23. Exencións de peaxe.
- Artigo 24. Xestión indirecta por concesión.
- Artigo 25. Outros sistemas de xestión indirecta.
- Artigo 26. Áreas de servizo, áreas de descanso e aparcadoiros seguros.
- Artigo 27. Adxudicación de áreas de servizo.
- Capítulo III. Uso e defensa das estradas.
- Sección 1.^a Limitacións á propiedade.
 - Artigo 28. Zonas de protección da estrada: disposicións xerais.
 - Artigo 29. Zona de dominio público.
 - Artigo 30. Obrigación de deslindamento e facultade de investigación.
 - Artigo 31. Zona de servidume.
 - Artigo 32. Zona de afección.
 - Artigo 33. Zona de limitación á edificabilidade.
 - Artigo 34. Facultade de expropiación.
 - Artigo 35. Paralización de obras ou suspensión de usos non legalizados.
 - Artigo 36. Limitación de accesos.
 - Artigo 37. Publicidade.
 - Artigo 38. Limitacións á circulación.
 - Artigo 39. Instalacións de toma de datos e pesaxe.
 - Artigo 40. Danos á estrada.
- Sección 2.^a Infraccións e sancións.
 - Artigo 41. Infraccións.
 - Artigo 42. Potestade sancionadora.
 - Artigo 43. Sancións.
 - Artigo 44. Competencia.
 - Artigo 45. Prescrición de infraccións.
- Capítulo IV. Travesías e tramos urbanos.
 - Artigo 46. Travesías.
 - Artigo 47. Tramos urbanos.
 - Artigo 48. Estudos de delimitación de tramos urbanos.
 - Artigo 49. Entregas aos concellos de tramos urbanos de estradas.
- Disposición adicional primeira. Catálogo de estradas estatais.
- Disposición adicional segunda. Normativa técnica básica e sinalización.
- Disposición adicional terceira. Transferencia de estradas e tramos.
- Disposición adicional cuarta. Intereses da defensa nacional.
- Disposición adicional quinta. Inscricións no Catastro.
- Disposición adicional sexta. Cooperación interadministrativa.
- Disposición transitoria primeira. Delimitación de tramos urbanos.
- Disposición transitoria segunda. Réxime transitorio de expropiacións.
- Disposición derogatoria única. Derrogación normativa.
- Disposición derradeira primeira. O Regulamento da Lei de estradas.
- Disposición derradeira segunda. Modificación da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.
- Disposición derradeira terceira. Modificación do texto refundido da Lei do solo, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2008, do 20 de xuño.
- Disposición derradeira cuarta. Actualización de sancións.
- Disposición derradeira quinta. Título competencial.
- Disposición derradeira sexta. Entrada en vigor.
- Anexo I. Definicións.
- Anexo II. Catálogo da rede de estradas do Estado.

PREÁMBULO

A Constitución española, nos seus artigos 149.1.21.^a e 24.^a, atribúe ao Estado a competencia exclusiva sobre o réxime xeral de comunicacións e sobre as obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma.

A clásica consideración da estrada no seu triplo aspecto, como dominio público, como obra pública e como soporte para a prestación dun servizo público, viuse reflectida con maior ou menor intensidade nas sucesivas lexislacións viarias que desde hai séculos se foron sucedendo no noso país, procurando adaptarse en cada momento histórico á evolución da súa realidade física e das demandas da sociedade que habían servir.

Neste senso pódese afirmar que a lexislación viaria española sempre gozou dun nivel paralelo ao das estradas obxecto da súa regulación, que é na actualidade moi notable en España e nas últimas décadas atinxiu unha extensión e calidade técnica que se poden comparar moi satisfactoriamente coas das nacións máis desenvolvidas, grazas a un esforzo sen precedentes da sociedade española no ámbito das infraestruturas acorde coas súas características como elemento básico no sistema de transporte e na vertebración territorial do país.

A até agora vixente Lei de estradas, Lei 25/1988, do 29 de xullo, foi promulgada despois de que nos anos anteriores se producise a transferencia ás comunidades autónomas dunha parte importante das estradas do Estado e nun momento en que se estaba a iniciar a modernización da rede en cumprimento do Plan xeral de estradas 1984-1991. Esa lei foi modificada parcialmente pola Lei 24/2001, do 27 de decembro, o Real decreto lei 11/2001, do 22 de xuño, a Lei 14/2000 do 29 de decembro, o Real decreto lei 15/1999, do 1 de outubro, a Lei 66/1997, do 30 de decembro, a Lei 13/1996, do 30 de decembro, e a Lei 42/1994, do 30 de decembro.

En desenvolvemento da citada lei, o Regulamento xeral de estradas foi aprobado polo Real decreto 1812/1994, do 2 de setembro, que foi modificado parcialmente polo Real decreto 114/2011, do 9 de febreiro, Real decreto 597/1997, do 16 de abril, Real decreto 1911/1997, do 19 de decembro, e Lei 42/1994, do 30 de decembro.

Tranacorreu máis dun cuarto de século desde o inicio daquel traspaso de estradas e desde a promulgación da lei e neste tempo producíronse cambios substanciais nas redes de estradas tanto do Estado como das comunidades autónomas e administracións locais. Tamén se produciron importantes cambios na consideración social de aspectos tales como a seguranza viaria, a integración das infraestruturas no ambiente, a procura da eficiencia na xestión das redes de transporte e na dos recursos financeiros públicos, asuntos todos eles en que as demandas da sociedade española son na actualidade máis exixentes que nos anos en que se promulgou a lei anterior. Por outra parte, é cada vez maior a atención que se concede ao servizo que prestan as estradas e non soamente ás obras que se van levar a cabo para isto, considerando que o bo servizo exige moito máis que a mera execución das infraestruturas.

Imponse, así, a obriga de resolver os problemas que crea a crecente necesidade de maior mobilidade ocupando o menor territorio posible, o cal determina a prioridade de optimizar o servizo que presta a infraestrutura existente antes de construír novas estradas. Esta optimización do servizo baséase na adecuada integración dos diferentes modos de transporte, en potenciar o transporte público, nunha efectiva coordinación tanto entre as distintas redes de estradas como na intermodalidade, e en preservar adecuadamente tanto a condición física das vías, mediante unha conservación e explotación adecuadas, como a súa condición funcional, evitando que se degrade por usos alleos á súa función ou por actuacións prexudiciais para esta.

Igualmente, imponse a necesidade de conciliar o planeamento e o desenvolvemento urbanístico e a ordenación do territorio co mantemento do fluxo de tránsito de longo percorrido libre de entorpecementos que poderían afectar moi negativamente a rede de estradas do Estado e provocar ineficiencias na xestión dos recursos que a ela se dedican.

Por todo isto cómpre actualizar a lexislación de estradas, procurando manter unha certa continuidade na súa estrutura e contido pero coas modificacións precisas para

adequar os seus preceptos ao que actualmente require a adecuada prestación do servizo público viario.

Por isto, considerouse conveniente introducir na lei o concepto de servizo público viario, o cal, aínda que coñecido e considerado tradicionalmente como base da xestión de estradas, non quedaba explicitamente reflectido na lexislación de estradas vixente.

En liña co indicado, o texto reflicte a importancia que debe darse a aqueles aspectos da xestión orientados a lograr a maior compatibilidade e coordinación posibles entre a construción, conservación e explotación de infraestruturas e a xestión e defensa do ambiente no seu concepto máis amplo.

Por outra parte, o notable desenvolvemento das redes de estradas en España impón a necesidade de reaxustar as competencias do Estado e das restantes administracións públicas sobre determinadas estradas, de forma que se obteña unha racionalización da xestión das redes baseada en criterios funcionais. Esta racionalización é esencial para conseguir a imprescindible coordinación entre as actuacións de cada Administración nas súas propias redes, xa que, no contrario, a superposición de funcións fai moi difícil evitar disfuncións e harmonizar planificación. Así mesmo, faise imprescindible axilizar o procedemento para posibilitar os intercambios de titularidade entre as distintas redes cando a permuta ou cesión de tramos ou itinerarios sexa conveniente para o interese público.

Neste senso resulta básico o criterio de que á Administración xeral do Estado lle compete proporcionar servizo ao tránsito de longo percorrido unindo os núcleos de poboación máis importantes e ao que se dirixe aos principais puntos de conexión do territorio nacional coas redes dos países veciños, cos principais centros loxísticos, etc., todo isto nos termos que se establecen nesta lei. Corresponde ás administracións autonómicas e locais, por outra parte, facerse cargo do servizo de distribución do tránsito desde a rede de longo percorrido até os distintos puntos do territorio do seu ámbito territorial, e, por tanto, o seu papel é complementario pero fundamental para lograr unha óptima accesibilidade ao territorio.

A especialización funcional das redes de estradas é un principio esencial, non só para facilitar a boa coordinación entre administracións senón tamén, e nisto correspóndese con outra das prioridades sociais antes mencionadas, para optimizar a seguranza viaria. En efecto, a separación no posible dos tránsitos de longo, medio e curto percorrido é sempre unha acción eficaz para loitar contra os accidentes, xa que propicia o uso da vía de forma máis homoxénea e, por tanto, máis previsible.

Intimamente relacionada co tipo de servizo que debe prestar a vía e, en particular, coa seguranza, encóntrase tamén a necesidade de controlar os accesos ás estradas. A lexislación anterior xa tiña en conta este aspecto; no entanto, de forma crecente durante os últimos vinte e cinco anos, o desenvolvemento urbanístico, comercial e industrial vén sometendo as estradas do Estado a unha presión continua de apertura de novas conexións para facilitar o acceso a desenvolvementos de todo tipo, esquecendo que cada novo acceso é un novo punto conflictivo e que a accesibilidade aos puntos concretos do territorio, aínda que estean próximos á rede de longo percorrido, debe facerse a través de redes de distribución para non prexudicar a función principal das estradas do Estado.

Con base neste servizo e co tránsito de longo percorrido como destinatario principal das estradas da dita rede, é cara a onde deben dirixirse os esforzos da Administración de Estradas do Estado, tendo en conta os ditos principios á hora de que as actuacións puntuais que sexan planeadas e desenvolvidas por terceiros ao longo do seu percorrido sexan compatibles co fin principal da vía, tanto na defensa das súas zonas de protección legalmente determinadas como na adecuada xestión dos accesos solicitados polos desenvolvementos lindeiros, sexan de carácter público ou privado, coa perspectiva da seguranza viaria como obxectivo básico entre os mencionados. Sen menoscabo do principio constitucional da coordinación entre administracións, a defensa da vía exige que as actuacións futuras que se realicen tomándoa como apoio, se fagan sobre a base da compatibilidade co uso principal da infraestructura, a cal deberá ser demostrada polo interesado promotor de calquera actuación que puiden afectar a vía.

As consideracións expostas sobre a racionalización da rede e a necesidade de insistir no control dos accesos facían preciso modificar a clasificación das estradas, suprimindo a categoría das vías rápidas e creando a de estradas multicarril. Así, nesta lei suprímese a anterior categoría de «vía rápida» porque non é necesaria unha categoría especial para estas estradas convencionais cuxo nome implica, ademais, unha mensaxe contraria á seguranza viaria, así como para a adecuación con outras leis sectoriais moi relacionadas co ámbito de aplicación desta norma.

Co obxecto de facilitar a posta en práctica de todo o anterior, dentro da rede de estradas do Estado establécense as condicións para definir nela unha rede básica e unha rede complementaria. Tamén se establece unha nova categoría de estradas que, sendo de titularidade estatal, non pertencen, no entanto, á rede de estradas do Estado propiamente dita: as vías anexas a esta rede e, no seu seo, as estradas transferibles a outras administracións por non cumpriren as condicións que se exigen para integrarse na rede do Estado. Trátase dunha categoría transitoria, xa que tamén se establece a obrigaición da Administración xeral do Estado de promover as oportunas transferencias de titularidade, priorizando a figura do acordo coa Administración pública que corresponda. Isto supón o cumprimento dunha das medidas contidas no informe da Comisión para a Reforma das Administracións Públicas, que sinalaba que, no ámbito de estradas e co obxecto de evitar duplicidades de xestión, se modificará a lexislación para a cesión gratuíta a concellos de tramos de estradas do Estado que sexan travesías urbanas.

Outra das actuais prioridades sociais é a percepción das infraestruturas viarias desde o punto de vista da mobilidade sustentable. Esta sustentabilidade implica, entre outras cousas, conseguir a maior eficiencia na xestión e uso da infraestrutura existente antes de ocupar máis territorio con novas estradas. Tamén a sustentabilidade impón a consideración da intermodalidade no contorno das aglomeracións urbanas, e a compatibilidade das estradas coa mellor defensa e protección do ambiente, como aspectos esenciais que se terán en conta ao establecer a política de estradas. A presente lei recolle estas prioridades e consideracións e establece unha serie de preceptos dirixidos á súa implantación práctica nas actuacións na rede viaria.

A relación entre as estradas, a ordenación do territorio e o planeamento urbanístico tamén se aborda na lei, que recolle a necesidade de que os desenvolvementos urbanísticos integren as súas propias previsións para satisfacer as demandas locais de mobilidade que xeren. O proceso urbanizador non se pode apoiar na exigencia continua de novas estradas estatais que veñan solucionar esas demandas, xa que esa non é a función desas estradas. Nin se pode pretender que o desenvolvemento da rede de estradas do Estado estea subordinado unicamente á planificación territorial e urbanística. O urbanismo debe resolver as necesidades de mobilidade que xera, desenvolvendo os seus propios sistemas e infraestruturas e apoiándose noutras redes viarias, antes de que os fluxos de tránsito que producen os novos desenvolvementos desemboquen na rede de longo percorrido.

En relación cos aspectos indicados, recóllese na lei unha serie de obrigaicións que se impoñen ao Ministerio de Fomento dentro das súas competencias. Concretamente establécese que, cando se estuden tramos de estradas próximos ás aglomeracións urbanas, se consideren as alternativas para minimizar a conxestión e se promovan a intermodalidade e os estudos de mobilidade sustentable. Por outra parte, nos informes sobre plans urbanísticos que afecten as estradas do Estado mantense a necesidade, en todos os casos, de que haxa un informe expreso do Ministerio de Fomento previo á aprobación de plans que impliquen modificacións das estradas ou dos seus accesos e conexións.

Outra novidade moi significativa consiste en permitir que os distintos corredores incluídos nun estudo de estradas en redacción poidan ser obxecto dun determinado grao de protección que permita que, en canto se desenvolve e aproba o estudo, a proliferación de actuacións urbanísticas e construcións de todo tipo non impida o futuro desenvolvemento da infraestruturas sobre o corredor seleccionado, para o cal, sen cambiar a clasificación dos terreos de todos os corredores en estudo, o cal constituiría un problema importante de xestión pola súa envergadura e pola súa complexidade competencial, ao menos permita o

control adecuado que limite a extensión de novas autorizacións e licenzas por un período de tempo limitado, minimizando futuros sobrecostos por expropiacións e dificultades na súa xestión administrativa.

Por último, deben destacarse algunhas outras novidades que se recollen no novo texto. Son as seguintes:

Precísanse as funcións da explotación de estradas, que comprende as operacións de conservación e mantemento da vialidade, as actuacións encamiñadas á defensa da vía e ao seu mellor uso, incluíndo as referentes a sinalización, integración ambiental, seguranza viaria, ordenación de accesos e uso das zonas de protección da estrada.

Por razóns ambientais e de seguranza viaria regúlase a implantación de publicidade, que en estradas será posible unicamente en tramos urbanos.

Claréxase o réxime vixente de accesos ás estradas coa incorporación á lei dalgúns preceptos do actual Regulamento xeral de estradas pola súa importancia para a defensa da integridade funcional da rede.

Facilítase a coordinación coas redes autonómicas de estradas establecendo criterios funcionais para a súa interconexión coa rede do Estado e subordinando sempre estas decisións ao acordo entre administracións.

Modifícase levemente a descrición das zonas de protección das estradas creando a zona de limitación á edificabilidade e introducindo o concepto de servidume acústica na súa delimitación, e modifícanse, así mesmo, tanto a descrición de aresta exterior da explanación, para adaptala á realidade e resolver os conflitos xurdidos na aplicación da lei anterior, como a distancia da liña límite de edificación en diferentes tipos de estradas e elementos destas, para mellorar a eficacia da defensa que tales limitacións teñen como obxectivo.

Ademais, inclúense outras modificacións de carácter operativo para unha maior eficiencia. Entre outras, as dirixidas a completar a normativa aplicable aos estudos e proxectos e ao réxime de construción das obras en aspectos tales como son os servizos afectados e a posibilidade de tomar os datos necesarios para elaborar os estudos sen dilacións excesivas.

A nova lei, por último, actualiza o catálogo das estradas estatais de acordo coa clasificación que nela se contén e establece a obriga do Ministerio de Fomento de manter actualizado este catálogo.

A lei consta de 49 artigos distribuídos en catro capítulos, máis seis disposicións adicionais, outras dúas transitorias, unha disposición derogatoria e seis disposicións derradeiras.

No capítulo primeiro establécese o obxecto da lei, que é a regulación da rede de estradas do Estado, o seu correspondente dominio público e zonas de protección. Canto ao concepto de dominio público, mellórase o da norma anterior, que unicamente se refería ás estradas, que son tan só unha parte do obxecto regulado. Para tal fin, defínese o dito dominio público viario, que integra non só as estradas propiamente ditas senón tamén as vías anexas, os seus elementos funcionais e as zonas contiguas ás estradas.

Modifícase parcialmente a definición das estradas, para facela máis acorde coa terminoloxía legal nacional e internacional, así como a súa clasificación, co cal desaparecen categorías como a das chamadas vías rápidas, hoxe en desuso, e se introduce unha nova baixo a denominación de estradas multicarril para conseguir unha mellor adaptación á realidade do sistema viario. Complétase a definición dos elementos funcionais das estradas establecendo a súa pertenza ao dominio público viario.

Dentro das estradas existentes no territorio nacional defínense con maior precisión aquelas que forman parte da rede de estradas do Estado e establécese a súa clasificación en rede básica e rede complementaria, con distintas características e funcionalidade, e defínese, así mesmo, un conxunto viario anexo, integrado por aquelas estradas que, sendo de titularidade estatal, non forman parte de ningún dos grupos indicados.

A posibilidade de modificación da rede estatal, ben por cesión da súa titularidade a outras administracións públicas ben pola inversa incorporación, a esa rede, de estradas de

distinta titularidade, queda, así mesmo, recollida na lei, así como tamén o procedemento que se seguirá para esta modificación.

Establécense tamén os criterios relativos á denominación das estradas, así como os principios de coordinación que ao respecto se deben seguir en relación con estradas de distinta titularidade, co fin de evitar duplicidades ou confusión aos usuarios. Queda, así mesmo, establecido o procedemento para a inclusión en redes supranacionais daquelas estradas ou tramos que reúnan os correspondentes requisitos para isto.

O capítulo II consta de cinco seccións. A primeira delas dedícase á planificación de estradas e defínense o seu contido e tramitación. A segunda sección refírese a programas, estudos e proxectos de estradas e introdúcese medidas de carácter pioneiro no noso ordenamento xurídico das obras públicas, como son a obrigatoriedade de levar a cabo análises de custo e beneficio nas actuacións máis relevantes, en concordancia coas tendencias normativas doutros países e organizacións internacionais e co albo de lograr unha maior eficiencia nos investimentos públicos.

Co mesmo obxectivo dispónse a obrigatoriedade de realizar análises multicriterio para a priorización de actuacións viarias. Non menos innovadora é a obrigatoriedade de estudar a viabilidade ou procedencia de utilizar fórmulas de xestión indirecta ou colaboración público-privada en toda actuación viaria susceptible de explotación diferenciada.

Canto aos tipos de estudos de estradas, complétanse e actualízanse as definicións dalgúns deles e introdúcese outros, como son os relativos a delimitación de tramos urbanos, documentos de final de obra, etc., cuxos contidos quedan así legalmente establecidos.

A aprobación dos proxectos e estudos é, así mesmo, obxecto de regulación, en particular nos aspectos relativos á información pública e para os efectos da súa aprobación.

Abórdase, así mesmo, as até agora só parcialmente reguladas obras de emerxencia en estradas, co obxecto de facilitar a súa execución.

Especialmente significativo resulta o recoñecemento da importancia que ten a seguranza viaria. A este respecto introdúcese a obrigatoriedade de levar a cabo avaliacións de impacto e auditorías específicas nas distintas fases de concepción e execución de actuacións en estradas.

Non menos importante é a detallada regulación que se fai na lei dos procedementos de coordinación entre o planeamento viario e a ordenación territorial e urbanística, que deben levarse a cabo de forma coordinada para evitar disfuncións posteriores de custosa e difícil corrección noutro caso, para o cal se dispoñen medidas cautelares de carácter temporal. Modifícanse, así mesmo, parcialmente, os procedementos de información pública, co obxecto de lograr maior transparencia na actuación administrativa.

Tendo en conta que a afección ao sistema viario pode producirse por desenvolvementos urbanísticos non estritamente lindeiros coa estrada, pero que se van servir desta para a súa accesibilidade, amplíase a necesidade de información e coordinación a planeamentos situados nas zonas de influencia das estradas.

A sección 3.^a está dedicada á construción de estradas e son especialmente destacables as disposicións orientadas a facilitar a reposición de servizos afectados, de forma que se eviten atrasos e encarecementos na execución de actuacións viarias. Así mesmo, esténdese a actual exención da obrigatoriedade de obtención de licenzas para a construción de estradas ás tarefas necesarias para a súa concepción e realización.

Canto ao financiamento das estradas, e sen prexuízo de manter os actuais sistemas, na sección 4.^a régulase con maior detalle o relativo ao establecemento de contribucións especiais, cuxa consideración resultará obrigatoria para a Administración en determinados casos.

A sección 5.^a refírese á explotación de estradas, ao seu contido e forma de xestión.

Modifícanse determinados aspectos da regulación de áreas de servizo e aparcadoiros seguros, en particular canto ao recoñecemento da iniciativa particular na promoción destes elementos funcionais, orientados a mellorar a explotación da estrada e o servizo aos seus usuarios.

O capítulo III da lei versa sobre os aspectos esenciais para a adecuada xestión da rede de estradas, como son as referidas ao uso e defensa das estradas.

Na sección 1.^a (Limitacións da propiedade e uso das estradas) describíense as distintas zonas de protección da estrada e introdúcense diversos aspectos innovadores. Así, ás tradicionais zonas de dominio público, servidume e afección engádeselles unha nova zona, denominada de limitación á edificabilidade, que completa e mellora o concepto até agora vixente de liña límite de edificación e modifica a localización desta nas variantes de poboación, onde agora se reduce a 50 m, desde a aresta exterior da calzada, a distancia a que se sitúa a dita liña límite de edificación, en lugar dos 100 m que dispuña a lei anterior. A isto hai que acrescentar que para a mellor protección xeral das marxes das estradas se especifica que a clasificación e a cualificación de terreos incluídos na zona de limitación á edificabilidade non poderán ser modificadas en ningún caso se isto estiver en contradición co establecido nesta lei.

Pola contra, incrementábase a protección no contorno das interseccións, ramais de xiro e nós de estrada en xeral, pois até agora en numerosas ocasións se vía dificultada, encarecida e mesmo impedida a súa mellora debido á inexistencia de reserva viaria suficiente para a súa ampliación. Por isto se establece o incremento de até 50 m da distancia en que se sitúa a liña límite de edificación nestes casos singulares.

Para conciliar a adecuada protección da estrada cos lexítimos intereses das propiedades estremeiras establécense diversas medidas. Así, por exemplo, as modificacións na liña límite de edificación que deriven da posta en servizo de novas actuacións conferirán dereito a indemnización a favor dos que demostren menoscabo dos seus dereitos reais; o mesmo sucederá cando as novas actuacións sexan promovidas pola iniciativa privada ou por terceiros, aínda sendo de uso público, de maneira que corresponderá ao promotor a obrigaçión de satisfacer as indemnizacións. Tamén será indemnizable a depreciación orixinada nos terreos contiguos a estradas que se constrúan ou a actuacións que se leven a cabo neles como consecuencia do menoscabo no estatuto xurídico da propiedade, incluída a perda de edificabilidade recoñecida e que non poida compensarse noutro lugar.

Incrementábase as posibilidades para que se poidan realizar obras ou actividades na zona de afección reducindo as causas por que se limitaban. A isto súmase unha nova definición da zona de afección no caso dos túneles e dos seus elementos funcionais para garantir a súa adecuada protección.

Por último, introdúcese o sometemento da edificación residencial ás restricións derivadas do establecemento das zonas de servidume acústica polos mapas ou estudos específicos de ruído aprobados definitivamente após a súa información pública.

A lei recolle, así mesmo, a obriga de efectuar o deslindamento do dominio público viario, coas liñas xerais do seu procedemento, así como a obrigaçión de realizar a inscrición rexistral dos terreos e inmobles afectos ao servizo público viario de titularidade pública, que será gratuíta.

En relación coa paralización de obras ou suspensión de usos non legalizados realizados por terceiros nas marxes das estradas, establécese un novo marco de repartición de funcións que pretende mellorar a axilidade e a eficacia da tramitación de actuacións desta natureza, en prol de lograr a paralización daqueles non autorizados ou que non se axusten ás condicións da súa autorización, de acabar coa práctica de feitos consumados e de discernir adecuadamente a tramitación dos que poden ou non poden ser legalizados, a un tempo que permitir á Administración que, ante actuacións que representen un perigo para a seguranza viaria ou a adecuada explotación da vía, poida adoptar medidas inmediatas para a súa supresión con cargo ao causante.

Noutra orde de cousas, mellórase a regulación dos accesos ás estradas, como elementos que precisan unha supervisión e vixilancia reforzadas, dado que non deben prexudicar a seguranza viaria, para o cal se deben establecer criterios claros, homoxéneos e eficaces, e tipifícanse como infracción moi grave aqueles que se realicen ou modifiquen sen autorización. Regúlase, con carácter xeral, entre outras, a imposibilidade de realizar accesos directos ás vías e o seu control; introdúcese a exixencia de fornecemento de

estudos de tránsito, así como a posibilidade de aplicar contribucións especiais a cargo dos promotores de determinados novos accesos.

Outro dos aspectos que se regulan na lei, pola súa afección á seguranza viaria e á defensa da paisaxe, é o relativo á publicidade en estradas. A presión e o interese publicitario aumenta nas inmediacións das localidades e núcleos de poboación, e aínda máis na contorna das grandes cidades, por isto cómpre avanzar na regulación da instalación deses elementos para compatibilizala co exercicio da dita actividade e limitar aos tramos urbanos as zonas onde pode levarse a cabo. Por último, facúltase o persoal ao servizo das estradas para a retirada inmediata de elementos non autorizados que se coloquen no dominio público da estrada ou en equipamentos desta.

A seguir desenvólvense as limitacións á utilización das vías, con escasas novidades respecto á lexislación anterior. Así, regúlase a facultade do Ministerio de Fomento para impor en determinadas circunstancias limitacións á circulación, especificando a competencia para o desvío do tránsito cara a autoestradas explotadas en réxime de concesión, e simplifícanse significativamente os trámites en caso de urxencia, sen prexuízo das indemnizacións que procedan. Outro aspecto innovador constitúe o abeiro legal á potestade do Ministerio de Fomento para exixir o resarcimento do custo ocasionado non soamente por danos causados ás estradas e aos seus elementos, senón tamén polas intervencións para o auxilio técnico, custodia de vehículos ou cargas, ou retirada de restos de accidentes ou avarías, con medios de servizo público.

Na sección 2.^a (Infraccións e sancións) séguese o tradicional esquema do ordenamento xurídico español, que distingue faltas leves, graves e moi graves. Modifícase, no entanto, a súa orde de exposición, de maneira que se inicia coas infraccións moi graves, sendo de destacar que se establece unha interrelación entre as tres tipificacións habituais, de forma que en determinados casos unha infracción pode agravarse por reiteración ou atenuarse se se retiran os elementos denunciados que non producen danos á vía. Cobran así importancia factores tales como a boa fe, a restitución das cousas ao seu estado inicial ou, pola contra, o abuso por reiteración.

Refórzanse as medidas contra a construción ou modificación de accesos sen autorización, e tamén contra a deterioración ou dano voluntario de elementos de sinalización e balizamento; así mesmo, refórzase na lei a protección doutros aspectos da estrada, entre os cales destaca o incumprimento da obriga de modificar ou retirar servizos afectados con motivo das expropiacións derivadas de obras de estradas, a fin de evitar as situacións de grave prexuízo que en ocasións se viñeron producindo polo dito motivo. Por outra parte, para os efectos de tipificación de infraccións, introdúcese a distinción entre a afección ao dominio público viario exterior á explanación ou incluído nela.

Polo que se refire á contía das multas, actualízanse os seus importes e facilítase o labor dos instrutores dos procedementos sancionadores reducindo as marxes de discrecionalidade e promovendo unha maior transparencia para mellorar a defensa dos dereitos dos cidadáns.

O capítulo IV é o relativo ás travesías e tramos urbanos. A lei establece un novo enfoque para proceder á cualificación dun tramo de estrada como urbano e, dentro del, os casos en que constitúe travesía, de forma que un tramo de estrada se considerará urbano cando así o indique un estudo de delimitación de tramos urbanos que fose aprobado polo Ministerio de Fomento, estudo en que tamén se describirá a parte do tramo que se pode considerar travesía, a partir dos criterios e do procedemento administrativo fixados nesta lei, e cos efectos indubidables que tal circunstancia produce. Desta forma desaparece a clasificación urbanística como fundamento do limiar de partida da dita definición, dadas as dificultades que provoca para tal efecto a dispersión normativa rexistrada como consecuencia do proceso de desconcentración e transferencia competencial ás administracións autonómicas.

Establécese, así mesmo, a competencia do Ministerio de Fomento para a emisión de autorizacións en travesías e tramos urbanos e desaparece a figura do informe vinculante que caracterizaba este tipo de expedientes, que en moitas ocasións producía situacións

de difícil solución e presentaba, adicionalmente, unha lagoa competencial no referente ao réxime sancionador que non tiña resposta clara no anterior texto legal.

O texto complementábase con seis disposicións adicionais: a primeira é a relativa ao Catálogo das estradas do Estado; a segunda empra o Ministerio de Fomento para determinar a normativa técnica básica de interese xeral; a terceira refírese á transferencia de estradas ou tramos que xa non cumpran os requisitos precisos para formaren parte da rede de estradas do Estado; a cuarta refírese ás especificidades derivadas das necesidades da defensa nacional; a quinta á incorporación ao Catastro dos bens de dominio público viario e a sexta á cooperación interadministrativa na simplificación do réxime de autorizacións.

Canto ás dúas disposicións transitorias, a primeira establece o réxime transitorio de consideración de tramos urbanos naqueles casos en que aínda non estea aprobado o correspondente estudo de delimitación; e a segunda é referente a determinados supostos sobre o tratamento que se proporcionará aos terreos de dominio público viario que non fosen obxecto de expropiación.

A disposición derogatoria é seguida de seis disposicións derradeiras nas cales se trata do Regulamento xeral de estradas; se modifican a Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, canto á regulación de áreas de servizo, e o texto refundido da Lei do solo, aprobado polo Real decreto legislativo 2/2008, do 20 de xuño; se prevé o sistema de actualización de sancións; se habilita o Goberno para o desenvolvemento da lei, se establece o réxime competencial ao abeiro do cal se dita a lei e se dispón a data de entrada en vigor da lei.

O sector dos carburantes ten unha gran relevancia para a economía española debido á súa interrelación co resto dos sectores da economía. Concretamente, os carburantes son un input clave para o sector do transporte por estrada, o que determina o seu rol esencial para a competitividade da economía e para o logro dunha verdadeira unidade de mercado. Por isto, co obxectivo de promover a competencia no sector dos carburantes, o artigo 27.2 e a disposición derradeira segunda da lei teñen por obxectivo limitar o grao de concentración dos operadores grosistas nas concesións de explotación das áreas de servizo que contén con instalacións de distribución ao retallo de produtos petrolíferos prohibindo o encadeamento de estacións de servizo da mesma bandeira.

Estes preceptos teñen carácter básico e dítanse ao abeiro do artigo 149.1.13.^a e 18.^a da Constitución española, que atribúe ao Estado a competencia sobre bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e sobre a lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas, respectivamente.

E, por último, nos anexos, contéñense as definicións dos conceptos máis importantes da terminoloxía sectorial empregados nesta lei e o Catálogo de estradas do Estado.

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. É obxecto da presente lei a ordenación e a xestión da rede de estradas do Estado e as súas correspondentes zonas de dominio público e protección.

2. A política de estradas ten as seguintes finalidades:

- a) Facilitar o exercicio dos dereitos de libre circulación das persoas físicas e xurídicas.
- b) Ofrecer a infraestrutura necesaria para o transporte de persoas ou bens.
- c) Promover o crecemento económico e social equilibrado e sustentable.
- d) Conseguir unha oferta de infraestruturas de estradas e servizos asociados a elas de calidade, seguras e eficientes, cunha asignación de recursos adecuada.
- e) Impulsar a investigación, o desenvolvemento e a innovación tecnolóxica, así como a súa difusión.
- f) Colaborar na protección do ambiente.

g) Fomentar o desenvolvemento de servizos avanzados para a mobilidade e o transporte por estrada.

h) Promover a coordinación con outras redes de infraestruturas e modalidades de transporte.

i) Colaborar nos obxectivos de cohesión e equilibrio territorial.

3. O dominio público regulado na presente lei está constituído por:

a) A rede de estradas do Estado e as súas vías anexos, e os terreos ocupados por ambos.

b) Os seus elementos funcionais, así como as construcións e instalacións neles existentes.

c) A zona contigua ás estradas do Estado e aos seus elementos funcionais definida como zona de dominio público nesta lei, así como calquera outra zona de titularidade do Estado afecta ás ditas estradas.

Artigo 2. *Definicións.*

1. Para os efectos da aplicación da presente lei atenderase aos conceptos e clases de estradas seguintes e ás definicións que figuran no anexo I.

2. Considéranse estradas as vías de dominio e uso público proxectadas, construídas e sinalizadas fundamentalmente para a circulación de vehículos automóbiles.

3. Polas súas características, as estradas clasifícanse en autoestradas, autovías, estradas multicarril e estradas convencionais.

a) Son autoestradas as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales para a exclusiva circulación de automóbiles, coas seguintes características:

- Non teñen acceso a elas as propiedades estremeiras.
- Non cruzan nin son cruzadas a nivel por ningunha outra vía de comunicación ou servidume de paso.
- Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre si, salvo en puntos singulares ou con carácter temporal, por unha franxa de terreo non destinada á circulación ou, en casos excepcionais, por outros medios.

b) Son autovías as estradas que, sen reuniren todos os requisitos das autoestradas, teñen calzadas separadas para cada sentido da circulación e limitación de accesos ás propiedades lindoiras e desde elas, e carecen de cruzamentos a nivel.

c) Son estradas multicarril as que, sen seren autoestradas ou autovías, teñen ao menos dous carrís destinados á circulación para cada sentido, con separación ou delimitación destes, e que poden ter accesos ou cruzamentos a nivel.

No cómputo de carrís destas estradas non se terán en conta os carrís adicionais, os de espera, os de trenzado nin os de cambio de velocidade.

d) Son estradas convencionais as que non reúnen as características propias das autoestradas, nin as das autovías, nin as das estradas multicarril.

4. A Administración xeral do Estado, con participación das comunidades autónomas, entes locais e sectores afectados, poderá establecer, dentro da clasificación prevista no número anterior, distintas categorías en función de normas de calidade, servizos incluídos ou características do servizo viario que presten.

5. O cambio de clase e categoría dunha estrada require:

a) O cumprimento das condicións establecidas para cada clase e categoría de estrada, logo de aprobación e realización, se for o caso, das obras correspondentes.

b) A súa integración dentro dalgunha das redes de estradas existentes en territorio español.

c) A expresa clasificación e categorización polo órgano competente, logo de participación das administracións afectadas polo cambio.

A competencia do cambio de categorización das estradas do Estado corresponde ao Ministerio de Fomento.

6. Non terán a consideración de estradas nin de elemento funcional destas:

a) Os camiños de servizo, entendendo por tales as vías construídas para facilitar o acceso ás propiedades estremeiras ou, en xeral, como elementos auxiliares ou complementarios das actividades específicas dos titulares desas propiedades.

b) As vías forestais e as vías pecuarias clasificadas como tales pola súa lexislación específica.

c) As vías e camiños de competencia estatal que forman parte das vías anexas á rede de estradas do Estado, nos cales non será de aplicación obrigatoria con carácter xeral a normativa técnica de estradas do Ministerio de Fomento, ben que, en canto esas vías anexas sexan de titularidade estatal, estarán suxeitas ás determinacións da presente lei e a súa xestión será competencia do Ministerio de Fomento.

7. Os camiños de servizo de que sexan titulares persoas físicas ou xurídicas, públicas ou privadas deberanse abrir ao uso público cando o exixa o interese xeral. Neste caso aplicarase, se procede, a Lei de expropiación forzosa.

Artigo 3. *Elementos funcionais.*

1. É elemento funcional dunha estrada toda zona permanentemente afecta á súa conservación ou á explotación do servizo público viario, tales como centros operativos para a conservación e explotación da estrada, áreas de servizo, vías de servizo, zonas destinadas ao descanso, zonas de estacionamento, leitos de freada, elementos de drenaxe e os seus accesos, estacións de pesaxe, paraxes de autobuses, zonas, aparcadoiros e instalacións de mantemento da vialidade invernal e para outros fins auxiliares ou complementarios. Non teñen consideración de elementos funcionais as instalacións e equipamentos destinados á regulación, xestión e control do tránsito e outros medios técnicos de vixilancia e disciplina.

2. Os elementos funcionais non teñen a consideración de estrada; non obstante, estes elementos, como aquela, forman parte do dominio público e a súa xestión e explotación corresponden ao Ministerio de Fomento.

Artigo 4. *Estradas e rede de estradas do Estado.*

1. Son estradas do Estado, para os efectos desta lei, aquelas cuxa titularidade, independentemente do seu sistema de xestión, corresponde á Administración xeral do Estado, que exerce as súas competencias sobre elas a través do Ministerio de Fomento. As estradas do Estado están constituídas pola rede de estradas do Estado e as súas vías anexas.

2. O Ministerio de Fomento establecerá a denominación das estradas do Estado, a cal se axustará a criterios de racionalidade, funcionalidade, simplicidade e continuidade de itinerario. En casos excepcionais debidamente xustificadas a denominación da estrada ou elemento dela poderá incorporar termos xeográficos, históricos ou nominativos.

A denominación das estradas dependentes doutras administracións públicas deberá corresponderse coas clases e categorías que se definan para as estradas do Estado e, en todo caso, deberá ser sinxela e inequívoca respecto da calidade e dos servizos que se presten para evitar a confusión dos usuarios.

A sinalización que nas estradas do Estado faga referencia ás vías de distinta titularidade aterase, en todo caso, ás especificacións de nomenclatura e identificación que o Ministerio de Fomento considere adecuadas aos criterios indicados anteriormente e á normativa vixente en materia de sinalización.

3. Corresponde ao Ministerio de Fomento a facultade de propor ás entidades e organismos cuxos tratados e convenios internacionais aplique o Reino de España a inclusión nas correspondentes redes supranacionais daquelas estradas ou tramos sitos en territorio nacional que cumpran os requisitos establecidos para o efecto.

4. Constitúen a rede de estradas do Estado as integradas nun itinerario de interese xeral ou cuxa función no sistema de transporte afecte máis dunha comunidade autónoma.

5. Considéranse itinerarios de interese xeral aqueles en que concorran algunha das seguintes circunstancias:

a) Forman parte dos principais itinerarios de tránsito internacional incluídos nos correspondentes convenios.

b) Constitúen acceso principal a un porto ou aeroporto de interese xeral, aos centros logísticos da defensa, ou aos do transporte e logística que sexan declarados de interese xeral polo Ministerio de Fomento.

c) Serven de acceso aos principais pasos fronteirizos.

d) Enlazan as comunidades autónomas, conectando os principais núcleos de poboación do territorio do Estado de maneira que formen unha rede continua que soporta regularmente un tránsito de longo percorrido.

6. A rede de estradas do Estado clasificarase funcionalmente nos grupos seguintes:

a) Rede básica, integrada polas estradas que facilitan a accesibilidade a todo o territorio nacional e polas cales circulan os principais fluxos de viaxeiros ou mercadorías e, en particular, por aquelas estradas da rede de estradas do Estado que forman parte dos principais itinerarios de tránsito internacional definidos en convenios ou tratados internacionais subscritos polo Reino de España ou derivados da aplicación da normativa da Unión Europea.

b) Rede complementaria, integrada polo resto de estradas da rede de estradas do Estado.

Mediante real decreto, por proposta do Ministerio de Fomento, poderán establecerse outros grupos ou categorías en función da intensidade do uso, do seu carácter estratéxico, calidade e características dos servizos ou a función de servizo que presten.

7. O Ministerio de Fomento elaborará e manterá actualizado un inventario das estradas do Estado no cal se distinguirán as que pertencen á rede de estradas do Estado, clasificadas en rede básica ou rede complementaria, e se incluírán as estradas transferibles.

8. A rede de estradas do Estado poderase modificar, mediante real decreto, por proposta do ministro de Fomento:

a) Polo cambio de titularidade de estradas existentes en virtude de acordo mutuo con outras administracións públicas.

b) Por cesión a outras administracións públicas, respecto daquelas estradas que, pertencendo á rede de estradas do Estado, non forman parte da rede básica, cando, polas súas características e funcionalidade, non sexa necesaria a súa permanencia na dita rede.

c) Por incorporación de estradas cuxa titularidade corresponda a outras administracións públicas, sempre que cumpran as funcións propias da rede de estradas do Estado.

Así mesmo, poderá ser modificada polo ministro de Fomento como consecuencia da construción de novas estradas ou tramos integrados nun itinerario de interese xeral ou cuxa función no sistema de transporte afecte máis dunha comunidade autónoma.

9. En ningún caso terán a consideración de nova estrada as duplicacións de calzada, os acondicionamentos de trazado, os alargos de plataforma, as melloras de firme, as variantes e, en xeral, todas aquelas outras actuacións que non supoñan unha modificación substancial na funcionalidade da estrada preexistente.

Artigo 5. *Estradas do Estado non integradas na rede de estradas do Estado.*

Aquelas estradas que, sendo competencia do Ministerio de Fomento, non formen parte da rede de estradas do Estado, así como as vías e camiños da súa competencia, constitúen as vías anexas á rede de estradas do Estado, nas cales non será de aplicación obrigatoria, con carácter xeral, a normativa técnica de estradas do Ministerio de Fomento.

Estas vías poderán ser cedidas a outras administracións públicas. O expediente promoverase por instancia destas ou do propio Ministerio de Fomento e será resolto por este. Cando non exista acordo entre o cedente e o cesionario, o expediente será resolto polo Consello de Ministros.

Así mesmo, estas vías poderán ser transmitidas a outras persoas físicas ou xurídicas, por proposta do Ministerio de Fomento, logo de desafectalas do servizo público. Tamén poderán ser obxecto de transmisión as estradas ou tramos que deixen de utilizarse como tales e non se inclúan como elementos funcionais doutras, logo de desafectalos do servizo público e iniciando o expediente o Ministerio de Fomento.

Artigo 6. *Deber de información.*

1. Corresponde ao Ministerio de Fomento a recompilación de información, elaboración e comunicación a outros países ou organizacións internacionais de que España sexa parte e, se for o caso, a aprobación e execución das actuacións e procedemento que en cumprimento de convenios ou tratados internacionais vixentes ou da normativa europea afecten as estradas españolas ou os seus elementos funcionais, nos termos previstos nesta lei e sen prexuízo das competencias doutros departamentos ministeriais.

Esta competencia exercerase respectando as competencias xerais de representación na Unión Europea e noutras organizacións internacionais que corresponden ao Goberno e ao Ministerio de Asuntos Exteriores e Cooperación.

O Ministerio de Fomento facilitará información actualizada sobre vialidade, actuacións en execución, mapas de estradas, estatísticas e datos sobre medicións de tránsito, tarifas de peaxes, áreas de servizo, de descanso e aparcadoiros seguros e, en xeral, toda aquela información de interese para os usuarios das estradas.

2. As demais administracións, así como as persoas físicas e xurídicas directamente afectadas na execución desta lei, deberán facilitar a información que lles sexa requirida para o cumprimento do disposto no parágrafo anterior, así como a necesaria para unha correcta execución da presente lei, de acordo coa normativa aplicable en cada caso.

CAPÍTULO II

Planificación, proxecto, construción e explotación de estradas

Sección 1.^a Planificación

Artigo 7. *Plan estratéxico das estradas do Estado.*

1. O Plan estratéxico das estradas do Estado é o instrumento técnico e xurídico da política sectorial de estradas e debe conter as previsións e obxectivos perseguidos, e as prioridades de actuación, en relación con estradas estatais e os seus elementos funcionais con suxeición, se for o caso, á planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico ou intermodal.

2. O Plan estratéxico das estradas do Estado conterá as seguintes determinacións:

- a) Descrición e diagnóstico do conxunto de estradas e elementos funcionais nelas incluídos con indicación, se for o caso, das altas ou baixas que se produzan.
- b) Período de tempo que abrangue.
- c) Obxectivos do Plan para o dito período de tempo.

d) Criterios de coordinación con outras redes de estradas, así como con outros sistemas de comunicación e transporte. Para estes efectos, considerarase a complementariedade e a substitución entre modos de transporte, para unha mellor asignación dos recursos asignados á política de transportes e infraestruturas.

e) Criterios xerais de programación, conservación e explotación do sistema. Nestes criterios deberanse incluír, en todo caso, os relacionados coa priorización dos investimentos, avaliación de impacto e análise de custos e beneficios.

f) Avaliación de impacto estratéxico, ambiental, de sustentabilidade e territorial do Plan que se formula. Esta avaliación deberá cumprir as condicións que, se for o caso, estean previstas na súa lexislación específica.

g) Previsión e identificación dos axentes responsables da execución das actuacións establecidas, así como dos medios dispoñibles para isto.

h) Actuacións previstas en execución do Plan.

i) Implantación e despregamento de servizos avanzados ás estradas e sistemas intelixentes de transportes.

j) Procedemento de avaliación e control da súa execución, así como instrumentos para a difusión dos seus resultados.

k) Criterios de investimento, avaliación de impacto ambiental e económico, alternativas de financiamento e de priorización na programación de actuacións nas estradas.

l) Clasificación, categorización e programación necesarias para o cumprimento do Plan.

m) Previsión de desenvolvemento do Plan.

3. O Plan estratéxico aprobarase e modificarase mediante acordo do Consello de Ministros, por proposta do Ministerio de Fomento, logo de informe do Consello Asesor de Fomento, oídas as administracións autonómicas e locais e dos sectores que poidan resultar afectados, na forma que regulamentariamente se determine. Así mesmo, garantirase a participación dos ministerios atinxidos no que se refire ás determinacións contidas nas alíneas f), i), k) e l) do número 2.

4. O Plan estratéxico das estradas do Estado terá carácter vinculante para as actuacións previstas na rede de estradas do Estado. Non obstante, o Ministerio de Fomento poderá, excepcionalmente, acordar a execución de actuacións ou de obras non previstas no Plan estratéxico de estradas en caso de recoñecida urxencia ou excepcional interese público debidamente fundados, sempre que non supoñan modificacións substanciais das características dos seus tramos.

Para as estradas non incluídas na rede de estradas do Estado terá carácter indicativo aínda que deberá ser igualmente obxecto de avaliación.

Artigo 8. *Coordinación con outros departamentos ministeriais.*

1. O Ministerio de Fomento someterá os estudos de estradas do Estado que afecten as actividades, bens ou dereitos xestionados por outros departamentos ministeriais a informe destes, de conformidade co establecido sobre o particular polas disposicións vixentes.

2. Os ministerios de Fomento e de Defensa arbitrarán conxuntamente as medidas necesarias para asegurar a debida coordinación nas materias a que se refire a presente lei cando así conveña ás necesidades e previsións da defensa nacional.

Sección 2.^a Programación, estudos e proxectos de estradas

Artigo 9. *Principios xerais.*

1. A elaboración e aprobación de programas, estudos e proxectos de estradas deberán perseguir as finalidades xerais establecidas para a política de estradas, así como

o cumprimento das previsións establecidas na planificación estratéxica que lle for aplicable en cada momento.

2. En todo caso, a elaboración, aprobación e modificación de programas, de estudos ou de proxectos de estradas requirirán:

- a) Identificación das necesidades desde unha perspectiva intermodal e atendendo á complementariedade e substitución entre modos de transporte.
- b) Xustificación das finalidades, obxectivos, criterios e prioridades previstas na presente lei ou nos seus instrumentos de desenvolvemento e execución que se atenden nel.
- c) Análise de alternativas e relación custo–beneficio da actuación con indicación dos sectores e organizacións que se poidan ver favorecidas pola actuación.
- d) Análise de alternativas de execución, financiamento e explotación dos elementos comprendidos no citado instrumento.
- e) Análise de impacto ambiental, de sustentabilidade económica e territorial da actuación. Esta avaliación deberá cumprir as condicións que, se for o caso, estiveren previstas na súa lexislación específica.

3. O Ministerio de Fomento someterá todos os programas, estudos e proxectos que desenvolva dentro dun mesmo ámbito de actuación a análises homoxéneas de tipo multicriterio que permitan a priorización de actuacións de natureza similar no marco dos diferentes programas de actuación.

O Consello Asesor de Fomento emitirá informe sobre todos os programas e os grandes estudos e proxectos de especial relevancia.

4. O Ministerio de Fomento promoverá a participación e a colaboración da iniciativa privada na planificación, programación, construción e explotación de estradas e dos seus elementos funcionais, para o que someterá as propostas á valoración do Consello Asesor de Fomento.

Artigo 10. *Programas de estradas.*

1. Os programas de estradas son o instrumento técnico e xurídico da política viaria en parte dunha rede de estradas e deben conter as previsións, obxectivos e prioridades en relación con aqueles tramos de estradas e os seus elementos funcionais a que se refiran.

Corresponde ao Ministerio de Fomento promover e aprobar os programas de estradas que afecten as estradas e os seus elementos funcionais que sexan da súa titularidade, de acordo coa programación orzamentaria xeral do Estado.

2. Os programas de estradas deberán ser obxecto de difusión xeral do seu contido a través de medios accesibles telematicamente, así como mediante publicación no boletín oficial correspondente das determinacións que sexan vinculantes para os particulares.

3. A vixencia dos programas será definida neles e débense revisar cando se cumpran as condicións previstas para o efecto neles ou cando sobreveñan circunstancias que impidan o seu cumprimento.

4. Os programas de estradas do Estado conterán:

- a) A determinación das necesidades, fins e obxectivos que se perseguen, de acordo cos principios xerais establecidos no artigo 9 e a prevalencia para a consecución destes obxectivos.
- b) A determinación da parte da rede estatal afectada polos programas.
- c) A definición dos criterios xerais aplicables á programación, proxección, construción, conservación e explotación das estradas e dos seus elementos funcionais incluídos no programa.
- d) A determinación dos medios económicos, financeiros e organizativos necesarios para o desenvolvemento e execución do programa.
- e) A análise de impacto ambiental, de seguranza, de sustentabilidade e territorial do programa. Esta avaliación deberá cumprir as condicións que, se for o caso, estiveren previstas na súa lexislación específica.
- f) A definición dos criterios para a revisión do programa.

5. Os programas terán a documentación que se estableza na normativa de desenvolvemento.

6. O procedemento de elaboración, aprobación e revisión realizarase de acordo co que se estableza regulamentariamente. En todo caso o procedemento deberá incluír a audiencia dos organismos e das administracións territoriais afectadas durante un prazo mínimo dun mes, transcorrido o cal sen que se formulen observacións, entenderase cumprido o trámite e poderán proseguir as actuacións.

Artigo 11. *Estudos de estradas.*

1. Os estudos de estradas son os documentos técnicos, xurídicos e económicos mediante os cales se establecen o deseño e as características dunha estrada ou conxunto de estradas cos seus correspondentes elementos funcionais.

2. Pola súa finalidade e o contido das súas determinacións, os estudos de estradas poden ser:

a) Estudos previos, que consisten na recompilación e análise dos datos necesarios para definir en liñas xerais as diferentes solucións dun determinado problema, valorando todos os seus efectos.

b) Estudos informativos, nos cales se definen e comparan, en liñas xerais, diferentes alternativas de trazado, de conexión e de explotación da actuación obxecto de estudo, para efectos de que poida servir de base ao expediente de información pública e, se for o caso, ao trámite de avaliación de impacto ambiental, co obxecto de poder seleccionar a máis adecuada.

c) Anteprojectos, que consisten no estudo a escala adecuada para definir ou comparar coa precisión suficiente a mellor ou mellores solucións para satisfacer unha determinada necesidade, de forma que se poida concretar a solución óptima.

d) Proxectos básicos ou de trazado, nos cales se conteñen os aspectos xeométricos da actuación, así como a definición concreta, individualizada e pormenorizada dos bens, dereitos e servizos afectados, así como, en caso necesario, as definicións e prescricións básicas suficientes para alcanzar os obxectivos establecidos, así como para determinar o custo total da actuación.

e) Proxectos de construción, que consisten no desenvolvemento completo da actuación, co detalle necesario para facer factible a súa construción e explotación.

f) Documentos finais de obra, que son os documentos que permiten un coñecemento detallado das características da obra executada, por conteren a súa definición xeométrica, as súas características estruturais, as expropiacións realizadas, os datos do control de calidade efectuado e, en xeral, toda a información necesaria para facilitar a posterior conservación e explotación da estrada e dos seus elementos funcionais e servizos, para o cal preferentemente se utilizarán sistemas de información xeográfica accesibles con carácter xeral.

g) Estudos de delimitación de tramos urbanos, nos cales se definen aqueles tramos de estradas do Estado que teñen a consideración de urbanos e, se for o caso, a de travesías, e inclúe a definición do dominio público e zonas de protección da estrada, así como a liña límite de edificación.

3. Os estudos citados constarán dos documentos e contidos que regulamentariamente se determinen, que, en todo caso, deberán ser suficientes para o cumprimento da súa función propia.

Artigo 12. *Aprobación de estudos e proxectos.*

1. Regulamentariamente determinarase o procedemento de aprobación dos estudos de estradas. Se se trata de estudos informativos, na aprobación determinarase a alternativa seleccionada de entre as propostas, se for o caso, neles.

2. A aprobación definitiva dos proxectos de estradas do Estado implicará a declaración de utilidade pública e a necesidade de ocupación dos bens, modificación de

servizos e adquisición de dereitos correspondentes, para os fins de expropiación, de ocupación temporal ou de imposición ou modificación de servidumes.

3. Só para efectos da ocupación temporal dos terreos para a toma de datos e realización de prospeccións necesarias para a elaboración dos proxectos, a aprobación dos estudos informativos implicará a declaración de utilidade pública e a urxente necesidade de ocupación temporal deses terreos.

4. A aprobación do proxecto de construción non requirirá a realización previa do trámite de información pública previsto nos artigos 18 e 19.1 da Lei de expropiación forzosa, salvo cando aquela leve unida a necesidade de modificar o proxecto de trazado que, con carácter previo, fose sometido a información pública e aprobado definitivamente.

Cando non exista proxecto de trazado, será o proxecto de construción o que deba ser sometido a información pública.

En calquera dos casos, a declaración de utilidade pública e a necesidade de urxente ocupación referiranse tamén aos bens e dereitos comprendidos na implantación do proxecto, á reposición de servizos afectados e ás modificacións de obras que se poidan aprobar posteriormente.

5. Para os efectos indicados nos números anteriores, os proxectos de estradas e as súas modificacións deberán comprender a definición do seu trazado e os seus elementos funcionais, a determinación dos terreos, construcións ou outros bens ou dereitos que se considere preciso ocupar ou adquirir para a construción, defensa, explotación ou servizo da estrada e para a seguranza viaria. Ademais, cando se afecten outras redes viarias, deberá definirse a delimitación de titularidades entre as distintas administracións públicas afectadas e aplicarse o establecido no artigo 16.1.

6. Con independencia da información oficial nos casos en que esta sexa preceptiva, levarase a cabo, na forma prevista na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, un trámite de información pública do estudo correspondente durante un período de trinta días hábiles, no cal se deberán pór de manifesto expresamente as limitacións ao uso e á propiedade que implicará a actuación.

As observacións neste trámite só se poderán ter en consideración se versan sobre as circunstancias que xustifiquen a declaración de interese xeral da estrada e sobre a concepción global do seu trazado.

A aprobación do expediente de información pública e a aprobación definitiva do estudo corresponden ao ministro de Fomento.

7. O prazo para resolver e notificar a aprobación do expediente de información pública, así como a aprobación definitiva do estudo, será de seis meses contados desde a correspondente publicación no *Boletín Oficial del Estado* da declaración de impacto ambiental, se esta for necesaria, ou desde a terminación do período de información pública noutro caso.

8. O acordo de declaración de obras de emerxencia en estradas implicará a declaración de utilidade pública e a necesidade de ocupación temporal dos terreos necesarios para a súa execución, e non requirirá a realización previa do trámite de información pública nin o procedemento ordinario de aboamento do depósito previo e, cando for o caso, da indemnización por rápida ocupación para a súa ocupación temporal, previstos na lexislación de expropiación forzosa.

A valoración das indemnizacións e danos a que der lugar a ocupación temporal, sempre que for posible avalialos de antemán á ocupación, será ofrecida pola Administración mediante acordo co propietario nun prazo de 10 días desde a declaración de emerxencia. Se a oferta for rexeitada expresamente polo propietario, as partes elevarán, no prazo de 20 días posterior, as súas taxacións fundadas ao órgano competente para a valoración de acordo coa lexislación de expropiación forzosa, o cal resolverá con carácter executorio no prazo de 10 días.

Artigo 13. *Avaliación ambiental.*

Nos plans, programas e estudos de estradas que requiran someterse ao procedemento de avaliación ambiental de acordo coa lexislación vixente deberase realizar o correspondente informe ou estudo ao respecto.

Artigo 14. *Avaliación e auditorías de seguranza viaria.*

1. Os estudos informativos de novas estradas ou modificacións substanciais das existentes deberán incluír unha avaliación do impacto das infraestruturas viarias na seguranza, conforme as normas que regulamentariamente se establezan.

2. Os anteproxectos e proxectos de novas estradas ou modificacións substanciais das existentes deberán someterse a auditorías de seguranza viaria conforme as normas que regulamentariamente se establezan.

3. As obras de novas estradas ou modificacións substanciais das existentes deberán someterse a auditorías de seguranza viaria previamente á súa posta en servizo e na fase inicial en servizo, conforme as normas que regulamentariamente se establezan.

Artigo 15. *Avaliación custo-beneficio, análise multicriterio e viabilidade financeira.*

1. Con carácter previo á aprobación de calquera estudo ou proxecto en materia de estradas que supoña unha modificación significativa da lonxitude da rede de estradas do Estado ou unha variación substancial das características xeométricas, técnicas ou estruturais dalgún dos seus tramos, deberase levar a cabo unha análise custo-beneficio en que quede suficientemente acreditada a procedencia da súa execución e a inexistencia de alternativas máis económicas e eficientes, e que servirá para a priorización da actuación en relación co resto de actuacións incluídas no mesmo programa.

2. Todos os programas que se desenvolvan dentro dun mesmo ámbito de actuación se someterán a análises homoxéneas de tipo multicriterio que permitan a priorización de actuacións de natureza similar no marco dos diferentes programas de actuación.

3. Sempre que o Ministerio de Fomento promova a construción dunha nova estrada ou actuación susceptible de explotación diferenciada da do resto da rede deberá estudarse, antes da adopción do correspondente acordo para a súa execución con cargo a financiamento público, a viabilidade ou procedencia da súa realización mediante sistemas de xestión indirecta, ou colaboración público-privada ou a existencia de solucións alternativas de menor custo mediante o mellor aproveitamento das infraestruturas existentes.

Artigo 16. *Ordenación do territorio e ordenación urbanística.*

1. Cando se trate de levar a cabo a construción de estradas ou variantes ou outras actuacións en estradas estatais que afecten a ordenación territorial ou o planeamento urbanístico vixentes, o Ministerio de Fomento deberá remitir o estudo informativo aprobado inicialmente ás comunidades autónomas e entidades locais afectadas pola actuación co obxecto de que examinen e informen no prazo dun mes sobre o trazado ou actuación propostos.

Transcorrido un mes máis sen que as ditas administracións públicas notificasen os seus respectivos informes, entenderase que están conformes coa actuación proposta. En caso de desconformidade, que necesariamente deberá ser motivada, o Ministerio de Fomento decidirá se procede continuar coa tramitación da actuación e, neste caso, elevaraa ao Consello de Ministros, que resolverá se procede aprobala. En caso de ser así, o Consello de Ministros ordenará a modificación ou revisión do planeamento territorial ou urbanístico afectados, os cales se deberán acomodar ás determinacións da actuación no prazo dun ano desde a súa aprobación.

2. Cando o contido de calquera instrumento de ordenación territorial ou urbanística, ou de desenvolvemento dun deles, que se encontre en tramitación, estea afectado polo establecido nun estudo de estradas xa aprobado, o promotor do instrumento deberá incluír

nel, antes da súa aprobación, as determinacións necesarias para a plena eficacia dese estudo de estradas.

3. Non poderán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desenvolvemento ou execución da ordenación territorial e urbanística que contraveñan o establecido nun estudo de estradas aprobado definitivamente. O incumprimento da anterior prohibición comportará a nulidade de pleno dereito do instrumento de ordenación.

4. A regra establecida no número anterior será tamén de aplicación aos estudos informativos de estradas aprobados inicialmente, cando xa fosen sometidos a información pública e sempre que o prazo de suspensión da aprobación dos instrumentos de ordenación territorial e urbanística non supere un ano contado desde a publicación do anuncio da información ao público daqueles, ou un ano e seis meses nos casos excepcionais en que así o determine de maneira motivada o Ministerio de Fomento. Durante ese prazo, a Administración competente en materia de ordenación territorial ou urbanística non poderá outorgar novas clasificacións e cualificacións aos solos afectados polos trazados e actuacións de estradas obxecto do correspondente estudo informativo, nin autorizacións e licenzas urbanísticas novas, salvo que se pedise e obtivese informe favorable do Ministerio de Fomento cando as actuacións pretendidas sexan compatibles coas alternativas establecidas naquel ou se limiten á mera conservación e mantemento do existente.

5. Naqueles ámbitos territoriais que carezan de instrumentos de ordenación territorial ou de planeamento urbanístico aprobados, a aprobación definitiva dos estudos e proxectos de estradas comportará a inclusión da actuación nos instrumentos de ordenación ou planeamento que se aproben con posterioridade.

6. Acordada a redacción, revisión, modificación ou adaptación de calquera instrumento de planificación, desenvolvemento ou xestión territorial, urbanística, ou de protección ambiental que puiden afectar, directa ou indirectamente, as estradas do Estado ou os seus elementos funcionais, por estar dentro da súa zona de influencia, e con independencia da súa distancia a elas, o órgano competente para aprobar inicialmente o instrumento correspondente deberao pór en coñecemento do Ministerio de Fomento, antes da dita aprobación inicial, para que este emita un informe coas consideracións que considere convenientes para a protección do dominio público. A mesma regra será aplicable tamén ao inicio da tramitación daquelas licenzas que se vaian conceder en ausencia dos instrumentos citados. Regulamentariamente definirase a zona de influencia das estradas do Estado.

O Ministerio de Fomento disporá dun prazo de tres meses para emitir o seu informe, que será vinculante no que se refire ás posibles afeccións á rede de estradas do Estado. Transcorrido o citado prazo sen que o informe se emita, entenderase que é conforme co instrumento de que se trate, para o efecto de poder continuar coa súa tramitación. As determinacións urbanísticas que puideren derivar dunha eventual aprobación definitiva daquel que afecten o dominio, ou o servizo público de titularidade estatal, serán nulas de pleno dereito. Tamén será nulo de pleno dereito calquera dos instrumentos mencionados neste número en cuxa tramitación se omitise a petición do informe preceptivo do Ministerio de Fomento, así como cando sexan aprobados antes de que transcorra o prazo de que dispón o citado departamento para emitilo e, na súa ausencia, cando menoscaben, alteren ou prexudiquen a adecuada explotación das estradas do Estado.

7. Coa finalidade de garantir a compatibilidade de todos os intereses públicos en presenza e unha adecuada coordinación entre a Administración xeral do Estado e as administracións competentes en materia urbanística e de ordenación do territorio, o Ministerio de Fomento poderá solicitar a súa participación nas reunións que celebren os órganos colexiados a que incumba a aprobación dos instrumentos de planificación urbanística e territorial que afecten estradas do Estado, con independencia do seu sistema de xestión.

*Sección 3.ª Construción de estradas**Artigo 17. Expropiación e afección de bens e dereitos.*

1. A expropiación de bens e dereitos e a imposición de servidumes ou ocupacións temporais que resulten necesarias, se for o caso, para a construción de obras de estradas a que se refire este capítulo, efectuarase conforme o establecido na lexislación estatal de expropiación forzosa e na lexislación estatal sobre solo e valoración, sen prexuízo das regras establecidas no artigo 12.

No caso de que deban ser afectados servizos, instalacións de servizos, accesos ou vías de comunicación, o ministerio de Fomento poderá optar en substitución da expropiación pola reposición daqueles. A titularidade deses servizos ou vías repostos así como as responsabilidades e obrigacións derivadas do seu funcionamento, mantemento e conservación, corresponderán ao seu titular orixinario. Por vía regulamentaria regularase a audiencia deste no correspondente procedemento, a súa intervención na recepción das obras realizadas para a reposición e o réxime de responsabilidade, a cal continuará, en todo caso, sendo do titular orixinario, salvo acordo expreso en contrario.

2. Os titulares de bens ou instalacións para a prestación de servizos de interese xeral que impidan ou entorpezan significativamente a execución de obras de estradas están obrigados á súa retirada ou modificación total e efectiva no prazo máximo de seis meses a partir da solicitude do Ministerio de Fomento. Exclúense do anterior as instalacións para a xestión, control e vixilancia do tránsito. O custo da retirada ou modificación será fixado contraditoriamente entre as partes, salvo cando os bens ou instalacións se encontren na zona de dominio público viario, en virtude de autorización en que se establecese a obrigación para o titular de retiralos ao seu cargo cando fose requirido para isto por necesidades do servizo público de estradas.

Alternativamente, durante o prazo de dous meses desda a dita solicitude, o Ministerio de Fomento poderá convir cos titulares de bens ou instalacións afectadas que as actuacións necesarias as leve a cabo o dito departamento ministerial.

En todos os casos, se a inactividade ou demora na retirada ou modificación impediren o inicio ou a continuidade das obras de estradas que os afecten, o requirimento efectuado terá os efectos de resolución administrativa notificada para os efectos de imposición de multas coercitivas, conforme o disposto na lexislación estatal sobre réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común. O importe destas multas será do dez por cento do orzamento de licitación das unidades de obra afectadas e poderanse impor con periodicidade mensual até un máximo de dez.

Transcorrido o prazo de seis meses indicado no primeiro parágrafo sen que se realizase a modificación necesaria, total e efectiva, por parte do seu titular, nin existise acordo co Ministerio de Fomento para que este o execute ou para fixar o custo contradictorio daquela, o Ministerio de Fomento poderá proceder de forma subsidiaria á realización das modificacións de servizos, bens ou instalacións afectadas, con independencia das responsabilidades civís por prexuízos e sobrecustos da obra e da imposición, se for o caso, das multas coercitivas que procedan.

En ambos os supostos, e sen prexuízo da formalización de entrega da documentación legal e técnica descritivas da actuación de modificación de servizos realizada, a titularidade e o servizo restituídos pasarán de forma plena ao titular do servizo existente que fose modificado, con efectos desde a data que se indique na notificación que, para tal efecto, realice o Ministerio de Fomento, e sen que esta actuación poida dar lugar a dereito ou indemnización ningunha a favor do citado titular.

3. A Administración expropiante subrogarase na posición xurídica do propietario expropiado para efectos de facer efectivo o dereito ao aproveitamento urbanístico que puider corresponder aos terreos, segundo a ordenación urbanística en vigor.

Non obstante, cando se expropian terreos con algún tipo de aproveitamento urbanístico, a Administración poderá convir en expropiar o solo de acordo co valor que lle correspondería en situación básica de rural, mantendo o dereito do propietario expropiado a patrimonializar os ditos aproveitamentos.

4. Na taxación dos terreos que deban ser expropiados con motivo dunha actuación en materia de estradas de interese e competencia estatal, tanto se estiveren previstas pola ordenación territorial e urbanística como se foren de nova creación, terase en conta a situación básica dos terreos en que se sitúen, ou polos cales discorran, de conformidade co disposto na lexislación estatal de solo. En ningún caso se terán en conta as plusvalías que sexan consecuencia directa do plan ou proxecto de obras que dean lugar á expropiación e as previsibles para o futuro.

5. Cando os proxectos de expropiación forzosa para a construción de estradas de competencia estatal afecten terreos que formen parte do patrimonio do Estado, o Ministerio de Fomento deberá solicitar á Dirección Xeral de Patrimonio do Estado a correspondente afectación ou, se for o caso, mutación demanial.

Artigo 18. *Exención de controis previos.*

1. As obras e servizos de construción, reparación, conservación ou explotación do dominio público viario, incluíndo todas as actuacións necesarias para a súa concepción e realización, non están sometidas, por constituíren obras públicas de interese xeral, aos actos de control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1 b) da Lei 7/1985, reguladora das bases do réxime local, nin, por conseguinte, ao aboamento de ningún tipo de taxas por licenza de obras, actividades ou similares.

As actuacións indicadas no parágrafo anterior tampouco estarán obrigadas á obtención de licenzas ou autorizacións por parte doutras administracións, organismos ou entidades públicas, excepto se os estudos de estradas de que dimanen as correspondentes actuacións non fosen sometidos a informe daquelas, cando este informe for preceptivo en virtude dunha norma estatal, ou cando resultar exixible en virtude da normativa sectorial estatal, todo isto sen prexuízo das competencias do Ministerio do Interior canto á xestión do tránsito.

2. A execución de obras ou actuacións de estradas promovidas polo Ministerio de Fomento non poderá ser suspendida cautelarmente por ningunha outra Administración pública no exercicio das competencias que lles poidan corresponder, sen prexuízo das competencias atribuídas ao Ministerio do Interior canto á xestión do tránsito. As medidas cautelares só poderán ser adoptadas polos órganos xurisdicionais competentes.

Sección 4.^a Financiamento

Artigo 19. *Financiamento.*

1. O financiamento das actuacións nas estradas do Estado efectuarase mediante as consignacións que se inclúan nos orzamentos xerais do Estado, os recursos que proveñan doutras administracións públicas, de organismos nacionais e internacionais e de particulares, así como mediante o establecemento de peaxes.

2. Igualmente, o financiamento poderá producirse mediante contribucións especiais na forma e cos requisitos contidos no artigo 20 desta lei.

3. As estradas do Estado que se vaian construír ou explotar en réxime de xestión indirecta financiaranse mediante os recursos propios das sociedades concesionarias, os alleos que estas mobilicen nos termos do contrato, as subvencións que se puideren outorgar e as peaxes que, se for o caso, se establezan.

4. As posibles achegas doutras administracións, entes ou particulares para financiar actuacións nas estradas estatais requirirán a sinatura dun convenio co Ministerio de Fomento en que se reflectan as obrigacións das partes e a forma e cadencia das achegas.

Artigo 20. *Contribucións especiais.*

1. Poderán imporse contribucións especiais cando da execución das obras que se realicen para a construción de novas estradas ou actuacións de mellora de estradas ou os seus elementos funcionais, nós, accesos ou vías de servizo, resulte a obtención por

persoas físicas ou xurídicas dun beneficio especial pola obra realizada. O aumento de valor de determinados terreos como consecuencia da execución das obras terá, para estes efectos, a consideración de beneficio especial.

En toda proposta de actuación xeradora de gasto público, de entre as consideradas no parágrafo anterior, e con excepción daquelas que sexan de recoñecida urxencia, deberá considerarse o establecemento de contribucións especiais acompañado dos parámetros para o seu cálculo ou, se for o caso, unha xustificación da súa improcedencia. En ambos os casos a proposta considerada de contribucións especiais reflectirase expresamente no trámite de información pública da correspondente actuación.

2. Serán suxeitos pasivos destas contribucións especiais os que se beneficien de modo directo coas estradas, elementos funcionais, nós, accesos ou vías de servizo e, especialmente, os titulares dos terreos e establecementos estremeiros e os de urbanizacións cuxa comunicación resulte mellorada, xa sexan persoas físicas ou xurídicas, herdanzas xacentes, comunidades de bens e demais entidades ou colectivos que, carecendo de personalidade xurídica propia, constitúan unha unidade produtiva autónoma ou un patrimonio separado susceptible de imposición.

3. A base impositiva determinarase no real decreto polo que se acorde a contribución especial e non poderá exceder os límites seguintes en relación co custo total da actuación, incluído o das expropiacións, e sen prexuízo do establecido no número 6 deste artigo:

- a) Con carácter xeral, até o 25 por 100.
- b) Nas vías de servizo, até o 50 por 100.
- c) Nos nós ou accesos a terreos, urbanizacións ou establecementos, até o 90 por 100.

4. O importe total das contribucións especiais repartirase entre os suxeitos pasivos atendendo a aqueles criterios obxectivos que, segundo a natureza das obras, construcións e circunstancias que concorran naqueles, se determinen de entre os que figuran a seguir:

- a) Superficie e lonxitude da estrema coa vía dos terreos beneficiados.
- b) Situación, proximidade e accesos á estrada dos terreos, construcións, instalacións, establecementos, explotacións ou urbanizacións.
- c) Bases impositivas nas contribucións territoriais dos terreos beneficiados.
- d) Os que determine o real decreto que estableza a contribución especial en atención ás circunstancias particulares que concorran na obra.

5. O Goberno, mediante real decreto aprobado por proposta dos ministerios de Facenda e Administracións Públicas, e de Fomento, acordará o establecemento de contribucións especiais nos supostos a que se refire a presente lei.

6. Cando o suxeito pasivo sexa titular dun dereito expropiado para levar a cabo a actuación, o prezo xusto deste deducirase da súa cota individual.

7. As contribucións especiais devindicaranse no momento en que as obras se poñan en servizo. Se as obras foren fraccionables, a devindicación producirase para cada un dos suxeitos pasivos desde que se executen as correspondentes a cada tramo ou fracción da obra que os afecte.

Sección 5.^a Explotación

Artigo 21. Explotación.

1. A explotación da estrada comprende o conxunto de operacións de conservación e mantemento da vialidade, as actuacións encamiñadas á defensa da vía e ao seu mellor uso, incluíndo as referentes a sinalización, integración ambiental, seguranza viaria, ordenación de accesos e uso das zonas de protección da estrada, sen prexuízo das competencias atribuídas legalmente en materia de sinalización aos organismos responsables da xestión do tránsito.

2. O Ministerio de Fomento levará a cabo periodicamente inspeccións de seguranza viaria na rede de estradas do Estado co obxecto de identificar elementos susceptibles de mellora por motivos de seguranza, de acordo coa normativa aplicable para o efecto.

Artigo 22. *Competencia.*

1. Compete ao Ministerio de Fomento a explotación das estradas do Estado. A explotación, como regra xeral, realizarase directamente.

2. A utilización da estrada polo usuario será gratuíta ou poderá requirir o pagamento de peaxes ou taxas, cuxas tarifas aprobará o Goberno.

3. Sen prexuízo do indicado no número 1, as estradas tamén poderán ser explotadas por calquera dos sistemas de xestión indirecta dos servizos públicos que establece a Lei de contratos do sector público.

4. A facultade de inspección da explotación das estradas do Estado corresponde, calquera que for a forma de xestión, ao Ministerio de Fomento.

Artigo 23. *Exencións de peaxe.*

No caso de estaren establecidas peaxes, non estarán obrigados ao seu aboamento os vehículos das Forzas Armadas, os dos Corpos e Forzas de Seguranza, nin os dos servizos contra incendios.

Tampouco o estarán os vehículos ao servizo das autoridades xudiciais, de emerxencia ou protección civil, as ambulancias, nin os da propia explotación e inspección de estradas, nin os da explotación e conservación de equipamento para a xestión, control e vixilancia do tránsito, cando estean cumprindo as súas respectivas funcións específicas.

Artigo 24. *Xestión indirecta por concesión.*

1. As estradas do Estado en réxime de concesión administrativa rexeranse polo disposto na lexislación e normativa específica, no que non se opoña ao disposto na presente lei.

2. A sociedade concesionaria deberá facilitar ao Ministerio de Fomento, dentro do prazo que este estableza, os datos que lle requira en relación coa explotación, incluíndo en todo caso os relacionados co tránsito e a seguranza viaria das infraestruturas en concesión.

Artigo 25. *Outros sistemas de xestión indirecta.*

1. Se a explotación da estrada do Estado á efectuada por xestión interesada ou por unha sociedade de economía mixta, corresponde ao Consello de Ministros acordar, por real decreto, os termos da xestión e a constitución da sociedade.

2. As persoas físicas ou xurídicas, públicas ou privadas, que, en aplicación dos sistemas mencionados, resultaren titulares da explotación das estradas, poderán desfrutar dos beneficios fiscais e financeiros que para as estradas en réxime de concesión prevexa a lexislación vixente. Tales beneficios soamente poderán ser outorgados polo Goberno no real decreto antes referido e cos mesmos condicionamentos establecidos no suposto de ser obxecto a estrada de concesión administrativa.

3. O contrato de xestión ou os estatutos sociais, se for o caso, deberán determinar o correspondente réxime xurídico-administrativo e económico-financieiro, así como as fórmulas de repartición entre os contratantes ou socios dos beneficios e riscos da xestión.

Artigo 26. *Áreas de servizo, áreas de descanso e aparcadoiros seguros.*

1. O Ministerio de Fomento facilitará a instalación de áreas de servizo, áreas de descanso e aparcadoiros seguros para a comodidade do usuario e o bo funcionamento da circulación viaria.

2. Son áreas de servizo as zonas lindadeiras coas estradas, deseñadas expresamente para albergar instalacións e servizos destinados á cobertura das necesidades da circulación, que poden incluír estacións de fornecemento de carburantes, hoteis, restaurantes, talleres de reparación e outros servizos análogos destinados a facilitar a seguranza e comodidade dos usuarios da estrada.

3. O Ministerio de Fomento establecerá a localización das áreas de servizo e as súas características funcionais, de tal forma que se garanta a prestación dos servizos esenciais, considerando a seguranza viaria e a comodidade dos usuarios, a protección do medio natural e demais elementos da contorna.

4. As áreas de servizo poderán ser construídas e explotadas directamente pola Administración ou mediante calquera outro sistema de xestión indirecta de servizos públicos dos que establece a Lei de contratos do sector público. Os termos e condicións da construción e explotación fixaranse nos correspondentes pregos.

No caso de contratos concesionais, o concesionario estará obrigado ao pagamento ao Estado do canon anual que se comprometeu a satisfacer na proposición que serviu de base para o outorgamento da concesión no correspondente procedemento de adxudicación do contrato e de acordo cos termos que se fixen nos pregos daquel.

5. Son áreas de descanso os espazos contiguos ás estradas destinados ao estacionamento temporal de vehículos, provistos, se for o caso, do necesario para facilitar o descanso dos usuarios das estradas fóra das zonas destinadas á circulación.

6. Son aparcadoiros seguros aquelas zonas dotadas de instalacións destinadas a facilitar o estacionamento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados ao transporte, en condicións de seguranza, situadas na proximidade de estradas ou nas súas zonas de influencia.

7. Nos estudos informativos de estradas estudarase a necesidade de establecer áreas de servizo, áreas de descanso e aparcadoiros seguros. Cando sexan necesarios determinarase a súa localización para efectos de que queden incluídos na correspondente declaración de impacto ambiental. Non obstante o anterior, aínda que se aprobasen os estudos informativos, o ministerio de Fomento poderá promover áreas de servizo, áreas de descanso ou aparcadoiros seguros non incluídos naqueles seguindo os procedementos legais oportunos.

8. As áreas de servizo, as áreas de descanso e os aparcadoiros seguros deberán reunir, necesariamente, condicións de accesibilidade universal para persoas con discapacidade, conforme o establecido na normativa específica aplicable.

Artigo 27. *Adxudicación de áreas de servizo.*

1. A adxudicación das concesións de áreas de servizo realizarase no marco do contrato administrativo correspondente á oferta economicamente máis vantaxosa. O outorgamento da concesión comprenderá as seguintes actuacións:

a) Determinación da localización da área de servizo, así como das instalacións e servizos que incluírá e dos requisitos e condicións de cada un deles, todo o cal corresponderá ao Ministerio de Fomento, con base nos requisitos técnicos e de seguranza.

b) Información pública por prazo non inferior a vinte días hábiles, que se anunciará no *Boletín Oficial del Estado* e nun diario de ampla circulación na zona afectada, a fin de que calquera persoa física ou xurídica poida formular as alegacións ou suxestións que considere convenientes.

c) Aprobación polo ministro de Fomento do prego de cláusulas administrativas particulares para a execución das obras e a explotación do servizo, con sinalamento expreso dos prazos de iniciación e terminación das obras e dos efectos do seu incumprimento, así como do prazo da concesión, canon mínimo que se satisfará e garantías técnicas e económicas que deberán presentar os concursantes.

d) Resolución polo Ministerio de Fomento do expediente de contratación, de conformidade co establecido na lexislación de contratos do sector público.

2. A adxudicación das concesións de áreas de servizo en que, de acordo coa normativa vixente en materia de estradas, se estableza a concesión de instalacións de distribución ao retallo de produtos petrolíferos non poderá realizarse en favor do mesmo operador grosista ou dun operador do mesmo grupo empresarial que o que subministre en exclusiva ás estacións de servizo inmediatamente anterior e posterior, no mesmo sentido de circulación, á que é obxecto de licitación. Do mesmo modo, tampouco poderán adxudicarse en bloque todas as concesións de áreas de servizo que contén con instalacións de distribución ao retallo de produtos petrolíferos a un mesmo operador grosista ou a operadores dun mesmo grupo empresarial.

3. Independentemente das áreas de servizo promovidas polo Ministerio de Fomento, calquera interesado poderá solicitar a concesión da explotación ou da construción e explotación dunha área de servizo ou de calquera dos seus elementos integrantes presentando ante o Ministerio de Fomento a correspondente solicitude, que se acompañará: a) de documentación acreditativa da personalidade do interesado e, se for o caso, acreditación da súa representación por calquera medio válido en dereito que deixe constancia fidedigna ou mediante declaración en comparecencia persoal do representado, b) dunha memoria en que se indicará a situación e as características da área ou da instalación cuxa concesión se solicita acompañada do pertinente estudo de estradas, que incluírá a súa localización, accesos, instalacións e viabilidade.

O Ministerio de Fomento, no prazo máximo dun mes desde a presentación da solicitude, acordará que se leve a cabo o trámite de información pública así como as actuacións previstas no número 1, excepto no suposto de que a área de servizo non cumpra os correspondentes requisitos técnicos, funcionais e de seguranza establecidos regulamentariamente, caso este en que se porá fin ao procedemento mediante resolución motivada. A falta de resposta expresa no prazo dun mes suporá a necesidade de realizar, en todo caso, os trámites indicados anteriormente.

4. Cando se trate da concesión da explotación de áreas de servizo xa construídas, o importe do canon anual, que será fixado nas bases do correspondente procedemento de adxudicación do contrato concesional, non poderá ser inferior ao 4 por 100 da súa valoración.

5. Corresponde ao Ministerio de Fomento verificar o cumprimento dos requisitos que deberán cumprir as zonas de aparcadoiros que presten servizo cos requisitos de seguranza, de información ao usuario e outros similares, establecidos na normativa nacional ou internacional que resulte de aplicación.

CAPÍTULO III

Uso e defensa das estradas

Sección 1.ª Limitacións á propiedade

Artigo 28. *Zonas de protección da estrada: disposicións xerais.*

1. Para os efectos desta lei establécense as seguintes zonas de protección da estrada: de dominio público, de servidume, de afección e de limitación á edificabilidade.

2. Nestas zonas non se poderán realizar obras ou instalacións nin se permitirán máis usos ou servizos que aqueles que sexan compatibles coa seguranza viaria e coas previsións e a adecuada explotación da estrada.

A realización de calquera actividade que poida afectar o réxime das zonas de protección require autorización do Ministerio de Fomento, sen prexuízo doutras competencias concorrentes.

3. A prohibición e a necesidade de autorización a que se refire o número anterior operará tanto respecto das estradas construídas como das proxectadas ou en construción unha vez aprobado definitivamente o estudo informativo correspondente ou, na súa falta, o anteproxecto ou proxecto, calquera que sexa o prazo previsible da actuación prevista no estudo.

4. Sen prexuízo do indicado no artigo 33.2, débese considerar que, para efectos do réxime xurídico de protección do dominio público viario e para a determinación das limitacións á propiedade dos terreos estremeiros, os nós viarios, os ramais de enlaces, os cambios de sentido, as interseccións e as vías de xiro, as vías colectoras- distribuidoras e as calzadas laterais terán a consideración de estrada convencional.

Así se considerará analogamente no caso das vías de servizo, pero só para os efectos da existencia de zona de dominio público, non así das restantes zonas de protección.

As limitacións á propiedade non se estenderán aos restantes elementos funcionais da estrada, sen prexuízo da prevalencia das zonas de protección das estradas que serven.

5. As licenzas de uso e transformación do solo que se concedan para a realización de actuacións nas zonas de protección deberán quedar sempre expresamente condicionadas á obtención das autorizacións a que fai referencia esta lei.

Serán nulas de pleno dereito as autorizacións administrativas e licenzas que fosen outorgadas contravindo os preceptos da presente lei.

Artigo 29. *Zona de dominio público.*

1. Constitúen a zona de dominio público os terreos ocupados polas propias estradas do Estado, os seus elementos funcionais e unha franxa de terreo a cada lado da vía de 8 metros de largura en autoestradas e autovías, e de 3 metros en estradas convencionais, estradas multicarril e vías de servizo, medidos horizontalmente desde a aresta exterior da explanación e perpendicularmente a esa aresta.

2. A aresta exterior da explanación é a definida pola intersección do noiro do desmonte ou do terraplén ou, se for o caso, dos valos de contención ou de sostemento, co terreo natural.

No caso de existiren cunetas exteriores aos bordos dos ditos noiros ou valos, ou en terreos chans, a aresta exterior da explanación coincidirá co bordo da cuneta máis afastado da estrada.

No caso de tramos urbanos e travesías en que exista cinto de bordos separando a plataforma das beirarrúas, zonas axardinadas ou medianís, a aresta exterior da explanación coincidirá coa aresta do bordo máis próxima á vía máis exterior da rede de estradas do Estado.

3. Nos casos especiais de túneles, pontes, viadutos e outras estruturas, cimentacións, ancoraxes, estabilizacións de noiros, elementos de drenaxe ou obras similares, poderase establecer outra delimitación da aresta exterior da explanación de forma xustificada, e neste caso esta incluírase expresamente no estudo de estradas que deberá ser obxecto de información pública; na súa falta, a dita aresta exterior da explanación será a liña de proxección vertical do bordo da obra sobre o terreo natural.

Será en todo caso de dominio público o terreo ocupado polos apoios das pontes e viadutos e a totalidade das súas cimentacións e, ademais, a franxa de terreo que sexa preciso escavar ao seu arredor para a súa construción cunha largura de 1 metro como mínimo, salvo excepcións debidamente xustificadas.

4. Soamente se poderán realizar obras, instalacións ou outros usos na zona de dominio público cando a prestación dun servizo público de interese xeral así o exixa, por encontrarse así establecido por unha disposición legal ou, en xeral, cando se xustifique debidamente que non existe outra alternativa técnica ou economicamente viable, ou con motivo da construción ou reposición de accesos ou conexións autorizados.

En todos os casos será precisa a autorización previa do Ministerio de Fomento, sen prexuízo doutras competencias concorrentes.

5. O uso especial do dominio público establecido no número anterior ou a ocupación deste comportarán a obrigação para o beneficiario da correspondente autorización de uso ou ocupación de aboar un canon.

Constitúe o feito impoñible do dito canon a ocupación de terreos ou utilización de bens de dominio público que se faga en virtude de autorizacións reguladas nesta lei e de concesións de áreas de servizo nas estradas estatais.

Serán suxeitos pasivos do canon os titulares das autorizacións e os concesionarios de áreas de servizo.

No caso de autorizacións de ocupación ou aproveitamento especial do dominio público, a base de fixación da contía do gravame será o valor dos terreos ocupados, considerando o valor de adquisición destes polo Estado e o dos predios contiguos. O tipo de gravame anual será do 5 por 100 sobre o valor da base indicada.

O canon poderá ser revisado proporcionalmente ás variacións que experimente o valor da base utilizada para fixalo, ben que estas revisións só se poderán realizar ao termo dos períodos que para o caso se expresen nas condicións da autorización ou concesión.

No caso de concesións de áreas de servizo, a contía do canon será a establecida no artigo 26.4.

6. A explotación por terceiros de obras, instalacións ou servizos públicos relativos a estradas estatais que supoñan o aboamento de contraprestacións económicas por parte dos seus usuarios levará unida a obrigaçión de satisfacer un canon á Administración.

Será suxeito pasivo de tal canon a persoa física ou xurídica que teña a titularidade da dita explotación en virtude da correspondente autorización ou concesión. O feito impositivo será a ocupación e aproveitamento especial de bens de dominio público obxecto de explotación polo suxeito pasivo, a base de fixación da contía do gravame será o valor dos terreos ocupados e dos bens, inmobles e instalacións de titularidade pública obxecto de explotación, cun tipo de gravame do 5 por 100 sobre o valor da base indicada, con devindicación anual e posibilidade de revisión na súa contía proporcional ás variacións que experimente o valor da base utilizada para fixalo, ben que estas revisións só se poderán realizar ao termo dos períodos que para o caso se expresen nas condicións da autorización ou concesión.

Estarán exentos do aboamento do canon por ocupación do dominio público viario a Administración xeral do Estado e organismos autónomos dependentes dela que non sexan de carácter mercantil ou industrial. Cando estes organismos cedan a terceiros o uso da instalación ocupante do citado dominio público, o cal requirirá en todo caso autorización previa do seu xestor, os cesionarios estarán obrigados ao aboamento do correspondente canon.

Así mesmo, o Ministerio de Fomento quedará exento do pagamento de canon por ocupación de dominio público a outros departamentos ministeriais da Administración xeral do Estado e aos seus organismos autónomos dependentes que non sexan de carácter mercantil ou industrial.

7. A ocupación do dominio público, no suposto previsto neste artigo, non implicará a cesión deste nin a súa utilización significará a cesión das facultades demaniais da Administración xeral do Estado nin a asunción por esta de responsabilidades de ningún tipo respecto ao titular do dereito á ocupación ou a terceiros.

O mencionado titular será responsable dos danos e perdas que poidan ocasionar as obras e actividades ao dominio público e ao privado, salvo no caso en que aqueles teñan a súa orixe nalgunha cláusula imposta pola Administración ao titular e que sexa de ineludible cumprimento para este.

O Ministerio de Fomento conservará en todo momento as facultades de tutela e policía sobre o dominio público afectado, e o titular da ocupación ou actividade queda obrigado a informar aquela das incidencias que se produzan en relación con eses bens e a cumprir as instrucións que se lle diten ao respecto.

8. Ao finalizar a construción de novas estradas ou actuacións, o Ministerio de Fomento ou sociedade concesionaria, se for o caso, procederá a delimitar os terreos de titularidade pública mediante marcos. As características específicas desta actuación serán definidas polo Ministerio de Fomento.

9. Os bens e dereitos reais de titularidade pública afectos ao servizo público viario, obtidos mediante expropiación, cesión ou permuta, serán inscritos no Rexistro da Propiedade.

A inscrición pola Administración xeral do Estado dos citados bens e dereitos será gratuíta.

10. No caso de actuacións promovidas por terceiros e debidamente autorizadas que pasen a formar parte do dominio público viario estatal, a inscrición citada será a cargo do promotor, sen que proceda ningunha exención arancelaria.

11. En toda información rexistral que se fornece en relación con terreos estremeiros co dominio público viario estatal, así como nas notas de cualificación ou despacho referidas a eles, porase de manifesto esta circunstancia, como información territorial asociada e con efectos meramente informativos, para que poida coñecerse que a estrema impón limitacións ás facultades inherentes ao dereito de propiedade.

Artigo 30. *Obrigación de deslindamento e facultade de investigación.*

1. O deslindamento do dominio público viario corresponde ao Ministerio de Fomento segundo o procedemento que regulamentariamente se determine.

2. O deslindamento incoarase de oficio ou por petición de calquera interesado e, neste caso, os gastos que deriven da tramitación do procedemento e das operacións que sobre o terreo se deban efectuar serán por conta do solicitante. O deslindamento deberá contar coa aprobación do Ministerio de Fomento.

3. A incoación do expediente de deslindamento facultará o Ministerio de Fomento para realizar ou autorizar, mesmo en terreo privado, logo de comunicación ao propietario, os traballos necesarios de curta duración para a toma de datos e fixación de puntos, sen prexuízo das indemnizacións a que puiden dar lugar polos danos e perdas causados e en consecuencia do deslindamento que finalmente se aprobe.

4. O deslindamento aprobado e reflectido na acta declara a posesión e a titularidade dominical a favor da Administración xeral do Estado. A súa concreción física realizarase mediante marcos. O deslindamento aprobado e inscrito no Rexistro da Propiedade terá preferencia fronte a outras inscricións que poidan incidir sobre o mesmo ámbito físico a que se refire o deslindamento, en función da natureza demanial dos bens deslindados.

5. O Ministerio de Fomento poderá investigar a situación dos bens e dereitos que se presuman pertencentes ao dominio público viario, para o cal poderá pedir todos os datos e informes que considere necesarios e promover a práctica do correspondente deslindamento ou a práctica do resto de actuacións que procedan en defensa do dominio público.

6. A resolución de aprobación do deslindamento será título suficiente para rectificar, na forma e condicións que se determinen regulamentariamente, as situacións xurídicas rexistrais contraditorias co deslindamento. A dita resolución será título suficiente, así mesmo, para que a Administración proceda á inmatriculación dos bens de dominio público cando o considere conveniente.

Así mesmo, terá a facultade de iniciar de oficio o expediente de recuperación posesoria, de oficio e en calquera tempo, sobre os ditos bens e dereitos, segundo o procedemento que se estableza regulamentariamente.

7. Cando se trate da inmatriculación por terceiros no Rexistro da Propiedade de bens inmobles situados na zona de servidume, na descrición daqueles precisarase se lindan ou non co dominio público viario. En caso afirmativo non se poderá practicar a inmatriculación se non se xunta ao título a certificación da Administración xeral do Estado en que se acredite que non se invade o dominio público.

8. Os terreos patrimoniais de titularidade da Administración xeral do Estado estremeiros co dominio público viario ou situados nas súas zonas de servidume ou afección que resulten necesarios para a protección ou utilización dese dominio serán afectados, mediante o correspondente acto administrativo, ao uso propio daquel, na forma prevista na Lei 33/2003, do 3 de novembro, do patrimonio das administracións públicas. Non se poderá proceder ao seu alleamento sen declaración previa de non necesidade para os mencionados efectos, a cal será solicitada pola Dirección Xeral de Patrimonio do Estado ao Ministerio de Fomento. Transcorrido o prazo dun mes desde que se efectuou a solicitude sen que o Ministerio de Fomento emita informe, entenderase que o informe é favorable para todos os efectos. Cumprido o dito trámite, non será de aplicación a estes terreos o previsto no número seguinte.

9. O Ministerio de Fomento terá dereito de tanteo e retracto nas transmisións onerosas *inter vivos* dos bens estremeiros co dominio público viario, para o cal deberá ser notificada por escrito polos cedentes ou, na súa falta, polo notario que interveña na transmisión. O dereito de tanteo poderá exercerse no prazo de tres meses e o de retracto no dun ano, ambos contados desde a correspondente notificación, que comprenderá as condicións esenciais da transmisión.

Artigo 31. *Zona de servidume.*

1. A zona de servidume das estradas do Estado está constituída por dúas franxas de terreo a ambos os lados das estradas, delimitadas interiormente pola zona de dominio público e exteriormente por dúas liñas paralelas ás arestas exteriores da explanación, a unha distancia de 25 metros en autoestradas e autovías e de 8 metros en estradas convencionais e estradas multicarril, medidos horizontalmente desde as citadas arestas.

2. Na zona de servidume non se poderán realizar obras ou instalacións nin se permitirán máis usos que aqueles que sexan compatibles coa seguranza viaria e a adecuada explotación da vía, logo de autorización, en calquera caso, do Ministerio de Fomento, e sen prexuízo doutras competencias concorrentes.

3. O Ministerio de Fomento poderá utilizar ou autorizar a terceiros a utilización da zona de servidume por razóns de interese xeral ou cando o requira o mellor servizo da estrada.

4. Serán indemnizables a ocupación da zona de servidume e os danos e perdas que se causen pola súa utilización.

Artigo 32. *Zona de afección.*

1. A zona de afección das estradas do Estado está constituída por dúas franxas de terreo a ambos lados das estradas, delimitadas interiormente pola zona de servidume e exteriormente por dúas liñas paralelas ás arestas exteriores da explanación, a unha distancia de 100 metros en autoestradas e autovías e de 50 metros en estradas multicarril e convencionais, medidos horizontalmente desde as citadas arestas.

No caso especial de túneles e os seus elementos auxiliares, constituirán zona de afección os terreos situados entre as proxeccións verticais dos seus muros laterais exteriores e, ademais, dúas franxas de terreo adicionais de 50 metros de largura, unha a cada lado desas proxeccións, medidas horizontal e perpendicularmente ao eixe dos túneles ou elementos auxiliares, salvo que, en aplicación do disposto no artigo 31.3, se derivar un grao de protección diferente.

2. Para executar na zona de afección calquera tipo de obras ou instalacións fixas ou provisórias, cambiar o uso ou destino das existentes e plantar ou cortar árbores, requirirase a autorización previa do Ministerio de Fomento, sen prexuízo doutras competencias concorrentes.

A solicitude de autorizacións poderá efectuarse, en todo caso, polos medios telemáticos previstos na lexislación sobre procedemento administrativo e as súas normas de desenvolvemento.

3. Nas construcións e instalacións xa existentes na zona de afección poderanse realizar obras de reparación ou mellora, logo da autorización correspondente, unha vez constatados a súa finalidade e contido, sempre que non supoñan aumento de volume da construción e sen que o incremento de valor que aquelas comporten poida ser tido en conta para efectos expropiatorios, todo isto, así mesmo, sen prexuízo das demais competencias concorrentes.

4. A denegación da autorización na parte da zona de afección que sexa exterior á liña límite de edificación definida no artigo 33.1 só se poderá fundamentar en razóns de seguranza viaria, ou na adecuada explotación da vía, ou nas previsións dos plans, estudos ou proxectos de construción, conservación, ampliación ou variación de estradas do Estado nun futuro non superior a dez anos, contados a partir da data da autorización ou orde para realizar o correspondente estudo.

Artigo 33. *Zona de limitación á edificabilidade.*

1. A ambos os lados das estradas do Estado establécese a liña límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autoestradas e autovías e a 25 metros en estradas convencionais e estradas multicarril, medidos horizontal e perpendicularmente a partir da aresta exterior da calzada máis próxima. A aresta exterior da calzada é o bordo exterior da parte da estrada destinada á circulación de vehículos en xeral.

A franxa de terreo comprendida entre as liñas límite de edificación establecidas nas respectivas marxes dunha vía denomínase zona de limitación á edificabilidade. Queda prohibido nesta zona calquera tipo de obra de construción, reconstrución ou ampliación, incluídas as que se desenvolvan no subsolo, ou cambio de uso, exceptuando que resulten imprescindibles para a conservación e mantemento das construcións ou instalacións xa existentes.

Ademais, a edificación residencial, e a asimilada a esta no relativo a zonificación e inmisión acústicas conforme a lexislación vixente en materia de ruído, estarán sometidas, con independencia da súa distancia de separación con respecto á estrada, ás restricións que resulten do establecemento das zonas de servidume acústica que se definan como consecuencia dos mapas ou estudos específicos de ruído realizados polo Ministerio de Fomento, e da súa posterior aprobación após o correspondente procedemento de información pública.

2. Para os efectos do disposto no anterior número, os nós viarios e cambios de sentido, as interseccións, as vías de xiro e os ramais terán a liña límite de edificación a 50 metros medidos horizontal e perpendicularmente desde a aresta exterior da calzada en cada caso.

3. O Ministerio de Fomento, logo de informe non vinculante das comunidades autónomas e entidades locais afectadas que se emitirá nun prazo non superior a dous meses, poderá, por razóns xeográficas ou socioeconómicas, fixar unha liña límite de edificación inferior á establecida con carácter xeral, aplicable a determinadas estradas estatais en zonas ou tramos perfectamente delimitados.

4. Non obstante o disposto nos números anteriores, nas variantes ou estradas de circunvalación, calquera que for a súa clasificación, que se constrúan co obxecto de evitar o paso por poboacións, a liña límite de edificación situarase a 50 metros, medidos horizontal e perpendicularmente ao eixe, a partir da aresta exterior da calzada, en toda a lonxitude da variante.

5. As modificacións na liña límite de edificación que deriven da posta en servizo de novas actuacións en estradas do Ministerio de Fomento conferirán dereito a indemnización a favor dos titulares de dereitos reais sobre os terreos incluídos na zona de limitación á edificabilidade, así como nos afectados polas restricións nas zonas de servidume acústica que acrediten o menoscabo dos seus dereitos e non poidan exercelos noutros sitios.

Tamén serán indemnizables os prexuízos causados neste senso por actuacións debidamente autorizadas de terceiros, públicos ou privados, mesmo aínda que estas actuacións ou algúns dos seus elementos poidan ser finalmente de uso ou titularidade públicos; conferirán dereito a indemnización a favor de quen acredite o menoscabo de dereitos recoñecidos e que non poida exercelos noutros sitios, a cal será satisfeita por quen promova a actuación.

Será indemnizable a depreciación orixinada nos terreos contiguos a estradas que se constrúan ou actuacións que se leven a cabo nelas a partir da entrada en vigor da presente lei, como consecuencia do menoscabo no estatuto xurídico da propiedade, incluída a perda de edificabilidade que teñan recoñecida os terreos sitios nas zonas de protección das ditas estradas e que non se poida exercer noutros sitios.

6. Onde, por ser moi grande a proxección horizontal da explanación, a liña límite de edificación quede dentro das zonas de dominio público ou de servidume, a liña límite de edificación farase coincidir co bordo exterior da zona de servidume.

Onde distintas liñas límite de edificación se superpoñan, en función de que a súa medición se realice desde a estrada principal ou desde as interseccións, nós viarios,

cambios de sentido, vías de xiro e ramais, prevalecerá, en todo caso, a máis afastada da estrada, calquera que for a estrada ou elemento interviniente.

7. A clasificación e a cualificación de terreos incluídos na zona de limitación á edificabilidade non poderán ser modificadas en ningún caso se isto estiver en contradición co establecido nesta lei.

Artigo 34. *Facultade de expropiación.*

1. A expropiación de terreos para a execución dos proxectos de estradas comprenderá sempre os que conformarán a zona de dominio público. Se a obra implica un cambio de clasificación sobre a estrada obxecto de actuación, incluírase a ampliación da zona de dominio público xa existente para adaptala á súa nova configuración cando for necesario.

Non obstante, en supostos excepcionais, cando a expropiación desta zona afecte construcións ou instalacións, poderase, por causas xustificadas, adiala sempre que o seu estado de mantemento ou uso non interfiran fisicamente coas obras proxectadas nin prexudiquen a adecuada explotación nin a seguranza viaria da estrada.

2. Nas zonas de servidume e na comprendida até a liña límite de edificación, o Ministerio de Fomento poderá proceder á expropiación, sen prexuízo do establecido no artigo 12, entendéndose implícita a declaración de utilidade pública e a necesidade de ocupación, sempre que exista previamente un proxecto de trazado, básico ou de construción definitivamente aprobado, para a reparación, ampliación, conservación da estrada, ou para a mellora da explotación ou da seguranza viaria, que a faga necesaria.

Artigo 35. *Paralización de obras ou suspensión de usos non legalizados.*

1. Corresponderá ao Ministerio de Fomento a tutela da construción e a explotación das estradas do Estado e, como consecuencia disto, a competencia para preservar estas e as súas zonas de protección de calquera uso non autorizado. A actuación administrativa levarase a cabo, en todo caso, mediante procedemento contradictorio aínda que corresponde ao Ministerio de Fomento ditar, se for o caso, o acordo de paralización de obras ou instalacións ou suspensión de usos non autorizados ou que non se axusten ás condicións establecidas nas correspondentes autorizacións, para cuxa notificación poderá solicitar o auxilio da forza pública.

2. O Ministerio de Fomento determinará, mediante o procedemento indicado no número anterior, se os usos ou circunstancias que xustificaron a paralización ou suspensión son acordes co dereito conforme as seguintes regras:

a) Se se comproba o incumprimento do indicado na notificación, o Ministerio de Fomento instará a delegación do Goberno no territorio, dentro do prazo de dez días naturais posterior a aquela, para que prosiga co procedemento en prol do cumprimento da notificación practicada. Na dita instancia informárase sobre a eventual posibilidade de legalización das obras, instalacións ou usos, se estes puideren axustarse ás normas aplicables.

1.º En caso afirmativo, a delegación do Goberno poderá ordenar instruír os oportunos expedientes para a legalización das obras ou instalacións ou autorización dos usos.

2.º En caso contrario, se as obras, instalacións ou usos non puideren ser legalizados, a delegación do Goberno adoptará a resolución correspondente e instruír á o expediente para demolela ou para impedir definitivamente os usos referidos.

b) Se non houbo incumprimento da notificación practicada e as obras poden ser legalizadas, a instrución citada na epígrafe a) 1.º será realizada polo Ministerio de Fomento. Se, pola contra, as actuacións non poden ser legalizadas, este trasladará o expediente á delegación do Goberno para que proceda como se indica na epígrafe a) 2.º anterior.

3. A adopción das oportunas resolucións farase sen prexuízo das sancións e das responsabilidades de toda orde que resulten procedentes.

4. Se se trata de actuacións no dominio público que prexudiquen a circulación, a seguranza viaria, a explotación ou os elementos da infraestrutura ou que, conforme as determinacións desta lei, non poidan ser autorizadas, o Ministerio de Fomento, logo de comunicación aos órganos responsables da xestión do tránsito, requirirá directamente os que as realicen para que restitúan a situación ao seu primitivo estado, o que estarán obrigados a facer no prazo que se lles conceda para o efecto.

Se as actuacións citadas constitúen un perigo para a seguranza viaria ou a explotación da vía, o Ministerio de Fomento porao en coñecemento dos órganos responsables da xestión do tránsito e poderán proceder a suprimir o perigo de forma inmediata, por conta do causante, sen que para isto sexa necesaria autorización xudicial previa. As citadas actuacións faranse sen prexuízo das sancións e responsabilidades de toda orde que resulten procedentes.

5. Ao respecto do indicado neste artigo, se o infractor non realizar as actuacións a que foi instado no prazo que se lle indique, a delegación do Goberno poderá proceder á execución subsidiaria, á custa de aquel.

Artigo 36. *Limitación de accesos.*

1. O Ministerio de Fomento pode limitar os accesos ás estradas do Estado e establecer, con carácter obrigatorio, os lugares es que tales accesos se poden construír. Non obstante o anterior, os organismos responsables da xestión do tránsito poderán interromper temporalmente a circulación a través daqueles en exercicio das competencias que, para o efecto, teñan atribuídas.

2. Así mesmo, o Ministerio de Fomento queda facultado para reordenar os accesos existentes con obxecto de mellorar a explotación da estrada e a seguranza viaria e para isto poderá expropiar os terreos necesarios.

3. Son accesos ás estradas do Estado as conexións destas con estradas ou calquera tipo de vía de titularidade distinta á estatal, ou coas vías de servizo da propia estrada, as conexións directas con núcleos urbanos e con propiedades estremeiras e, en xeral, calquera disposición física do terreo que permita a entrada ou a saída de vehículos da calzada.

4. O acceso ás autoestradas, ás autovías, ás variantes de poboación e circunvalacións producirase exclusivamente a través dos seus nós.

No resto das estradas, as propiedades estremeiras non terán acceso a elas, salvo que se realice mediante vías de servizo. Nestas estradas exceptúanse do anterior os accesos que cumpran unha das dúas condicións seguintes:

- a) Que o acceso sexa de interese público por encontrarse vinculado a bens, obras ou servizos de carácter igualmente público.
- b) Que estea suficientemente xustificada a imposibilidade doutro tipo de acceso.

En todo caso, non haberá acceso directo das propiedades estremeiras aos nós viarios e cambios de sentido, nin aos ramais, ás interseccións, ás vías de xiro, nin aos carrís de cambio de velocidade ou vías colectoras-distribuidoras.

5. As conexións das estradas das redes doutras administracións públicas coas estradas do Estado soamente poderán levarse a cabo, logo de autorización do Ministerio de Fomento, naqueles puntos en que resulte máis adecuado para optimizar a funcionalidade das estradas do Estado e a súa interconexión con outras redes.

6. Tamén poderá o Ministerio de Fomento, en calquera momento, modificar ou suspender temporal ou definitivamente a autorización dos accesos existentes, cando se cambiase o seu uso, se incremente substancialmente o seu tránsito, se afecte negativamente a seguranza viaria ou a adecuada explotación da estrada, se produzan danos no dominio público ou no equipamento da vía, se alteren os supostos do seu

outorgamento ou resulten incompatibles con normas aprobadas con posterioridade á súa autorización.

7. Non se autorizarán novas conexións de camiños de servizo coas estradas salvo, excepcionalmente e de forma debidamente xustificada, a través de enlaces e interseccións xa existentes.

8. Regulamentariamente determinaranse as condicións que se deben cumprir para que un acceso poida ser autorizado, así como o procedemento de solicitude e, se for o caso, o outorgamento da correspondente autorización.

9. A solicitude de accesos ou cambio de usos dos existentes para dar servizo a actividades que, pola súa natureza, poidan xerar un volume de utilización que poida afectar negativamente, de forma cualitativa ou cuantitativa, a correcta explotación da estrada, deberá acompañarse dun estudo de tránsito e, en caso dunha afección significativa, dunha proposta das medidas de acondicionamento necesarias para manter inalterado o nivel de servizo e de seguranza viaria das estradas afectadas. En caso contrario, a solicitude de acceso deberá ser denegada.

10. Cando, como consecuencia da construción dun acceso polo Ministerio de Fomento, resulte a obtención polos propietarios ou usufrutuarios dunha propiedade estremeira, ou por outros directamente interesados, dun beneficio especial, poderanse impor contribucións especiais, para o que será de aplicación o establecido ao respecto no artigo 20 desta lei.

11. Se se constrúe ou se modifica un acceso, ou se se cambia o seu uso, sen autorización ou sen axustarse ás condicións establecidas na correspondente autorización, actuarase conforme o disposto no artigo 35 desta lei.

Artigo 37. *Publicidade.*

1. Fóra dos tramos urbanos das estradas queda prohibido realizar publicidade en calquera lugar que sexa visible desde as calzadas da estrada e, en xeral calquera anuncio que poida captar a atención dos condutores que circulan por ela. Esta prohibición non dará en ningún caso dereito a indemnización.

2. A citada prohibición aplicarase a todos os rótulos e carteis, inscricións, formas, logotipos ou imaxes, calquera que for o seu tipo, dimensión, ou elemento que os soporte.

3. Para os efectos deste artigo non se consideran publicidade os carteis informativos autorizados polo Ministerio de Fomento.

Son carteis informativos os rótulos ou carteis que informen exclusivamente da identidade corporativa da actividade desenvolvida na propiedade onde se encontren e aqueles outros que se establezan regulamentariamente.

4. Non obstante o disposto neste artigo, o Ministerio de Fomento poderá ordenar, mesmo nas travesías, a retirada ou modificación daqueles elementos publicitarios ou informativos que poidan afectar a seguranza viaria ou a adecuada explotación da vía, sen que isto dea lugar a dereito a indemnización.

No caso de que estean sobre o dominio público da estrada ou no equipamento desta, o Ministerio de Fomento poderá proceder á súa retirada ou supresión con cargo aos responsables da infracción, segundo se determine regulamentariamente, e sen prexuízo das responsabilidades e sancións que procedan.

Artigo 38. *Limitacións á circulación.*

1. O Ministerio de Fomento, no ámbito das súas competencias e sen prexuízo do establecido noutras disposicións e das facultades doutros departamentos ministeriais, poderá impor, cando as condicións, situacións, exixencias técnicas ou seguranza viaria ou a adecuada explotación das estradas do Estado o requiran, limitacións temporais ou permanentes á circulación en certos tramos ou partes das estradas.

Compete igualmente ao Ministerio de Fomento fixar as condicións das autorizacións que, se for o caso, poida outorgar o órgano competente e sinalizar as correspondentes ordenacións resultantes da circulación, sen prexuízo das competencias que, sobre

sinalización, se recollen na lexislación sobre tránsito, circulación de vehículos de motor e seguranza viaria.

2. Cando das anteriores circunstancias derive a necesidade de desviar o tránsito dos vehículos que se determine, pola totalidade ou parte dunha autoestrada explotada en réxime de concesión, o delegado do Goberno nas sociedades concesionarias de autoestradas nacionais de peaxe poderá acordar o dito desvío e, en tal caso, logo do informe do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas e audiencia do concesionario, fixará as condicións de utilización da autoestrada con carácter temporal, e establecerá a compensación que corresponde ao concesionario polos prexuízos que se orixinen, sen que sexa de aplicación o artigo 24 da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.

En casos de urxencia, o acordo a que se refire este parágrafo poderá ser adoptado polo ministro de Fomento, ou autoridade en quen delegue, sen os trámites precedentes, por un prazo máximo dun mes, sen prexuízo da compensación a que poida ter dereito o concesionario.

3. As limitacións á circulación ou calquera outra restrición adoptada e, se for o caso, os desvíos acordados, comunicaranse o antes posible ás autoridades competentes en materia de tránsito e circulación de vehículos de motor, co obxecto de que estas adecuen con carácter inmediato as medidas de vixilancia, disciplina e regulación do tránsito e manteñan actualizada a información que sobre as vías se ofrezca aos usuarios.

4. O beneficiario da autorización complementaria de circulación estará obrigado a resarcir, mediante o correspondente aboamento, os gastos a que tivese que facer fronte o Ministerio de Fomento ou as súas entidades concesionarias e os custos dos medios de que, se for o caso, se tivese que dispor como consecuencia da autorización.

5. Regulamentariamente estableceranse as limitacións á circulación nas estradas dos diferentes tipos de vehículos, sen prexuízo das competencias doutros departamentos ministeriais.

Artigo 39. *Instalacións de toma de datos e pesaxe.*

O Ministerio de Fomento poderá establecer en determinados puntos das estradas do Estado instalacións de toma de datos, estacións de pesaxe e equipamentos integrados en sistemas intelixentes de transporte para coñecemento e control das características do tránsito sobre a infraestrutura da estrada e a súa adecuada explotación. As sobrecargas que constitúan infracción serán sancionadas polas autoridades competentes en cada caso.

Artigo 40. *Danos á estrada.*

O Ministerio de Fomento poderá exixir aos causantes de danos ás estradas ou aos seus elementos o resarcimento do custo da reparación, con independencia das sancións que, se for o caso, lles poidan corresponder ou mesmo que estas non procedan.

Así mesmo, o Ministerio de Fomento poderá exixir ao causante de danos o resarcimento do custo que ocasione a súa intervención para o auxilio público mediante persoal, xa sexa a través de medios propios ou contratados, medios de sinalización ou balizamento, a custodia de vehículos ou cargas e a retirada de restos en caso de accidente ou avaría.

Sección 2.^a *Infraccións e sancións*

Artigo 41. *Infraccións.*

1. Constitúen infraccións administrativas en materia de protección do dominio público viario e das súas zonas de protección as accións e omisións que se tipifican nos seguintes números, de acordo co réxime de responsabilidade que se establece. Estas infraccións clasifícanse en moi graves, graves ou leves.

2. Son infraccións moi graves:

a) Realizar, sen as autorizacións ou licenzas correspondentes, construcións, actuacións ou actos de transformación e uso da zona de dominio público viario. Así mesmo, calquera outro tipo de actuación que poida afectar a seguranza viaria, ou incumplir algunha das prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando non for posible a súa legalización e non se tiveren restituído esas zonas ao seu estado anterior á infracción cometida.

b) Destruír, deteriorar, alterar ou modificar calquera construción, instalación, elemento ou equipamento cando as actuacións afecten a plataforma ou poidan afectar a seguranza viaria, ou as infraccións recollidas nas epígrafes 41.3.c) e 41.3.e) se se produciron danos á vía ou se prexudicou a seguranza viaria ou a adecuada explotación da vía.

c) Realizar instalacións ou obras de construción, reconstrución ou ampliación, incluídas as que se desenvolvan no subsolo, que estean prohibidas na zona de limitación á edificabilidade, a excepción das que resultaren imprescindibles para a conservación e mantemento das xa existentes.

d) Realizar actos que supoñan ou poidan supor aumento do volume das edificacións existentes cando estas se encontren situadas na zona de limitación á edificabilidade.

e) Construír novos accesos ou modificar os usos ou características dos existentes sen a correspondente autorización.

f) Subtraer, deteriorar ou destruír calquera elemento relacionado coa ordenación, orientación ou seguranza da circulación ou modificar intencionadamente as súas características ou situación, cando se impida que o elemento de que se trate siga prestando a súa función ou poña en perigo a seguranza viaria ou a adecuada explotación da vía.

g) Causar danos ou deterioracións por circular con pesos, cargas ou dimensións que excedan os límites autorizados.

h) Establecer calquera tipo de publicidade prohibida no caso de que non se restituísen as zonas ao seu estado anterior á infracción cometida, ou non retirar carteis informativos ou elementos publicitarios cando os titulares foren requiridos para isto.

i) Instalar ou utilizar mediante sistemas remotos focos, letreiros luminosos, luminarias ou calquera elemento similar que prexudique a seguranza viaria, no caso de que non se restituísen as zonas ao seu estado anterior á infracción cometida.

j) A reincidencia na comisión de faltas graves durante o prazo establecido para a prescrición das infraccións moi graves.

3. Son infraccións graves:

a) Realizar na zona de limitación á edificabilidade instalacións ou obras de construción, reconstrución ou ampliación, incluídas as que se desenvolvan no subsolo, sen as autorizacións ou licenzas requiridas, ou incumplir as prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando poidan ser obxecto de legalización posterior, ou cando non poidan ser obxecto de legalización e se restituísen as cousas ao estado anterior á infracción cometida sen causar prexuízos posteriores.

b) Realizar construcións ou actuacións nas zonas de servidume ou de afección, levadas a cabo sen as autorizacións requiridas, ou incumplir as prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando non poidan ser obxecto de legalización posterior ou poidan afectar a seguranza viaria, e non se restituísen as ditas zonas ao seu estado anterior á infracción cometida, ou, téndose restituído, se causasen prexuízos.

c) Realizar construcións ou actuacións na zona de dominio público que non afecten accesos, levadas a cabo sen as autorizacións ou licenzas requiridas, ou incumplir algunhas das prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando poidan ser obxecto de legalización posterior, ou no caso de que se restituísen as zonas afectadas ao estado anterior á infracción cometida, a que alude o artigo 41.2.a), sempre que non se producisen danos á vía ou se prexudicase a seguranza viaria ou a adecuada explotación da vía.

d) Deteriorar calquera elemento relacionado coa ordenación, orientación ou seguraza da circulación, ou modificar intencionadamente as súas características ou situación, se non impide que o elemento siga prestando a súa función nin pon en perigo a seguraza viaria ou a adecuada explotación da vía.

e) Destruír, deteriorar, alterar ou modificar calquera construción, instalación ou equipamento cando as actuacións non afecten a plataforma, sempre que non se produxesen danos á vía ou non se prexudicase a seguraza viaria ou a adecuada explotación da vía.

f) Colocar, verter, desaugar, guindar ou abandonar obxectos, vehículos de motor ou materiais de calquera natureza na explanación.

g) Realizar na zona de afección construcións ou actuacións de calquera natureza ou realizar algunha actividade que resulte molesta ou insalubre para os usuarios da vía sen adoptar as medidas pertinentes para evitalo.

h) A reincidencia en faltas leves durante o prazo establecido para a súa prescrición das infraccións graves.

i) Establecer calquera tipo de publicidade prohibida, no caso de que se restituísen as zonas ao estado anterior á infracción cometida.

j) Instalar focos, letreiros luminosos, luminarias, ou a súa utilización remota ou calquera elemento similar que prexudique a seguraza viaria no caso de que se restituísen as zonas ao estado anterior á infracción cometida.

k) Incumprir a obrigaón de modificación ou retirada de servizos afectados con motivo das expropiacións derivadas de obras de estradas.

l) Neglixencia na prestación de servizos aos usuarios ou no cumprimento das tarefas de explotación de estradas ou elementos funcionais en réxime de concesión, por parte dos seus concesionarios, sen prexuízo das penalizacións contractuais que, se for o caso, se encontren establecidas nos correspondentes contratos.

4. Son infraccións leves:

a) Realizar construcións ou actuacións nas zonas de servidume ou de afección, levadas a cabo sen as autorizacións ou licenzas requiridas, ou incumprir algunha das prescricións impostas nas autorizacións outorgadas, cando poidan ser obxecto de legalización posterior ou, no caso de que se restituísen as zonas afectadas ao estado anterior á infracción cometida, a que alude o artigo 41.3.b), e non se causasen prexuízos.

b) Colocar, verter, desaugar, guindar ou abandonar dentro da franxa de zona de dominio público exterior á explanación obxectos, vehículos de motor ou materiais de calquera natureza.

5. Serán responsables da infracción as persoas físicas ou xurídicas seguintes:

a) No suposto de existencia dunha autorización administrativa, o titular desta en caso de incumprimento das prescricións ou condicións daquela.

b) Nas infraccións previstas nos números 2.h) e 3.j) deste artigo, o titular do cartel informativo ou instalación ou equipamento publicitario, o anunciante e, subsidiariamente, o propietario do terreo.

c) Nos demais casos, o autor material da actividade infractora ou a persoa física ou xurídica que a executa e, se for o caso, o técnico director da obra ou actuación.

Se houber máis dun suxeito responsable, responderán todos eles de forma solidaria da infracción e da sanción que, se for o caso, se impoña.

Se un mesmo feito for constitutivo de dúas ou máis infraccións, tomarase en consideración unicamente aquela que comporte a maior sanción.

Artigo 42. Potestade sancionadora.

1. O exercicio da potestade sancionadora para os efectos desta lei corresponde ao Ministerio de Fomento ou á Delegación do Goberno no territorio nos termos previstos no artigo 44.

As infraccións e sancións a que se refiren os artigos 41 e 43 aplicaranse mediante un procedemento sometido ao principio de contradición, interdicción da indefensión e publicidade. Na falta dunha regulación específica, este procedemento tramitarase de conformidade coa normativa vixente sobre o exercicio da potestade sancionadora.

2. O procedemento para sancionar as infraccións dos preceptos desta lei será iniciado de oficio polo órgano competente do Ministerio de Fomento, ben por propia iniciativa ou como consecuencia de petición razoada doutros órganos ou denuncia.

3. Nos supostos en que os actos cometidos contra a estrada ou os seus elementos poidan ser constitutivos de falta ou delito, o Ministerio de Fomento deducirá o tanto de culpa ao Ministerio Fiscal ou á autoridade xudicial competente e suspenderá o procedemento sancionador até a resolución deste.

O procedemento sancionador poderá continuarse cando finalice o procedemento penal, conforme as seguintes regras:

a) Os feitos declarados probados no ámbito penal consideraranse igualmente probados no procedemento administrativo.

b) Non poderá imporse sanción administrativa cando sobre os feitos constitutivos de infracción recaese sentenza penal condenatoria.

c) O procedemento administrativo e a prescrición dos feitos na dita sede estarán interrompidos durante todo o proceso penal.

4. O prazo para a notificación da resolución dos procedementos sancionadores será de doce meses desde a data do acordo de iniciación do expediente, transcorrido o cal sen que se produza aquela, ditarase resolución declarando a caducidade do procedemento e ordenando o arquivamento das actuacións, cos efectos previstos na lexislación vixente.

Artigo 43. Sancións.

1. As infraccións a que se refire o artigo 41 serán sancionadas atendendo aos danos e perdas producidos, se for o caso, ao risco creado e á intencionalidade do causante, coas seguintes multas:

a) Infraccións leves: multa de 300 a 3.000 euros.

b) Infraccións graves: multa de 3.001 a 15.000 euros.

c) Infraccións moi graves: multa de 15.001 a 300.000 euros.

2. Con independencia das multas previstas no número anterior, os órganos sancionadores, unha vez transcorridos os prazos sinalados no requirimento correspondente, poderán impor multas coercitivas, conforme o establecido na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, para conseguir a execución material das ordes de paralización, derruba ou transformación que ordenase a Administración conforme esta lei.

A contía de cada unha desas multas non poderá superar o 20% da que se fixe para o suposto de que non atender os requirimentos supoña unha infracción administrativa.

3. Para o cálculo da contía das multas teranse en conta os criterios que se fixen regulamentariamente.

Artigo 44. Competencia.

1. A imposición de sancións por infraccións leves corresponderá ao delegado do Goberno no territorio; a das graves, ao director xeral de Estradas, e a das moi graves, ao ministro de Fomento.

2. A imposición da sanción que corresponda será independente da obrigaón de indemnizar os danos e perdas causados, e da de restituír ou repor as cousas ao seu estado anterior, de acordo cos seus respectivos procedementos e normativa de aplicación.

Artigo 45. *Prescrición de infraccións.*

O prazo de prescrición das infraccións a que se refire o artigo 41 desta lei será dun ano para as leves, de catro anos para as graves e seis para as moi graves.

O cómputo do prazo de prescrición das infraccións iniciárase na data en que se cometese a infracción ou, se o obxecto da infracción constitúe unha actividade ou un feito continuado no tempo, na data do seu cesamento. Se o feito ou actividade constitutivos da infracción non puideron coñecerse por falta de manifestación de signos externos, o prazo de prescrición computárase a partir de cando estes se manifesten.

CAPÍTULO IV

Travesías e tramos urbanos

Artigo 46. *Travesías.*

1. Para os efectos desta lei, considérase travesía a parte de estrada en que existen edificacións consolidadas ao menos en dúas terceiras partes da lonxitude de ambas as marxes e un tecido de rúas conectadas con aquela en ao menos unha das súas marxes.

2. Nas travesías de estradas do Estado corresponde ao Ministerio de Fomento, logo de informe do concello correspondente, o outorgamento de autorizacións relativas á propia estrada ou aos terreos e edificacións estremeiras cando se afecten os elementos da estrada ou a zona de dominio público. En caso de que a travesía non estea incluída dentro dalgún dos tramos urbanos definidos no artigo 47, o outorgamento de autorizacións nas restantes zonas de protección da estrada corresponderá, así mesmo, ao Ministerio de Fomento, logo de informe do concello correspondente. O silencio administrativo respecto das solicitudes de autorización indicadas terá sempre carácter negativo.

Considéranse estremeiros os terreos e edificacións que sexan contiguos á aresta exterior da explanación.

Onde haxa beirarrúas, illas, xardíns ou medianís contiguos á plataforma, con interposición ou non de vías de servizo de titularidade estatal, esa consideración referirase aos situados como máximo a 2 metros de distancia desde o bordo exterior da plataforma, ou ao bordo da beirarrúa máis afastado da estrada se a súa distancia ao bordo é menor de 2 metros.

Artigo 47. *Tramos urbanos.*

1. Para os efectos desta lei, considéranse tramos urbanos aqueles das estradas do Estado que discorran por solo clasificado como urbano polo correspondente instrumento de planeamento urbanístico e que estean recoñecidos como tales nun estudo de delimitación de tramos urbanos aprobado polo Ministerio de Fomento, mediante expediente tramitado pola súa propia iniciativa ou por instancia do concello interesado.

2. Nos tramos urbanos de estradas corresponde ao Ministerio de Fomento, logo de informe do concello correspondente, o outorgamento de autorizacións relativas á estrada ou aos terreos e edificacións estremeiras cando se afecten os elementos da estrada ou as zonas de dominio público e servidume.

Cando os ditos tramos sexan, así mesmo, considerados como travesía, prevalecerá o establecido no artigo 46.2.

O silencio administrativo terá sempre carácter negativo respecto das solicitudes de autorización indicadas.

Artigo 48. Estudos de delimitación de tramos urbanos.

1. Nos estudos de delimitación de tramos urbanos o Ministerio de Fomento fixará, para a fracción de rede de estradas do Estado estudada, os tramos que se consideran urbanos e os que se consideran travesías. Así mesmo, fixarase en todos os casos a liña límite de edificación e a zona de dominio público e, nos urbanos, tamén a de servidume, todo isto segundo as circunstancias de cada marxe da vía.

A largura definida por esa liña límite de edificación poderá ser non uniforme e poderase fixar a distancia inferior á prescrita polo artigo 33 desta lei, de acordo co planeamento urbanístico previamente existente no momento da entrada en vigor da presente lei.

2. Para efectos do previsto no número anterior, o Ministerio de Fomento notificará ao concello e comunidade autónoma afectados o estudo de delimitación de tramos urbanos a fin de que no prazo de dous meses a partir do día seguinte á data da dita notificación emitan informe.

3. En caso de conformidade, ou se o concello ou a comunidade afectada non contestasen no prazo mencionado, o citado estudo poderá ser aprobado polo Ministerio de Fomento. No suposto de desconformidade, procederase conforme se indica para este caso no número 1 do artigo 16 desta lei.

4. Con independencia da información oficial a que se refiren os números anteriores, levarase a cabo, na forma prevista na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común, e segundo as prescricións do artigo 12 desta lei, un trámite de información pública durante un período de trinta días hábiles. As observacións neste trámite só se poderán ter en consideración se versan sobre a repercusión que o estudo tería no referente a limitacións á propiedade, réxime de autorizacións, infraccións e sancións.

5. Os estudos de delimitación de tramos urbanos deberanse actualizar, seguindo o procedemento indicado, cando as circunstancias así o demanden e, como máximo, cada cinco anos despois da súa aprobación definitiva.

Artigo 49. Entregas aos concellos de tramos urbanos de estradas.

1. As estradas do Estado ou tramos determinados delas entregaranse aos concellos respectivos no momento en que adquiran a condición de vías urbanas. O expediente promoverase por instancia do concello ou do Ministerio de Fomento e será resolto polo Consello de Ministros. Excepcionalmente, poderá resolvelo o titular do citado departamento cando exista acordo entre o órgano cedente e o cesionario.

2. Non obstante o disposto nos números anteriores, o Ministerio de Fomento e as entidades locais respectivas poderán convir o que consideren procedente para a mellor conservación e funcionalidade de tales estradas ou tramos delas.

DISPOSICIÓNS ADICIONAIS

Disposición adicional primeira. Catálogo de estradas estatais.

1. Como anexo II á presente lei figura o catálogo coa relación e denominación das estradas estatais.

2. O Ministerio de Fomento realizará e actualizará, co nivel de detalle suficiente, o inventario das estradas estatais, incluíndo as súas características xeométricas, estruturais e dotacionais, así como o resultado dos estudos de delimitación de tramos urbanos aprobados.

Disposición adicional segunda. Normativa técnica básica e sinalización.

1. Habilítase o Ministerio de Fomento para determinar a normativa técnica básica de interese xeral e, en particular, a relativa á seguranza viaria, sinalización, balizamento e sistemas de contención das estradas, así como calquera outra que derive do cumprimento

de tratados, convenios, acordos e recomendacións de carácter internacional que aplique o Estado español.

2. O sistema internacional de sinais de estradas aplicarase en todas as estradas do territorio nacional conforme a lexislación do Estado sobre esta materia.

3. A identificación de todas as estradas nas placas de ruta e os sinais do balizamento axustaranse, en todo caso, aos criterios que para o efecto determine a lexislación do Estado.

Disposición adicional terceira. *Transferencia de estradas e tramos.*

O Ministerio de Fomento promoverá os acordos oportunos para transferir á Administración que corresponda as estradas ou tramos delas que, sendo de titularidade do Estado, non cumpran os requisitos precisos para formaren parte da rede de estradas do Estado.

Disposición adicional cuarta. *Intereses da defensa nacional.*

1. Con carácter previo á aprobación definitiva dos estudos de estradas do Estado e das dependentes doutras administracións que incidan sobre zonas declaradas de interese para a defensa nacional ou ben sobre terreos, edificacións e instalacións, incluídas as súas zonas de seguranza, vinculados aos fins da defensa nacional, deberá solicitarse informe do Ministerio de Defensa respecto da dita incidencia. O informe terá carácter vinculante e deberá ser emitido no prazo de dous meses, entendéndose desfavorable se non for emitido, no que atinxe á defensa nacional.

2. As suxeicións e limitacións impostas para a zona de protección das estradas non serán de aplicación aos terreos expresamente declarados de interese para a seguranza e a defensa nacional ou vinculados a esta última conforme a súa lexislación específica, ben que en tales supostos, e logo de acordo co Ministerio de Defensa, tamén deberá terse en conta calquera implicación que se derive para a seguranza viaria.

Disposición adicional quinta. *Inscripcións no Catastro.*

A incorporación dos bens inmobles no Catastro inmobiliario, así como das alteracións das súas características, que deba realizarse como consecuencia do disposto nesta lei, efectuarase nos termos previstos no texto refundido da Lei do catastro inmobiliario, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2004, do 5 de marzo, en particular no que se refire á utilización da referencia catastral e a certificación catastral descritiva e gráfica para a identificación e descrición dos predios, e as obrigacións de comunicación, colaboración e subministración de información ao Catastro a través de medios telemáticos.

Disposición adicional sexta. *Cooperación interadministrativa.*

A Administración xeral do Estado, as administracións das comunidades autónomas e as administracións locais cooperarán para deseñar un procedemento que permita a simplificación do réxime de autorizacións relativas á utilización das zonas de protección das estradas do Estado.

DISPOSICIÓN TRANSITORIAS

Disposición transitoria primeira. *Delimitación de tramos urbanos.*

Naqueles municipios en que non haxa estudo de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, e en canto non se dispoña del, consideraranse tramos urbanos e travesías aqueles que tiveren esa condición no momento da entrada en vigor da presente lei en virtude da normativa anterior.

Disposición transitoria segunda. *Réxime transitorio de expropiacións.*

1. Os terreos do dominio público viario definidos conforme o artigo 29.1 que non puidesen ser ocupados pola Administración por estaren amparados en títulos de propiedade e non terse iniciado ou culminado o proceso expropiatorio co aboamento do prezo e ocupación deles conforme o previsto na Lei do 16 de decembro de 1954, de expropiación forzosa, quedarán suxeitos ao réxime establecido na presente lei para a utilización do dominio público, ben que os seus titulares poderán solicitar a legalización dos usos existentes, sempre que estes usos non resulten incompatibles coa seguranza viaria ou coa adecuada conservación ou explotación da vía. Noutro caso, procederá a súa expropiación.

2. Nos tramos de estradas en que se realice o deslindamento do dominio público viario, conforme o previsto no artigo 30 por non terse practicado, ou para adecualo ao previsto nesta lei respecto ás características establecidas para os distintos bens, os terreos que resulten comprendidos entre a antiga e a nova delimitación quedarán suxeitos ao réxime establecido no número primeiro desta disposición.

3. En relación coas construcións existentes nos ditos terreos, nos cales os usos se legalizasen, só se poderán autorizar aquelas obras que resulten imprescindibles para a conservación e mantemento das construcións ou instalacións xa existentes, e sen que o incremento de valor polas ditas actuacións de conservación e mantemento poidan ser tidas en conta para efectos expropiatorios.

DISPOSICIÓN DERROGATORIA

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas a Lei 25/1988, do 29 de xullo, de estradas, e cantas disposicións se opoñan ao establecido nesta lei.

DISPOSICIÓN DERRADEIRAS

Disposición derradeira primeira. *O Regulamento da Lei de estradas.*

1. Declarase vixente o Real decreto 1812/1994, do 2 de setembro, polo que se aproba o Regulamento xeral de estradas e as disposicións ditadas na súa execución no que non se opoña ao disposto nesta lei.

2. No prazo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, o Goberno, por proposta do titular do Ministerio de Fomento, aprobará o regulamento xeral de desenvolvemento da presente lei.

3. O Goberno poderá aprobar as normas de rango regulamentario que resulten necesarias para o desenvolvemento do previsto nesta lei. Así mesmo, autorízase o ministro de Fomento no ámbito das súas respectivas competencias para ditar as disposicións necesarias para a aplicación e desenvolvemento do previsto nesta lei.

Disposición derradeira segunda. *Modificación da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión.*

En coherencia co establecido no número 2 do artigo 27 da presente lei, o número terceiro do artigo 27 da Lei 8/1972, do 10 de maio, de construción, conservación e explotación de autoestradas en réxime de concesión, queda redactado como segue:

«Terceiro. O concesionario poderá contratar, na forma que os pregos da concesión establezan, a xestión dos servizos complementarios establecidos nas áreas de servizo.

Non obstante, a xestión das áreas de servizo que inclúan instalacións de distribución ao retallo de produtos petrolíferos non poderá contratarse co mesmo operador grosista ou un operador do mesmo grupo empresarial que o que

subministre en exclusiva ás estacións de servizo inmediatamente anterior ou posterior, no mesmo sentido de circulación. Do mesmo modo, tampouco poderá contratarse en bloque a xestión de todas as áreas de servizo que contén con instalacións de distribución ao retallo de produtos petrolíferos cun mesmo operador grosista ou con operadores do mesmo grupo empresarial.»

Disposición derradeira terceira. *Modificación do texto refundido da Lei do solo, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2008, do 20 de xuño.*

Modifícase o número 1 da disposición adicional sétima do Real decreto lexislativo 2/2008, do 20 de xuño, polo que se aproba o texto refundido da Lei do solo, que queda redactado da seguinte forma:

«1. Para a capitalización da renda anual real ou potencial da explotación a que se refire o número 1 do artigo 23, utilizarase como tipo de capitalización o valor medio dos datos anuais publicados polo Banco de España da rendibilidade das obrigacións do Estado a 30 anos, correspondentes aos tres anos anteriores á data a que deba entenderse referida a valoración.»

Disposición derradeira cuarta. *Actualización de sancións.*

Habílitate o Goberno, por proposta do ministro de Fomento, para actualizar mediante real decreto a contía das sancións previstas no artigo 43 desta lei, de acordo coas variacións do índice de prezos de consumo.

Disposición derradeira quinta. *Título competencial.*

1. Esta lei dítase ao abeiro da competencia exclusiva que atribúe ao Estado a Constitución, nos seus artigos 149.1.21.^a e 24.^a, sobre o réxime xeral de comunicacións e sobre as obras públicas de interese xeral cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma.

2. O artigo 27.2 e a disposición derradeira segunda dítanse ao abeiro dos artigos 149.1.13.^a e 18.^a da Constitución que atribúen ao Estado a competencia sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e a competencia sobre a lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas, respectivamente.

Disposición derradeira sexta. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto, mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumbran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 29 de setembro de 2015.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I**Definicións**

Acceso directo: acceso en que a incorporación dos vehículos á calzada ou desde ela se produce sen utilizar as conexións ou enlaces doutras vías públicas coa estrada.

Año horizonte: ano a que se refiren determinadas prognoses de situacións relacionadas co servizo público viario.

Beiravía: franxa lonxitudinal con firme, contigua á calzada, non destinada ao uso de vehículos automóbiles salvo en circunstancias excepcionais.

Automóbil: vehículo de motor que circula sen carrís e sen conexión a unha fonte exterior de enerxía. Desta definición exclúense os ciclomotores, os vehículos para persoas con discapacidade e os tractores e demais maquinaria agrícola.

Berma: franxa lonxitudinal, con ou sen firme, comprendida entre o bordo exterior da beiravía e a cuneta ou aresta interior de noiro máis próxima á plataforma.

Calzada: parte da estrada destinada á circulación de vehículos. Componse dun certo número de carrís.

Camiño de servizo: o construído como elemento auxiliar ou complementario das actividades específicas dos seus titulares. Non terá a consideración de estrada nin é elemento funcional desta.

Estrada de circunvalación: a que rodea total ou parcialmente unha poboación, enlazando coas que aflúen a ela.

Carril: franxa lonxitudinal en que pode estar dividida a calzada, delimitada ou non por marcas viarias lonxitudinais, e con largura suficiente para a circulación dunha fila de automóbiles que non sexan motocicletas.

Carril adicional para circulación rápida: carril adicional que, situado á esquerda dos principais en estradas de calzadas separadas ou entre eles en estradas de calzada única, facilita aos vehículos rápidos o adiantamento doutros vehículos que circulan a menor velocidade. Fonte: norma 3.1-IC.

Carril adicional para circulación lenta: carril adicional que, situado á dereita dos principais, permite aos vehículos que circulan con menor velocidade apartarse dos carrís principais, facilitando o adiantamento polos vehículos máis rápidos. Fonte: norma 3.1-IC.

Carril de cambio de velocidade: carril destinado a incrementar ou reducir a velocidade, desde a dos elementos dun acceso á da calzada principal da estrada, ou viceversa.

Carril central de espera: carril destinado, nunha intersección con xiro á esquerda, á detención do vehículo á espera de oportunidade para realizar esta manobra sen obstaculizar o tránsito.

Carril de trenzado: carril constituído pola unión dun carril de aceleración e outro de deceleración consecutivo.

Desmorte: parte da explanación situada baixo o terreo orixinal.

Eixe: liña que define o trazado en planta ou alzado dunha estrada e que se refire a un punto determinado da súa sección transversal.

Enlace: nó viario en que algún dos movementos se realiza nun plano distinto ao dos demais e cruza ao menos dúas traxectorias a distinto nivel. Inclúe os ramais e as vías de xiro e, eventualmente, interseccións que poden utilizar os vehículos para pasar dunha estrada a outra.

Explanación: zona de terreo ocupada pola estrada e as súas cunetas e noiros, na cal se modificou o terreo orixinal.

Intersección: nó viario en que todos os movementos se realizan aproximadamente no mesmo plano, e ningunha traxectoria cruza outra a distinto nivel. Inclúe os ramais, as vías de xiro e, eventualmente, as vías que poden utilizar os vehículos para pasar dunha estrada a outra.

Leito de freada: zona adxacente á plataforma ou diverxente desta, en tramos de forte pendente, destinada a facilitar a detención de vehículos con insuficiencias no seu sistema de freada.

Medianil: franxa lonxitudinal situada entre dúas calzadas, non destinada á circulación.

Nivel de servizo: medida cualitativa, descritiva das condicións de circulación dunha corrente de tránsito. Xeralmente descríbese en función de certos factores como a velocidade, o tempo de percorrido, a liberdade de manobra, as interrupcións de tránsito, a comodidade e conveniencia, e a seguranza.

Nó viario (abreviadamente, nó): zona en que concorren dúas ou máis vías e se pode pasar ao menos dunha a outra. Clasifícanse en interseccións e enlaces.

Plataforma: zona da estrada destinada ao uso dos vehículos, formada pola calzada, o medianil, as beiravías e as bermas con firme.

Ramal: nun enlace, vía que conecta dúas estradas para permitir pasar dunha a outra.

Terraplén: parte da explanación situada sobre o terreo orixinal.

Tramo: calquera porción dunha estrada comprendida entre dúas seccións transversais calquera.

Variante de poboación: obra nunha estrada que afecta o seu trazado e como consecuencia da cal se evita ou substitúe o tránsito por un lugar poboado.

Variante de trazado: obra nunha estrada que cambia o seu trazado en planta ou alzado.

Vía de xiro: nunha intersección, tramo de calzada que serve para que circulen os vehículos que pasan dunha estrada a outra ou realizan un cambio de sentido.

Vía colectora-distribuidora: calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela ao tronco dunha estrada e contigua a el, aínda que separada fisicamente, cuxo obxecto é independizar dese tronco as zonas de conflito que se orixinan entre conexións consecutivas moi próximas. En ningún caso dá servizo ás propiedades ou edificios estremeiros. Polas súas características, a vía colectora-distribuidora é un elemento funcional da estrada, ben que, para efectos do seu deseño e explotación, terá a consideración de estrada.

Vía de servizo: vía sensiblemente paralela a unha estrada, respecto da cal ten carácter secundario, conectada a ela só nalgúns puntos, e que dá servizo ás propiedades ou edificios contiguos. Pode ter un ou dous sentidos de circulación.

Vía urbana: calquera das que compoñen a rede interior de comunicacións dunha poboación, excepto as travesías que non fosen substituídas por unha variante de poboación.

ANEXO II

Catálogo da rede de estradas do Estado

O presente catálogo recolle a relación de estradas que forman a rede de estradas do Estado, na data 31/12/2014 (momento da última actualización anual). Así mesmo, recolle a nomenclatura proposta para as estradas que na actualidade están planificadas polo Ministerio de Fomento, mesmo que aínda non estean en servizo. Desta maneira, este catálogo actualiza a nomenclatura da rede de estradas do Estado e derroga as disposicións previas sobre a materia en todo o que se opoñan a el.

En diante, o Catálogo da rede de estradas do Estado contido nesta lei de estradas é a referencia de nomenclatura que se utilizará para a rede de estradas do Estado.

No campo «Estrada» inclúese a denominación LL-NNN das estradas que conforman a rede, segundo as regras anteriores que seguen vixentes: N para estradas convencionais (as antigas «nacionais») e A, AP ou código da cidade para autoestradas e autovías libres, autoestradas de peaxe ou tramos urbanos e periurbanos de gran capacidade, respectivamente, conforme o establecido no Real decreto 1231/2003, do 26 de setembro, polo que se modifica a nomenclatura e o catálogo das autoestradas e autovías da rede de estradas do Estado.

No campo «Denominación» inclúese o nome que ten cada estrada, conforme o previsto na Lei 25/1988, de estradas, e en todas as modificacións acontecidas até a data, incluíndo e actualizando o mencionado RD 1231/2003.

No campo «Itinerario de referencia O/D» actualizouse, así mesmo, o contido na Lei 25/1988 e no RD 1231/2003. No caso das nacionais é de salientar o feito de que, pola

súa substitución paulatina por estradas de gran capacidade, en moitos casos estes itinerarios difiren dos orixinais da Lei de 1988. O criterio empregado foi mencionar como «Itinerario de referencia O/D» nestes casos os puntos que, na actualidade, se encontran nos extremos dos tramos máis afastados que seguen formando parte da estrada orixinal.

Así mesmo, as antigas nacionais que foron substituídas por novas estradas, pero que seguen formando parte da rede de estradas do Estado, inclúense neste catálogo co código que lles corresponde segundo as bases de datos do Ministerio de Fomento (nome da estrada, terminado nun A, R...) no campo «Estrada», co mesmo contido que a súa estrada nai no campo «Denominación» e sen contido no campo «Itinerario de referencia O/D», posto que se entenden incluídas nas estradas do mesmo código.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
A-1	Autovía del Norte.	Madrid / L.P. Burgos-Álava/Araba.
A-1A	Travesía de El Molar.	El Molar (Norte) / El Molar (Sur).
AP-1	Autopista del Norte.	Burgos / Armiñón.
A-11	Autovía del Duero.	Soria / Zamora / Fronteira con Portugal.
A-12	Autovía del Camino de Santiago.	Logroño / Burgos (segue até Pamplona pola rede de Navarra).
A-13		Logroño / L.P. La Rioja-Navarra.
A-14	Autovía de la Ribagorza.	Lleida / Sopeira.
A-15	Autovía de Navarra.	Medinaceli / Soria / Tudela.
A-2	Autovía del Nordeste.	Madrid / Zaragoza / Barcelona / Fronteira con Francia.
AP-2	Autopista Zaragoza-Mediterráneo.	Zaragoza / El Vendrell.
A-21	Autovía de los Pirineos.	Jaca / L.P. Zaragoza-Navarra.
A-22	Autovía del Camino Catalán.	Lleida / Huesca.
A-23	Autovía Mudéjar.	Sagunto/Sagunt / Jaca / Fronteira con Francia (Somport).
A-24	Autovía del Jiloca.	Daroca / Calatayud.
A-25		Alcolea del Pinar / Monreal del Campo.
A-26	Autovía Pirenaica.	Llança / Figueres / Olot.
A-27		Tarragona / Montblanc / Lleida.
A-28	Autovía de La Alcarria.	Venturada (A1) / Guadalajara / Tarancón.
A-3	Autovía del Este.	Madrid / Valencia.
A-30	Autovía de Murcia.	Albacete / Cartagena.
A-31	Autovía de Alicante.	Atalaya del Cañavate / Alicante/Alacant.
A-32		Bailén (A-44) / Albacete.
A-33		Blanca / Fuente la Higuera.
A-35		Almansa / Xàtiva.
AP-36		Ocaña / La Roda / Chinchilla.
AP-37		Alicante/Alacant / Murcia.
A-38		Valencia / El Verger.
A-4	Autovía del Sur.	Madrid / Sevilla / Cádiz.
AP-4	Autopista del Sur.	Sevilla / Cádiz.
A-40	Autovía de la Meseta Sur.	Ávila / Maqueda / Cuenca / Teruel.
A-41		Ciudad Real / Puertollano.
AP-41		Madrid / Toledo.
A-42	Autovía de Toledo.	Madrid / Toledo.
A-43	Autovía del Guadiana.	Mérida / Ciudad Real / Atalaya del Cañavate.
A-44	Autovía de Sierra Nevada-Costa Tropical.	Bailén / Motril.
A-45	Autovía de Málaga.	Córdoba / Málaga.
AP-46	Autopista de Las Pedrizas.	Alto de las Pedrizas / Málaga.
A-48	Autovía de la Costa de la Luz.	A-4 (Cádiz) / Algeciras.
A-49	Autovía del V Centenario.	Sevilla / Fronteira con Portugal (Ayamonte).
A-5	Autovía del Suroeste.	Madrid / Fronteira con Portugal (Badajoz).
A-50	Autovía de la Cultura.	Ávila / Salamanca.
AP-51		AP-6 / Ávila.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
A-52	Autovía de las Rías Bajas.	Benavente / Vigo.
AP-53	Autopista Central de Galicia.	Santiago de Compostela / Alto de Santo Domingo.
A-54	Autovía Lugo-Santiago.	Lugo / Santiago de Compostela.
A-55	Autovía Vigo-Tui.	Vigo / Tui.
A-56	Autovía Lugo-Ourense.	Guntín (Lugo) / Ourense.
A-57	Autovía del Atlántico.	A Coruña / Santiago de Compostela / Pontevedra / O Porriño.
A-58	Autovía Extremeña.	Trujillo / Cáceres / Badajoz.
A-59	Autovía Pontevedra-Vigo.	Pontevedra / Vigo.
A-6	Autovía del Noroeste.	Madrid / Villalba / Adanero / A Coruña.
AP-6	Autopista del Noroeste.	Villalba / Adanero.
A-60	Autovía Valladolid - León.	Valladolid / León.
AP-61		Segovia / AP-6.
A-62	Autovía de Castilla.	Burgos / Fronteira con Portugal (Fuentes de Oñoro).
A-63		Oviedo / La Espina.
A-64		Villaviciosa / Oviedo.
A-65	Autovía de Tierra de Campos.	Benavente / Palencia.
A-66	Autovía Ruta de la Plata.	Gijón-Xixón / Campomanes/ La Robla / León / Sevilla.
AP-66	Autopista Ruta de la Plata.	León / Campomanes.
A-67	Autovía Cantabria-Meseta.	Palencia / Santander.
A-68	Autovía del Ebro.	Miranda de Ebro / Logroño / Zaragoza / Mediterráneo.
AP-68	Autopista Vasco-Aragonesa.	Bilbao / Zaragoza.
A-7	Autovía del Mediterráneo.	Algeciras / Barcelona.
AP-7	Autopista del Mediterráneo.	Fronteira con Francia (La Jonquera) / Puçol; Silla / Alicante/ Alacant; Crevillent / Vera; Málaga / Guadiaro.
A-70		Circunvalación de Alicante/Alacant.
AP-71		León / Astorga.
A-72		Monforte de Lemos/ Chantada.
A-73		Burgos / Aguilar de Campoo.
A-74	Autovía de A Mariña.	Barreiros / San Cibrao.
A-75		Verín / Fronteira con Portugal.
A-76		Ponferrada / Ourense.
A-77	Acceso noroeste a Alicante/Alacant.	
A-77A	Antigo acceso noroeste a Alicante/Alacant.	
A-78		Elche/Elx / Crevillent.
A-79		Vía parque Elche/Elx / Alicante/Alacant.
A-8	Autovía del Cantábrico.	L.P. Bizkaia-Santander / Oviedo / Baamonde.
A-81		Badajoz / Espiel / Granada.
A-83	Autovía de Huelva.	Huelva / Zafra.
AP-9	Autopista del Atlántico.	A Coruña e Ferrol / Fronteira con Portugal (Tui).
AP-9V	Autopista del Atlántico.	Entrada a Vigo.
A-91		Vélez Rubio / Puerto Lumbreras.
AA-11		Acceso ao aeroporto de Alicante/Alacant.
AB-20	Circunvalación sur de Albacete.	Conexión A-32 / A-30.
AC-10	Túnel de Eirís.	AC-11 / AC-12.
AC-11	Alfonso Molina.	Avda. Alfonso Molina da Coruña.
AC-12	Pasaxe.	O Carballo / Porto da Coruña.
AC-14	Tercera Ronda A Coruña.	A-6 / A Coruña.
AC-15		Acceso ao porto exterior da Coruña.
AI-81		Acceso leste a Avilés.
AI-82		Acceso ao aeroporto de Asturias.
AI-83	Nuevo acceso al Puerto de Avilés.	Novo acceso ao porto de Avilés.
AL-14		Acceso ao porto de Almería.
AV-20		Circunvalación Ávila.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
R-1		Madrid / Santo Tomé del Puerto.
R-2		Madrid / Guadalajara.
R-3		Madrid / Arganda / Tarancón.
R-4		Madrid / Ocaña.
R-5		Madrid / Navalcarnero / Talavera de la Reina.
B-10		Rolda litoral de Barcelona.
B-20		Rolda norte de Barcelona.
B-21		Segundo acceso ao porto de Barcelona.
B-22		Acceso ao aeroporto de Barcelona.
B-23		Acceso Barcelona centro. Avenida Diagonal.
B-24		Acceso a Barcelona desde Vallirana.
B-25		Conexión Rolda litoral (A-2) / Autovía C-32.
B-30		Calzadas laterais AP-7 en Barcelona.
B-40	Autovía Orbital de Barcelona.	Abrera / Granollers.
BA-11		Acceso sur a Badajoz.
BA-20		Circunvalación de Badajoz.
BU-11		Acceso sur a Burgos.
BU-12		Acceso ao aeroporto de Villafría.
BU-30		Circunvalación de Burgos.
CA-31		Acceso norte ao porto de Santa María.
CA-32		Acceso sur ao porto de Santa María.
CA-33		Acceso a Cádiz desde San Fernando.
CA-34		Acceso a Gibraltar.
CA-35	Acceso a Cádiz por el Puente de la Constitución de 1812.	Puerto Real / Cádiz pola ponte da Constitución de 1812.
CA-36	Acceso a Cádiz por el Puente José León de Carranza.	Puerto Real sur (CA-35) / Cádiz pola ponte José León de Carranza.
CA-37		Conexión A-4 con CA-32.
CC-11		Acceso norte a Cáceres.
CO-31		Acceso norte a Córdoba.
CO-32		Variante oeste de Córdoba e novo acceso ao aeroporto de Córdoba.
CS-20		Variantes de Castellón, Benicasim/Benicàssim e Oropesa del Mar/Oropesa.
CS-22		Novo acceso ao porto de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.
CT-31		Acceso oeste a Cartagena.
CT-32		Acceso leste a Cartagena.
CT-33		Acceso á dársena de Cartagena.
CT-34		Acceso á dársena de Escombreras.
CU-11		Acceso oeste a Cuenca.
EL-20		Circunvalación de Elche/Elx.
FE-11	Acceso Este a Ferrol.	A Trincheira-O Ponto.
FE-12	Conexión con Puerto Exterior de Ferrol.	AG-64 / N-655 / AP-9.
FE-13	Acceso Norte a Ferrol.	Montón / Catabois.
FE-14	Acceso Sur a Ferrol.	Fene / Porto de Ferrol.
FE-15	Acceso Norte al Puerto de Ferrol.	AP-9 / Porto de Ferrol.
GJ-10	Ronda interior de Gijón.	Avenida do Príncipe de Asturias.
GJ-20	Acceso Puerto del Musel.	AS-19. Conexión El Empalme / Lloreda.
GJ-81	Acceso Sur a Gijón.	Enlace de Lloreda / Gijón / Xixón.
GJ-82	Acceso Oeste a Gijón (Vial de Jove).	Enlace de La Peñona / GJ-10.
GR-12		Acceso ao aeroporto de Granada.
GR-14		Acceso oeste ao porto de Motril.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
GR-16		Acceso leste ao porto de Motril.
GR-30		Circunvalación de Granada.
GR-43		Acceso a Granada desde a N-432.
H-30		Circunvalación de Huelva.
H-31		Acceso a Huelva desde I A-49.
HU-20	Variante Sur de Huesca.	N-240 / N-330.
LL-11		Acceso leste a Lleida.
LL-12		Acceso sur a Lleida.
LE-11		Acceso sur a León.
LE-20		Circunvalación de León.
LE-30	Ronda de León.	Circunvalación de León.
LO-20		Circunvalación sur de Logroño.
LU-11		Nadela / Tolda de Castela.
LU-12		N-540 / Vilamoure.
M-11		Acceso ao aeroporto de Madrid desde a M-30.
M-12		Eixe aeroporto de Madrid (M-40 a A-1).
M-13		Eixe leste-oeste (aeroporto de Madrid).
M-14		Acceso ao aeroporto de Madrid desde a A-2.
M-21		Variante da A-2 conexión M-40 e M-50.
M-22		Conexión A-2-M-21.
M-23		Conexión M-30 con M-40 e R-3.
M-31		Eixe sueste conexión M-40 e M-50.
M-40		Circunvalación de Madrid.
M-50		Circunvalación de Madrid.
M-110		
MA-20	Circunvalación de Málaga.	Torremolinos / Enlace de Virreinas.
MA-21		Torremolinos (Málaga).
MA-22		Acceso ao porto de Málaga.
MA-23		Acceso sur ao aeroporto de Málaga.
MA-24		Acceso leste (La Araña) a Málaga.
MA-30		Rolda oeste de Málaga.
ME-11		Acceso norte a Mérida.
ML-101		Estrada perimetral ML-300 / Posto fronteirizo de Farhana.
ML-204		Cidade de Melilla / M-300.
ML-300		Estrada perimetral de Melilla.
MU-30		Circunvalación de Murcia.
MU-31		Acceso suroeste a Murcia.
N-1	Madrid a Irún.	Madrid (Lozoyuela) / L.P. de Araba/Álava.
N-1A	Madrid a Irún.	
N-1R	Madrid a Irún.	
N-110	Soria a Plasencia.	San Esteban de Gormaz (int. con N-122) / Plasencia.
N-110A	Soria a Plasencia.	
N-111	Madrid a Pamplona y S. Sebastián.	Medinaceli (int. con N-II) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-111A	Madrid a Pamplona y S. Sebastián.	
N-113	Soria a Pamplona.	Ágreda (int. con N-122) / L.P. La Rioja-Navarra.
N-120	Logroño a Vigo.	Logroño (int. con N-232 e LO-20) / Pontearreas (int. Con A-52).
N-120A	Logroño a Vigo.	
N-121	Tarazona a Francia por Dancharinea.	Tarazona (int. con N-122) / L.P. Zaragoza-Navarra.
N-122	Zaragoza a Portugal por Zamora.	Zaragoza (int. con N-232 e AP-68 en Gallur) / Fronteira con Portugal.
N-122A	Zaragoza a Portugal por Zamora.	
N-123	Zaragoza a Francia por el Valle de Arán.	Barbastro (int. con N-240) / Benabarre (int. con N-230).
N-123A	Zaragoza a Francia por el Valle de Arán.	

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-124	Logroño a Vitoria.	Gimileo (int. con N-232) / L.P. La Rioja-Álava / Araba (Briñas).
N-125	Acceso al Aeropuerto de Zaragoza.	Aeroporto de Zaragoza / Zaragoza (int. con A-2).
N-126	Acceso a la autopista A-68.	Casalarreina (int. con LR-111) / Enlace con AP-68.
N-141	Bossost a Francia por el Postillón.	Bossost (int. con N-230) / Fronteira con Francia.
N-145	La Seu d'Urgell a Andorra.	La Seu d'Urgell (int. con N-260) / Fronteira con Andorra.
N-152	Barcelona a Puigcerdá.	Puigcerdá (int. con N-260) / Fronteira con Francia.
N-154	Acceso a Llívia.	Puigcerdá (int. con N-152) / Llívia.
N-156	Acceso al Aeropuerto de Girona.	Aeroporto de Girona/Girona (int. con A-2).
N-2	Madrid a Francia por Barcelona.	Guadalajara (Torija) / Fronteira con Francia por La Junquera.
N-2A	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-2D	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-2E	Madrid a Francia por Barcelona.	
N-204	Cuenca a Soria.	Sacedón (int. con N-320) / Almadrones (int. con A-2).
N-211	Guadalajara a Alcañiz y Lérida.	Alcolea del Pinar (int. con A-2) / Fraga (int. con A-2).
N-211A	Guadalajara a Alcañiz y Lérida.	
N-220	Acceso al Aeropuerto de Valencia.	Manises (int. con V-11) / Paterna (int. con V-30).
N-223	Acceso Sureste a Teruel.	Int. con 234 / Teruel.
N-225	Teruel al Grao de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.	Int. con A-23 /Grao de Castellón de la Plana/Castelló de la Plana.
N-230	Tortosa a Francia por el Valle Arán.	Lérida /Lleida(int. con A-2) / Fronteira con Francia por Canejan.
N-232	Vinaròs a Santander.	Vinaròs/ Puerto del Escudo (int. con N-623).
N-232A	Vinaròs a Santander.	
N-234	Sagunto/Sagunt a Burgos.	Sagunto/Sagunt (int. con AP-7) / Burgos (int. con A-1).
N-234A	Sagunto/Sagunt a Burgos.	
N-235	Acceso a Amposta desde la AP-7.	Int. con AP-7 / L'Aldea (int. con N-340).
N-238	Acceso al Puerto de Vinaròs.	Vinaròs / Int. con AP-7 e CV-102.
N-240	Tarragona a San Sebastián y Bilbao.	Tarragona (int. con N-340) / L.P. Zaragoza-Navarra.
N-240A	Tarragona a San Sebastián y Bilbao.	
N-241	Acceso al Puerto de Tarragona.	Int. con A-7 e A-27 / Porto de Tarragona.
N-260	Eje Pirenaico.	Fronteira con Francia por Portbou / Sabiñánigo (int. con N-330).
N-260A	Eje Pirenaico.	
N-3	Madrid a Valencia.	Madrid (Arganda, int. con A-3) / Buñol (int. con A-3).
N-3A	Madrid a Valencia.	
N-301	Madrid a Cartagena.	Ocaña (int. con A-4) / Cartagena (La Rambla, int. con A-30).
N-301A	Madrid a Cartagena.	
N-310	Ciudad Real a Valencia.	Manzanares (int. con N-430) / Villanueva de la Jara (int. con CM-311).
N-320	Albacete a Guadalajara y Burgos.	Cuenca (int. con N-420) / Venturada (int. con A-1).
N-320A	Albacete a Guadalajara y Burgos.	
N-322	Córdoba a Valencia.	Linares (int. con A-32) / Requena (int. con N-3).
N-322A	Córdoba a Valencia.	
N-323	Bailén a Puerto de Motril.	Bailén / Porto de Motril (int. con N-347GR).
N-323A	Bailén a Puerto de Motril.	
N-325	Teruel a Murcia.	Novelda (int. con A-31) – Crevillent (int. con N-340).
N-330	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	Almansa (int. con A-31) – Fronteira con Francia por Candanchú.
N-330A	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	
N-330B	Alicante/Alacant a Francia por Zaragoza.	
N-331	Córdoba a Málaga.	Córdoba (Cuesta del Espino, int. con A-4)/Antequera (int. con A-45).
N-331R	Córdoba a Málaga.	
N-332	Cartagena a Valencia.	San Pedro del Pinatar (int. con AP-7) / Valencia (Sueca, int. con A-38).
N-332A	Cartagena a Valencia.	

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-332R	Cartagena a Valencia.	
N-334	Conexión A-70 / N-332.	Alicante/Alacant (int. con A-70) / Alicante/Alacant (int. con N-332).
N-337	Acceso al Puerto de Gandía.	Gandía (int. con N-332) – Grao de Gandía.
N-338	Acceso al Aeropuerto de Alicante/Alacant.	Alicante/Alacant (int. con A-70) / Aeroporto de Alicante/Alacant (int. con N-332).
N-339	Acceso al Aeropuerto de Sevilla.	A-4 / Aeroporto de San Pablo.
N-340	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	San Fernando (int. con A-4) / Barcelona (Molins de Rei, int. con B-23).
N-340A	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	
N-340B	Cádiz y Gibraltar a Barcelona.	
N-341	Acceso al Puerto de Carboneras.	Venta del Pobre (int. con A-7) / Porto de Carboneras.
N-342A		Puerto Lumbreras (int. con A-91) / L.P. Almería-Murcia (int. con A-91).
N-343	Acceso a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.	Los Jorqueras (CT-34) / Porto de Escombreras.
N-343A	Acceso a la dársena de Escombreras del Puerto de Cartagena.	
N-344	Almería a Valencia por Yecla.	Las Torres de Cotillas / Fuente la Higuera (int. con A-35).
N-345	Acceso a la dársena de Portmán del Puerto de Cartagena.	La Unión / Porto de Portmán.
N-346	Acceso al Aeropuerto de Jerez de la Frontera.	A-4 / Aeroporto de Jerez.
N-347AL	Acceso al Aeropuerto de Almería.	A-7 / Aeroporto de Almería.
N-347GR	Acceso al Puerto de Motril.	N-340 / Porto de Motril.
N-349	Acceso Noreste a Jerez de la Frontera.	Jerez (A-4) / Jerez (A-4R).
N-350	Acceso a Algeciras.	A-7 / Algeciras.
N-351	Acceso a la Línea.	Campamento (CA-34) / La Línea de la Concepción.
N-352CE	Acceso a Ceuta.	Ceuta / Fronteira con Marrocos por El Tarajal (int. con N-362).
N-354	Acceso a Ceuta.	Ceuta / Fronteira con Marrocos por Benzú (int. con N-362).
N-357	Acceso Norte al Puerto de Algeciras.	Algeciras (int. con A-7) / Porto de Algeciras.
N-362	Frontera de Ceuta.	El Tarajal (int. con N-352CE) / Benzú (int. con N-354).
N-4	Madrid a Cádiz.	Toledo (La Guardia) / Cádiz (San Fernando).
N-4A	Madrid a Cádiz.	
N-4A	Madrid a Cádiz.	
N-4R	Madrid a Cádiz.	
N-400	Toledo a Cuenca.	Toledo (int. con TO-23) / Cuenca (int. con N-320).
N-400A	Toledo a Cuenca.	
N-401	Madrid a Ciudad Real por Toledo.	Toledo (Cabañas de La Sagra) / Ciudad Real (N-430C).
N-401A	Madrid a Ciudad Real por Toledo.	
N-403	Toledo a Valladolid.	Toledo (int. con TO-20) / Adanero (int. con N-601).
N-403A	Toledo a Valladolid.	
N-420	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	Montoro (int. con A-4) / Tarragona.
N-420A	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-420A	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-420R	Córdoba a Tarragona por Cuenca.	
N-430	Badajoz a Valencia por Almansa.	Torrefresneda (int. con A-5) / Almansa (int. con A-31 y A-35).
N-430A	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-430A	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-430C	Badajoz a Valencia por Almansa.	
N-431	Sevilla a Portugal por Huelva.	Huelva (int. con H-31) / Ayamonte (int. con A-49).
N-432	Badajoz a Granada.	Badajoz (int. con BA-20) / Granada (int. con A-92G).
N-432A	Badajoz a Granada.	
N-433	Sevilla a Lisboa.	Venta del Alto (int. con N-630) – Fronteira con Portugal en Rosal de la Frontera.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-435	Badajoz y Zafra a Huelva.	Badajoz (La Albuera, int. con N-432) / Huelva (San Juan del Puerto, int. con A-49).
N-435A	Badajoz y Zafra a Huelva.	
N-437	Acceso al Aeropuerto de Córdoba.	Córdoba (int. con CO-32) / Aeroporto de Córdoba.
N-442	Acceso al Puerto exterior de Huelva.	Huelva (int. con H-30) / Porto de Huelva.
N-443	Acceso a Cádiz desde la N-IV.	Puerto Real (int. con CA-35) / Cádiz (int. con CA-33).
N-444		Cartaya/Lepe (N-431) / A-49.
N-445		Lepe (N-431) / A-49.
N-446		Pozo del Camino (N-431) / A-49.
N-5	Madrid a Portugal por Badajoz.	Toledo (Valmojado, int. con A-5) / Badajoz (int. con A-5).
N-5A	Madrid a Portugal por Badajoz.	
N-501	Madrid a Salamanca.	Ávila (int. con A-51) / Salamanca (int. con A-50).
N-502	Ávila a Córdoba.	Ávila (int. con N-110) / Espiel (int. con N-432).
N-502A	Ávila a Córdoba.	
N-521	Trujillo a Portugal por Valencia de Alcántara.	Trujillo (int. con N-5) / Fronteira con Portugal por Valencia de Alcántara.
N-525	Zamora a Santiago de Compostela.	Benavente (int. con A-6) / Santiago de Compostela (int. con SC-11).
N-532	Verín a Portugal.	Verín (int. con N-525) / Fronteira con Portugal.
N-536	León a Ourense.	Ponferrada (int. con N-6) / O Barco (int. con N-120).
N-540	Lugo a Portugal por Ourense.	Lugo (int. con N-6) / Cambeo (N-525).
N-541	Ourense a Pontevedra.	Barbantes (N-120) / Pontevedra.
N-542	Acceso a Ourense.	Ourense (cruzamento do ferrocarril / N-525).
N-544	Acceso a Ourense.	Ourense (conexión N-525 / N-120).
N-547	Lugo a Santiago de Compostela.	Guntín (int. con N-540) / Aeroporto de Santiago de Compostela (int. con A-54 e N-634).
N-550	A Coruña a Tui.	A Coruña (int. con AC-11) / O Porriño (A-52).
N-550A	A Coruña a Tui.	
N-551	Acceso a Tui.	Tui (int. con A-55) / Fronteira con Portugal por Tui.
N-552	Acceso al Puerto de Vigo.	Redondela (int. con N-550) / Vigo.
N-554	Acceso a Redondela.	Vilaboa (int. con N-550) / Ponte de Rande (int. con AP-9).
N-555	Accesos al Aeropuerto de Vigo.	Redondela (int. con N-550) / Peinador (N-556).
N-556	Accesos al Aeropuerto de Vigo.	N-555 / Aeroporto de Vigo.
N-559	Conexión A-52 / N-120.	A-52 / N-120.
N-6	Madrid a A Coruña.	Madrid (Villalba, int. con A-6) / A Coruña (int. con AC-12).
N-6A	Madrid a A Coruña.	
N-601	Madrid a León por Valladolid.	Adanero (int. con N-6) / León (int. con LE-20).
N-603	Madrid a Segovia.	San Rafael (int. con N-6) / Segovia (int. con AP-61).
N-610	Palencia a Ourense.	Palencia (A-65) / Benavente (A-6).
N-610A	Palencia a Ourense.	
N-611	Palencia a Santander.	Palencia (P-12) / Santander.
N-611A	Palencia a Santander.	
N-620	Burgos a Portugal por Salamanca.	Burgos (N-120) / Fronteira con Portugal por Fuentes de Oñoro.
N-620A	Burgos a Portugal por Salamanca.	
N-620R	Burgos a Portugal por Salamanca.	
N-621	León a Santander por Potes.	León (int. con LE-20) / Unquera (int. con N-634).
N-622		Lerma (int. con A-1) / Quintana del Puente (int. con A-62).
N-622A		
N-623	Burgos a Santander.	Burgos (int. con BU-30) / Santander (int. con S-10).
N-625	León a Santander por Cangas de Onís.	Mansilla (N-601) / Arriondas (N-634).
N-627	Burgos a Aguilar de Campoo.	Burgos (Ubierna, int. con N-623) / Aguilar de Campoo (int. con N-611).
N-627A	Burgos a Aguilar de Campoo.	

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
N-629	Burgos a Santoña.	Cereceda (int. con N-232) / Colindres (int. con N-634).
N-630	Gijón a Puerto de Sevilla.	Oviedo (int. con A-66) / Sevilla (SE-30).
N-630A	Gijón a Puerto de Sevilla.	
N-631	Conexión N-630 / A-52.	La Encomienda (int. con N-630) / Santa Eulalia del Río Negro (int. con A-52).
N-632	Ribadesella a Luarca por Gijón y Avilés.	Llovio (int. con N-634) / Canero (int. con N-634).
N-632A	Ribadesella a Luarca por Gijón y Avilés.	
N-633	Acceso a Avilés.	N-632 / Avilés.
N-634	San Sebastián a Santiago de Compostela.	L.P. Bizkaia-Cantabria / Santiago de Compostela (int. con A-54).
N-634A	San Sebastián a Santiago de Compostela.	
N-634R	San Sebastián a Santiago de Compostela.	
N-635	Santander a Francia por San Sebastián.	Santander (int. con S-10) / Solares (int. con N-634).
N-636	Acceso al Aeropuerto de Santander.	Santander (int. con S-10) / Aeroporto de Santander.
N-640	Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.	Barres (int. con N-634) – Porto de Vilagarcía de Arousa.
N-640R	Vegadeo a Puerto de Vilagarcía de Arousa.	
N-641	Acceso al Puerto de Gijón (Musel).	Gijón (int. con GJ-81) / Porto de Gijón / Xixón (Musel).
N-642	Acceso al Puerto de San Cibrao.	Vegadeo (N-640) – Porto de San Cibrao.
N-643	Acceso al Aeropuerto de Asturias.	N-632 / Aeroporto.
N-651	Acceso al Puerto de Ferrol.	Betanzos (int. con N-6A) / Ferrol (int. con FE-14).
N-655	Acceso al Puerto Exterior de Ferrol.	Ferrol (int. con FE-12) / Porto exterior de Ferrol.
N-NADOR	Acceso a Melilla.	Melilla / Fronteira con Marrocos.
O-11	Acceso Este a Oviedo.	Acceso leste por Fozaneldi.
O-12	Acceso Sur a Oviedo.	Acceso sur pola praza de Castilla.
O-14	Acceso Norte a Oviedo.	General Elorza / A-66.
OU-11		Acceso centro a Ourense.
P-11		Acceso sur a Palencia.
P-12		Conexión A-67 e N-611.
PO-10		Circunvalación de Pontevedra.
PO-11		Acceso ao porto de Marín.
PO-12		Acceso oeste a Pontevedra.
PU-11		Acceso norte a Puertollano.
S-10	Acceso Este a Santander.	Solares / Santander.
S-20	Acceso Oeste a Santander.	Santa Cruz de Bezana /Santander.
S-21	Distribuidor La Marga-La Albericia.	S-10 / S-20.
S-30	Ronda de la Bahía de Santander.	S-10 / S-20.
SA-11		Acceso norte a Salamanca.
SA-20		Rolda sur de Salamanca.
SC-11		Acceso AP-9 e AP-53 (Castiñeiriño) / Cornes (SC-20).
SC-20	Periférico Santiago de Compostela.	Circunvalación de Santiago de Compostela.
SC-21		Acceso ao aeroporto de Santiago de Compostela.
SE-20	Ronda Norte de Sevilla.	Circunvalación norte de Sevilla.
SE-30	Circunvalación de Sevilla.	Circunvalación de Sevilla.
SE-40	Circunvalación del área metropolitana de Sevilla.	Circunvalación da área metropolitana de Sevilla.
SG-20		Circunvalación de Segovia.
SO-20		Circunvalación de Soria.
T-11		Reus-Tarragona.
TO-20		Circunvalación de Toledo.
TO-21		Acceso oeste a Toledo.
TO-22		Acceso leste desde a A-40.
TO-23		Acceso sueste a Toledo.
V-11		Acceso ao aeroporto de Valencia.
V-21		Puçol / Valencia.
V-23		Acceso ao porto de Sagunto/Sagunt.

Estrada	Denominación	Itinerario de referencia O/D
V-30		Acceso sur ao porto de Valencia.
V-31		Acceso sur a Valencia.
VA-11		Acceso leste a Valladolid.
VA-12		Acceso sur a Valladolid.
VA-20		Circunvalación de Valladolid.
VA-30	Ronda exterior de Valladolid.	Circunvalación de Valladolid.
VG-11	Acceso al Aeropuerto de Vigo.	Acceso ao aeroporto de Vigo.
VG-20	Segundo cinturón de Vigo.	Segundo cinto de Vigo.
Z-40		Circunvalación de Zaragoza.
ZA-11		Acceso norte a Zamora.
ZA-12		Acceso leste a Zamora.
ZA-13		Acceso sur a Zamora.
ZA-20		Circunvalación de Zamora.