

Real Decreto 899/2025, de 9 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Análisis:

Aprobación del Reglamento General de Carreteras.

REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS

Objeto: Este reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Planificación

Plan estratégico de las carreteras del Estado

Coordinación

Programación, estudios y proyectos de carreteras

Principios generales

Programas de carreteras

Estudios y proyectos de carreteras

Aprobación de estudios y proyectos

Evaluaciones previas

Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico

Construcción de carreteras

Expropiación y afección de bienes y derechos

Otras disposiciones

Financiación de carreteras

Explotación de carreteras

Modalidades de explotación

Otras disposiciones

Aparcamientos seguros

Uso y defensa de las carreteras

Limitaciones a la propiedad

Infracciones y sanciones

Travesías y tramos urbanos

Régimen jurídico de autorizaciones

Obras o actividades sujetas a autorización

Procedimiento de tramitación de autorizaciones

ANEXO: Modelo de declaración responsable sobre el cumplimiento de la acreditación prevista en la letra d) del artículo 126.2

"REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS"

Se incorpora al **Área de Construcción** de DAPP

A la publicación online GUIA DE NORMATIVA PARA ARQUITECTOS INGENIEROS Y URBANISTAS



Guía de Normativa para
**ARQUITECTOS, INGENIEROS
y URBANISTAS**

en los Nodos de:

INFRAESTRUCTURAS
Carreteras

RESUMEN:

La Ley 37/2015 reorienta la política estatal de carreteras hacia la seguridad viaria y la eficiencia del servicio, asumiendo que la Red de Carreteras del Estado debe especializarse en el tráfico de largo recorrido y conectar nodos estratégicos —grandes ciudades, puertos, aeropuertos, centros logísticos y pasos fronterizos—, mientras que los desplazamientos de medio y corto alcance se atienden por redes autonómicas y locales. Para ello, refuerza la coordinación entre administraciones, el control estricto de accesos —cada nuevo acceso es un punto de riesgo— y la preservación tanto física como funcional de las vías, fomentando además la intermodalidad y el transporte público. El nuevo Reglamento desarrolla con precisión los conceptos y procedimientos de la ley, mantiene su misma lógica sistemática y aborda, más allá de los desarrollos imperativos, materias que facilitan la gestión integral del dominio público viario.

En su Título preliminar, el Reglamento delimita objeto, ámbito y definiciones, ajusta la clasificación/categorización de carreteras, aclara qué vías no lo son —incluidas las ciclistas— y fija el contenido del inventario estatal y el protocolo de cambios de titularidad. Ordena la planificación mediante un Plan Estratégico estatal coordinado con los planes autonómicos y locales, y detalla con minucia los programas, estudios y proyectos: contenidos documentales mínimos, información pública del estudio informativo, efectos urbanísticos y territoriales, y protección de corredores frente a iniciativas extensivas como las renovables. Regula los informes sectoriales de Carreteras —preceptivos y vinculantes— para cualquier instrumento que pueda afectar a la red o a sus elementos, precisando que han de emitirse conforme a la normativa y circunstancias vigentes, y recuerda el deber legal de los promotores urbanísticos de costear y, en su caso, ejecutar las conexiones y refuerzos necesarios, con estudios de tráfico que garanticen el mantenimiento del nivel de servicio y de la seguridad.

Define con criterios objetivos la zona de influencia, coherente con las zonas de protección, las servidumbres acústicas y los efectos de la aprobación de estudios, de modo que puedan denegarse accesos o cambios de uso que comprometan la explotación. En construcción, actualiza la expropiación, la afección de bienes y, sobre todo, la reposición de servicios afectados, fijando un procedimiento reglado con contrapesos y homogeneizando las reposiciones de caminos y vías públicas. En financiación, abre la puerta a convenios con el sector público y organismos, así como a la colaboración de particulares. En explotación, precisa modalidades, exenciones de peaje, áreas de servicio —incluida su promoción por terceros—, áreas de descanso y aparcamientos seguros, y, en uso y defensa, concreta limitaciones a la propiedad según zonas, gestión de daños, publicidad y rótulos, el régimen de accesos —incluidas excepciones de conexión de vías de servicio con troncos de autovía—, los giros a la izquierda, los cambios de uso de accesos existentes y los contenidos mínimos de los estudios de tráfico asociados, junto con el régimen sancionador y la identificación del sujeto infractor.

El Reglamento clarifica las travesías y tramos urbanos para una distribución competencial aplicable a la variada casuística de elementos constructivos, concentra en un único título el

régimen jurídico de autorizaciones para actividades en zonas de protección y refuerza la movilidad activa y ciclista con principios específicos de planificación, construcción y explotación de vías ciclistas, en coherencia con la Estrategia de Movilidad 2030 y la Estrategia Estatal por la Bicicleta. Se ajusta a los principios de buena regulación de la Ley 39/2015 — necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia—, se tramitó con consultas e informes de las administraciones y sectores afectados, y se dicta al amparo de las competencias estatales en comunicaciones, obras públicas, bases de la planificación económica y legislación básica de contratos y concesiones. Con ello, la norma dota de instrumentos operativos a la Ley 37/2015, aclara su interpretación, facilita su aplicación práctica y persigue racionalizar la gestión del patrimonio viario estatal maximizando la seguridad y la calidad del servicio.

Ayuda para la interpretación de esta Norma

El Real Decreto 899/2025 aprueba el nuevo **Reglamento General de Carreteras**, que desarrolla la Ley 37/2015 para orientar la Red de Carreteras del Estado al tráfico de largo recorrido, reforzar la **seguridad viaria** y homogeneizar criterios técnicos y administrativos. Frente al marco anterior (RD 1812/1994), el texto concentra y clarifica procedimientos, hace **vinculantes** los informes sectoriales, define objetivamente la **zona de influencia**, actualiza la **reposición de servicios** y ordena la **explotación** (áreas de servicio, aparcamientos seguros, excepciones), incluyendo la movilidad ciclista, con **entrada en vigor el 30/10/2025**. A continuación se detallan los 5 conceptos mas importantes que toca la norma junto con los cambios que han sufrido en los últimos 3 años y la aplicación de dichos cambios.

1) Especialización funcional, accesos y zona de influencia

Qué cambia (últimos 3 años): se consagra la separación operativo-funcional entre tráficos de largo, medio y corto recorrido y se endurece el **control de accesos** por su impacto en seguridad. La **zona de influencia** se delimita con **criterios objetivos** (tráfico inducido, pesados, servidumbres acústicas, efectos de la aprobación de estudios), pudiendo **denegar** nuevos accesos o cambios de uso que degraden el nivel de servicio; los **informes sectoriales** de la DGC pasan a ser **preceptivos y vinculantes** para planeamiento y proyectos que afecten a la red, con evaluación según normativa y circunstancias vigentes. **Cómo aplicarlo:** en planeamiento urbanístico y proyectos próximos a la red estatal, **estudio de tráfico** temprano y **plan de accesos** que concentre conexiones en puntos limitados; justificar que el desarrollo establece **sistemas propios de movilidad** (y costea conexiones/refuerzos conforme al TRLSRU art. 18.1.c); si el cambio de uso incrementa intensidades o pesados, prever **medidas de acondicionamiento** para mantener niveles de servicio y seguridad.

2) Planificación y estudios (Plan Estratégico, Estudio Informativo e información pública)

Qué cambia: se regula la naturaleza y tramitación del **Plan Estratégico de Carreteras del Estado** y se precisan los **contenidos mínimos** y el **procedimiento** de los estudios (con el Estudio Informativo como pieza sujeta a información pública, con excepciones tasadas), además de los **efectos** sobre ordenación territorial y la **protección de corredores** (p. ej., frente a implantaciones extensivas como renovables).

Cómo aplicarlo: al diseñar variantes, enlaces o nuevos corredores, alinear la **alternativa seleccionada** con el Plan Estratégico y documentar trazado, demanda y afecciones para superar la **información pública**; reservar suelo-corredor en planeamiento y coordinar la tramitación ambiental para evitar **caducidades** que pongan en riesgo la viabilidad del proyecto.

3) Uso y defensa: zonas de protección, autorizaciones y publicidad

Qué cambia: se **concentra en un único título** el régimen de **autorizaciones** en las zonas de protección, se clarifica cuándo una actividad “afecta” al régimen y cuándo una instalación es **fácilmente desmontable**; se refuerza la prohibición de **publicidad visible desde las calzadas** y se actualiza el régimen sancionador, manteniendo vigente la DT 1.1 del RD 1812/1994 para ponderar situaciones de **propiedad privada** en dominio público ampliado. Se precisan los supuestos de **indemnización** por nuevas limitaciones (línea de edificación, servidumbres acústicas, pérdida de edificabilidad). Además, se impulsa la **georreferenciación** y uso de **SIG** en trámites.

Cómo aplicarlo: antes de promover obras, usos o rótulos en franjas de protección, **comprobar cartografía** oficial (georreferenciada) y tramitar **autorización**; incorporar **estudios acústicos** y de seguridad en el diseño; si una limitación nueva reduce aprovechamientos, analizar **título habilitante** y **eventual indemnización** con arreglo a los supuestos reglados.

4) Construcción: expropiación, afecciones y reposición de servicios afectados

Qué cambia: se actualiza el marco de **expropiación y afecciones** y, sobre todo, se regula con detalle la **reposición de servicios** (utilidades, caminos y vías públicas), fijando un **procedimiento reglado**, relaciones con titulares, **contrapesos**, y criterios para homogeneizar contenidos y titularidades tras la reposición y recepción.

Cómo aplicarlo: en fase de proyecto, **inventario utility-by-utility**, acuerdos tempranos de **reubicación**, memoria y planos “as-built”, protocolo de **pruebas, recepción y entrega** al titular; en obra, coordinación semanal con utilities, hitos contractuales y matriz de riesgos para evitar retrasos por interferencias.

5) Explotación: áreas de servicio, aparcamientos seguros, peajes y maniobras

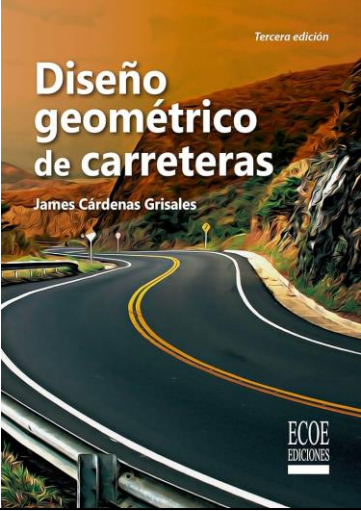
Qué cambia: se ordenan las **modalidades de explotación** (incluidas **exenciones de peaje**), se detallan **criterios de proyecto, localización, adjudicación y régimen concesional** de **áreas de servicio**, habilitando su **promoción por terceros**; se fijan disposiciones mínimas para **áreas de descanso y aparcamientos seguros**; se regulan **limitaciones de giros a la izquierda**, el contenido mínimo de **estudios de tráfico y capacidad** en expedientes de acceso, y **excepciones** puntuales para conectar **vías de servicio públicas** con el tronco de autovías en casos tasados.

Cómo aplicarlo: al planificar un área de servicio o parking seguro, encajar el **modelo concesional** con la LCSP y los requisitos funcionales; en accesos, justificar **capacidad y seguridad** (conflictos, trenzados, tiempos de cola) y priorizar **soluciones sin giro a la izquierda**.

El Reglamento de 2025 **operativiza** la Ley 37/2015 con reglas claras para planificar, autorizar, construir y explotar carreteras estatales, priorizando la **seguridad** y el **servicio** al tráfico de largo recorrido. Las novedades de estos tres últimos años se concretan en: control

objetivo del entorno (zona de influencia), **vinculación** de informes sectoriales, **digitalización** (SIG/georreferenciación), procedimientos **homogéneos** de reposición de servicios y una explotación más **segura y eficiente** (accesos, giros, áreas de servicio y aparcamientos). Aplicar correctamente estas pautas —con estudios de tráfico sólidos, gestión proactiva de autorizaciones y coordinación interadministrativa— reduce la litigiosidad, acelera la tramitación y eleva la seguridad y calidad del servicio en la red estatal.

MAS INFORMACION

Norma Clave documento: NORT2073	Real Decreto 899/2025, de 9 de octubre, por el que se aprueba e Título resumen: Reglamento de carreteras
Artículos de opinión recientes	ste artículo defiende, con tono crítico, que el nuevo Reglamento General de Carreteras reduce la siniestralidad y sirve de referencia para reorganizar redes como la de Canarias, mejorando la seguridad y previsibilidad del tráfico. elDiario.es
Enlaces a Blogs	Este artículo defiende, con tono crítico, que el nuevo Reglamento General de Carreteras limita los accesos y giros conflictivos, e impulsa áreas de servicio y aparcamientos.
Publicaciones relacionadas	
Jurisprudencia del TS desde 2012	https://www.dapp.es/jurisprudencia

TEXTO ORICINAL

El texto de estos Documentos, con los que puedan modificar o acompañar, se han incorporado a los contenidos ya existentes en el siguiente TÍTULO publicado y a su disposición: