



PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULAN LOS ACCESOS A LAS CARRETERAS DE GALICIA Y EN SUS VÍAS DE SERVICIO

Índice

Índice	1
Exposición de motivos.....	8
Título I. Disposiciones generales.....	9
Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y competencias.....	9
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.....	9
Artículo 2. Competencias.....	9
Artículo 3. Criterios generales.....	10
Capítulo II. Definiciones.....	10
Artículo 4. Carreteras.....	10
Artículo 5. Vías de servicio.....	10
Artículo 6. Vías colectoras-distribuidoras.....	10
Artículo 7. Accesos y conexiones.....	11
Artículo 8. Ramales.....	11
Artículo 9. Instalaciones de servicios.....	12
Artículo 10. Actuaciones urbanísticas.....	12
Artículo 11. Vías urbanas y caminos públicos.....	12
Artículo 12. Suelo urbano y tramos urbanos.....	12
Artículo 13. Prohibición de accesos.....	13
Artículo 14. Distancias de parada y de cruce.....	14
Artículo 15. Cruces y giros a la izquierda.....	15
Título II. Accesos a las vías de altas prestaciones.....	20
Artículo 16. Limitación de accesos.....	20



Artículo 17. Autorizaciones de acceso a vías de altas prestaciones.....	21
Título III. Accesos a las carreteras convencionales y vías de servicio.....	21
Capítulo I. Características y diseño de los elementos de trazado.....	21
Artículo 18. Sección característica.....	21
Artículo 19. Características generales de los elementos de trazado.....	22
Artículo 20. Carriles de cambio de velocidad.....	22
Artículo 21. Cuñas de cambio de velocidad.....	24
Artículo 22. Carriles centrales de espera.....	24
Capítulo II. Actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos.....	25
Artículo 23. Ámbito de aplicación.....	25
Artículo 24. Limitaciones comunes.....	25
Artículo 25. Distancias de seguridad en carreteras convencionales.....	26
Artículo 26. Distancias de seguridad en vías de servicio.....	28
Artículo 27. Disposición de los accesos.....	29
Artículo 28. Trazado en planta y alzado.....	30
Artículo 29. Sección transversal.....	30
Artículo 30. Drenaje.....	30
Artículo 31. Firmes.....	31
Artículo 32. Iluminación.....	31
Artículo 33. Sistemas de contención.....	31
Artículo 34. Señalización.....	31
Artículo 35. Reposición de accesos.....	32
Capítulo III. Instalaciones de servicio.....	32
Artículo 36. Ámbito de aplicación.....	32
Artículo 37. Limitaciones comunes.....	32



Artículo 38. Distancias de seguridad en carreteras convencionales.....	33
Artículo 39. Distancias de seguridad en vías de servicio.....	34
Artículo 40. Disposición de los accesos.....	36
Artículo 41. Trazado en planta y alzado.....	37
Artículo 42. Isleta de separación.....	38
Artículo 43. Drenaje.....	38
Artículo 44. Firmes.....	38
Artículo 45. Iluminación.....	39
Artículo 46. Sistemas de contención.....	39
Artículo 47. Señalización.....	39
Artículo 48. Reposición de accesos.....	39
Artículo 49. Publicidad.....	39
Capítulo IV. Viviendas unifamiliares y predios agrícolas.....	39
Artículo 50. Ámbito de aplicación.....	39
Artículo 51. Limitaciones.....	40
Artículo 52. Trazado en planta y alzado.....	40
Artículo 53. Sección transversal.....	41
Artículo 54. Puertas y cambio de sentido.....	41
Artículo 55. Drenaje.....	41
Artículo 56. Firmes.....	42
Artículo 57. Señalización.....	42
Capítulo V. Otras propiedades.....	42
Artículo 58. Ámbito de aplicación.....	42
Artículo 59. Limitaciones.....	43
Artículo 60. Disposición de los accesos.....	44



Artículo 61. Trazado en planta y alzado.....	46
Artículo 62. Sección transversal.....	46
Artículo 63. Puertas y cambio de sentido.....	46
Artículo 64. Drenaje.....	47
Artículo 65. Firmes.....	47
Artículo 66. Señalización.....	47
Título IV. Vías de servicio.....	48
Capítulo I. Condiciones generales.....	48
Artículo 67. Consideración y clasificación de las vías de servicio.....	48
Artículo 68. Vías de servicio en los estudios y proyectos de carreteras.....	48
Artículo 69. Contribuciones especiales.....	48
Artículo 70. Carácter demanial de las vías de servicio.....	49
Artículo 71. Zonas de protección y línea límite de edificación.....	49
Artículo 72. Planificación, proyección, construcción y explotación.....	49
Artículo 73. Objeto de las vías de servicio.....	49
Capítulo II. Características y diseño.....	49
Artículo 74. Trazado.....	49
Artículo 75. Sección transversal.....	50
Artículo 76. Gálibo.....	51
Artículo 77. Drenaje.....	51
Artículo 78. Firmes.....	51
Artículo 79. Sistemas de contención.....	52
Artículo 80. Señalización.....	52
Artículo 81. Pantalla antideslumbramiento.....	52
Capítulo III. Conexiones con las carreteras.....	52



Artículo 82. Consideración como conexiones.....	52
Sección 1ª. Conexiones con vías de altas prestaciones.....	52
Artículo 83. Criterios de conexión con autopistas.....	52
Artículo 84. Criterios de conexión con autovías y vías para automóviles.....	53
Artículo 85. Distancias de seguridad.....	53
Artículo 86. Características de las conexiones.....	53
Sección 2ª. Conexión con carreteras convencionales.....	54
Artículo 87. Criterios de conexión con carreteras convencionales.....	54
Artículo 88. Distancias de seguridad entre conexiones de las vías de servicio.....	54
Artículo 89. Características de las conexiones de las vías de servicio.....	54
Título V. Tramitación administrativa.....	55
Capítulo I. Procedimiento de tramitación y efectos de las autorizaciones.....	55
Artículo 90. Régimen general.....	55
Artículo 91. Tramitación.....	55
Artículo 92. Reservas y precariedad.....	56
Artículo 93. Efectividad y transmisibilidad.....	57
Artículo 94. Ejecución y control.....	57
Artículo 95. Responsabilidad y riesgo derivado.....	58
Artículo 96. Tasas.....	58
Artículo 97. Garantías.....	58
Artículo 98. Compatibilidad en la utilización de accesos.....	59
Artículo 99. Variación de usos o características.....	59
Artículo 100. Conservación y mantenimiento.....	59
Artículo 101. Prohibiciones.....	60
Artículo 102. Suspensión o modificación de autorizaciones.....	60



Artículo 103. Infracciones y sanciones.....	61
Capítulo II. Proyectos de accesos.....	61
Artículo 104. Contenido del proyecto.....	61
Artículo 105. Actuaciones previstas.....	61
Artículo 106. Documentos del proyecto de acceso.....	62
Capítulo III. Consultas previas e informes sobre planeamiento urbanístico.....	62
Artículo 107. Consulta previa sobre viabilidad de autorizaciones.....	62
Artículo 108. Informes sobre accesos en planeamiento urbanístico.....	63
Disposiciones transitorias.....	63
Disposición transitoria primera. Autorizaciones vigentes.....	63
Disposición transitoria segunda. Procedimientos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden.....	63
Disposición derogatoria.....	64
Disposición derogatoria única. Cláusula derogatoria.....	64
Disposición final.....	64
Disposición final única. Entrada en vigor.....	64
Anexo I: Esquema resumen de la estructura de la Orden.....	65
Anexo II: Tablas resumen de visibilidades de parada y de cruce.....	66
Anexo III: Tabla resumen de la disposición de los accesos.....	67
Anexo IV: Tablas resumen de las dimensiones de los elementos de los accesos.....	68
Anexo V: Tabla resumen de las distancias de seguridad entre accesos, en tramos no urbanos. .	69
Figura 1: Carril de aceleración.....	71
Figura 2: Carril de deceleración.....	72
Figura 3: Cuñas de cambio de velocidad.....	73
Figura 4: Carril central de espera.....	74



Figura 5: Distancias de seguridad con conexiones o accesos en carreteras convencionales, en tramos no urbanos.....	75
Figura 6: Distancias de seguridad con obras especiales en carreteras convencionales (I).....	76
Figura 7: Distancias de seguridad con obras especiales en carreteras convencionales (II).....	77
Figura 8: Distancias de seguridad con conexiones y otros accesos en vías de servicio.....	78
Figura 9: Distancias de seguridad con obras especiales en vías de servicio (I).....	79
Figura 10: Distancias de seguridad con obras especiales en vías de servicio (II).....	80
Figura 11: Limitaciones por la presencia de pasos de cebra o semáforos.....	81
Figura 12: Acceso a instalación de servicio con carriles de cambio de velocidad.....	82
Figura 13: Acceso a instalación de servicio con cuñas de cambio de velocidad.....	83
Figura 14: Acceso a instalación de servicio sin carriles ni cuñas de cambio de velocidad.....	84
Figura 15: Radio de giro en accesos a instalaciones de servicio con giro a la izquierda.....	85
Figura 16: Acceso a viviendas unifamiliares mediante cuneta rebasable.....	86
Figura 17: Acceso a viviendas unifamiliares mediante conducción.....	87
Figura 18: Acceso a predios agrícolas mediante cuneta rebasable.....	88
Figura 19: Acceso a predios agrícolas mediante conducción.....	89
Figura 20: Acceso a otras propiedades mediante cuneta rebasable.....	90
Figura 21: Acceso a otras propiedades mediante conducción.....	91
Figura 22: Secciones tipo de las vías de servicio.....	92



Exposición de motivos

La Constitución Española, en su artículo 148.1.5º, establece que las comunidades autónomas pueden asumir competencias en materia de carreteras cuando su itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de estas.

Por otro lado, el Estatuto de Autonomía de Galicia le reserva, en su artículo 27.8, a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras no incorporadas a la Red de Interés General del Estado cuando su itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de esta.

El artículo 52 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia establece que la administración titular de las carreteras puede limitar los accesos a estas y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden ser construidos.

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

El artículo 128 del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por lo que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia establece que la administración titular de la red podrá limitar y ordenar los accesos a las carreteras y establecer, con carácter obligatorio, los lugares y las condiciones en que tales accesos se puedan construir, atendiendo a la normativa vigente y aplicando criterios de intensidad de tráfico, seguridad vial y funcionalidad y explotación de la carretera. En todo caso, será prioritario el empleo de accesos existentes, restringiendo al máximo la creación de nuevos accesos.

La conveniencia de procurar la máxima aplicación del principio de seguridad jurídica en las relaciones de la administración con los ciudadanos, aconseja que el ejercicio de las facultades antes indicadas se configure como una actividad regulada, en la que su carácter discrecional se vea reducido al estrictamente ineludible, en función de las circunstancias específicas de cada caso.

Al respecto de esto, la diferente funcionalidad de los distintos tipos de carreteras, según sean vías de altas prestaciones o carreteras convencionales, determinan que los requisitos para el acceso a estas deben también ser diferentes y adecuados a sus respectivas exigencias de funcionamiento, al igual que deben considerarse los distintos usos para los que se solicita acceso a las carreteras.

Por otra parte, la necesidad de evitar que en el ejercicio de las facultades concedidas en estas autorizaciones se ocasionen daños y perjuicios a las infraestructuras y a la explotación de las carreteras, a sus elementos funcionales y a la seguridad de la circulación vial, exige la imposición de aquellas limitaciones y condicionamientos que en cada caso resulten procedentes.

A tal fin, se considerara conveniente indicar de forma general las condiciones técnicas de localización, proyecto y construcción y las que, según las circunstancias



concurrentes, puedan reflejarse en las diversas actuaciones administrativas que se lleven a cabo al respecto.

Por todo ello, y en el uso de la facultad conferida a la consejería de la Xunta de Galicia competente en materia de carreteras (actualmente la Consejería de Infraestructuras y Vivienda) en el artículo 18.2 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia y en el artículo 46 del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia, para aprobar, en el ámbito de sus competencias, la normativa técnica administrativa complementaria para las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal, se emite esta Orden por la que se regulan los accesos en las carreteras de Galicia y en sus vías de servicio.

Título I. Disposiciones generales

Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y competencias

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación

1. El objeto de esta Orden es establecer los preceptos relativos al régimen jurídico y condiciones técnicas sobre el otorgamiento, modificación y suspensión, temporal o definitiva de las autorizaciones de accesos a las carreteras y vías de servicio.
2. El ámbito de aplicación de esta Orden abarca los accesos a las carreteras y vías de servicio de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia o de las entidades locales de su ámbito territorial, excepto en los accesos en suelo urbano, en los que no será obligatorio el cumplimiento de esta Orden y en los que los preceptos de esta Orden únicamente servirán de guía a los que acercarse dentro de lo posible, evitándole daños y pérdidas a la carretera y a sus elementos funcionales, garantizando la seguridad de la circulación vial y la adecuada explotación del tramo.
3. Los accesos autorizados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden podrán ser reformados por sus titulares, según los principios establecidos en esta Orden y previa autorización de la administración titular de la carretera, aunque no se cumplan estrictamente todos sus preceptos, siempre que la reforma suponga un aumento de las condiciones de seguridad vial. También podrán ser reformados, en las mismas circunstancias, por la administración titular de la carretera.

Artículo 2. Competencias

1. Le corresponde a la administración titular de la carretera el ejercicio de las siguientes competencias:
 - a. Limitar los accesos a las carreteras de su competencia, establecer obligatoriamente los lugares en que aquellos se pueden construir, reordenar los accesos existentes y acordar con los particulares interesados en la construcción de accesos no previstos, la aportación económica que corresponda cuando proceda.
 - b. Otorgar, modificar o suspender temporal o definitivamente las autorizaciones de acceso a las carreteras y vías de servicio de su competencia.



2. El ejercicio de las competencias a las que se hace referencia en el apartado anterior le corresponde a los órganos administrativos a los que la administración titular de la carretera se las atribuya expresamente según las disposiciones reguladoras de su estructura orgánica.

Artigo 3. Criterios generales

1. En la autorización para construir accesos se considerará preferentemente su influencia en las condiciones de seguridad para la circulación vial y en el nivel de servicio de estas. Del mismo modo, se tendrán en cuenta los planes y proyectos de ampliación, mejora, variación o cualquier obra en la carretera que pueda afectar a su explotación, en un futuro inferior a diez años.
2. En el caso de accesos a otras vías transversales o adyacentes, que conecten o esté previsto conectar con las carreteras o vías de servicio existentes o proyectadas, cuando se realicen en las zonas de protección de estas, su administración titular podrá requerir, como parte de la autorización para su ejecución, que el solicitante acondicione el acceso o conexión del vial transversal o adyacente con la carretera o vía de servicio a través del que se acceda a ellas según lo dispuesto en esta Orden, de manera que se mantengan, al menos, las condiciones de seguridad vial.

Cuando el acceso se realice fuera de las zonas de protección de las carreteras o vías de servicio existentes o proyectadas, el promotor del acceso podrá solicitar autorización para acondicionar el acceso o conexión del vial transversal o adyacente con la carretera o vía de servicio según lo dispuesto en esta Orden.

Capítulo II. Definiciones

Artigo 4. Carreteras

1. Tienen la consideración de carreteras las incorporadas a los catálogos de carreteras de sus respectivas administraciones titulares, según los procedimientos establecidos en el artículo 10 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia.
2. A los efectos de esta Orden, se consideran vías de altas prestaciones las clasificadas como autopistas, autovías y vías para automóviles, según lo establecido en el artículo 4 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia.

El resto de las carreteras se consideran carreteras convencionales.

Artigo 5. Vías de servicio

Se denominan vías de servicio, o calzadas de servicio, a las vías sensiblemente paralelas a una carretera, respecto de la que tienen carácter secundario, conectando con esta sólo en algunos puntos y que sirve a las propiedades y edificios colindantes.

Artigo 6. Vías colectoras-distribuidoras

Se denominan vías colectoras-distribuidoras a las calzadas con sentido único de circulación, sensiblemente paralelas a las calzadas principales y separadas físicamente



de ellas, cuyo objeto es independizar de dichas calzadas principales las zonas de conflicto que se originan en tramos con salidas y entradas consecutivas muy próximas y que en ningún caso servirán a las propiedades y edificios colindantes.

Artigo 7. Accesos y conexiones

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

Tienen la consideración de accesos a las carreteras o a sus vías de servicio los de las actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos, las instalaciones de servicios y las fincas y predios colindantes.

3. Los accesos a las carreteras o a sus vías de servicio se clasifican como:
 - a. A nivel, cuando los giros a la izquierda permitidos entre el acceso y la carretera o vía de servicio se resuelven cruzando a nivel alguno de los carriles de estas últimas.

A distinto nivel, cuando los giros a la izquierda permitidos entre el acceso y la carretera o vía de servicio se resuelven sin cruzar a nivel alguno de los carriles de estas últimas.
 - b. Canalizados, cuando los movimientos permitidos entre el acceso y la carretera o vía de servicio se realizan empleando ramales específicos, carriles o cuñas de cambio de velocidad.

Sin canalizar, cuando los movimientos permitidos entre el acceso y la carretera o vía de servicio se realizan sin emplear ramales específicos, carriles ni cuñas de cambio de velocidad

4. Se consideran conexiones mediante intersecciones o enlaces, las que tienen lugar entre la carretera y otras vías públicas que tengan la consideración de carreteras, de la misma o de distinta titularidad, o con sus propias vías de servicio.

Artigo 8. Ramales

Son ramales las vías que unen carreteras o vías de servicio que confluyen en una conexión para permitir los distintos movimientos de los vehículos.

En aquellos casos en los que las vías de servicio tengan también como función servir como ramal de enlace o intersección, se considerará que prevalece esta segunda función en los tramos de la vía próximos a sus conexiones con otras vías o con la calzada principal en una distancia de cincuenta metros (50 m), contados a partir del final del carril de deceleración o, en su caso, antes del comienzo del carril de aceleración.



Artigo 9. Instalaciones de servicios

Se entiende por instalaciones de servicios a todas cuantas satisfagan necesidades de los usuarios de las carreteras, siempre que se encuentren situadas fuera de áreas de servicio. Se consideran incluidas en esta categoría, además de otras instalaciones asimilables, las estaciones de servicio, restaurantes, hoteles, moteles, talleres mecánicos y cafeterías.

Artigo 10. Actuaciones urbanísticas

Se entiende por actuación urbanística a la actividad o acción de urbanización de cualquier tipo, uso y/o destino (residencial, industrial, comercial, de servicios, de dotaciones,...), que surja como consecuencia del desarrollo del planeamiento urbanístico o de la ordenación territorial y que vaya a contar con acceso público libre o restringido.

Artigo 11. Vías urbanas y caminos públicos

1. Se consideran vías urbanas aquellas que componen la red interior de comunicaciones de una población, excepto las travesías y los tramos urbanos de las carreteras.
5. Se consideran caminos públicos a los caminos de servicio, caminos vecinales, caminos agrícolas, forestales, vías pecuarias y, en general, a las demás vías destinadas al tráfico rodado de vehículos automóviles, que sirvan a una colectividad y no tengan la consideración de carretera.
 - a. Un camino de servicio es el construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares.
 - b. Un camino vecinal es una vía destinada al acceso a viviendas unifamiliares y que no está incluido en una red de carreteras de rango superior a la municipal.
 - c. Un camino agrícola o forestal es una vía destinada fundamentalmente para el acceso a fincas rústicas, y cuyo tráfico predominante es de tractores y maquinaria agrícola.
 - d. Un camino pecuario es una vía destinada fundamentalmente al tránsito de ganado, tanto para el acceso a fincas rústicas como a zonas de pastoreo o a fuentes de agua.

Artigo 12. Suelo urbano y tramos urbanos

1. De acuerdo con la Ley 2/2016 del Suelo de Galicia y a los efectos de esta Orden, se considera suelo urbano, aquel terreno que esté integrado en la malla urbana existente, siempre que reúna alguno de los siguientes requisitos:
 - e. Que cuente con acceso rodado público y con los servicios de abastecimiento de agua, evacuación de aguas residuales y suministro de energía eléctrica, proporcionados mediante las correspondientes redes públicas o pertenecientes a las comunidades de usuarios reguladas por la legislación sectorial de aguas, y con



características adecuadas para servir a la edificación existente y a la permitida por el plan.

- f. Que, aun careciendo de algunos de los servicios citados en el apartado anterior, estén comprendidos en áreas ocupadas por la edificación, al menos en las dos terceras partes de los espacios aptos para ella, según la ordenación que el plan general o el plan básico establezcan.

Se considerarán incluidos en la malla urbana los terrenos que dispongan de una urbanización básica constituida por unas vías de acceso y comunicación y unas redes de servicios de las que puedan servirse los terrenos y que estos, por su situación, no estén desligados del entramado urbanístico ya existente.

2. Se considera tramo urbano de una carretera aquel que discurre por suelo clasificado por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico como urbano o de núcleo rural cuando, en este último caso, cuente con alineaciones marcadas en el anterior instrumento y aquel fuera sometido a informe favorable, conforme a la Ley de Carreteras de Galicia, por la administración titular de la carretera.

Artigo 13. Prohibición de accesos

1. Se prohíben, en todo caso, los accesos:
 - g. A las autopistas, autovías y vías para automóviles.
 - h. A las carreteras, variantes de población o de trazado que hayan sido diseñadas con limitación de accesos.
 - i. A los ramales de los enlaces e intersecciones y a los tramos de vías de servicio en los que prevalece su función como ramales de enlace.
4. En los demás casos, las propiedades colindantes sólo podrán tener acceso a la carretera o a sus vías de servicio en el caso en el que se cumplan, simultáneamente, los preceptos establecidos en esta Orden y, al menos, una de las dos condiciones siguientes:
 - a. Que el acceso sea de interés público por encontrarse vinculado a bienes, instalaciones o servicios de carácter igualmente público, tales como edificios administrativos, hospitales y centros de salud, centros educativos o similares.
 - b. Que se justifique que no existe la posibilidad de acceso alternativo a la red vial a través de cualquiera otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido y no se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita. No se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquiera otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, en el caso en el que este acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad global de la red de carreteras.



Artigo 14. Distancias de parada y de cruce

1. La distancia de parada se define como la distancia total recorrida por un vehículo obligado a detenerse ante un obstáculo inesperado en su trayectoria, medida desde su posición en el momento de aparecer el objeto que motiva la detención. Se calcula según los criterios de la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Trazado o disposición análoga que la sustituya. En la tabla 1 se indican las distancias de parada para las combinaciones más frecuentes de velocidades e inclinaciones de la rasante:

Táboa 1: Distancia de parada (m)															
Velocidad (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7
40	40	39	39	38	38	38	37	37	37	36	36	36	35	35	35
50	57	56	55	54	54	53	52	52	51	51	50	50	49	49	48
60	78	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	66	65	64
70	103	101	99	97	95	94	92	91	90	88	87	86	85	84	83
80	133	130	127	125	122	120	118	116	114	112	110	108	107	105	104
90	170	165	161	158	154	151	148	145	142	139	137	135	133	130	128
100	213	207	201	196	191	187	182	178	175	171	168	165	162	159	156

5. La distancia de cruce se define como la longitud que puede recorrer un vehículo sobre una vía durante el tiempo que otro emplea en atravesar dicha vía, total o parcialmente. Se calcula según los criterios de la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras o disposición análoga que la sustituya. En la tabla 2 se indican las distancias de cruce de los diferentes tipos de vehículos, para las combinaciones más frecuentes de velocidades y número de carriles a cruzar:

Táboa 2: Distancia de cruce (m)

Velocidad (km/h)	Tipo de vehículo								
	Ligero			Rígido			Articulado		
	Nº carriles			Nº carriles			Nº carriles		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
40	66	72	78	97	104	111	128	135	142
50	83	91	97	121	130	139	160	169	178
60	99	109	117	145	156	167	192	203	214
70	116	127	136	169	182	194	224	237	249
80	132	145	156	193	208	222	256	271	285
90	149	163	175	218	234	250	288	305	320
100	165	181	195	242	260	278	320	339	356

6. A los efectos de esta Orden, para la determinación de las distancias de parada y de cruce se emplearán los valores de las velocidades legales máximas de circulación en el punto en el que se sitúe el acceso solicitado o existente.
7. Para la determinación de las distancias de cruce se podrán emplear, cuando se disponga de datos precisos sobre los vehículos de diseño del acceso, sus dimensiones concretas. En el caso contrario, se empleará la siguiente clasificación:



- a. Ligeros: cuando su masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kg incluyendo, en su caso, los posibles remolques.
- b. Pesados rígidos: cuando su masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg y no cuenten con remolque.
- c. Articulados: cuando su masa máxima autorizada sea superior a 3.500 kg y cuenten con remolque.

Artigo 15. Cruces y giros a la izquierda

1. La modificación de la señalización horizontal y vertical por razones de seguridad vial no tiene la consideración de limitación u ordenación de accesos, pudiendo realizarse directamente por la administración titular de la carretera cuando las citadas razones lo hagan necesario.

En ese sentido, la autorización de acceso sólo se refiere a los movimientos que se realicen en el sentido de circulación del margen en el que se sitúe aquel. En ningún caso generará derecho alguno para la realización de movimientos de cruce o giro a la izquierda con respecto a la carretera o vía de servicio, que serán señalizados por la administración titular.

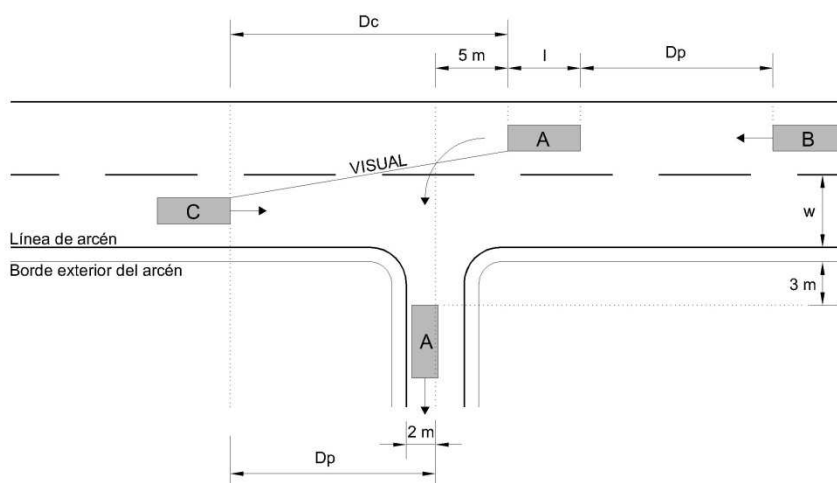
En todo caso, además del resto de condicionantes que se tengan que reunir para poder señalar un giro a la izquierda, se deberá tener en cuenta que en los casos en los que exista un cambio de sentido a una distancia máxima de cuatrocientos metros (400 m), no se podrán autorizar los movimientos que se puedan resolver a través del cambio de sentido existente.

2. Se considerará a todos los efectos que el vehículo que realiza el movimiento de cruce desde una conexión o acceso parte del reposo y está situado a una distancia de 3 metros, medida perpendicularmente al borde exterior del arcén.
3. Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 131 del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia, los vehículos B y C que se aproximan a una intersección cuando un vehículo A pretende realizar la maniobra de cruce, con o sin carril central de espera, deben disponer de las visibilidades necesarias que garanticen su seguridad.



Giros a la izquierda desde la vía principal, sin carril central de espera

Cuando un vehículo A pretende realizar la maniobra de cruce en una intersección sin carril central de espera, el vehículo B que viene detrás en el mismo sentido, deberá disponer de una visibilidad igual o superior a la distancia de parada y el vehículo C que viene en sentido contrario, deberá disponer de una visibilidad igual o superior a la distancia de cruce respecto del vehículo A antes de efectuar el cruce, y a la distancia de parada respecto del vehículo A, después de efectuado el cruce.



w: ancho total en metros de los carriles atravesados

l: longitud en metros del vehículo que atraviesa la vía. Se considerarán, en función del estudio del tipo de tráfico en el cruce, 5 m para vehículos ligeros, 10 metros para vehículos pesados rígidos y 15 metros para vehículos articulados

Dp: distancia de parada

Dc: distancia de cruce

Se considerará como línea de referencia para medir las distancias con respecto al vehículo A después de efectuado el cruce, una línea imaginaria paralela al vial transversal a dos metros (2,00 m) del borde exterior de la calzada de la carretera. Se supondrá que inicialmente el vehículo A, antes de atravesar el sentido contrario, se sitúa a una distancia, de cinco metros (5,00 m) desde la anterior línea de referencia.

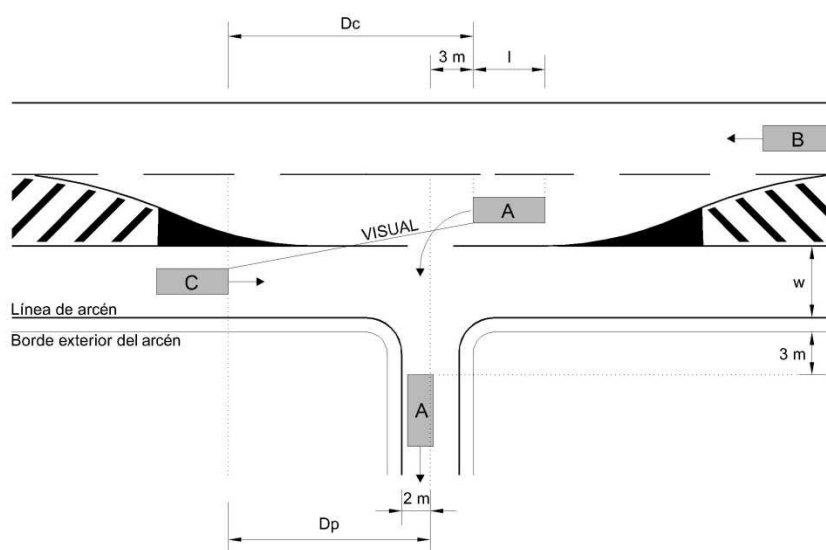
Para realizar un análisis simplificado de la posición en planta, se podrán hacer coincidir el punto de vista del observador y el obstáculo identificable con las aristas de los vehículos centrados en su carril.

Para el cálculo de la visibilidad de cruce, con independencia del vehículo patrón característico que realiza la maniobra A, se tomará como altura del punto de vista del conductor 1,10 metros.



Giros a la izquierda desde la vía principal, con carril central de espera

Cuando un vehículo A pretende realizar la maniobra de cruce en una intersección con carril central de espera, el vehículo C que viene en sentido contrario, deberá disponer de una visibilidad igual o superior a la distancia de cruce respecto del vehículo A antes de efectuar el cruce, y a la distancia de parada respecto del vehículo A, después de efectuado el cruce.



w: ancho total en metros de los carriles atravesados

L: longitud en metros del vehículo que atraviesa la vía. Se considerarán, en función del estudio del tipo de tráfico en el cruce, 5 m para vehículos ligeros, 10 metros para vehículos pesados rígidos y 15 metros para vehículos articulados

Dp: distancia de parada

Dc: distancia de cruce

Se considerará como línea de referencia para medir las distancias con respecto al vehículo A después de efectuado el cruce, una línea imaginaria paralela al vial transversal a dos metros (2,00 m) del borde exterior de la calzada de la carretera. Se supondrá que inicialmente el vehículo A, antes de atravesar el sentido contrario, se sitúa a una distancia, de tres metros (3,00 m) desde la anterior línea de referencia.

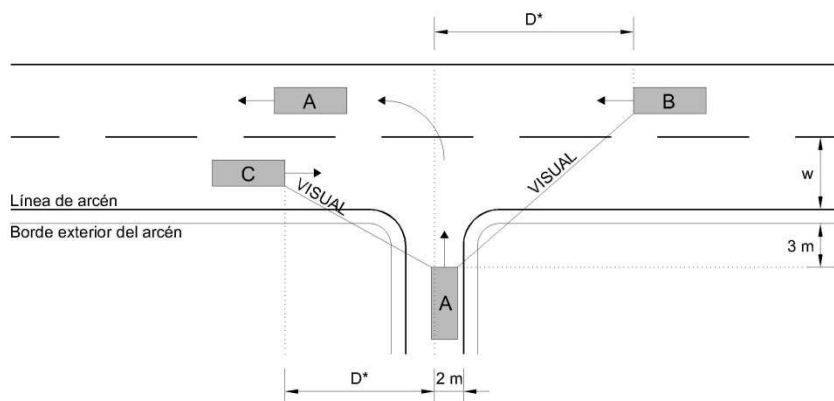
Para realizar un análisis simplificado de la posición en planta, se podrán hacer coincidir el punto de vista del observador y el obstáculo identificable con las aristas de los vehículos centrados en su carril.

Para el cálculo de la visibilidad de cruce, con independencia del vehículo patrón característico que realiza la maniobra A, se tomará como altura del punto de vista del conductor 1,10 metros.



Giros a la izquierda desde la vía secundaria, sin carril central de espera

Cuando un vehículo A pretende realizar una maniobra de cruce para incorporarse a una vía principal desde una vía secundaria, sin carril central de espera, los vehículos B y C que circulan en los dos sentidos de la vía principal deberán disponer de una visibilidad igual o superior a la mayor de las resultantes entre la distancia de cruce y la distancia de parada.



w: ancho total en metros de los carriles atravesados

D*: la mayor distancia que resulte entre la distancia de parada y la distancia de cruce

Se considerará como línea de referencia para medir las distancias con respecto al vehículo A después de efectuado el cruce, una línea imaginaria paralela al vial transversal a dos metros (2,00 m) del borde exterior de la calzada de la carretera.

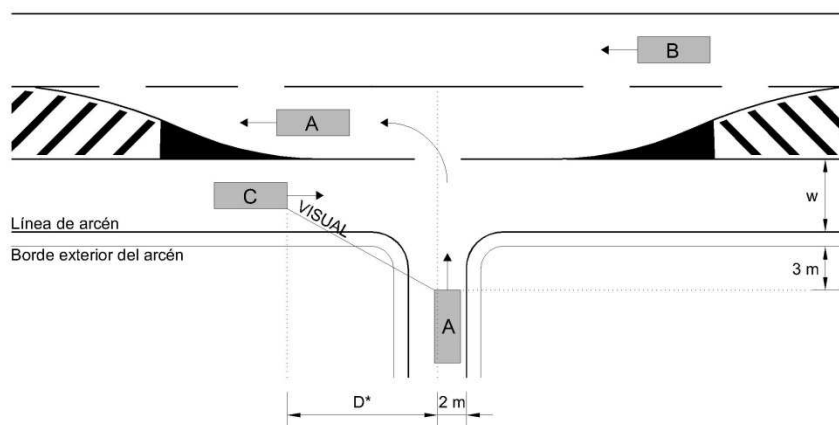
Para realizar un análisis simplificado de la posición en planta, se podrán hacer coincidir el punto de vista del observador y el obstáculo identificable con las aristas de los vehículos centrados en su carril.

Para el cálculo de la visibilidad de cruce, con independencia del vehículo patrón característico que realiza la maniobra A, se tomará como altura del punto de vista del conductor 1,10 metros.



Giros a la izquierda desde la vía secundaria, con carril central de espera

Cuando un vehículo A pretende realizar una maniobra de cruce para incorporarse a una vía principal desde una vía secundaria, con carril central de espera, el vehículo C que circula por el carril que se cruza de la vía principal deberá disponer de una visibilidad igual o superior a la mayor de las resultantes entre la distancia de cruce y la distancia de parada.



w : ancho total en metros de los carriles atravesados

D^* : la mayor distancia que resulte entre la distancia de parada y la distancia de cruce

Se considerará como línea de referencia para medir las distancias con respecto al vehículo A antes de efectuar el cruce, una línea imaginaria paralela al vial transversal a dos metros (2,00 m) del borde exterior de la calzada de la carretera.

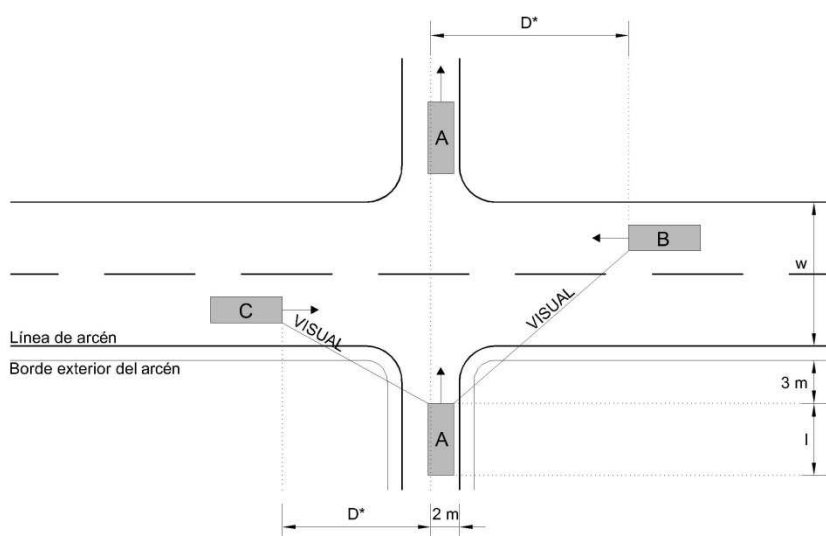
Para realizar un análisis simplificado de la posición en planta, se podrán hacer coincidir el punto de vista del observador y el obstáculo identificable con las aristas de los vehículos centrados en su carril.

Para el cálculo de la visibilidad de cruce, con independencia del vehículo patrón característico que realiza la maniobra A, se tomará como altura del punto de vista del conductor 1,10 metros.



Cruce de una carretera desde una vía secundaria

Cuando un vehículo A pretende cruzar una carretera, los vehículos B y C que circulan en los dos sentidos de la vía principal deberán disponer de una visibilidad igual o superior a la mayor de las resultantes entre la distancia de cruce y la distancia de parada.



w: ancho total en metros de los carriles atravesados

l: longitud en metros del vehículo que atraviesa la vía. Se considerarán, en función del estudio del tipo de tráfico en el cruce, 5 m para vehículos ligeros, 10 metros para vehículos pesados rígidos y 15 metros para vehículos articulados

D* la mayor distancia que resulte entre la distancia de parada y la distancia de cruce

Se considerará como línea de referencia para medir las distancias con respecto al vehículo A, una línea imaginaria paralela al vial transversal a dos metros (2,00 m) del borde exterior de la calzada de la carretera.

Para realizar un análisis simplificado de la posición en planta, se podrán hacer coincidir el punto de vista del observador y el obstáculo identificable con las aristas de los vehículos centrados en su carril.

Para el cálculo de la visibilidad de cruce, con independencia del vehículo patrón característico que realiza la maniobra A, se tomará como altura del punto de vista del conductor 1,10 metros.

4. Cuando la intersección corresponda a un acceso particular con una IMD menor de 10 vehículos/día sin vehículos pesados y que no tenga uso público, será suficiente que los vehículos que se aproximan dispongan de la obligada visibilidad de parada.

Título II. Accesos a las vías de altas prestaciones

Artigo 16. Limitación de accesos

1. Las propiedades colindantes no tendrán acceso directo a las vías de altas prestaciones. Los accesos de estas se realizarán indirectamente, a través de carreteras convencionales o de vías de servicio que se conectarán a aquellas, en ambos casos, en los enlaces que se habiliten.



8. Excepcionalmente, se podrá autorizar por parte de la administración titular de la carretera, la conexión de sus propias vías de servicio a las calzadas principales de las autovías y vías para automóviles. En esos casos se respetarán, no obstante, las distancias y demás requisitos que se especifican en la sección 1ª del capítulo III del título IV de esta Orden. Esta excepción no podrá aplicársele, en ningún caso, a las autopistas.
9. Los elementos funcionales de las carreteras, incluyendo las instalaciones para su conservación y explotación, podrán disponer de accesos canalizados a las vías de altas prestaciones.

Artigo 17. Autorizaciones de acceso a vías de altas prestaciones

La autorización para la implantación de instalaciones de servicios o para la realización de cualquiera otra actividad privada en los márgenes de las autovías y vías para automóviles no dará lugar a la apertura de nuevas vías de servicio ni podrá incrementar el número de las conexiones de aquellas con las calzadas principales.

El acceso de dichas instalaciones y actividades a las autovías y vías para automóviles se realizará a través de las vías de servicio existentes y, en su caso, de otras carreteras y caminos que conecten con las calzadas principales a través de enlaces.

Por lo tanto, sólo se autorizarán accesos de estas instalaciones y actividades a vías de servicio existentes, sin que en ningún caso la autorización incluya o pueda implicar un incremento del número de conexiones existentes de las vías de servicio con las calzadas principales o con los ramales de sus enlaces.

Título III. Accesos a las carreteras convencionales y vías de servicio

Capítulo I. Características y diseño de los elementos de trazado

Artigo 18. Sección característica

10. A los efectos de esta Orden, se entenderá por sección característica de los enlaces, intersecciones, accesos y carriles (figuras 1 y 2) o cuñas (figura 3) de cambio de velocidad aquella donde el borde exterior de la calzada del correspondiente elemento intersece con el borde exterior de la calzada principal.

En el caso de los carriles centrales de espera (figura 4), se entenderá por sección característica aquella donde es nulo el ancho de la cuña de transición correspondiente.

11. Excepto que se especifique lo contrario, cuando en esta Orden se haga referencia a las distancias entre enlaces, intersecciones, accesos o carriles o cuñas de cambio de velocidad, se entenderá que se hace referencia a las distancias entre las secciones características de aquellos.



Artigo 19. Características generales de los elementos de trazado

1. A los efectos de esta Orden, para definir las dimensiones de los elementos de cambio de velocidad se emplearán los valores de las velocidades legales máximas de circulación en el punto en el que se sitúe el acceso solicitado o existente.
12. Los radios de enlace de las alineaciones serán de quince metros (15 m) como mínimo (figuras 1, 2, 3 y 4).
13. La ampliación de la plataforma para la ejecución de los elementos de cambio de velocidad y de los carriles centrales de espera se hará de tal manera que se mantengan en toda su longitud los anchos de los carriles y bermas con los que cuente actualmente la calzada existente, sin que sea posible que la ampliación se haga a costa de disminuir las dimensiones de estos elementos.

El ancho mínimo del arcén de la calzada en la zona afectada por elementos de cambio de velocidad o carriles centrales de espera será de medio metro (0,5 m), siendo recomendable mantener el del arcén existente, cuando sea superior a ese valor (figuras 1, 2, 3 y 4).

En el caso en el que sea precisa una berma para aumentar la visibilidad o para la disposición de sistemas de contención de vehículos asociados a la ejecución del acceso, y la calzada principal no disponga de ellas, se habilitará una del ancho necesario.

14. En la zona correspondiente al final de un carril o cuña de deceleración, denominada nariz, donde divergen la calzada principal y el acceso o salida, no habrá obstáculos que representen un peligro para la seguridad vial de la circulación.
15. La zona de convergencia ubicada al principio de un carril o cuña de aceleración, denominada punta, deberá estar a nivel para permitir una buena visibilidad para la maniobra de convergencia.
16. En el caso en el que los carriles o cuñas de cambio de velocidad se solapen, en todo o en parte, con paradas de autobús existentes en los márgenes de la calzada principal, o la distancia entre las secciones características o puntos más próximos de ambos elementos sea inferior a 50 m, esas paradas de autobús se integrarán como parte de los elementos de cambio de velocidad, prolongando estos, en su caso, cuando fuera necesario.

Artigo 20. Carriles de cambio de velocidad

Los carriles de cambio de velocidad (figuras 1 y 2) que sean necesarios serán ejecutados por el solicitante de la autorización de acceso, por su cuenta, y se diseñarán teniendo en cuenta las siguientes prescripciones:

- a. Serán de tipo paralelo, entendiéndose como tales aquellos en los que el carril de cambio de velocidad se dispone adosado a la calzada principal, y dispone de una cuña triangular de transición de ancho variable linealmente en el extremo contiguo a esa calzada.



- b. Su longitud mínima será la indicada en las tablas 3 y 4, para las combinaciones más frecuentes de velocidades e inclinaciones de la rasante:

Tabla 3: Longitud del carril de aceleración (m)

Velocidad * (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	≤-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	≥7
100	110	115	120	125	130	135	140	150	155	165	175	185	200	215	230
90	80	85	85	90	95	95	100	105	110	115	120	130	135	145	155
80	60	60	60	65	65	70	70	75	75	80	85	85	90	95	100
70	40	40	40	45	45	45	45	50	50	50	55	55	60	60	65
60	30	30	30	30	30	30	30	30	30	35	35	35	35	40	40
≤50	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

Tabla 4: Longitud del carril de deceleración (m)

Velocidad * (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	≤-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	≥7
100	250	235	215	205	190	180	170	160	155	145	140	135	130	125	120
90	200	185	170	160	150	140	135	130	120	115	110	105	100	100	95
80	150	140	130	125	115	110	105	100	95	90	85	80	80	75	70
70	110	105	95	90	85	80	75	70	70	65	60	60	55	55	55
60	80	70	65	65	60	55	55	50	50	45	45	40	40	40	40
50	50	45	45	40	40	35	35	30	30	30	30	30	30	30	30
≤40	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

Para valores intermedios de las pendientes, se emplearán los valores correspondientes a los valores enteros más próximos reflejados en las tablas.

- c. Las longitudes mínimas que se considerarán para el diseño de las cuñas de transición serán las indicadas en la tabla 5, en función de la velocidad máxima de circulación señalizada en el tramo de carretera.

Tabla 5: Longitud de la cuña triangular de transición (m)

Velocidad * (km/h)	Deceleración	Aceleración
≥80	60	60
70	50	30
60	40	30
≤50	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

La longitud de la cuña se considera incluida íntegramente en la del correspondiente carril de cambio de velocidad que figura en las tablas 3 y 4.



Se puede dar la circunstancia de que la longitud exigida para el carril de cambio de velocidad coincida con la de su correspondiente cuña triangular de transición. En esos casos, todo el carril se configurará en forma de cuña.

- d. El ancho de los carriles de cambio de velocidad, excepto en las cuñas triangulares de transición, será igual al del carril adyacente de la calzada principal, manteniendo, en todo caso, un ancho mínimo de tres metros (3 m).
- e. Se deberán cumplir las limitaciones referidas a distancias de seguridad con respecto a otros elementos de trazado que se establecen en los artículos correspondientes de esta Orden.

Artigo 21. Cuñas de cambio de velocidad

Las cuñas de cambio de velocidad (figura 3) que sean necesarias serán ejecutadas por el solicitante de la autorización de acceso, por su cuenta, y se diseñarán teniendo en cuenta las siguientes prescripciones específicas:

- a. Las cuñas de cambio de velocidad podrán ser de salida de la calzada principal (deceleración) o de incorporación a aquella (aceleración).
- b. Su longitud mínima será la indicada en la tabla 6 y el ancho de la cuña de salida será equivalente al del carril adyacente de la calzada a la que se accede.

Tabla 6: Longitud mínima de las cuñas de cambio de velocidad (m)

Velocidad * (km/h)	Tráfico (veh./día)	Deceleración	Aceleración
≥80	-	60	60
70	-	50	30
60	-	40	30
≤50	>5.000	30	30
	≤5.000	30	0

*Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

El ancho de la prolongación del borde exterior de la calzada de las cuñas de cambio de velocidad, en su intersección con la prolongación de los bordes de la zona destinada a la circulación de vehículos en el acceso, será igual al del carril adyacente de la calzada principal, manteniendo, en todo caso, un ancho mínimo de tres metros (3 m).

- f. Se deberán cumplir las limitaciones referidas a distancias de seguridad con respecto a otros elementos de trazado que se establecen en los artículos correspondientes de esta Orden.

Artigo 22. Carriles centrales de espera

- 1. Los carriles centrales de espera (figura 4) que sean necesarios serán ejecutados por el solicitante de la autorización de acceso, por su cuenta, y se diseñarán teniendo en cuenta las siguientes prescripciones específicas:



- g. Los carriles centrales de espera serán de dos tipos, deceleración y aceleración.
- h. Los carriles centrales de deceleración dispondrán de una zona cebreada, una cuña de transición, una zona de cambio de velocidad y una zona de almacenamiento y espera.

Los carriles centrales de aceleración dispondrán de una zona de cambio de velocidad, una cuña de transición y una zona cebreada.

- i. Las dimensiones de las zonas de cambio de velocidad y de las cuñas de transición serán las que se establecen en esta Orden para los carriles de cambio de velocidad (artículo 20.b) homólogos y para sus correspondientes cuñas triangulares de transición (artículo 20.c).
 - j. La zona cebreada tendrá una longitud superior al doble de la establecida para la correspondiente cuña triangular de transición.
 - k. La zona de almacenamiento y espera tendrá una longitud superior a quince metros (15 m), pudiendo determinarse la necesidad de una longitud superior en función de la intensidad de tráfico en el acceso.
 - l. El ancho de los carriles centrales de espera, excepto en la parte de las zonas cebreadas que no sea adyacente a las cuñas de transición, será igual o superior a tres metros (3 m), siendo recomendable mantener el de los carriles existentes, cuando sea superior a ese valor.
17. Se deberán mantener unas distancias de seguridad entre las zonas de cambio de velocidad de los carriles centrales de espera y otros elementos de la carretera equivalentes a las que en esta Orden se exigen para los carriles de cambio de velocidad homólogos.
18. No se podrá establecer carril central de espera en un carril para la circulación de vehículos rápidos o lentos en cualquiera de los dos sentidos de circulación.

Capítulo II. Actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos

Artigo 23. Ámbito de aplicación

Se consideran incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo los accesos de actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos a carreteras convencionales y vías de servicio.

Artigo 24. Limitaciones comunes

19. Se denegarán todas aquellas solicitudes de autorización de acceso para las que se verifique alguna de las condiciones que se indican en el resto de apartados de este artículo.



20. Por restricción de acceso: No se autorizará el acceso a las carreteras convencionales en las que se hayan restringido sus accesos mediante, por ejemplo, la disposición de vallado perimetral en sus márgenes.
21. Por la existencia de vías de servicio: Si un tramo de carretera está dotado de vías de servicio, no se dispondrán accesos a la calzada principal, utilizando para ello las vías de servicio.
22. Por la existencia de acceso alternativo: No se autorizará el acceso a carreteras convencionales o vías de servicio de titularidad autonómica o provincial cuando exista la posibilidad de un acceso alternativo a la red vial a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido o se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita. No se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, en el caso en el que este acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad global de la red de carreteras.
23. Por razón de visibilidad, no se autorizará ningún acceso en el que no se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:
 - a. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera o vía de servicio superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación del margen en el que sitúa.
 - b. En el tramo de la carretera o vía de servicio definido por la distancia de parada, existirá plena visibilidad para cualquier vehículo situado en el acceso, a una distancia de tres metros (3 m) del borde exterior del arcén.
24. Por la cercanía de semáforos o pasos de cebra (figura 11): Entre la sección característica final del elemento de incorporación al carril principal del tronco o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre el punto más próximo del acceso y el semáforo o paso de cebra siguiente, según el sentido de la marcha, más próximo al acceso debe existir una distancia igual o superior a la distancia de parada del tramo.

Artigo 25. Distancias de seguridad en carreteras convencionales

1. Las distancias de seguridad en carreteras convencionales se medirán en el mismo margen de la carretera, entre las secciones características o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre los puntos más próximos del acceso y de la conexión o acceso adyacente. (figura 5).

En una glorieta, que es un tipo de intersección con calzada anular, las distancias de seguridad se medirán desde el perímetro exterior de dicha calzada.

2. Se deberán respetar las distancias de seguridad que figuran en los puntos 3 y 4 de este artículo en los siguientes casos:



- a. En las conexiones entre una carretera y otra vía pública que tenga la consideración de carretera mediante intersecciones o enlaces.
- a. En las conexiones de una carretera con sus propias vías de servicio mediante intersecciones o enlaces.
- b. En los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas o caminos públicos dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
- c. En los accesos a instalaciones de servicios dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
- d. En los accesos a otras propiedades dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).

En el resto de accesos no será necesario que exista distancia de seguridad.

- 3. En tramos no urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias de seguridad mínimas entre un acceso o conexión a una carretera y el acceso o conexión más próximas serán las siguientes:
 - a. La distancia entre una entrada a la carretera de una conexión o acceso y una salida de la carretera de la conexión o acceso posterior será como mínimo de doscientos metros (200 m).

En el caso en el que no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de doscientos metros (200 m).

- b. La distancia entre dos salidas consecutivas de la carretera correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo cincuenta metros (50 m).

En el caso de no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de cincuenta metros (50 m).

- c. La distancia entre dos entradas consecutivas a la carretera correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo de cien metros (100 m).

En el caso de no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de cien metros (100 m).

- d. No se establecen limitaciones por la distancias entre una salida de la carretera y una entrada a la carretera consecutivas correspondientes a conexiones o accesos.



4. En tramos urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias mínimas de seguridad entre un acceso o conexión a una carretera y el acceso o conexión más próximas serán iguales o superiores a la distancia de parada del tramo.
5. Distancias de seguridad por la cercanía a obras especiales (figuras 6 y 7): No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, antes o después del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado, en una distancia de:
 - a. Doscientos metros (200 m), en el caso en el que el acceso requiera la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m) (figura 6).
 - b. Cincuenta metros (50 m), en el resto de los casos (figura 7).

Artigo 26. Distancias de seguridad en vías de servicio

3. Las distancias de seguridad en vías de servicio se medirán en el mismo margen de la vía de servicio, entre las secciones características o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre los puntos más próximos del acceso y de la conexión o acceso adyacente. (figura 8).

En una glorieta, que es un tipo de intersección con calzada anular, las distancias de seguridad se medirán desde el perímetro exterior de dicha calzada.

4. Se deberán respetar las distancias de seguridad que figuran en los puntos 3 y 4 de este artículo en los siguientes casos:
 - a. En las conexiones entre la vía de servicio y una vía pública que tenga la consideración de carretera mediante intersecciones o enlaces.
 - e. En los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas o caminos públicos dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - f. En los accesos a instalaciones de servicios dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - g. En los accesos a otras propiedades dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).

En el resto de accesos no será necesario que exista distancia de seguridad.

3. En tramos no urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias de seguridad mínimas entre un acceso o conexión y el acceso o conexión más próximas en una vía de servicio serán las siguientes:



- c. La distancia entre una entrada a la vía de servicio de una conexión o acceso y una salida de la vía de servicio de la conexión o acceso posterior será como mínimo de cincuenta metros (50 m).

En el caso contrario, se unirán ambos elementos.

- d. La distancia entre dos entradas consecutivas a la vía de servicio correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo de veinticinco metros (25 m).

En el caso contrario, se unirán ambos elementos.

- e. No se establecen limitaciones por la distancias entre dos salidas consecutivas de la vía de servicio correspondientes a conexiones o accesos.
- f. No se establecen limitaciones por la distancias entre una salida de la vía de servicio y una entrada a la vía de servicio consecutivas correspondientes a conexiones o accesos.
6. En tramos urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias mínimas de seguridad serán iguales o superiores a la distancia de parada del tramo.
7. Distancias de seguridad por la cercanía a obras especiales (figura 9 y 10): No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la vía de servicio, ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado.

Artigo 27. Disposición de los accesos

1. Se dispondrán carriles de cambio de velocidad en los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea superior a cinco mil (5.000) vehículos al día.
8. En el resto de los casos, se dispondrán cuñas de cambio de velocidad, excepto en los accesos para caminos públicos en vías de servicio en las que la velocidad legal de circulación sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea igual o inferior a 3.000 vehículos al día, en los que el diseño a seguir será el establecido en los artículos 52 y 53 de esta Orden para el caso de acceso de predio agrícola (figuras 18 y 19).
9. Los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos se podrán realizar a través de una glorieta siempre que queden garantizados los condicionantes geométricos de la nueva conexión en la glorieta y las condiciones óptimas de circulación y de seguridad vial. La Administración titular de la carretera indicará el procedimiento para establecer estos condicionantes.



Artigo 28. Trazado en planta y alzado

1. El diseño en planta de los accesos se realizará de tal manera que los radios de enlace de las alineaciones serán de quince metros (15 m) como mínimo.
2. Cuando se permitan los giros a la izquierda para entrar o salir del acceso, este se diseñará de manera que, preferentemente, permita la realización de maniobras de cambio de sentido para los vehículos que circulen por la carretera principal.
10. Si el acceso se produce en zona de terraplén de la carretera o vía de servicio, la pendiente longitudinal máxima de este será del cuatro por ciento (4%), en una longitud no inferior a diez metros (10 m). Si el acceso se produce en zona de desmonte de la carretera o vía de servicio, su perfil longitudinal se diseñará en contrapendiente mínima del uno por ciento (1%), de tal manera que se garantice el correcto drenaje del agua de escorrentía que discurra por la vía secundaria, evitando su llegada a la calzada de la carretera o vía de servicio.
11. Las curvas de acuerdo vertical que se diseñen en la vía secundaria, en la zona del acceso, tendrán un parámetro mínimo de cien metros (100 m).
12. Si el acceso se realiza sobre las cuñas o carriles de cambio de velocidad de otro acceso existente, se conectarán ambos mediante una de las siguientes maneras:
 - a. Mediante un carril de trenzado, diseñado de tal manera que las cuñas o carriles de cambio de velocidad entre este y la calzada a la que se acceda cuenten con las dimensiones mínimas exigibles a aquel acceso que presente unos requisitos más estrictos al respecto.
 - b. Mediante una vía de servicio.

Artigo 29. Sección transversal

La vía secundaria tendrá una anchura mínima de seis metros (6 m) en una longitud no inferior a quince metros (15 m), a medir desde la arista exterior de la calzada de la carretera o vía de servicio.

Artigo 30. Drenaje

1. En las obras de reposición del drenaje de la carretera o vía de servicio las condiciones de drenaje tanto en lo que se refiere al drenaje subterráneo como al superficial, así como las pendientes transversales, cunetas, desagües, etc, se dispondrán con los mismos criterios y normas vigentes que para la carretera o vía de servicio.
2. La continuidad del drenaje de la carretera o vía de servicio en la zona afectada por el acceso a realizar se garantizará mediante una conducción de dimensiones suficientes. Si la longitud de esta resultara superior a ocho metros (8 m) se dispondrán tantas arquetas de registro intermedias como sea necesario para facilitar la limpieza de la conducción, de tal manera que ningún tramo presente una longitud superior a aquella.



En el caso en el que el elemento de drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio estuviera constituido por una cuneta y, para mantener su continuidad, fuera necesario cubrirla de alguna manera (mediante conducciones o losetas, por ejemplo), sus embocaduras se cubrirán mediante rejillas inclinadas con una pendiente máxima de treinta grados (30°).

3. En todo caso, no se interferirá el drenaje superficial o profundo de la carretera o vía de servicio y se impedirá la llegada de aguas de escorrentía desde el acceso a la calzada, disponiendo excepcionalmente, si fuera preciso, imbornales o rejillas corridas en el acceso.

Artigo 31. Firmes

Se afirmarán, en toda su longitud y ancho, los carriles o cuñas de cambio de velocidad y los carriles centrales de espera que formen parte del acceso, de acuerdo a la Norma 6.1-IC, de Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya, y con un pavimento ejecutado con un tipo de material análogo al empleado en la calzada a la que se acceda.

Artigo 32. Iluminación

Cuando se disponga iluminación en el acceso, constituirá un sistema independiente del de la calzada principal y, en ningún caso provocará el deslumbramiento de los usuarios de aquella.

Artigo 33. Sistemas de contención

Todos los obstáculos a colocar con el motivo de la construcción del acceso o del elemento a la que este sirve que pudieran suponer un aumento de la peligrosidad de la carretera o vía de servicio y, en particular los báculos situados en los márgenes de los accesos, deberán disponer de sistemas de contención conforme a las recomendaciones vigentes en cada momento sobre la materia.

Artigo 34. Señalización

La señalización vertical se ajustará a la Norma 8.1-IC, Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras y al Catálogo de Señales de Circulación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, o disposiciones análogas que los sustituyan.

Las marcas viales se realizarán conforme a lo establecido en la Norma 8.2-IC, Marcas Viales, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya.

Siempre que el acceso no disponga de carril de aceleración, se dispondrá una señal tipo R-2 de detención obligatoria en el margen derecho del acceso, en prolongación de la arista exterior de la plataforma de la carretera o vía de servicio.



Artigo 35. Reposición de accesos

Si las obras afectan a accesos existentes autorizados, en el proyecto se deberán de contemplar como obras a realizar por el interesado aquellas necesarias para la reposición de esos accesos según los principios establecidos en esta Orden, aunque no se cumplan estrictamente todos sus preceptos, de tal manera que, al menos, se mantengan las mismas condiciones de seguridad vial con las que contaban anteriormente.

Capítulo III. Instalaciones de servicio

Artigo 36. Ámbito de aplicación

Se consideran incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo los accesos de instalaciones de servicios a carreteras convencionales y vías de servicio.

Artigo 37. Limitaciones comunes

13. Se denegarán todas aquellas solicitudes de autorización de acceso para las que se verifique alguna de las condiciones que se indican en el resto de apartados de este artículo.
14. Por restricción de acceso: No se autorizará el acceso a las carreteras convencionales en las que se hayan restringido sus accesos mediante, por ejemplo, la disposición de vallado perimetral en sus márgenes.
15. Por la existencia de vías de servicio: Si un tramo de carretera está dotado de vías de servicio, no se dispondrán accesos a la calzada principal, utilizando para ello las vías de servicio.
16. Por la existencia de acceso alternativo: No se autorizará el acceso a carreteras convencionales o vías de servicio de titularidad autonómica o provincial cuando exista la posibilidad de un acceso alternativo a la red vial a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido o se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita. No se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquiera otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, en el caso en el que este acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad global de la red de carreteras.
17. Por razón de visibilidad, no se autorizará ningún acceso en el que no se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:
 - a. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera o vía de servicio superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación del margen en el que se sitúa.
 - b. En el tramo de la carretera o vía de servicio definido por la distancia de parada, existirá plena visibilidad para cualquier vehículo situado en el acceso, a una distancia de tres metros (3 m) del borde exterior del arcén.



18. Por la cercanía de semáforos o pasos de cebra (figura 11): Entre la sección característica final del elemento de incorporación al carril principal del tronco o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre el punto más próximo del acceso y el semáforo o paso de cebra siguiente, según el sentido de la marcha, más próximo al acceso debe existir una distancia igual o superior a la distancia de parada del tramo.

Artigo 38. Distancias de seguridad en carreteras convencionales

5. Las distancias de seguridad en carreteras convencionales se medirán en el mismo margen de la carretera, entre las secciones características o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre los puntos más próximos del acceso y de la conexión o acceso adyacente. (figura 5).

En una glorieta, que es un tipo de intersección con calzada anular, las distancias de seguridad se medirán desde el perímetro exterior de dicha calzada.

6. Se deberán respetar las distancias de seguridad que figuran en los puntos 3 y 4 de este artículo en los siguientes casos:
- a. En las conexiones entre una carretera y otra vía pública que tenga la consideración de carretera mediante intersecciones o enlaces.
 - h. En las conexiones de una carretera con sus propias vías de servicio mediante intersecciones o enlaces
 - i. En los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas o caminos públicos dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - j. En los accesos a instalaciones de servicios dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - k. En los accesos a otras propiedades dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).

En el resto de accesos no será necesario que exista distancia de seguridad.

3. En tramos no urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias de seguridad mínimas entre un acceso o conexión a una carretera y el acceso o conexión más próximas serán las siguientes:
- a. La distancia entre una entrada a la carretera de una conexión o acceso y una salida de la carretera de la conexión o acceso posterior será como mínimo de doscientos metros (200 m).

En el caso de no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de doscientos metros (200 m).



- b. La distancia entre dos salidas consecutivas de la carretera correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo cincuenta metros (50 m).

En el caso de no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de cincuenta metros (50 m).

- a. La distancia entre dos entradas consecutivas a la carretera correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo de cien metros (100 m).

En el caso de no cumplir la distancia anterior, se unirán ambos elementos en una vía de servicio. Esta vía de servicio se podrá convertir en carril de trenzado si la distancia entre sus secciones características es menor de cien metros (100 m).

- b. No se establecen limitaciones por la distancias entre una salida de la carretera y una entrada a la carretera consecutivas correspondientes a conexiones o accesos.

19. En tramos urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias mínimas de seguridad entre un acceso o conexión a una carretera y el acceso o conexión más próximas serán iguales o superiores a la distancia de parada del tramo.
20. No se establecen limitaciones por razón de distancias de seguridad a otros accesos o conexiones en el caso de los accesos de instalaciones de servicio que no requieran la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
21. Distancias de seguridad por la cercanía a obras especiales: No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, antes o después del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado, en una distancia de:
- a. Doscientos metros (200 m), en el caso en el que el acceso requiera la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m) (figura 6).
- b. Cincuenta metros (50 m), en el resto de los casos (figura 7).

Artigo 39. Distancias de seguridad en vías de servicio

7. Las distancias de seguridad en vías de servicio se medirán en el mismo margen de la vía de servicio, entre las secciones características o, en el caso de no existir elementos de cambio de velocidad, entre los puntos más próximos del acceso y de la conexión o acceso adyacente. (figura 8).

En una glorieta, que es un tipo de intersección con calzada anular, las distancias de seguridad se medirán desde el perímetro exterior de dicha calzada.



8. Se deberán respetar las distancias de seguridad que figuran en los puntos 3 y 4 de este artículo en los siguientes casos:
- a. En las conexiones entre la vía de servicio y una vía pública que tenga la consideración de carretera mediante intersecciones o enlaces.
 - l. En los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas o caminos públicos dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - m. En los accesos a instalaciones de servicios dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).
 - n. En los accesos a otras propiedades dotados con carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m).

En el resto de accesos no será necesario que exista distancia de seguridad.

3. En tramos no urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias de seguridad mínimas entre un acceso o conexión y el acceso o conexión más próximas en una vía de servicio serán las siguientes:
- c. La distancia entre una entrada a la vía de servicio de una conexión o acceso y una salida de la vía de servicio de la conexión o acceso posterior será como mínimo de cincuenta metros (50 m).

En el caso contrario, se unirán ambos elementos.

- d. La distancia entre dos entradas consecutivas a la vía de servicio correspondientes a conexiones o accesos será como mínimo de veinticinco metros (25 m).

En el caso contrario, se unirán ambos elementos.

- e. No se establecen limitaciones por las distancias entre dos salidas consecutivas de la vía de servicio correspondientes a conexiones o accesos.
 - f. No se establecen limitaciones por las distancias entre una salida de la vía de servicio y una entrada a la vía de servicio consecutivas correspondientes a conexiones o accesos.
22. En tramos urbanos y teniendo en cuenta el punto 2 de este artículo, las distancias mínimas de seguridad serán iguales o superiores a la distancia de parada del tramo.
23. No se establecen limitaciones por razón de distancias de seguridad a otros accesos o conexiones en el caso de los accesos de instalaciones de servicio que no requieran la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad.
24. Distancias de seguridad por la cercanía a obras especiales (figuras 9 y 10): No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la vía de servicio, ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio



y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado.

Artigo 40. Disposición de los accesos

1. Los accesos a una instalación de servicio deberán diseñarse de manera que los vehículos que accedan no lleguen a acumularse y produzcan afección a la circulación de la vía principal.
2. Se dispondrán carriles de cambio de velocidad (figura 12) en los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea superior a cinco mil (5.000) vehículos al día.
25. Se dispondrán cuñas de cambio de velocidad (figura 13) en los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea superior a cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) o en los que la intensidad media diaria de circulación sea superior a 3.000 vehículos al día, excepto que por razón de la velocidad legal o de la intensidad media de circulación sean precisos carriles de cambio de velocidad.
26. En los accesos a instalaciones de servicio que requieran carriles o cuñas de cambio de velocidad, los elementos de entrada y salida se unirán mediante un vial que tendrá la consideración de vial interior del acceso y, en consecuencia, no constituirá un elemento funcional de la carretera a los efectos de la línea límite de edificación (figuras 12 y 13).
Si este "vial interior del acceso" tuviera que prolongarse para unirse con una conexión o acceso adyacente, se trataría como una vía de servicio y sí sería un elemento funcional de la carretera a todos los efectos.

Este vial tendrá un ancho igual al ancho de los carriles de la calzada principal y tendrá un arcén a cada lado de un ancho mínimo de 0,5 m.

El vial se separará de manera física con respecto a la calzada principal, respetando las dimensiones de los arcenes de ambas, y manteniendo una separación mínima de un metro (1 m) entre los bordes exteriores de sus respectivos arcenes. La separación física entre la vía de servicio y la calzada principal podrá adoptar alguna de las siguientes configuraciones:

- a. Dos líneas de bordillos montables, con hormigón entre ellas y balizas H-75.
 - b. Dos líneas de bordillos montables, con vegetación entre ellas.
 - c. Barrera de contención de vehículos de hormigón.
27. En los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea igual o inferior a 3.000 vehículos al día, el acceso de entrada formará un ángulo de treinta grados (30º) con el eje de la calzada principal y el acceso de salida de vehículos a aquella tendrá una sección de cuatro metros y medio (4,5 m), formará con el eje de la carretera un



ángulo comprendido entre setenta y noventa grados (70° y 90°) y se señalizará mediante una detención obligatoria (figura 14).

La disposición anterior se empleará también para habilitar el acceso entre la instalación de servicio y el vial de servicio especificado en el punto 4 de este artículo, en el caso de accesos a instalaciones de servicio que requieran carriles o cuñas de cambio de velocidad (figuras 12 y 13).

2. Los accesos a instalaciones de servicio se podrán realizar a través de una glorieta siempre que queden garantizados los condicionantes geométricos de la nueva conexión en la glorieta y las condiciones óptimas de circulación y de seguridad vial. La Administración titular de la carretera indicará el procedimiento para establecer estos condicionantes.

Artigo 41. Trazado en planta y alzado

1. Cuando se permitan los giros a la izquierda para entrar o salir del acceso:
 - a. El acceso se diseñará de manera que, preferentemente, permita la realización de maniobras de cambio de sentido para los vehículos que circulen por la carretera principal.
 - b. La disposición y dimensiones del acceso permitirá el paso incluso de los vehículos articulados, sin que estos tengan que efectuar maniobras sobre la carretera o vía de servicio, para lo cual el movimiento de entrada a la instalación de servicio, desde el eje del carril del lado opuesto a la instalación de servicios donde se inicia la maniobra de giro o del carril central de espera, se pueda realizar con un radio de giro de, como mínimo, quince metros (15 m), sin necesidad de maniobras intermedias y sin que después de completado el movimiento un vehículo articulado ocupe, ni total ni parcialmente, la calzada o los arcones de la carretera o vía de servicio (figura 15).
28. Si el acceso se produce en zona de terraplén de la carretera o vía de servicio, la pendiente longitudinal máxima de este será del cuatro por ciento (4%), en una longitud no inferior a diez metros (10 m). Si el acceso se produce en zona de desmonte de la carretera o vía de servicio, su perfil longitudinal se diseñará en contrapendiente mínima del uno por ciento (1%), de tal manera que se garantice el correcto drenaje del agua de escorrentía que discurra por la vía secundaria, evitando su llegada a la calzada de la carretera o vía de servicio.
29. Si el acceso se realiza sobre las cuñas o carriles de cambio de velocidad de otro acceso existente, se conectarán ambos mediante una de las siguientes maneras:
 - a. Mediante un carril de trenzado, diseñado de tal manera que las cuñas o carriles de cambio de velocidad entre este y la calzada a la que se acceda cuenten con las dimensiones mínimas exigibles a aquel acceso que presente unos requisitos más estrictos al respecto.
 - b. Mediante una vía de servicio.



30. Si el acceso se realiza sobre otras vías transversales o adyacentes, que conecten o prevean conectar con las carreteras o vías de servicio existentes o proyectadas, se ejecutará íntegramente más separado de estas que la línea límite de edificación.

Artigo 42. Isleta de separación

Se dispondrá una isleta de separación de la carretera o vía de servicio que ocupará las zonas entre accesos de entrada y salida, con una anchura mínima de dos metros (2 m) y respetándose siempre el arcén de la carretera o vía de servicio.

Esta isleta, que no será transitable para vehículos, se podrá destinar a zona verde y se colocarán bordillos montables en todo su perímetro.

Artigo 43. Drenaje

1. El drenaje de las aguas contaminadas de la instalación de servicios se construirán sin posibilidad de conexión con la red de drenaje de la carretera o vía de servicio.
2. En las obras de reposición del drenaje de la carretera o vía de servicio las condiciones de drenaje, tanto en el que se refiere al drenaje subterráneo como al superficial, así como las pendientes transversales, cunetas, desagües,..., se dispondrán con los mismos criterios y normas vigentes que para la carretera o vía de servicio.
3. La continuidad del drenaje de la carretera o vía de servicio en la zona afectada por el acceso a realizar se garantizará mediante una conducción de dimensiones suficientes. Si la longitud de esta resultara superior a ocho metros (8 m), se dispondrán tantas arquetas de registro intermedias como sea necesario para facilitar la limpieza de la conducción, de tal manera que ningún tramo presente una longitud superior a aquella.

En el caso en el que el elemento de drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio estuviera constituido por una cuneta y, para mantener su continuidad, fuera necesario cubrirla de alguna manera (mediante conducciones o losetas, por ejemplo), sus embocaduras se cubrirán mediante rejas inclinadas con una pendiente máxima de treinta grados (30°).

4. En todo caso, no se interferirá el drenaje superficial o profundo de la carretera o vía de servicio y se impedirá la llegada de aguas de escorrentía desde el acceso a la calzada, disponiendo excepcionalmente, si fuera preciso, imbornales o rejas corridas en el acceso.

Artigo 44. Firmes

Se afirmarán, en toda su longitud y ancho, los carriles o cuñas de cambio de velocidad y los carriles centrales de espera que formen parte del acceso, de acuerdo a la Norma 6.1-IC, de Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya, y con un pavimento ejecutado con un tipo de material análogo al empleado en la calzada a la que se acceda.



Artigo 45. Iluminación

Cuando se disponga iluminación en el acceso, constituirá un sistema independiente del de la calzada principal y, en ningún caso, provocará el deslumbramiento de los usuarios de aquella.

Artigo 46. Sistemas de contención

Todos los obstáculos a colocar con el motivo de la construcción del acceso o del elemento al que este sirve que pudieran suponer un aumento de la peligrosidad de la carretera o vía de servicio y, en particular los báculos situados en los márgenes de los accesos, deberán disponer de sistemas de contención conforme a las recomendaciones vigentes en cada momento sobre la materia.

Artigo 47. Señalización

La señalización vertical se ajustará a la Norma 8.1-IC, Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras y al Catálogo de Señales de Circulación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, o disposiciones análogas que las sustituyan.

Las marcas viales se realizarán conforme a lo establecido en la Norma 8.2-IC, Marcas Viales, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya.

Artigo 48. Reposición de accesos

Si las obras afectan a accesos existentes autorizados, en el proyecto se deberán de contemplar como obras a realizar por el interesado aquellas necesarias para la reposición de esos accesos según los principios establecidos en esta Orden. Si no es posible cumplir estrictamente todos sus preceptos, al menos se deberán mantener las mismas condiciones de seguridad vial con las que contaban anteriormente.

Artigo 49. Publicidad

La información de la instalación de servicios cumplirá con las normas sobre publicidad en las carreteras de la Comunidad Autónoma de Galicia que se indican en el artículo 53 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia y en los artículos 152 y 153 del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia.

Capítulo IV. Viviendas unifamiliares y predios agrícolas

Artigo 50. Ámbito de aplicación

Se consideran incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo los accesos a viviendas unifamiliares y predios agrícolas de uso privado y no empleados por una colectividad, en los que no se sitúe un establecimiento destinado a la contratación de bienes y servicios, a carreteras convencionales y vías de servicio.



Artigo 51. Limitaciones

31. Se denegarán todas aquellas solicitudes de autorización de acceso para las que se verifique alguna de las condiciones que se indican en el resto de apartados de este artículo.
32. Por la existencia de acceso alternativo: No se autorizará el acceso a carreteras convencionales o vías de servicio de titularidad autonómica o provincial cuando exista la posibilidad de un acceso alternativo a la red vial a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido o se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita. No se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, en el caso en el que este acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad global de la red de carreteras.
33. Por restricción de acceso: No se autorizará el acceso a las carreteras convencionales en las que se hayan restringido sus accesos mediante, por ejemplo, la disposición de vallado perimetral en sus márgenes.
34. Por la existencia de vías de servicio: Si un tramo de carretera está dotado de vías de servicio, no se dispondrán accesos a la calzada principal, utilizando para ello las vías de servicio.
35. Por razón de visibilidad, no se autorizará ningún acceso en el que no se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:
 - a. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera o vía de servicio superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación del margen en el que sitúa.
 - b. En el tramo de la carretera o vía de servicio definido por la distancia de parada, existirá plena visibilidad para cualquier vehículo situado en el acceso, a una distancia de tres metros (3 m) del borde exterior del arcén.
36. Por razón de distancias de seguridad, no se establecen limitaciones por la distancia de seguridad de los accesos a viviendas unifamiliares y predios en las cercanías de conexiones con otras carreteras o con otros accesos.
37. Por la cercanía a obras especiales: No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera (figura 7) o vía de servicio (figura 10), ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado.

Artigo 52. Trazado en planta y alzado

1. El diseño en planta de los accesos formará un ángulo lo más perpendicular posible con el eje de la calzada principal y se realizará de tal manera que permitan la



inscripción del movimiento de giro de un vehículo ligero con un radio de seis metros (6 m) como mínimo (figuras 16, 17, 18 y 19).

2. El diseño en planta del acceso dejará libre de obstáculos una superficie de, al menos, seis metros (6 m) medidos transversalmente al eje de la calzada principal, desde su arista exterior (figuras 16, 17, 18 y 19).
3. Si el acceso se produce en zona de terraplén de la carretera o vía de servicio, la pendiente longitudinal máxima de este será del cuatro por ciento (4%), en una longitud no inferior a cinco metros (5 m). Si el acceso se produce en zona de desmante de la carretera o vía de servicio, su perfil longitudinal se diseñará en contrapendiente mínima del dos por ciento (2%), de tal manera que se garantice el correcto drenaje del agua de escorrentía que discurra por la vía secundaria, evitando su llegada a la calzada de la carretera o vía de servicio (figuras 16, 17, 18 y 19).

Artigo 53. Sección transversal

1. En su intersección con la arista exterior de la calzada, el ancho del acceso será de, como mínimo, ocho metros y medio (8,5 m) en el caso de accesos a viviendas unifamiliares (figuras 16 y 17) y de trece metros (13 m) en el caso de accesos a predios agrícolas (figuras 18 y 19).
4. En la sección ubicada a seis metros (6 m) de la arista exterior de la calzada, el ancho del acceso será de, como mínimo, dos metros y medio (2,5 m) en el caso de accesos a viviendas unifamiliares (figuras 16 y 17) y de tres metros (3 m) en el caso de accesos a predios agrícolas (figuras 18 y 19).
5. En cada sección intermedia, el ancho del acceso será igual o superior al que resultaría de aplicar una reducción lineal entre los valores indicados en los apartados anteriores (figuras 16, 17, 18 y 19).

Artigo 54. Puertas y cambio de sentido

1. Las puertas que se dispongan en el acceso no abrirán en ningún caso hacia la carretera y se situarán fuera de las zonas de dominio público y de servidumbre, y a una distancia no inferior a seis metros (6 m) de la arista exterior de la calzada (figuras 16, 17, 18 y 19).
2. Las maniobras de cambio de sentido de los vehículos deberán poder realizarse, preferentemente, en el acceso o en la propia parcela a la que se accede, sin invadir la zona de circulación de la carretera o vía de servicio.

Artigo 55. Drenaje

1. En general, y especialmente cuando el elemento de drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio estuviera constituido por una cuneta tendida, se promoverá el mantenimiento de su continuidad como cuneta rebasable, revestido con diez centímetros (10 cm) de hormigón, con una pendiente mínima de 1V/6H en cada uno de los planos que la forman y recomendable 1V/8H, con un ancho mínimo de tres



metros (3 m) y con una profundidad equivalente a la de la cuneta en los tramos adyacentes (figuras 16 y 18).

2. Cuando no fuera posible mantener la continuidad del drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio mediante una cuneta rebasable, se deberá garantizar mediante conducciones (figuras 19 y 21) de dimensiones suficientes. Si la longitud de estas resultara superior a ocho metros (8 m) se dispondrán tantas arquetas de registro intermedias como sea necesario para facilitar la limpieza de la conducción, de tal manera que ningún tramo presente una longitud superior a aquella.

En el caso en el que el elemento de drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio estuviera constituido por una cuneta y, para mantener su continuidad, fuera necesario cubrirla de alguna manera (mediante conducciones, rejas o losetas, por ejemplo), sus embocaduras se cubrirán mediante rejas inclinadas (figuras 19 y 21) con una pendiente máxima de treinta grados (30°).

3. En todo caso, no se interferirá el drenaje superficial o profundo de la carretera o vía de servicio y se impedirá la llegada de aguas de escorrentía desde el acceso a la calzada, disponiendo excepcionalmente, si fuera preciso, imbornales o rejas corridas en el acceso.

Artigo 56. Firmes

Excepto en el caso de accesos a vías de servicio no pavimentadas, el acceso se afirmará en todo su ancho y en una longitud superior a seis metros (6 m), a medir desde la arista exterior de la calzada de la carretera o vía de servicio. El pavimento estará constituido por mezcla bituminosa, hormigón o un tratamiento superficial mediante riego con grava bicapa.

Artigo 57. Señalización

Las marcas viales se realizarán conforme a lo establecido en la Norma 8.2-IC, Marcas Viales, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya.

Capítulo V. Otras propiedades

Artigo 58. Ámbito de aplicación

4. Se consideran incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo los accesos a todos aquellos edificios, viviendas, explotaciones agrícolas, fincas y predios públicos o privados no incluidos en otros capítulos de esta Orden, a carreteras convencionales y vías de servicio.
5. Entre los accesos incluidos en el ámbito de aplicación de este capítulo se diferencian:
 - a. Accesos a propiedades de uso residencial.
 - b. Accesos al resto de propiedades.



6. Se consideran accesos a propiedades de uso residencial los de todas aquellas propiedades en las que su uso principal sea el residencial y no se encuentren incluidos en otro capítulo de esta Orden.

Principalmente, tienen esta consideración los accesos a edificios en régimen de propiedad horizontal destinados fundamentalmente al uso residencial, que pueden tener o no varios usos secundarios, tanto en su planta baja como en las superiores.

7. Se consideran accesos al resto de propiedades incluidas en el ámbito de aplicación de este capítulo los de todos aquellos edificios, viviendas, explotaciones agrícolas, fincas y predios públicos o privados no incluidos en otros capítulos de esta Orden, excepto en el caso en el que su uso principal sea el residencial.

Artigo 59. Limitaciones

1. Se denegarán todas aquellas solicitudes de autorización de acceso para las que se verifique alguna de las condiciones que se indican en el resto de apartados de este artículo.
38. Por restricción de acceso: No se autorizará el acceso a las carreteras convencionales en las que se hayan restringido sus accesos mediante, por ejemplo, la disposición de vallado perimetral en sus márgenes.
39. Por la existencia de vías de servicio: Si un tramo de carretera está dotado de vías de servicio, no se dispondrán accesos a la calzada principal, utilizando para ello las vías de servicio.
40. Por la existencia de acceso alternativo: No se autorizará el acceso a carreteras convencionales o vías de servicio de titularidad autonómica o provincial cuando exista la posibilidad de un acceso alternativo a la red vial a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido o se disponga ya de un acceso con el mismo uso que se solicita. No se considerará que existe la posibilidad de acceso alternativo a través de cualquier otra vía pública de titularidad de una administración de ámbito territorial más restringido, en el caso en el que este acceso alternativo suponga un empeoramiento de la seguridad vial o de la funcionalidad global de la red de carreteras.
41. Por razón de visibilidad, no se autorizará ningún acceso en el que no se cumplan, simultáneamente, las siguientes condiciones:
 - a. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera o vía de servicio superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación del margen en el que sitúa.
 - b. En el tramo de la carretera o vía de servicio definido por la distancia de parada, existirá plena visibilidad para cualquier vehículo situado en el acceso, a una distancia de tres metros (3 m) del borde exterior del arcén.
42. Por razón de distancias de seguridad:



- a. A los accesos de otras propiedades que, según lo dispuesto en el artículo 60, requieran la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad de una longitud igual o mayor de treinta metros (30 m), se le aplicarán las mismas limitaciones que se le imponen a los accesos de instalaciones de servicio en los puntos 1, 2, 3 y 4 de los artículos 38 y 39, según se sitúen en carreteras convencionales (figura 5) o vías de servicio (figura 8), respectivamente.
 - b. Para el resto de los casos de accesos de otras propiedades que no requieran la disposición de carril o cuña de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m), no se establecen limitaciones por razón de distancias de seguridad a otros accesos o conexiones.
43. Por la cercanía a obras especiales: No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, antes o después del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado, en una distancia de:
- a. Doscientos metros (200 m), en el caso en el que el acceso se realice en una carretera y requiera la disposición de carriles o cuñas de cambio de velocidad de longitud igual o mayor de treinta metros (30 m) (figura 6).
 - b. Cincuenta metros (50 m), en el resto de los casos (figura 7).

En el caso de conexiones con una vía de servicio, no se podrá realizar ningún tipo de conexión con la vía de servicio, ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo afectado por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones y lechos de frenado (figuras 9 y 10).

Artigo 60. Disposición de los accesos

- 1. Los accesos a otras propiedades deberán diseñarse de manera que los vehículos que accedan no lleguen a acumularse y produzcan afección a la circulación de la vía principal.
- 2. Se dispondrán carriles de cambio de velocidad:
 - a. En los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea superior a cinco mil (5.000) vehículos al día, excepto que se trate de accesos a edificios residenciales o pequeños establecimientos comerciales o empresariales.
 - b. Independientemente de la velocidad legal y de la intensidad media de circulación, en los accesos de hospitales, centros comerciales con una superficie comercial igual o superior a diez mil metros cuadrados (10.000 m²), instalaciones en las que se dispongan más de quinientas (500) plazas de aparcamiento u otras instalaciones similares con afluencia continuada de gran cantidad de vehículos ligeros o pesados.



- c. Independientemente de la velocidad legal y de la intensidad media de circulación, en los accesos de instalaciones que deban ser empleados por transportes especiales o de mercancías peligrosas.
3. Se dispondrán cuñas de cambio de velocidad:
- a. En los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea superior a cinco mil (5.000) vehículos al día, cuando se trate de accesos a edificios residenciales o pequeños establecimientos comerciales o empresariales.
 - b. En los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea superior a cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) o en los que la intensidad media diaria de circulación sea superior a tres mil (3.000) vehículos al día, excepto que se trate de accesos a edificios residenciales o pequeños establecimientos comerciales o empresariales o de aquellos en los que, por razón de la velocidad legal, de la intensidad media de circulación o de su uso, sean precisos carriles de cambio de velocidad.
 - c. En los siguientes casos: accesos de centros de salud, tanatorios, centros comerciales con una superficie comercial inferior a diez mil metros cuadrados (10.000 m²), supermercados, centros educativos o empresas con más de doscientos (200) trabajadores, instalaciones en las que se dispongan más de cien (100) plazas de aparcamiento u otras instalaciones similares con afluencia esporádica de gran cantidad de vehículos ligeros o continuada de una cantidad significativa de vehículos pesados, excepto que por razón de la velocidad legal o de la intensidad media de circulación sean precisos carriles de cambio de velocidad.
4. No será preciso disponer carriles ni cuñas de cambio de velocidad:
- a. En los tramos de carretera o vía de servicio en los que la velocidad legal de circulación sea igual o inferior a cincuenta kilómetros por hora (50 km/h) y, simultáneamente, la intensidad media diaria de circulación sea igual o inferior a tres mil (3.000) vehículos al día, excepto que, por el uso al que se destine el acceso, sean precisos carriles o cuñas de cambio de velocidad.
 - b. Accesos a edificios residenciales o pequeños establecimientos comerciales o empresariales, excepto que por razón de la velocidad legal o de la intensidad media de circulación sean precisas cuñas de cambio de velocidad.
5. Los accesos a otras propiedades se podrán realizar a través de glorietas siempre que queden garantizados los condicionantes geométricos de la nueva conexión en la glorieta y las condiciones óptimas de circulación y de seguridad vial. La Administración titular de la carretera indicará el procedimiento para establecer estos condicionantes.



Artigo 61. Trazado en planta y alzado

1. El diseño en planta de los accesos formará un ángulo lo más perpendicular posible con el eje de la calzada principal y se realizará de tal manera que, aún en el caso en que no sea preciso disponer carriles ni cuñas de cambio de velocidad, los radios de enlace de las alineaciones serán de diez metros (10 m) como mínimo.
6. El diseño en planta del acceso dejará libre de obstáculos una superficie mínima de diez metros (10 m), medidos transversalmente al eje de la calzada principal desde la arista exterior de la calzada (figuras 20 y 21).
7. Si el acceso se produce en zona de terraplén de la carretera o vía de servicio, la pendiente longitudinal máxima de este será del cuatro por ciento (4%), en una longitud no inferior a cinco metros (5 m). Si el acceso se produce en zona de desmonte de la carretera o vía de servicio, su perfil longitudinal se diseñará en contrapendiente mínima del dos por ciento (2%), de tal manera que se garantice el correcto drenaje del agua de escorrentía que discurra por la vía secundaria, evitando su llegada a la calzada de la carretera o vía de servicio.
8. Si el acceso se realiza sobre los carriles o cuñas de cambio de velocidad de otro acceso existente, se conectarán ambos mediante uno de las siguientes maneras:
 - a. Mediante un carril de trenzado, diseñado de tal manera que las cuñas o carriles de cambio de velocidad entre el carril de trenzado y la calzada a la que se acceda cuenten, al menos, con las dimensiones máximas que resulten de comparar las del acceso existente con las mínimas exigibles al acceso para el cual se solicita la autorización.
 - b. Mediante una vía de servicio.

Artigo 62. Sección transversal

1. El ancho del acceso en su intersección con la arista exterior de la calzada medirá como mínimo veintidós metros (22 m) (figuras 20 y 21).
2. En la sección ubicada a diez metros (10 m) de la arista exterior de la calzada, el ancho del acceso medirá como mínimo cuatro metros (4 m) (figuras 20 y 21).
3. En cada sección intermedia, el ancho del acceso será igual o superior al que resultaría de aplicar una reducción lineal entre los valores indicados en los apartados anteriores (figuras 20 y 21).

Artigo 63. Puertas y cambio de sentido

1. Las puertas que se dispongan en el acceso no abrirán en ningún caso hacia la carretera y se situarán fuera de las zonas de dominio público y de servidumbre a una distancia superior a diez metros (10 m) de la arista exterior de la calzada.



3. Las maniobras de cambio de sentido de los vehículos deberán poder realizarse preferentemente, en el acceso o en la propia parcela a la que se accede, sin invadir la zona de circulación de la carretera o vía de servicio.

Artigo 64. Drenaje

1. La continuidad del drenaje en la zona afectada por el acceso a realizar se garantizará mediante conducciones de dimensiones suficientes. Si la longitud de estas resultara superior a ocho metros (8 m) se dispondrán tantas arquetas de registro intermedias como sea necesario para facilitar la limpieza de la conducción, de tal manera que ningún tramo presente una longitud superior a aquella.

En el caso en el que el elemento de drenaje longitudinal de la calzada de la carretera o vía de servicio estuviera constituido por una cuneta y, para mantener su continuidad, fuera necesario cubrirla de alguna manera (mediante conducciones, rejillas o losetas, por ejemplo), sus embocaduras se cubrirán mediante rejillas inclinadas con una pendiente máxima de treinta grados (30°).

2. En todo caso, no se interferirá el drenaje superficial o profundo de la carretera o vía de servicio y se impedirá la llegada de aguas de escorrentía desde el acceso a la calzada, disponiendo excepcionalmente, si fuera preciso, imbornales o rejillas corridas en el acceso.

Artigo 65. Firmes

Excepto en el caso de accesos a vías de servicio no pavimentadas, el acceso se afirmará en todo su ancho y en una longitud no inferior a diez metros (10 m), a medir desde la arista exterior de la calzada de la carretera o vía de servicio. El pavimento estará constituido por mezcla bituminosa u hormigón.

Se afirmarán también, en toda su longitud y ancho, los carriles o cuñas de cambio de velocidad que formen parte del acceso, de acuerdo a la Norma 6.1-IC, de Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya, y con un pavimento ejecutado con un tipo de material análogo al empleado en la calzada a la que se acceda.

Artigo 66. Señalización

La señalización vertical se ajustará a la Norma 8.1-IC, Señalización Vertical, de la Instrucción de Carreteras y al Catálogo de Señales de Circulación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, o disposiciones análogas que las sustituyan.

Las marcas viales se realizarán conforme a lo establecido en la Norma 8.2-IC, Marcas Viales, de la Instrucción de Carreteras, o disposición análoga que la sustituya.



Título IV. Vías de servicio

Capítulo I. Condiciones generales

Artigo 67. Consideración y clasificación de las vías de servicio

44. Por sus características, las vías de servicio tienen la consideración de elementos funcionales de las carreteras. En consecuencia, las vías de servicio no tienen la consideración de carreteras.

En todo caso, puede haber carreteras que hagan, simultáneamente, la función de vías de servicio. En ese caso, prevalecerá su condición de carretera sobre la de vía de servicio.

En particular, tendrán la consideración de carreteras, y no de vías de servicio, los tramos de las calzadas paralelas a la calzada principal de la carretera a través de las que se conecten con ella otras vías públicas que tengan la consideración de carreteras, por estar incorporadas a los catálogos de carreteras de sus respectivas administraciones titulares.

45. Las vías de servicio pueden ser unidireccionales o bidireccionales.

Artigo 68. Vías de servicio en los estudios y proyectos de carreteras

En todos los estudios y proyectos de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada, acondicionamientos, ensanches de la plataforma u ordenación de accesos que se redacten se incluirán las vías de servicio que se consideren necesarias, aplicando los preceptos de esta Orden. Con las vías de servicio diseñadas se debe garantizar la ordenación de los accesos existentes y la continuidad del recorrido para los vehículos cuya circulación por la carretera principal se encuentre limitada (tractores, maquinaria agrícola, ciclomotores, bicicletas,...).

Artigo 69. Contribuciones especiales

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de vías de servicio resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque esta no pueda fijarse en una cantidad concreta.
46. La base imponible estará constituida por el coste total de las obras, incluidos, si es el caso, todos los costes adicionales inherentes a su ejecución y, en particular, el coste de las expropiaciones e indemnizaciones que deban realizarse.
47. La base liquidable se determinará como un porcentaje de la base imponible hasta un máximo del cincuenta por cien (50%) de aquella.
48. Para la determinación de la cuota tributaria entre los sujetos pasivos se estará al dispuesto en el artículo 32 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia.



Artigo 70. Carácter demanial de las vías de servicio

Los terrenos ocupados por las vías de servicio, como elementos funcionales de la carretera, forman parte del dominio público viario.

La naturaleza de dominio público viario de los terrenos ocupados por las vías de servicio prevalecerá sobre las zonas de protección de la carretera, donde se superpongan.

Los proyectos de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada, acondicionamientos, ensanches de la plataforma u ordenación de accesos que se redacten comprenderán la expropiación de los terrenos a ocupar por las vías de servicio.

Artigo 71. Zonas de protección y línea límite de edificación

Las vías de servicio, como elementos funcionales de las carreteras, darán lugar al establecimiento de las zonas de protección y de la línea límite de edificación en los términos previstos para ellas en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia.

Artigo 72. Planificación, proyección, construcción y explotación

La planificación, proyección, construcción y explotación de las vías de servicio es competencia de las respectivas administraciones titulares de las carreteras a las que sirven. Por lo tanto, sólo podrán construirse aquellas vías de servicio previstas en estudios o proyectos aprobados definitivamente por aquellas o las que aquellas autoricen como parte de los expedientes de autorización de acceso incoados a instancia de los particulares interesados.

Las características y diseño de las vías de servicio se establecen en el capítulo II de este título IV. Se empleará la normativa técnica general aplicable a los proyectos de carreteras para los aspectos que no se especifiquen expresamente en aquel.

Artigo 73. Objeto de las vías de servicio

Se construirán vías de servicio para llevar a cabo la reordenación de accesos existentes, para asegurar la continuidad del recorrido a los vehículos no automóviles cuando no sea suficiente para ello la red de vías públicas en el itinerario servido por la carretera o cuando sean necesarias por razones de distancias de seguridad entre accesos consecutivos.

Capítulo III. Características y diseño

Artigo 74. Trazado

49. El trazado de una vía de servicio, tanto en planta como en alzado, deberá discurrir aproximadamente paralelo al de la carretera o calzada principal contigua, excepto que otras consideraciones aconsejen desvincularlo de la explanación de estas y ceñirlo en mayor grado al terreno colindante. Deberá considerarse la posibilidad de aprovechar caminos existentes, aunque no discurran contiguos a la carretera o calzada principal, siempre que no se deje sin acceso a propiedades o predios colindantes.



50. El ancho de la franja comprendida entre la vía de servicio y la carretera o calzada principal, deberá permitir la ampliación futura de los carriles de estas últimas.
51. Las características del trazado, tanto en planta como en alzado, no deberán ser inferiores a las siguientes:
- a. Si el tráfico predominante es de vehículos automóviles, el trazado de la vía de servicio se diseñará cumpliendo, excepto justificación en contrario, los criterios establecidos en los apartados de la Norma 3.1-IC, de Trazado, de la Instrucción de Carreteras con carácter excepcional para carreteras convencionales de tipo C-40. Por lo tanto, el radio mínimo será de cincuenta metros (50 m) y la inclinación de la rasante será inferior al diez por ciento (10%).
 - b. Si el tráfico predominante en la vía de servicio es de tractores, maquinaria agrícola u otros vehículos no automóviles, el radio mínimo de las alineaciones curvas será de veinticinco metros (25 m) y la inclinación de la rasante se fijará teniendo en cuenta la intensidad de circulación y el tipo de vehículos agrícolas que se prevé que circulen por la vía de servicio, si bien será inferior al quince por ciento (15%). Se recomienda que en el mismo trazado el radio mínimo no coincida con la inclinación máxima de la rasante.
52. En el caso de una vía de servicio bidireccional, sus conexiones con la calzada principal se diseñarán de manera que se garantice una correcta interpretación del régimen de prioridades de circulación, especialmente cuando esta le corresponda a los vehículos que, saliendo de la calzada principal, se incorporen a la vía de servicio interceptando la trayectoria de los que circulan en sentido contrario por esta última.

Artigo 75. Sección transversal

1. Las vías de servicio en las que se prevea que el tráfico predominante sea de vehículos automóviles cumplirán las siguientes prescripciones, con respecto a su sección transversal (figura 22):
- a. En el caso de vías de servicio bidireccionales, tendrán normalmente una plataforma de siete metros (7 m) con calzada de seis metros (6 m) y sendos arcenes de medio metro (0,5 m) a cada lado.
 - b. En el caso de vías de servicio unidireccionales, tendrán normalmente una plataforma de cinco metros (5 m) con calzada de cuatro metros (4 m) y sendos arcenes de medio metro (0,5 m) a cada lado.
53. Las vías de servicio cuyo tráfico predominante se prevea que vaya a ser de carácter agrícola tendrán normalmente una plataforma de cinco metros (5 m) sin arcenes (figura 22), si bien debe disponerse de tramos que permitan el eventual cruce de maquinaria agrícola.
54. En los tramos en que se prevea que la existencia de vehículos estacionados vaya ser frecuente o prolongada deberán adoptarse medidas especiales, tales como ensanchar el arcén derecho hasta los dos metros (2 m) o establecer una franja longitudinal para estacionamiento de los vehículos en línea (figura 22).



55. Las vías de servicio presentarán una separación física con respecto a la calzada principal, respetando las dimensiones de los arcones de ambas, y manteniendo una separación mínima de un metro (1 m) entre los bordes exteriores de sus respectivos arcones (figura 22).

La separación física entre la vía de servicio y la calzada principal podrá adoptar alguna de las siguientes configuraciones:

- a. Dos líneas de bordillos montables, con hormigón entre ellas y balizas H-75.
- b. Dos líneas de bordillos montables, con vegetación entre ellas.
- c. Barrera de contención de vehículos de hormigón.

Artigo 76. Gálibo

La altura mínima o gálibo sobre cualquier punto de la plataforma de la vía de servicio no será inferior a cinco metros (5 m).

Artigo 77. Drenaje

1. Siempre que sea posible se aplicará la Norma 5.2-IC, Drenaje Superficial, de la Instrucción de Carreteras o disposición análoga que la sustituya.
2. Las cunetas tendrán un ancho mínimo de un metro y medio (1,5 m) con el fin de permitir la eventual necesidad de ampliar la calzada de la vía de servicio con un carril más. Normalmente, no se revestirán las mencionadas cunetas.

En todo caso, las cunetas se diseñarán, preferentemente, con secciones de seguridad.

3. El drenaje longitudinal de la vía de servicio será, preferentemente, independiente del propio de la carretera o calzada principal.

En el caso en el que para el drenaje de la vía de servicio se empleen elementos del sistema de drenaje propio de la carretera o calzada principal, se deberá justificar adecuadamente que su capacidad es suficiente.

4. En las vías de servicio en las que se prevea que el tráfico predominante será de carácter agrícola, podrán emplearse badenes.

Artigo 78. Firmes

1. Las vías de servicio en las que se prevea que el tráfico predominante sea de vehículos automóviles se afirmarán según la Norma 6.1-IC, Secciones de Firme, de la Instrucción de Carreteras o disposición análoga que la sustituya.

Se recomienda el empleo de pavimentos a base de tratamientos superficiales mediante riegos con gravilla sobre capas granulares para categorías de tráfico pesado T4 y T32, justificando para esta última el dimensionamiento adoptado.



2. Las vías de servicio de nueva construcción en las que se prevea que el tráfico predominante sea de carácter agrícola se pavimentarán cuándo por su cercanía a la carretera o calzada principal pudieran producirse emisiones de polvo. El afirmado consistirá en una capa de quince centímetros (15 cm) como mínimo de suelo estabilizado in situ, o de treinta centímetros (30 cm) como mínimo de zahorras artificiales o materiales similares, que se asentará sobre otra capa de treinta centímetros (30 cm) como mínimo de suelo adecuado.

Como pavimento se aplicará un simple tratamiento superficial o un microaglomerado en frío y en casos justificados, un doble tratamiento superficial.

Artigo 79. Sistemas de contención

Se adoptarán las medidas oportunas para evitar la irrupción de vehículos desde la carretera o calzada principal a la vía de servicio y viceversa, aplicando para eso las recomendaciones vigentes en cada momento en materia de sistemas de contención de vehículos.

Artigo 80. Señalización

1. Las vías de servicio, excepto que sean de carácter agrícola y, por lo tanto, su tráfico predominante sea de tractores y maquinaria agrícola, se señalizarán según las Normas 8.1-IC, Señalización Vertical y 8.2-IC, Marcas Viales, de la Instrucción de Carreteras y el Catálogo de Señales de Circulación de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento o disposiciones análogas que las sustituyan.
3. Antes de acceder a la entrada en una autopista, autovía o vía para automóviles se señalizarán las prohibiciones de paso a determinados vehículos (tractores, ciclomotores,...), que no puedan circular por aquellas.

Artigo 81. Pantalla antideslumbramiento

Cuando las vías de servicio bidireccionales discurren contiguas a la carretera o calzada principal, se dispondrá entre ellas una pantalla antideslumbramiento, que podrá ser vegetal.

Capítulo IV. Conexiones con las carreteras

Artigo 82. Consideración como conexiones

Las conexiones de las vías de servicio con las carreteras no tienen la consideración de accesos.

Sección 1ª. Conexiones con vías de altas prestaciones

Artigo 83. Criterios de conexión con autopistas

En el caso de autopistas, la conexión de las vías de servicio con las calzadas principales se hará, exclusivamente, a través de los enlaces.



Artigo 84. Criterios de conexión con autovías y vías para automóviles

En el caso de autovías y vías para automóviles, la conexión de las vías de servicio con las calzadas principales se hará, por lo general, a través de los enlaces, excepto casos excepcionales debidamente justificados.

Las vías de servicio, en cualquier caso, no podrán conectar a los ramales de los enlaces ni a las vías colectoras-distribuidoras, aunque podrán confluir o divergir de estos elementos.

Artigo 85. Distancias de seguridad

En aquellos casos en los que se aprueben excepciones a la regla general, de que la conexión de las vías de servicio con las calzadas principales de autovías y vías para automóviles se efectúe a través de los enlaces, las distancias de seguridad entre entradas y salidas consecutivas a las calzadas principales, medidas entre las secciones características de carriles de cambio de velocidad de los que, en todo caso estarán dotadas, serán las establecidas en la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras, o en el apartado equivalente de la disposición análoga que la sustituya.

En el caso en el que no sea posible cumplir esas distancias, se podrá proceder como se indica en la citada Norma 3.1-IC, o en el apartado equivalente de la disposición análoga que la sustituya, en el sentido de disponer carriles de trenzado o vías colectoras-distribuidoras, siempre que se verifiquen las distancias de seguridad que, en esos casos, se establecen en ese apartado.

Artigo 86. Características de las conexiones

1. Se dispondrán carriles de cambio de velocidad en las conexiones entre las autovías y vías para automóviles y sus vías de servicio, independientemente de la existencia o no de carriles adicionales en las calzadas principales, para facilitar los movimientos de entrada y salida de los vehículos. Los carriles de cambio de velocidad estarán dotados del mismo firme que la calzada principal.
2. Las dimensiones de los carriles de cambio de velocidad y de sus cuñas de transición serán las indicadas en la Norma 3.1-IC, o en el apartado equivalente de la disposición análoga que la sustituya. Los carriles de deceleración serán siempre de tipo paralelo.
3. No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, en los doscientos metros (200 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo de la carretera afectado en toda su longitud por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones, carriles adicionales para la circulación de vehículos rápidos o lentos y lechos de frenado.
4. No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo de la vía de servicio afectado en toda su longitud por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud



superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones, carriles adicionales para la circulación de vehículos rápidos o lentos y lechos de frenado.

5. Las salidas y entradas de la calzada principal se señalizarán y se balizarán de acuerdo con la normativa vigente para estos elementos.

Sección 2ª. Conexión con carreteras convencionales

Artigo 87. Criterios de conexión con carreteras convencionales

En el caso de carreteras convencionales, la conexión de las vías de servicio con las calzadas principales se hará, por lo general, a través de las intersecciones o enlaces, excepto casos excepcionales debidamente justificados.

Las vías de servicio, en cualquiera caso, no podrán conectar a los ramales de los enlaces ni a las vías colectoras-distribuidoras, aunque podrán confluir o divergir de estos elementos.

Artigo 88. Distancias de seguridad entre conexiones de las vías de servicio

Cuando la conexión de las vías de servicio con las calzadas principales de carreteras convencionales no se pueda realizar a través de intersecciones o enlaces, no se autorizará su conexión en las cercanías de conexiones con otras vías de servicio o con otras carreteras mediante enlaces o intersecciones, en la misma margen de la carretera, cuando la distancia entre la conexión y la sección característica más próxima del elemento consecutivo de incorporación o salida al carril principal del tronco de la conexión adyacente sea inferior a las establecidas en la Norma 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras, o en el apartado equivalente de la disposición análoga que la sustituya.

Artigo 89. Características de las conexiones de las vías de servicio

1. Se dispondrán carriles de cambio de velocidad en los tramos en los que la velocidad legal de circulación en la carretera sea igual o superior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h).
2. Se dispondrán cuñas de cambio de velocidad en los tramos en los que la velocidad legal de circulación en la carretera sea inferior a ochenta kilómetros por hora (80 km/h).
3. Las dimensiones de los carriles o cuñas de cambio de velocidad serán las indicadas en el Capítulo I del Título III de esta Orden.
4. No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, en los doscientos metros (200 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo de la carretera afectado en toda su longitud por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones, carriles adicionales para la circulación de vehículos rápidos o lentos y lechos de frenado.



5. No se podrá realizar ningún tipo de conexión con la carretera, ni modificación del número de carriles, en los cincuenta metros (50 m), anteriores o posteriores, del inicio y final de un tramo de la vía de servicio afectado en toda su longitud por una de las secciones transversales especiales siguientes: túneles, obras de paso de longitud superior a cien metros (100 m), confluencias y bifurcaciones, carriles adicionales para la circulación de vehículos rápidos o lentos y lechos de frenado.
6. Las salidas y entradas de la calzada principal se señalizarán y se balizarán de acuerdo con la normativa vigente para estos elementos.

Título V. Tramitación administrativa

Capítulo I. Procedimiento de tramitación y efectos de las autorizaciones

Artigo 90. Régimen general

1. La ejecución de accesos a las carreteras o a las vías de servicio está sujeta al deber de obtener la correspondiente autorización previa, excepto cuando sean ejecutadas por la propia administración titular.
2. En el otorgamiento de autorizaciones se impondrán las condiciones que, en cada caso, se consideren oportunas para evitarles daños y pérdidas a la carretera, a las zonas de protección, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación vial o a la adecuada explotación de la carretera.

Para el establecimiento de condiciones se tendrá en cuenta la actuación que se pretende desarrollar, las características técnicas y de tráfico del tramo de la carretera a la que se pretenda acceder, la seguridad vial y la correcta explotación de la carretera. Podrán establecerse igualmente las limitaciones de uso que justificadamente se estimen convenientes, incluyendo la extensión y compatibilidad del acceso a otras personas.

Si las obras o las actividades relacionadas con estas pudieran afectar al tráfico de vehículos en la vía o a la seguridad de la circulación, la autorización podrá contener, en el caso en el que la administración titular lo considere necesario, las oportunas instrucciones sobre extremos tales como las fechas y períodos horarios en los que las obras o actividades conexas no podrán ser ejecutadas, o las medidas de regulación del tráfico que, de acuerdo con la autoridad competente, tuvieran que ser implantadas, entre otros. También se señalarán todas aquellas actuaciones que serán por cuenta del interesado.

Artigo 91. Tramitación

1. Los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones de acceso se iniciarán por solicitud de la persona interesada y se tramitarán según lo dispuesto en la legislación en materia de procedimiento administrativo, excepto en el expresamente regulado en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia, en su Reglamento o en esta Orden.



56. La persona interesada dirigirá al órgano al que le corresponda otorgar la autorización la correspondiente solicitud de autorización, en la que indicará:
- Los datos requeridos de manera genérica para las solicitudes de iniciación a instancia de parte en la legislación en materia de procedimiento administrativo.
 - El uso al que se pretende destinar el acceso.
3. En el caso de accesos a viviendas unifamiliares y predios agrícolas y accesos a otras propiedades que no necesiten ni cuñas ni carriles de cambio de velocidad, será necesario y suficiente que la solicitud se presente acompañada de una memoria explicativa que incluya los planos, esquemas o datos necesarios para la correcta e inequívoca localización y definición del acceso que se pretende realizar, indicando su situación, medidas y los materiales en los que se pretende ejecutar, así como las medidas de señalización y balizamiento que tenga que adoptar para garantizar la seguridad vial, en el caso de afectar a la calzada de la carretera o a sus arcones.

En el resto de los casos, será necesaria, además, la presentación de un proyecto del acceso que se pretende ejecutar, suscrito por profesional técnico competente para la redacción de proyectos de carreteras.

4. Después de examinada la documentación presentada, si esta fuera incompleta, se procederá según lo previsto en la legislación en materia de procedimiento administrativo.

Artigo 92. Reservas y precariedad

- Las autorizaciones se otorgarán a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrán en ningún caso la cesión del dominio público, ni la asunción por la administración titular de ninguna responsabilidad respecto de la persona titular de la autorización o de terceros.
- Las autorizaciones de acceso serán independientes de las autorizaciones correspondientes a las edificaciones, urbanizaciones o instalaciones que se ejecuten o pretendan ejecutar en los predios situados en los márgenes de las carreteras y vías de servicio.

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

De manera análoga, la autorización para la ejecución de edificaciones, urbanizaciones o instalaciones en un determinado predio no implicará, de ninguna forma, la autorización para el acceso desde la carretera o vía de servicio al dicho predio.

- Las autorizaciones otorgadas para la realización de accesos podrán ser revocadas unilateralmente por el órgano que las otorgó en cualquier momento por razones de interés público, sin generar derecho a indemnización, cuando sea necesario por



motivo de cualquier obra que vaya a realizar en la carretera la administración titular de esta, y quedará obligada la persona solicitante a retirar por su cuenta los elementos instalados.

Artigo 93. Efectividad y transmisibilidad

1. La autorización producirá efectos mientras permanezca el objeto determinante de su otorgamiento.
7. La autorización será transmisible previa notificación a la administración titular de la carretera del cambio de titularidad, en documento firmado por la persona titular de la autorización y por aquella a la que se le transmite.

Artigo 94. Ejecución y control

1. Los accesos autorizados se ejecutarán, por cuenta de la persona titular de la autorización, y serán controlados, por parte de la administración titular, según lo dispuesto en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia, en su Reglamento y en esta Orden.
2. La vigilancia de las obras, a efectos del cumplimiento de las condiciones en relación con la carretera o vía de servicio, le corresponderá a la administración titular de la carretera, que la ejercerá a través de los servicios competentes en materia de carreteras dentro de sus ámbitos territoriales respectivos, estando obligados los interesados a cumplir las órdenes o instrucciones que les sean transmitidos por estos.
3. Las obras de los accesos se realizarán por cuenta de la persona titular de la autorización y según la documentación presentada y las condiciones establecidas en la correspondiente autorización de la administración titular de la carretera.

En el caso en el que las obras pudieran afectar a la estructura de la carretera o vía de servicio, su administración titular podrá optar por la ejecución directa de la parte de las obras que le pudieran afectar, a cargo de la persona titular de la autorización.

4. Las obras se ejecutarán sin interrumpir ni dificultar, excepto casos excepcionalmente autorizados, la circulación por la carretera o vía de servicio, quedando prohibido depositar materiales, mezclas o desechos en la calzada, cunetas, arcenes o aceras, así como el estacionamiento de vehículos de cualquier tipo para las operaciones de carga, descarga y complementarias; y garantizando, en todo caso, la seguridad vial. También se tomarán las medidas oportunas para evitar accidentes, colocando las señales de peligro y precaución necesarios para preverlos e incluso guardias o vigilantes si fuera necesario.
5. Si la administración titular de la carretera apreciase desviaciones respecto de la documentación presentada o de las condiciones impuestas en la autorización, procederá a la inmediata paralización de las actuaciones hasta que se corrijan aquellas, sin perjuicio de la instrucción del expediente de sanción que proceda.



6. No se podrá abrir a la explotación un acceso sin que el correspondiente servicio competente en materia de carreteras tenga reconocida satisfactoriamente la terminación de las obras.

A estos efectos, la persona titular de la autorización se pondrá en contacto con el personal de la administración titular, conforme se indique en la autorización, con una antelación mínima de siete (7) días de la fecha en que la prevé finalizar las obras o instalaciones.

Finalizadas las obras del acceso, la administración titular de la carretera documentará su terminación, su estado y su conformidad con los términos de la autorización. De ser el caso, se harán constar las objeciones de manera pormenorizada y se concederá un plazo proporcionado para su corrección.

El acta de conformidad implicará el permiso definitivo de apertura al uso público del acceso, en el que a normativa sectorial de carreteras se refiere y a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias.

Artigo 95. Responsabilidad y riesgo derivado

1. Las obras de ejecución del acceso autorizado serán por cuenta de la persona titular de la autorización, al igual que las que con posterioridad a su terminación sea preciso realizar con motivo de modificaciones en la carretera, sin que por tal razón pueda la persona titular de la autorización exigir el abono de ninguna indemnización.
8. La persona titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos del dominio público viario que resulten dañados por su actuación, tales como taludes, cunetas,... restituyéndolos a las condiciones anteriores. Igualmente, será responsable de los daños y pérdidas que ocasionen a terceros, como consecuencia de la ejecución del acceso.
9. Las autorizaciones otorgadas para la realización de accesos excluyen el abonamiento a la persona interesada de cualquier indemnización por razón de los daños y pérdidas ocasionados por la explotación y por el uso de la carretera, incluidos los causados por el tráfico, o por cualquier obra realizada en la carretera por la administración titular de esta, incluidas las de conservación. En ese caso, la reposición de las obras y elementos amparados por la autorización será por cuenta de la persona interesada.

Artigo 96. Tasas

La tramitación de los expedientes de autorización, la inspección de las obras y la confrontación de los proyectos, así como la ocupación del dominio público viario devengarán las correspondientes tasas, cuando así lo disponga la normativa aplicable a la administración titular de la carretera.

Artigo 97. Garantías

La administración titular de la carretera podrá requerir la constitución de una garantía según lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de



Galicia y 119 del Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia.

Su importe se fijará en función del valor de la obra a ejecutar.

Artigo 98. Compatibilidad en la utilización de accesos

El uso de un acceso autorizado no implicará exclusividad en ningún caso, pudiendo imponer la administración titular de la carretera las limitaciones de uso y condicionamientos que estime necesarios para el interés público y la seguridad vial, incluyendo la compatibilidad o extensión a otros usuarios.

En su caso, se procederá por cuenta del solicitante del nuevo acceso a la reordenación de los accesos existentes que estén afectados por las obras del acceso.

Artigo 99. Variación de usos o características

El cambio de uso o de las características de un acceso existente está sujeto a la tramitación de un nuevo expediente con el deber de obtener la correspondiente autorización previa por parte de la administración titular de la carretera, que podrá obligar al titular de este a restablecer las características o usos modificados sin la mencionada autorización, dándole un plazo suficiente, que en ningún caso podrá ser superior a un (1) mes, para regularizar la situación, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

Dentro de las distintas tipologías que están englobadas en la definición de instalación de servicio en el artículo 9 de esta Orden, se entenderá como cambio de uso el cambio de una tipología a otra.

Artigo 100. Conservación y mantenimiento

1. Serán obligaciones de la persona titular de la autorización, las siguientes:
 - c. La conservación, mantenimiento y permanente limpieza del acceso y, en particular, de sus elementos de drenaje, a su cargo, incluso en la parte incorporada al dominio público viario.

La administración titular de la carretera, a través del servicio competente en materia de carreteras dentro de su ámbito territorial respectivo, podrá inspeccionar en todo momento el estado de conservación de las obras y señalará las reparaciones que deban realizarse, quedando obligado el titular de la autorización a ejecutarlas en el plazo que se le señale. Si fuera el caso, se debe tener presente lo establecido en el artículo 1.3 de esta Orden.
 - d. Conservar la autorización y presentarla cuando así se lo exijan los funcionarios del servicio competente en materia de carreteras.
57. En el caso en el que las condiciones de mantenimiento de ciertos elementos del acceso pudieran afectar a las propias de la carretera, su administración titular podrá



asumir el mantenimiento de esos elementos a cargo de la persona solicitante. Si fuera el caso, se debe tener presente lo establecido en el artículo 1.3 de esta Orden.

Artigo 101. Prohibiciones

Además de las prohibiciones establecidas en la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia, en su Reglamento y en esta Orden, le queda también prohibido al titular de la autorización:

- a. Interceptar en ningún momento los desagües de la carretera o vía de servicio.
- a. Verter las aguas residuales a las cunetas o márgenes de la carretera o vía de servicio.
- b. Depositar materiales o desechos en la explanación, cunetas o márgenes de la carretera o vía de servicio.
- c. Realizar modificaciones o ampliaciones del acceso sin autorización previa.

Artigo 102. Suspensión o modificación de autorizaciones

- 1. La administración titular de la carretera podrá, en cualquier momento, suspender o modificar, temporal o definitivamente, la autorización de accesos, exigiendo su ampliación, mejora o modificación, en la forma que proceda y a cargo de su persona titular, en los casos siguientes:
 - a. Cuando el acceso autorizado produzca daños en el dominio público viario, o cuando se impidiera la utilización del dominio público viario para actividades de interés público.
 - b. Por incumplimiento de las condiciones de la autorización.
 - c. Por poner en riesgo la seguridad vial, por el incremento del tráfico en el acceso o en la carretera, o cualquier otra circunstancias.
 - d. Cuando se alteren los supuestos determinantes de su otorgamiento y, en particular, cuando se haya modificado el uso o las características del acceso.
 - e. Cuando resultase incompatible con las normas aprobadas con posterioridad, o cuando así lo exigiera la ordenación de los accesos existentes.
- 10. El procedimiento para modificar o suspender la autorización de acceso se iniciará de oficio o a instancia de parte, y será instruido por la administración titular de la carretera. En todo caso, antes de elevar la propuesta de resolución, se dará audiencia a las personas interesadas con el fin de que puedan formular cuantos alegatos convengan a sus derechos.
- 11. La suspensión o modificación de las autorizaciones otorgadas no dará lugar a indemnización, por constituir una manifestación de la potestad de delimitación y ordenación del dominio público viario.



Artigo 103. Infracciones y sanciones

La ejecución de nuevos accesos o de obras en los accesos existentes, sin autorización de la administración titular de la carretera o vía de servicio o incumpliendo las condiciones de la autorización otorgada, constituye una infracción de las tipificadas en el artículo 61 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia, y dará lugar a la instrucción del correspondiente expediente de sanción.

Sin perjuicio de la sanción que se imponga, las personas responsables tienen el deber de reparar los daños provocados al dominio público viario, de indemnizar por los daños no reparables y las pérdidas causadas por la infracción y de proceder a restituir y reponer las cosas a su estado anterior.

Capítulo V. Proyectos de accesos

Artigo 104. Contenido del proyecto

1. Cuando sea precisa su presentación, el proyecto detallará las condiciones de diseño de la obra y su incidencia sobre los diferentes aspectos a los que le afecte, que deberán estar suficientemente analizados y satisfactoriamente resueltos, comprenderá los estudios, planos y documentos necesarios para la completa y precisa definición de las actuaciones a ejecutar, en relación con la carretera, y recogerá especialmente la ordenación de la zona comprendida entre la carretera y línea límite de edificación, así como las medidas a adoptar para resolver el drenaje de la carretera y para evitar las molestias y peligros que la actuación pudiera ocasionar a la explotación de la carretera, según la normativa aplicable y de forma completa y suficiente.
2. El proyecto del acceso, firmado por técnico competente para la redacción de proyectos de carreteras, incluirá el estudio del tráfico, el trazado, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación y la ornamentación y analizará también las características de la carretera o vía de servicio a la que se pretende acceder, tales como el trazado en planta, alzado y sección tipo, la visibilidad disponible, la señalización y la existencia de otros accesos o vías de servicio en un ámbito de, al menos, quinientos metros (500 m) antes y después del punto donde se pretende ejecutar el acceso.

Se señalarán expresamente las líneas definidoras de las zonas de dominio público, servidumbre y afección, así como la línea límite de edificación y cuantos aspectos sean necesarios, en su caso, para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar con respecto a la carretera o vía de servicio.

3. El órgano que instruya el expediente podrá requerir que se amplíe o complete el proyecto en los aspectos en que lo considere insuficiente, de manera que no afecten ni perjudiquen a la carretera o a terceros.

Artigo 105. Actuaciones previstas

Los proyectos de accesos deberán tener en cuenta los planes y proyectos para la construcción, ampliación o modificación de carreteras o vías de servicio aprobados, al



menos a nivel de proyecto de trazado, por el organismo titular de la carretera, en la zona donde se pretende construir el acceso.

Artigo 106. Documentos del proyecto de acceso

Por lo general, el proyecto del acceso solicitado deberá incluir los siguientes documentos:

- a. Memoria descriptiva y justificativa y con los anexos necesarios, que deberá contener los siguientes aspectos:
 - i. Definición de las características de la obra.
 - ii. Indicación del uso al que se destinará el acceso.
 - iii. Estudio de tráfico que recoja la repercusión en la red de la actuación que se pretende promover.
 - iv. Justificación del cumplimiento de esta Orden, en especial en lo referente a la tipología diseñada para el acceso y el cumplimiento de las dimensiones, distancias de seguridad y visibilidades exigidas.
 - v. Programa de ejecución de los trabajos, detallando las distintas fases de realización y el plazo de estos.
- b. Planos que, como mínimo, serán los siguientes:
 - i. Situación, a escala conveniente (preferentemente entre 1:50.000 o 1:25.000), identificando las carreteras y vías de servicio afectadas.
 - ii. Planta, con escala mínima 1:1.000, acotando las longitudes y anchos característicos de los elementos diseñados como parte del acceso (carriles y de cambio de velocidad, carriles centrales de espera,...).
 - iii. Perfiles longitudinales y transversales cada veinte metros (20 m), a escalas idóneas, con indicación de las cotas y peraltes con que se diseña el acceso.
 - iv. Secciones tipo, a escala mínima 1:100, debidamente acotadas, definiendo las reposiciones de firmes y el drenaje superficial de las aguas de escorrentía.
- c. Pliego de Prescripciones Técnicas.
- d. Presupuesto.

Capítulo VI. Consultas previas e informes sobre planeamiento urbanístico

Artigo 107. Consulta previa sobre viabilidad de autorizaciones

4. Con carácter previo a la solicitud de autorización, las personas interesadas podrán consultar a la administración titular de la carretera sobre la viabilidad de la actuación



pretendida, así como obtener información y orientación sobre los requisitos técnicos y jurídicos que las disposiciones vigentes le impongan.

5. Para esta consulta previa, cuya naturaleza debe ser expresamente indicada en la solicitud presentada por la persona interesada, no será necesaria la presentación del proyecto, bastando una descripción y representación gráfica suficientemente precisas de la actuación que se pretende realizar, y los datos necesarios para su correcta localización, así como los datos requeridos de manera genérica para las solicitudes de iniciación a instancia de parte en la legislación en materia de procedimiento administrativo.
6. Los informes derivados de consultas previas tienen una validez de un (1) año, siempre y cuando no se modifiquen las condiciones de la carretera por la aprobación o modificación del Plan Director de Carreteras de Galicia, del plan sectorial de carreteras de la administración titular o de un estudio o proyecto específico, circunstancias, todas ellas, que lo dejarán sin efecto.

Artigo 108. Informes sobre accesos en planeamiento urbanístico

Los informes relativos a la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico, a los que se refiere el artículo 23.2 de la Ley 8/2013, de 28 de junio, de Carreteras de Galicia, se ajustarán a lo previsto en el Capítulo II del Título III de esta Orden, en lo que respecta a los accesos previstos de nuevas actuaciones urbanísticas, vías urbanas o caminos públicos.

En los suelos clasificados como de núcleo rural que no presenten frentes consolidados hacia las carreteras, se requerirá la planificación de vías o caminos de servicio que concentren los accesos nuevos y los existentes o la supeditación del otorgamiento de licencias urbanísticas a la aprobación previa de un plan especial de ordenación del núcleo rural en el que se planifiquen aquellas.

Disposiciones transitorias

Disposición transitoria primera. Autorizaciones vigentes

Las autorizaciones de accesos vigentes seguirán siendo válidas, rigiéndose por los condicionantes específicos que hubieran sido impuestos junto con la autorización otorgada y con la legislación y normativa vigente a la fecha de la autorización, hasta que no sea instruido y resuelto un expediente de modificación de esta en base a lo previsto en el artículo 102 de esta Orden.

Disposición transitoria segunda. Procedimientos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden

Los procedimientos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden podrán adaptarse íntegramente a lo dispuesto en la presente Orden o bien continuar su tramitación según lo dispuesto en la normativa anterior.



Disposición derogatoria

Disposición derogatoria única. Cláusula derogatoria

Quedan derogadas todas aquellas disposiciones de igual o menor rango que se opongan a lo establecido en esta Orden.

Disposición final

Disposición final única. Entrada en vigor

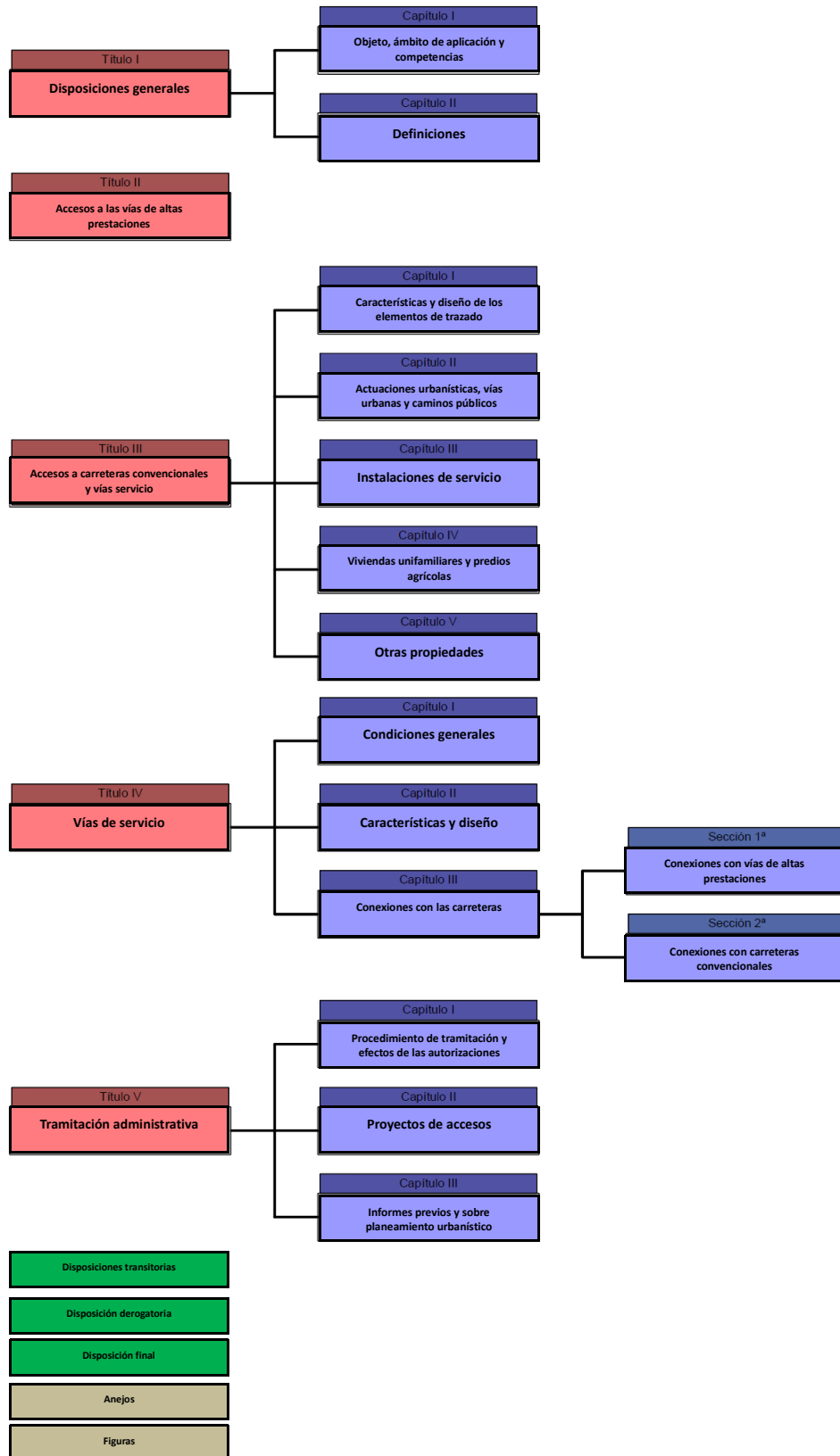
Esta Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de Galicia.

Santiago de Compostela, de de 2017

La consejera de Infraestructuras y Vivienda

Ethel M^a Vázquez Mourelle

Anexo I: Esquema resumen de la estructura de la Orden



Anexo II: Tablas resumen de visibilidades de parada y de cruce

Táboa 1: Distancia de parada (m)

Velocidad (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	7
40	40	39	39	38	38	38	37	37	37	36	36	36	35	35	35
50	57	56	55	54	54	53	52	52	51	51	50	50	49	49	48
60	78	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	66	65	64
70	103	101	99	97	95	94	92	91	90	88	87	86	85	84	83
80	133	130	127	125	122	120	118	116	114	112	110	108	107	105	104
90	170	165	161	158	154	151	148	145	142	139	137	135	133	130	128
100	213	207	201	196	191	187	182	178	175	171	168	165	162	159	156

Táboa 2: Distancia de cruce (m)

Velocidad (km/h)	Tipo de vehículo								
	Ligero			Rígido			Articulado		
	Nº carriles			Nº carriles			Nº carriles		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3
40	66	72	78	97	104	111	128	135	142
50	83	91	97	121	130	139	160	169	178
60	99	109	117	145	156	167	192	203	214
70	116	127	136	169	182	194	224	237	249
80	132	145	156	193	208	222	256	271	285
90	149	163	175	218	234	250	288	305	320
100	165	181	195	242	260	278	320	339	356

Anexo III: Tabla resumen de la disposición de los accesos

Actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos							
Tráfico (veh/km)	>5.000						Carril
	3.001-5.000	Cuña					
	≤3.000	Cuña*					
		<50	50	60	70	80	>80
Velocidad (Km/h)							

* Excepto en los accesos de caminos públicos en vías de servicio con Vel ≤ 50 km/h e IMD ≤ 3.000 veh/día, en los que el diseño a seguir será el establecido en los artículos 52 y 53 de esta Orden para el caso de acceso de predio agrícola (figuras 18 y 19).

Instalaciones de servicio.							
Tráfico (veh/km)	>5.000						Carril
	3.001-5.000	Cuña					
	≤3.000	Diseño especial					
		<50	50	60	70	80	>80
Velocidad (Km/h)							

Viviendas unifamiliares y predios agrícolas							
Diseño según esquema							
Hospitales, centros comerciales con superficie comercial ≥ 10.000 m², instalaciones en las que se dispongan más de 500 plazas de aparcamiento u otras instalaciones similares							
Afluencia continuada de gran cantidad de vehículos ligeros o pesados.							
Carril							
Accesos de instalaciones que deban ser empleados por transportes especiales o de mercancías peligrosas							
Carril							
Centros de salud, tanatorios, centros comerciales con superficie comercial < 10.000 m², supermercados, centros educativos o empresas con >200 trabajadores, instalaciones con > 100 plazas de aparcamiento o similares.							
Afluencia esporádica de gran cantidad de vehículos ligeros o continuada de una cantidad significativa de vehículos pesados							
Tráfico (veh/km)	>5.000						Carril
	3.001-5.000	Cuña					
	≤3.000						
		<50	50	60	70	80	>80
Velocidad (Km/h)							

Edificios residenciales o pequeños establecimientos comerciales o empresariales.							
Tráfico (veh/km)	>5.000						Cuña
	3.001-5.000	Diseño específico					
	≤3.000						
		<50	50	60	70	80	>80
Velocidad (Km/h)							

Resto de accesos a otras propiedades							
Tráfico (veh/km)	>5.000						Carril
	3.001-5.000	Cuña					
	≤3.000	Diseño específico					
		<50	50	60	70	80	>80
Velocidad (Km/h)							

Los accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas, caminos públicos, instalaciones de servicio y a otras propiedades se podrán realizar a través de una glorieta siempre que queden garantizados los condicionantes geométricos de la nueva conexión en la glorieta y las condiciones óptimas de circulación y de seguridad vial. La Administración titular de la carretera indicará el procedimiento para establecer estos condicionantes

Anexo IV: Tablas resumen de las dimensiones de los elementos de los accesos

Longitud del carril de aceleración

Velocidad * (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	≤-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	≥7
100	110	115	120	125	130	135	140	150	155	165	175	185	200	215	230
90	80	85	85	90	95	95	100	105	110	115	120	130	135	145	155
80	60	60	60	65	65	70	70	75	75	80	85	85	90	95	100
70	40	40	40	45	45	45	45	50	50	50	55	55	60	60	65
60	30	30	30	30	30	30	30	30	30	35	35	35	35	40	40
≤50	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

Longitud del carril de deceleración

Velocidad * (km/h)	Inclinación de la rasante (%)														
	≤-7	-6	-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5	6	≥7
100	250	235	215	205	190	180	170	160	155	145	140	135	130	125	120
90	200	185	170	160	150	140	135	130	120	115	110	105	100	100	95
80	150	140	130	125	115	110	105	100	95	90	85	80	80	75	70
70	110	105	95	90	85	80	75	70	70	65	60	60	55	55	55
60	80	70	65	65	60	55	55	50	50	45	45	40	40	40	40
50	50	45	45	40	40	35	35	30	30	30	30	30	30	30	30
≤40	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

Longitud de la cuña triangular de transición (m)

Velocidad * (km/h)	Deceleración	Aceleración
≥80	60	60
70	50	30
60	40	30
≤50	30	30

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

Longitud mínima de las cuñas de cambio de velocidad

Velocidad * (km/h)	Tráfico (veh./día)	Deceleración	Aceleración
≥80	-	60	60
70	-	50	30
60	-	40	30
≤50	>5.000	30	30
	≤5.000	30	0

* Se empleará la velocidad legal de circulación en la sección en la que se sitúe el acceso

**Anexo V: Tabla resumen de las distancias de seguridad
entre accesos, en tramos no urbanos**

Tipo		Condiciones		Acceso a carreteras convencionales en tramos no urbanos				
				Tipo de acceso				
				Actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos		Instalaciones de servicios y otras propiedades		Viviendas unifamiliares y predios agrícolas
				Con carril o cuña de Long ≥ 30 m	Con carril o cuña de Long < 30 m	Con carril o cuña de Long ≥ 30 m	Con carril o cuña de Long < 30 m	
Conexiones con vías de servicio o con otras carreteras mediante enlaces o intersecciones								
Entrada - Salida	Distancia	200 m	-	200 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Salida - Salida	Distancia	50 m	-	50 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Entrada - Entrada	Distancia	100 m	-	100 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas, caminos públicos, instalaciones de servicio y otras propiedades con carril o cuña de Long ≥ 30 metros								
Entrada - Salida	Distancia	200 m	-	200 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Salida - Salida	Distancia	50 m	-	50 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Entrada - Entrada	Distancia	100 m	-	100 m	-	-		
	En caso contrario	Vía servicio/Trenzado	-	Vía servicio/Trenzado	-	-		
Obras especiales (túneles, obras de paso de L>100 m, confluencias, bifurcaciones y lechos de frenado)								
Obras especiales	Distancia	200 m	50 m	200 m	50 m	50 m		

Tipo		Condiciones		Acceso a vías de servicio en tramos no urbanos				
				Tipo de acceso				
				Actuaciones urbanísticas, vías urbanas y caminos públicos		Instalaciones de servicios y otras propiedades		Viviendas unifamiliares y predios agrícolas
				Con carril o cuña de Long ≥ 30 m	Con carril o cuña de Long < 30 m	Con carril o cuña de Long ≥ 30 m	Con carril o cuña de Long < 30 m	
Conexiones con vías de servicio o con otras carreteras mediante enlaces o intersecciones								
Entrada - Salida	Distancia	50 m	-	50 m	-	-		
	En caso contrario	Carril común	-	Carril común	-	-		
Entrada - Entrada	Distancia	25 m	-	25 m	-	-		
	En caso contrario	Carril común	-	Carril común	-	-		
Accesos a actuaciones urbanísticas, vías urbanas, caminos públicos, instalaciones de servicio y otras propiedades con carril o cuña de Long ≥ 30 m								
Entrada - Salida	Distancia	50 m	-	50 m	-	-		
	En caso contrario	Carril común	-	Carril común	-	-		
Entrada - Entrada	Distancia	25 m	-	25 m	-	-		
	En caso contrario	Carril común	-	Carril común	-	-		
Obras especiales (túneles, obras de paso de Long > 100 m, confluencias, bifurcaciones y lechos de frenado)								
Obras especiales	Distancia	50 m	50 m	50 m	50 m	50 m		

Figura 1: Carril de aceleración

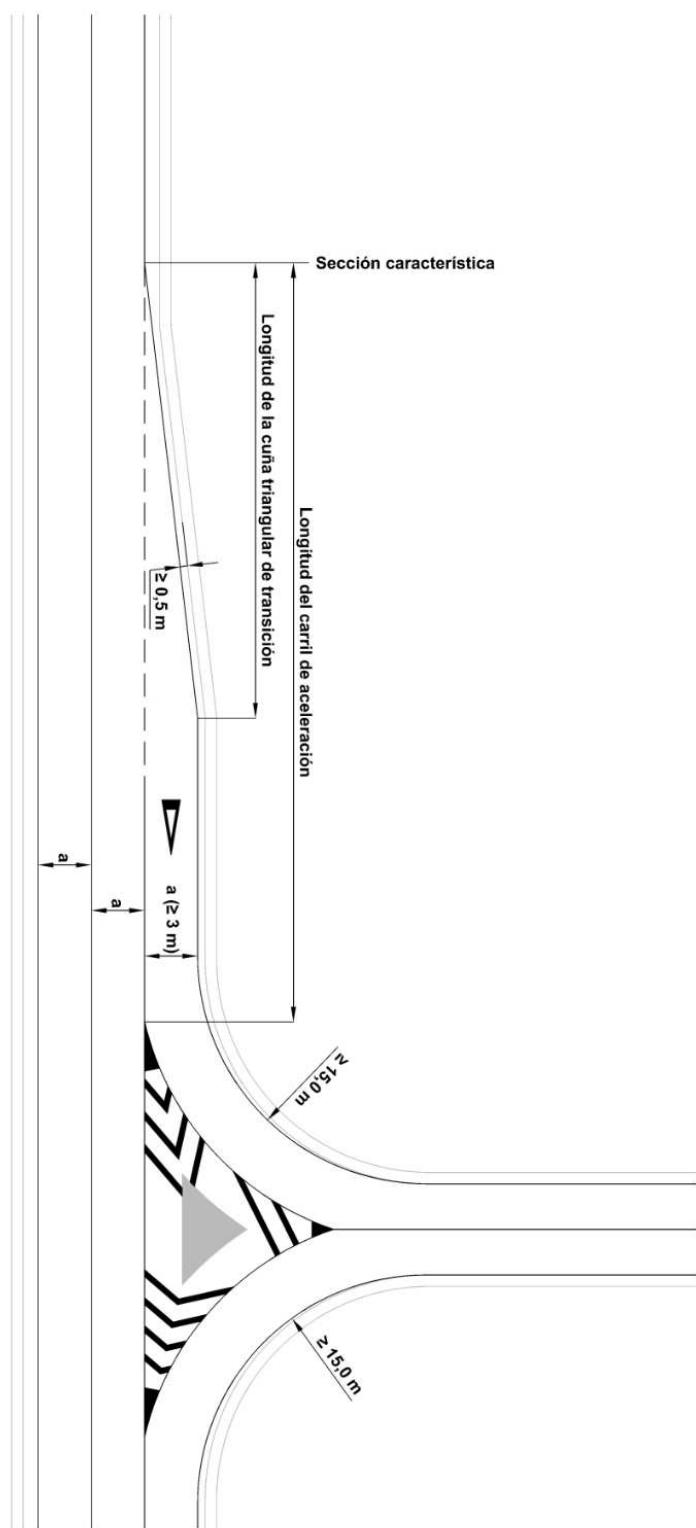


Figura 2: Carril de deceleración.

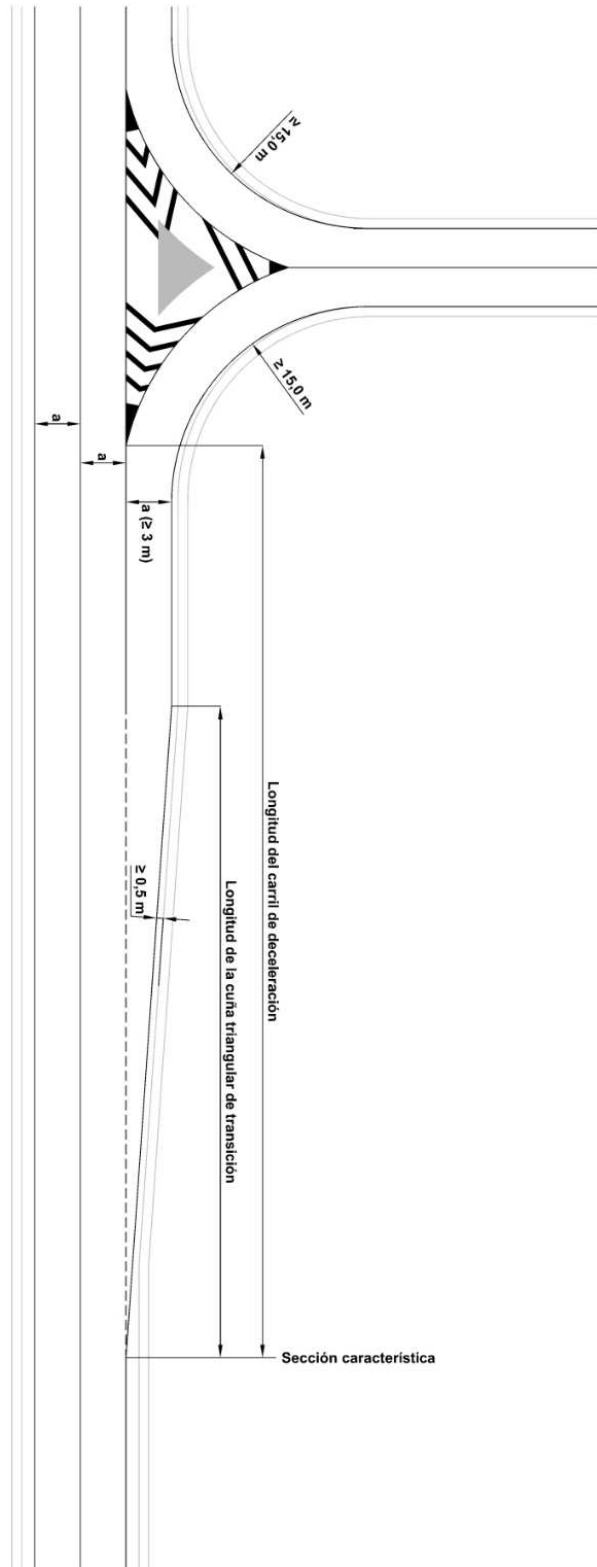


Figura 3: Cuñas de cambio de velocidad

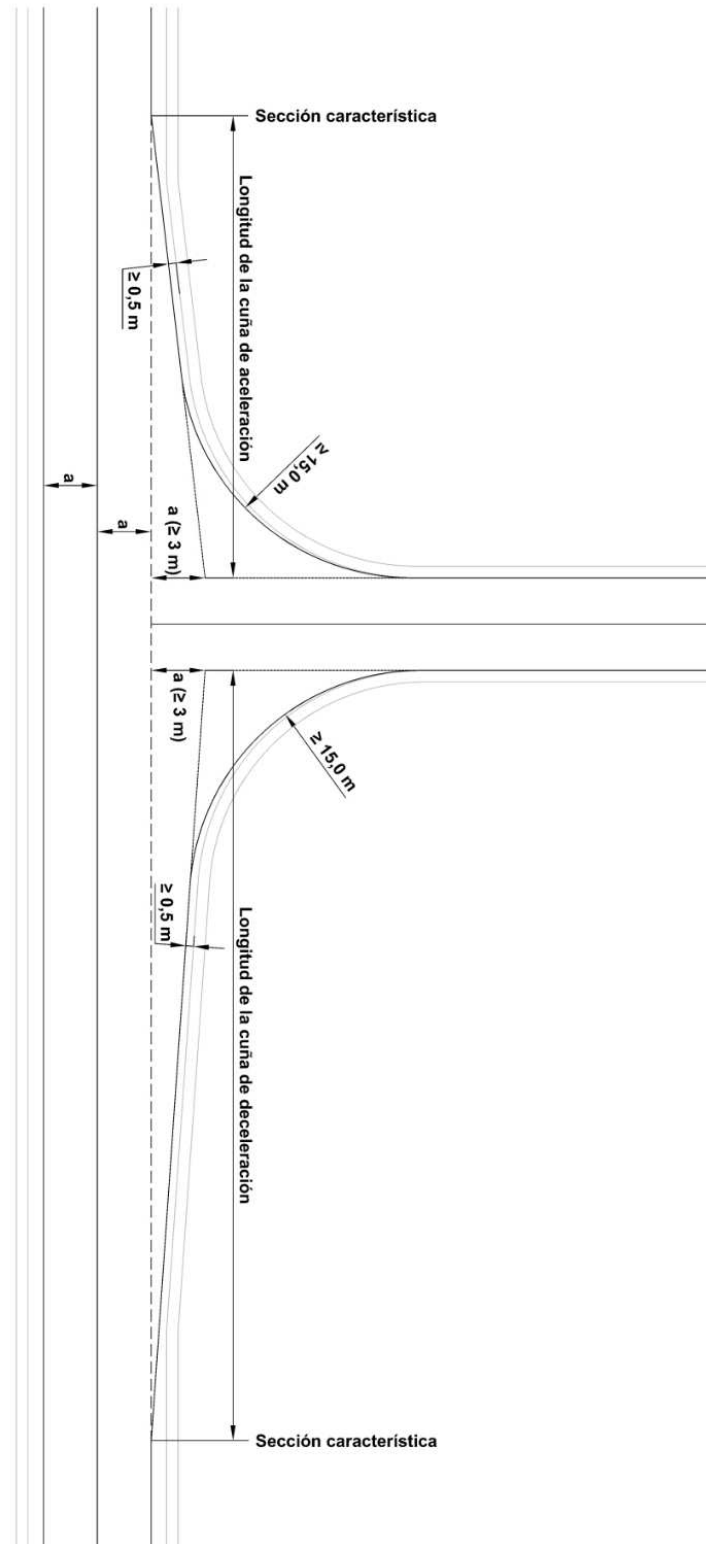


Figura 4: Carril central de espera

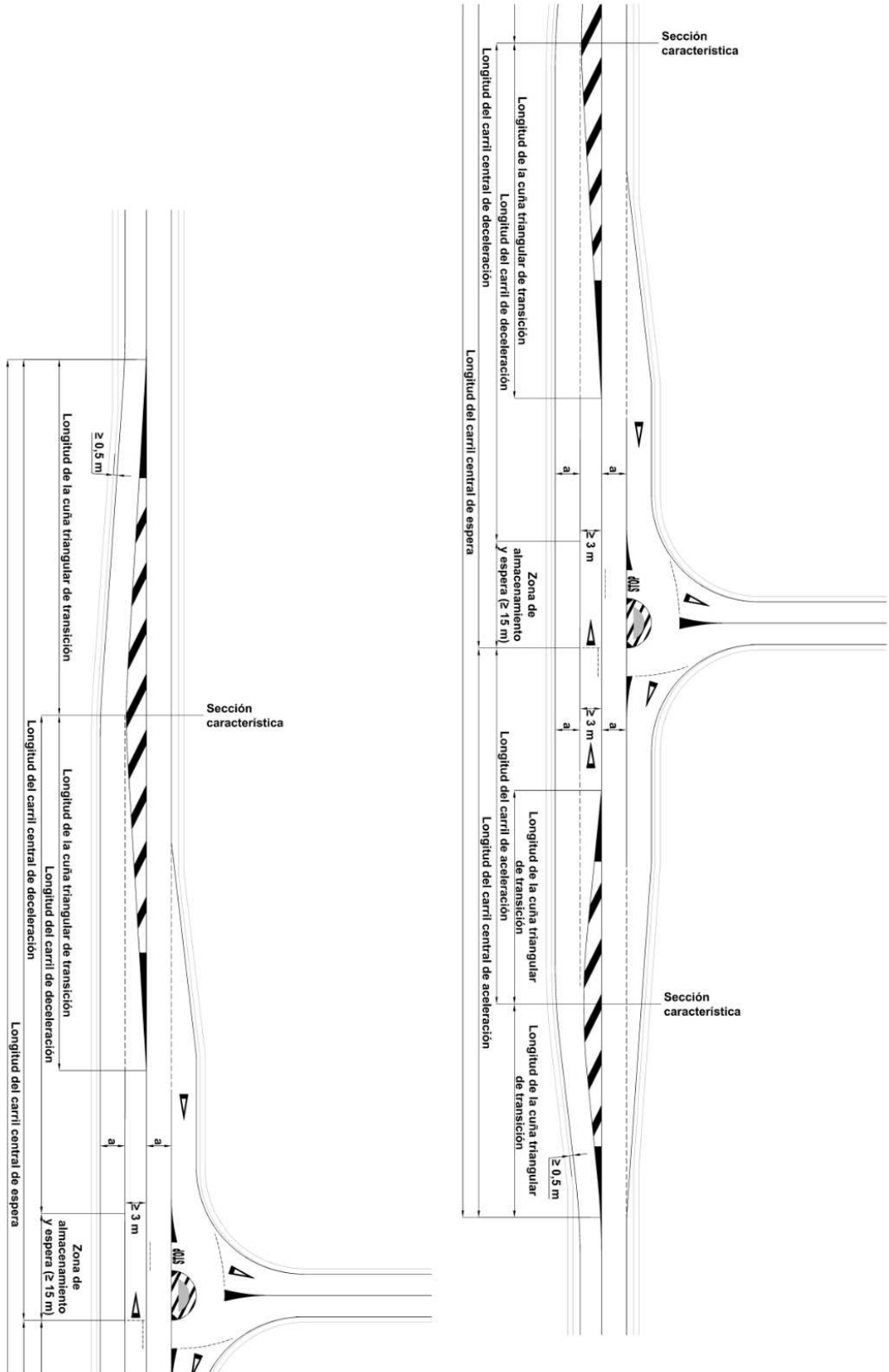


Figura 5: Distancias de seguridad con conexiones o accesos en carreteras convencionales, en tramos no urbanos

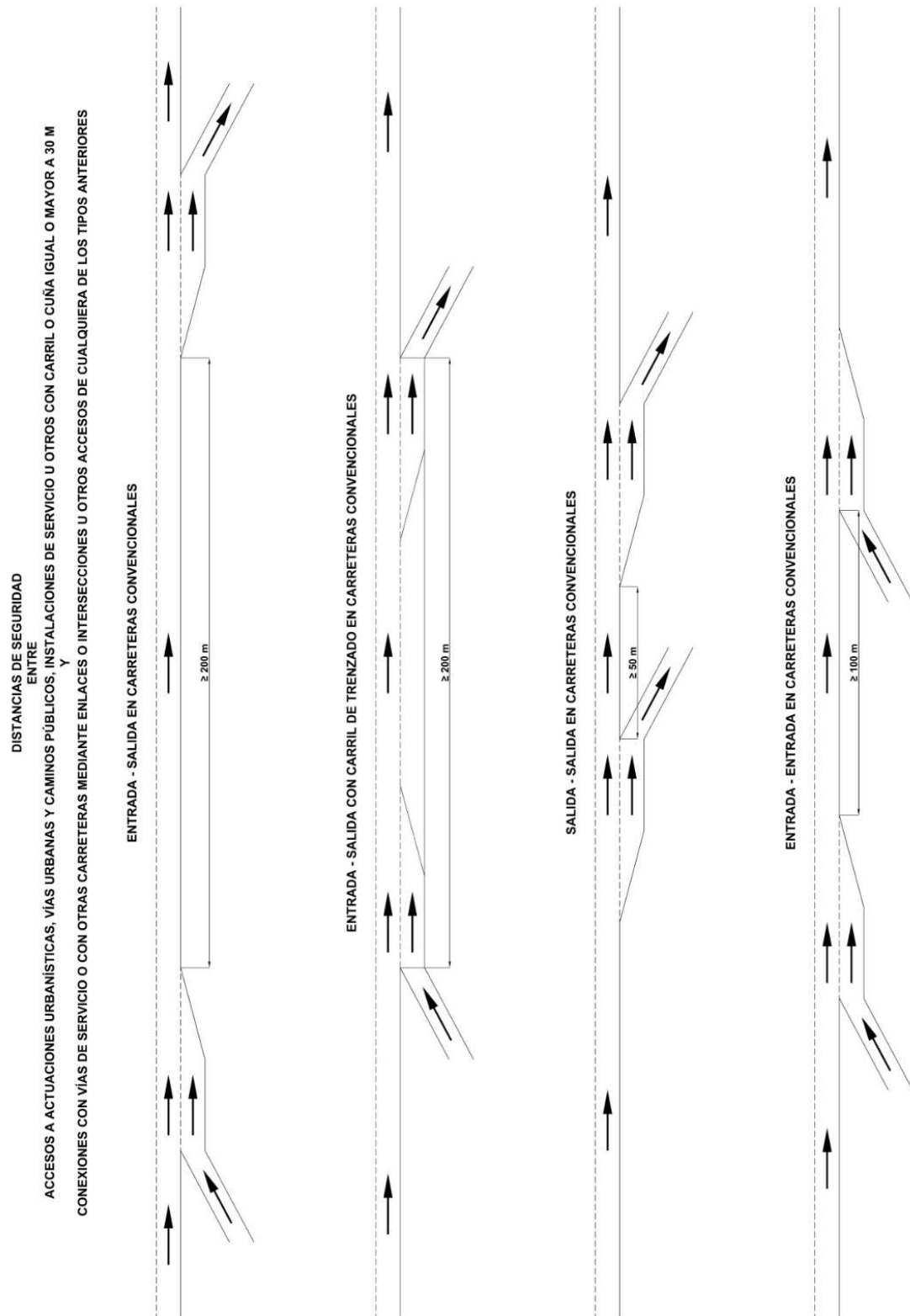


Figura 6: Distancias de seguridad con obras especiales en carreteras convencionales (I)

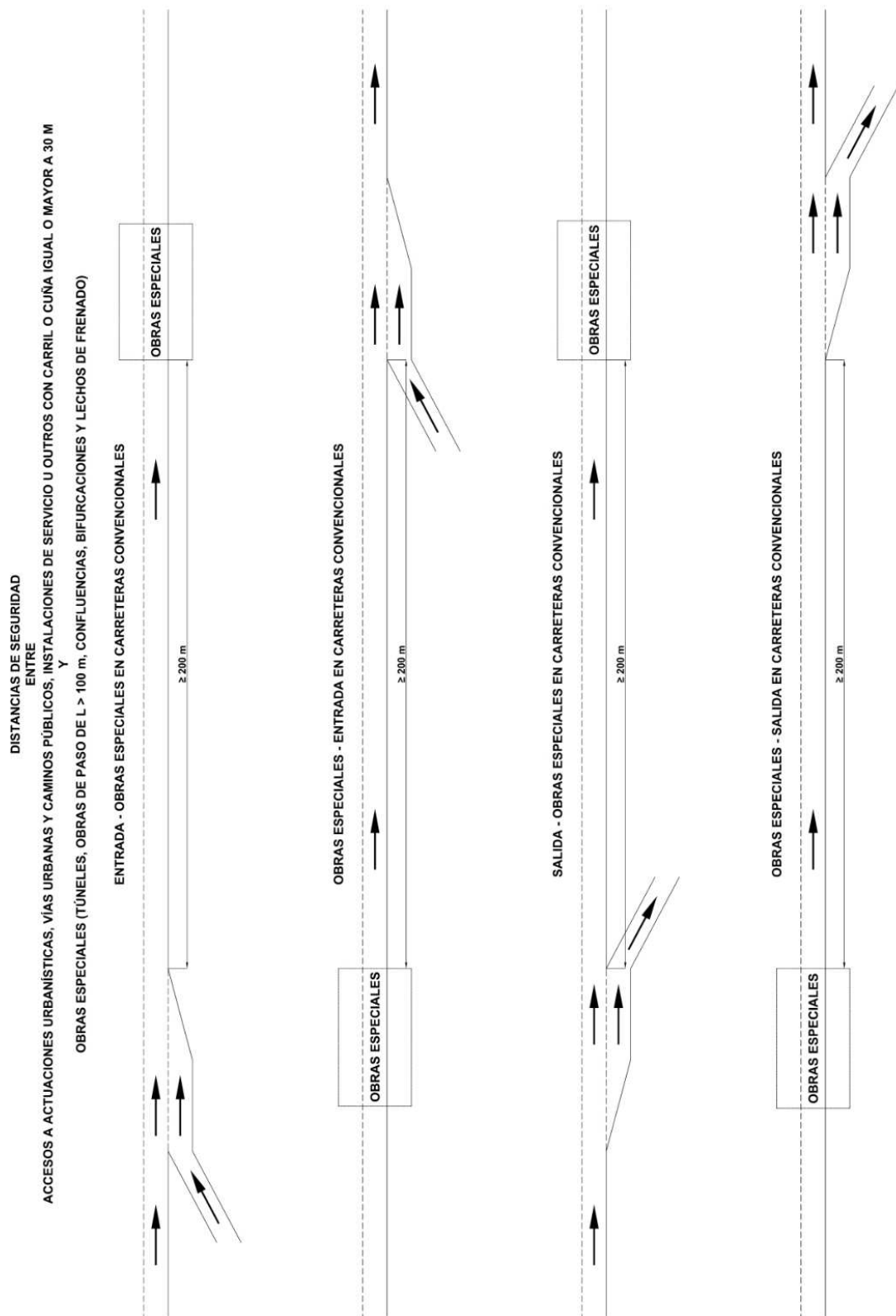


Figura 7: Distancias de seguridad con obras especiales en carreteras convencionales (II)

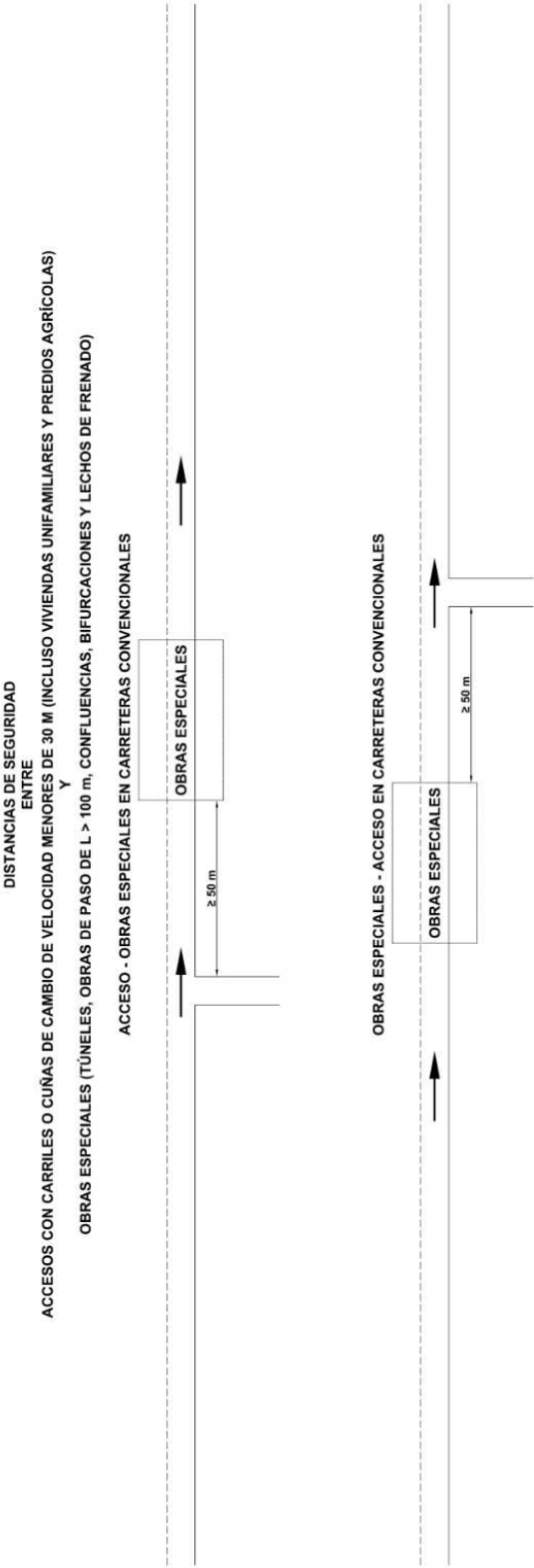


Figura 8: Distancias de seguridad con conexiones y otros accesos en vías de servicio, en tramos no urbanos

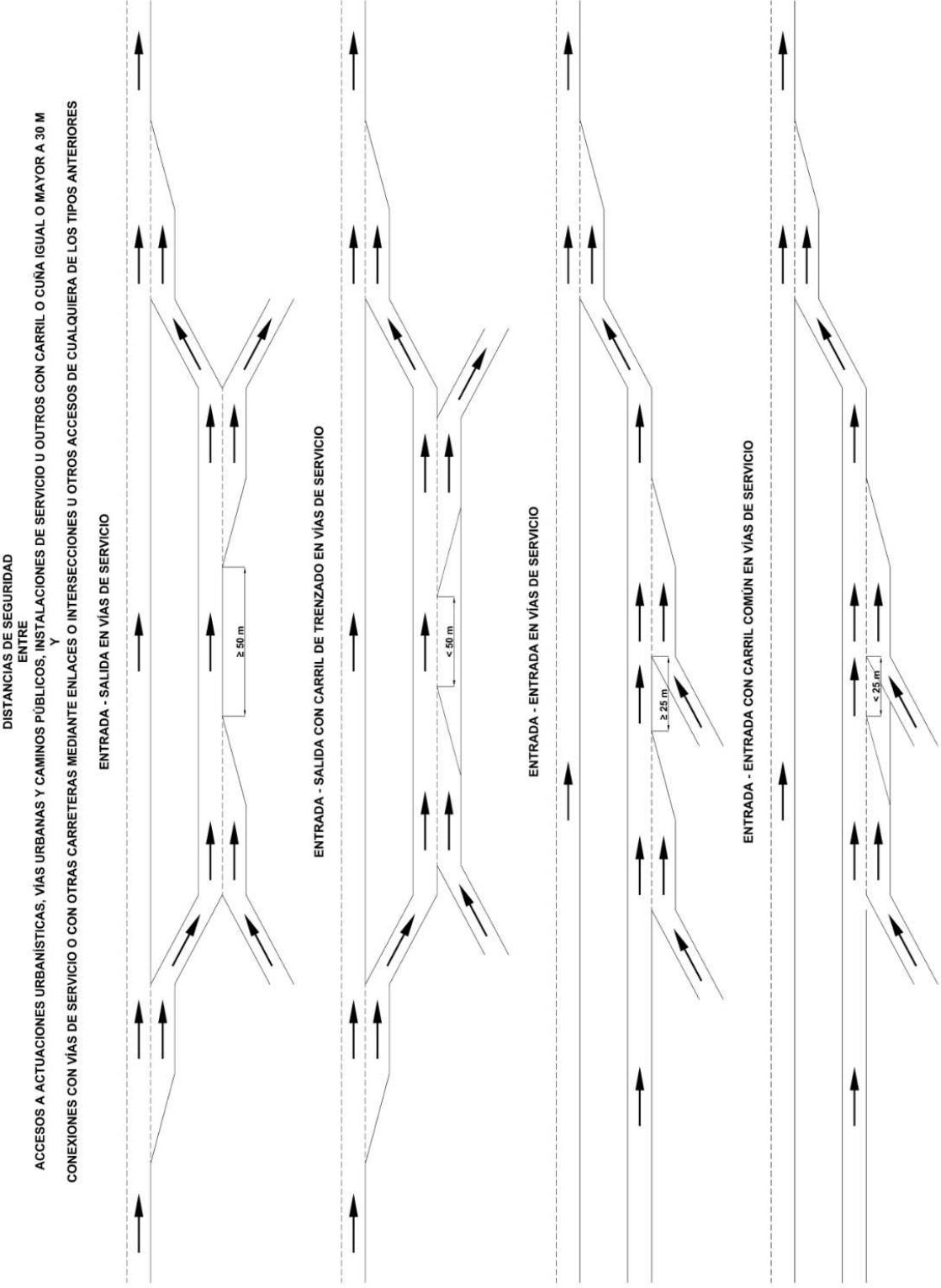


Figura 9: Distancias de seguridad con obras especiales en vías de servicio (I)

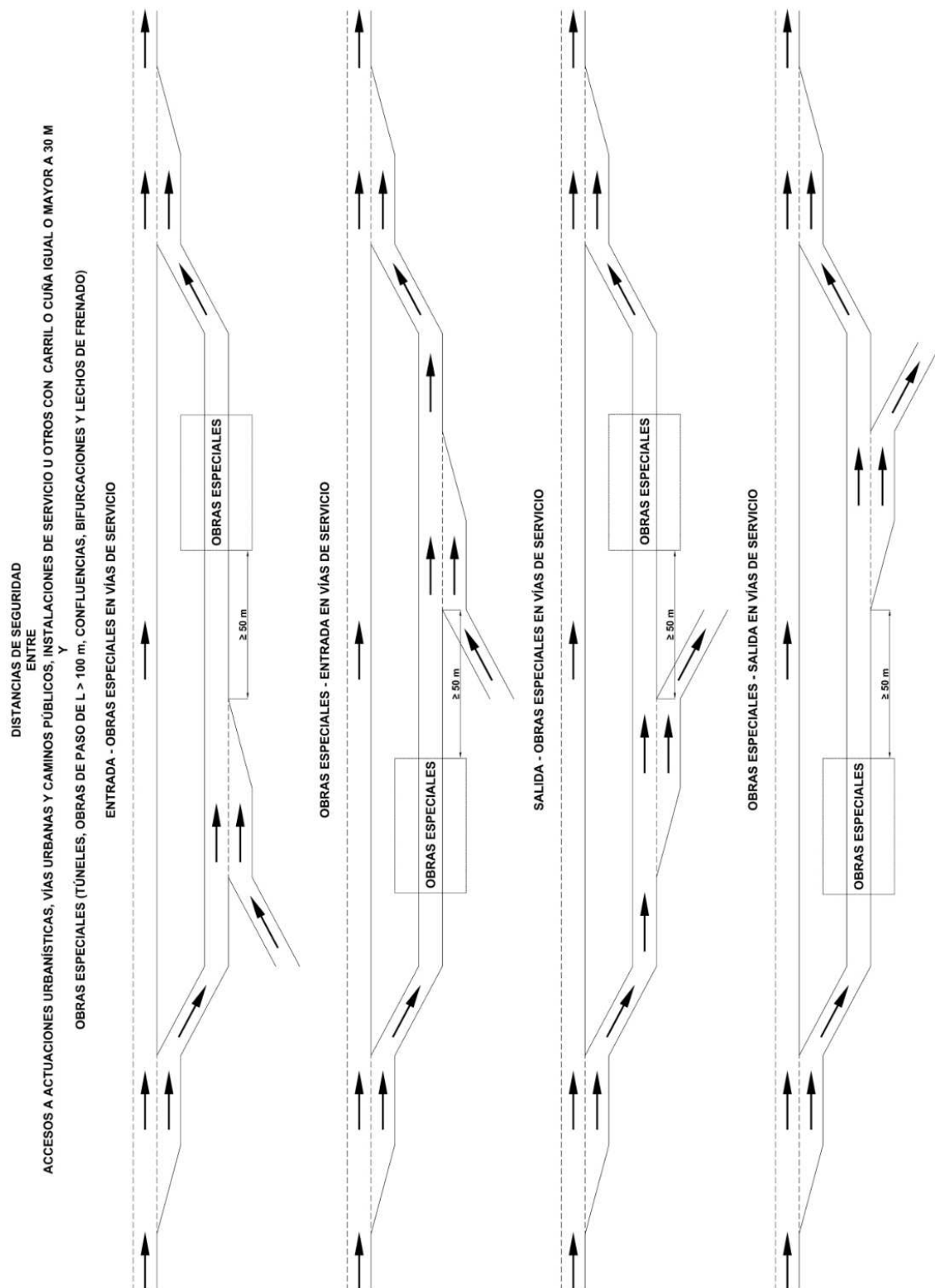


Figura 10: Distancias de seguridad con obras especiales en vías de servicio (II)

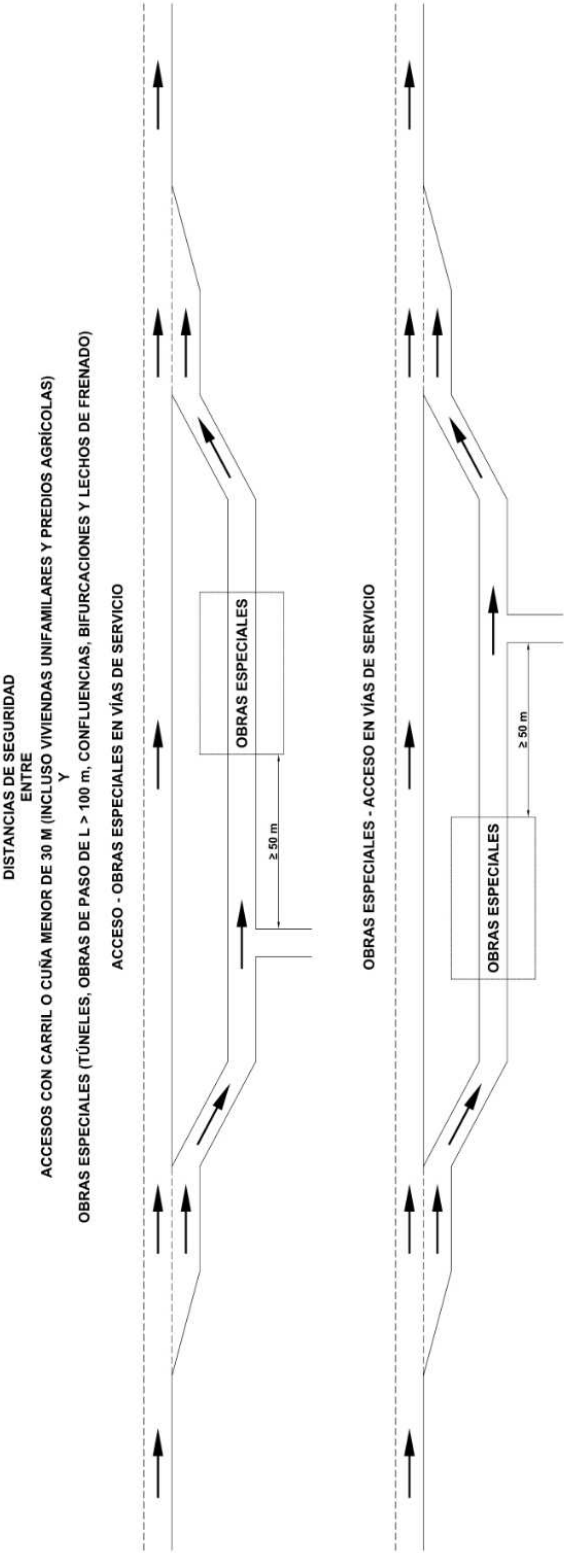


Figura 11: Limitaciones por la presencia de pasos de cebra o semáforos

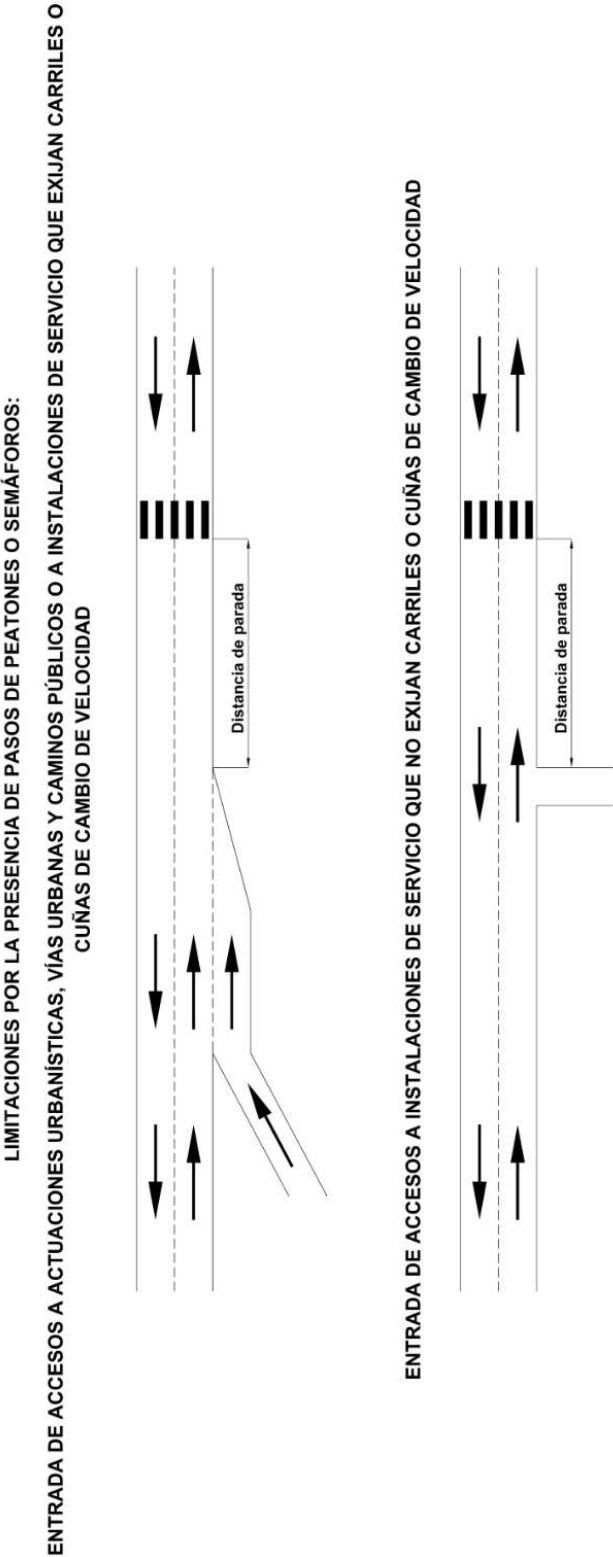


Figura 12: Acceso a instalación de servicio con carriles de cambio de velocidad

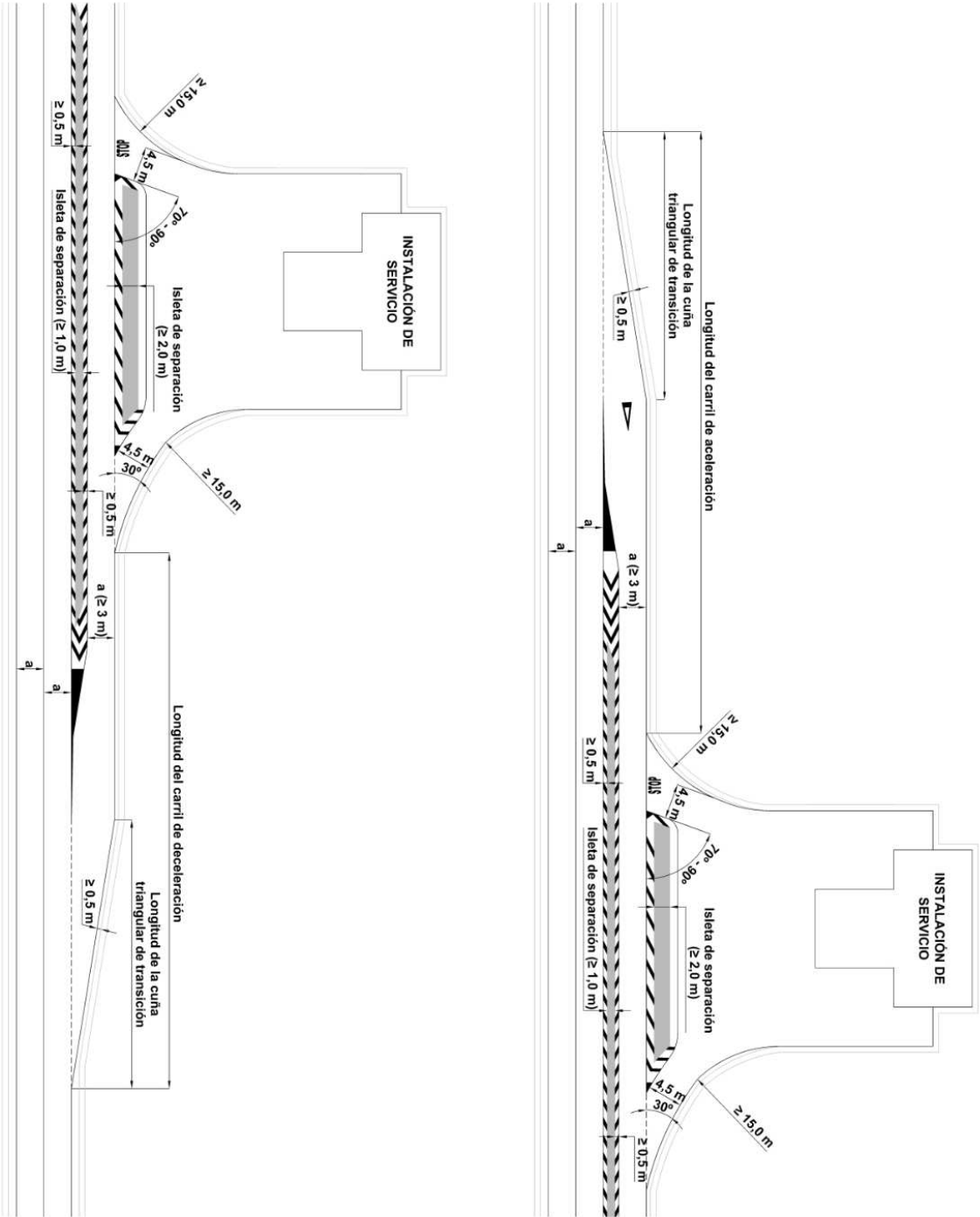


Figura 13: Acceso a instalación de servicio con cuñas de cambio de velocidad

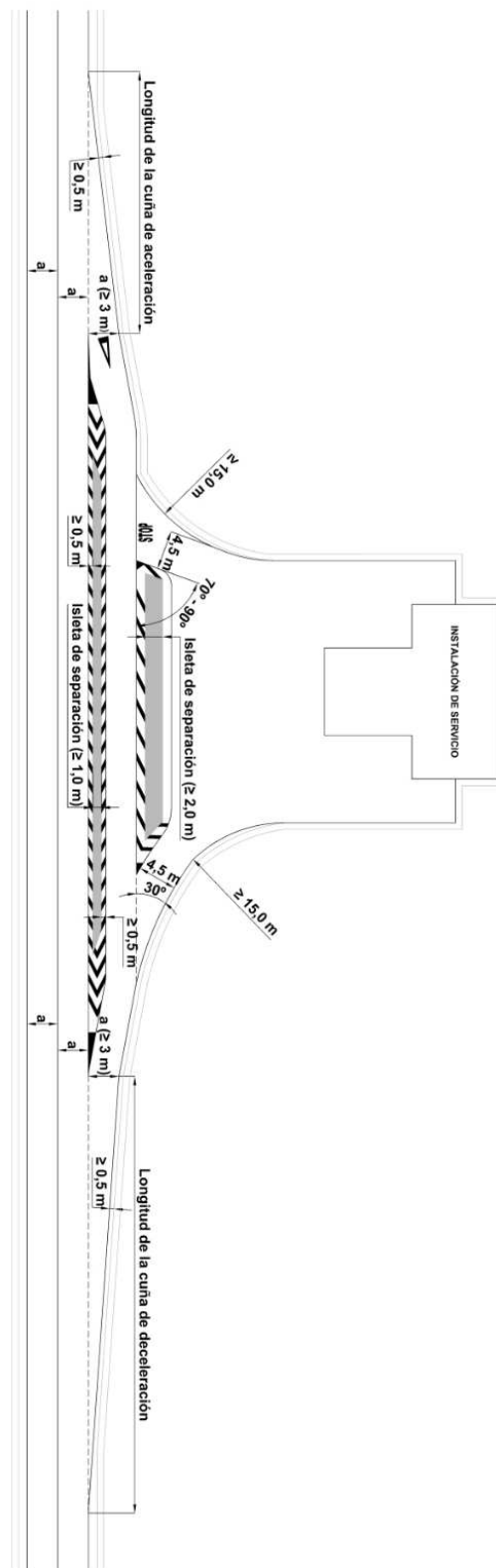


Figura 14: Acceso a instalación de servicio sin carriles ni cuñas de cambio de velocidad.

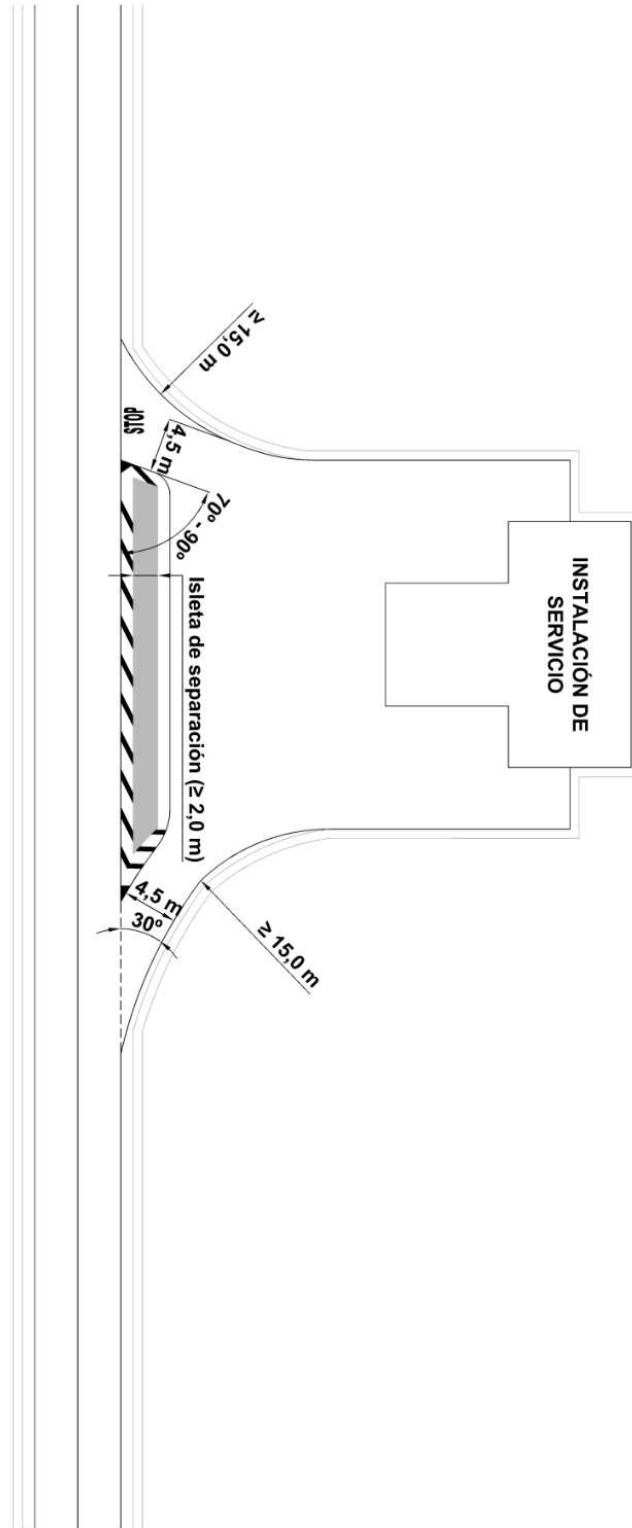


Figura 15: Radio de giro en accesos a instalaciones de servicio con giro a la izquierda

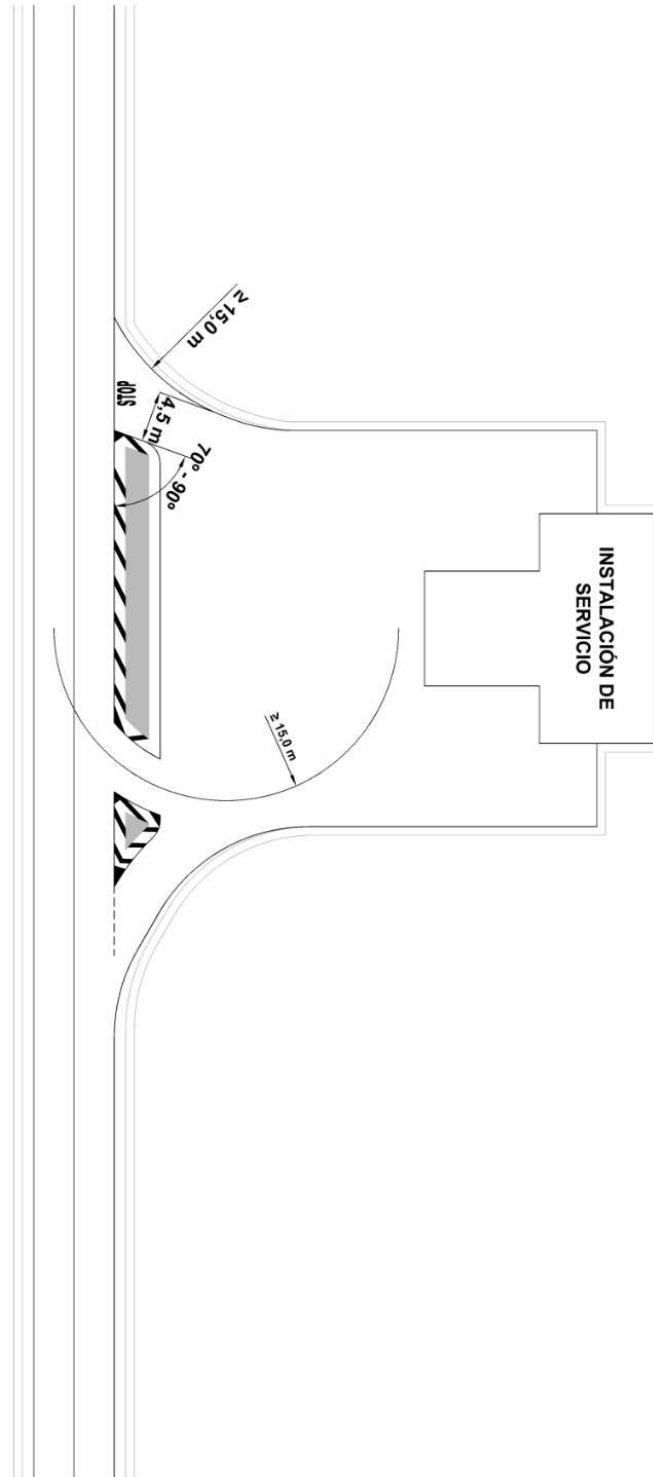


Figura 16: Acceso a viviendas unifamiliares mediante cuneta rebasable

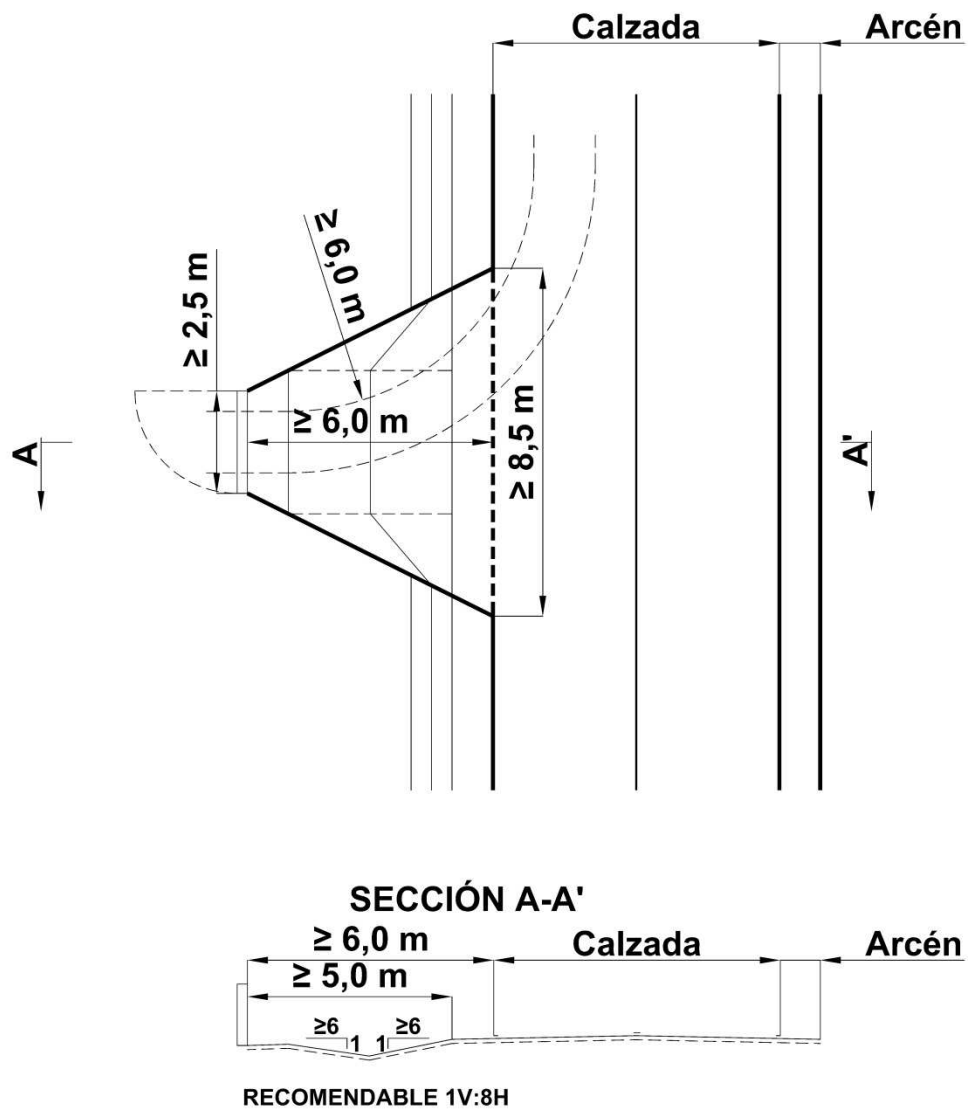


Figura 17: Acceso a viviendas unifamiliares mediante conducción

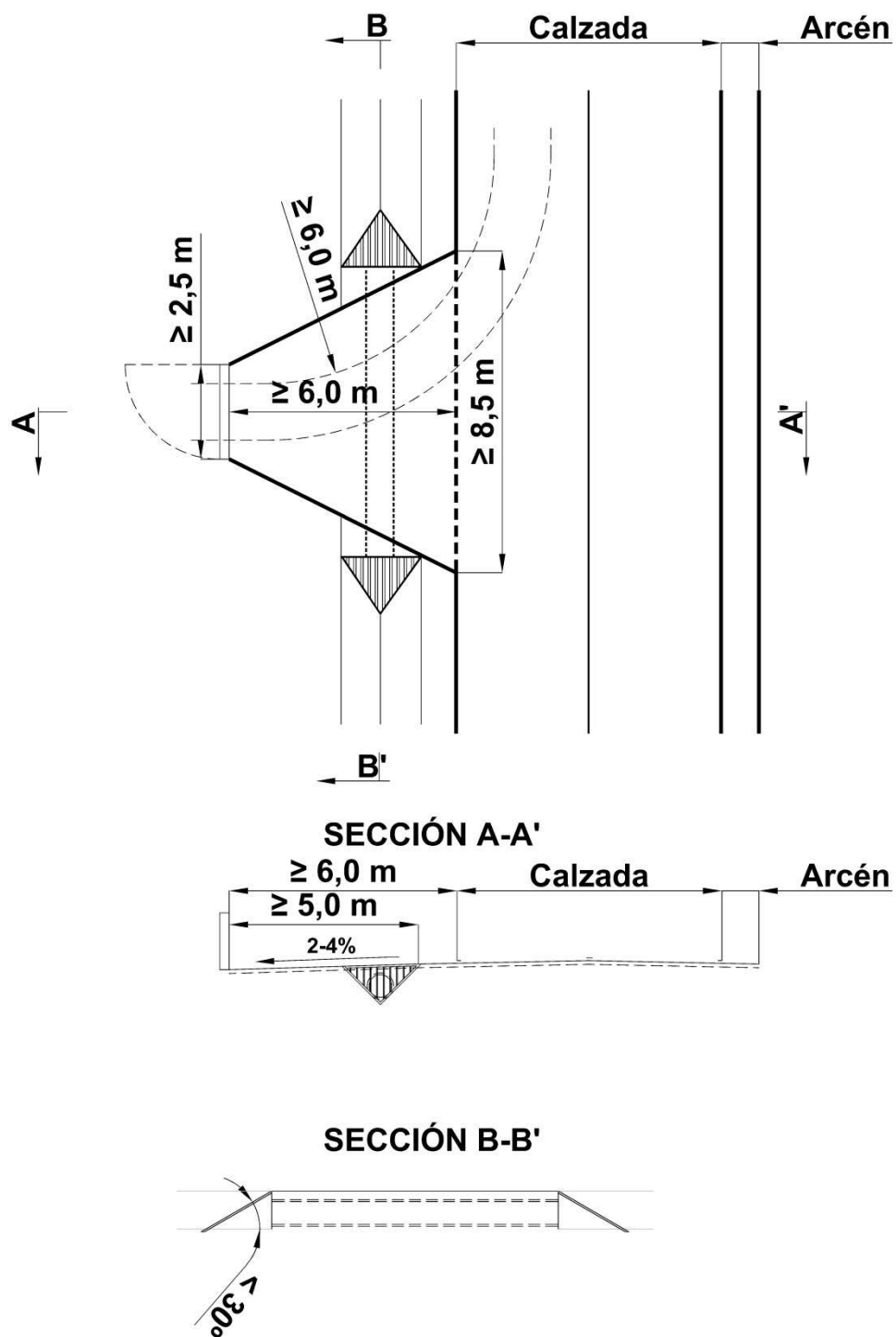


Figura 18: Acceso a predios agrícolas mediante cuneta rebasable

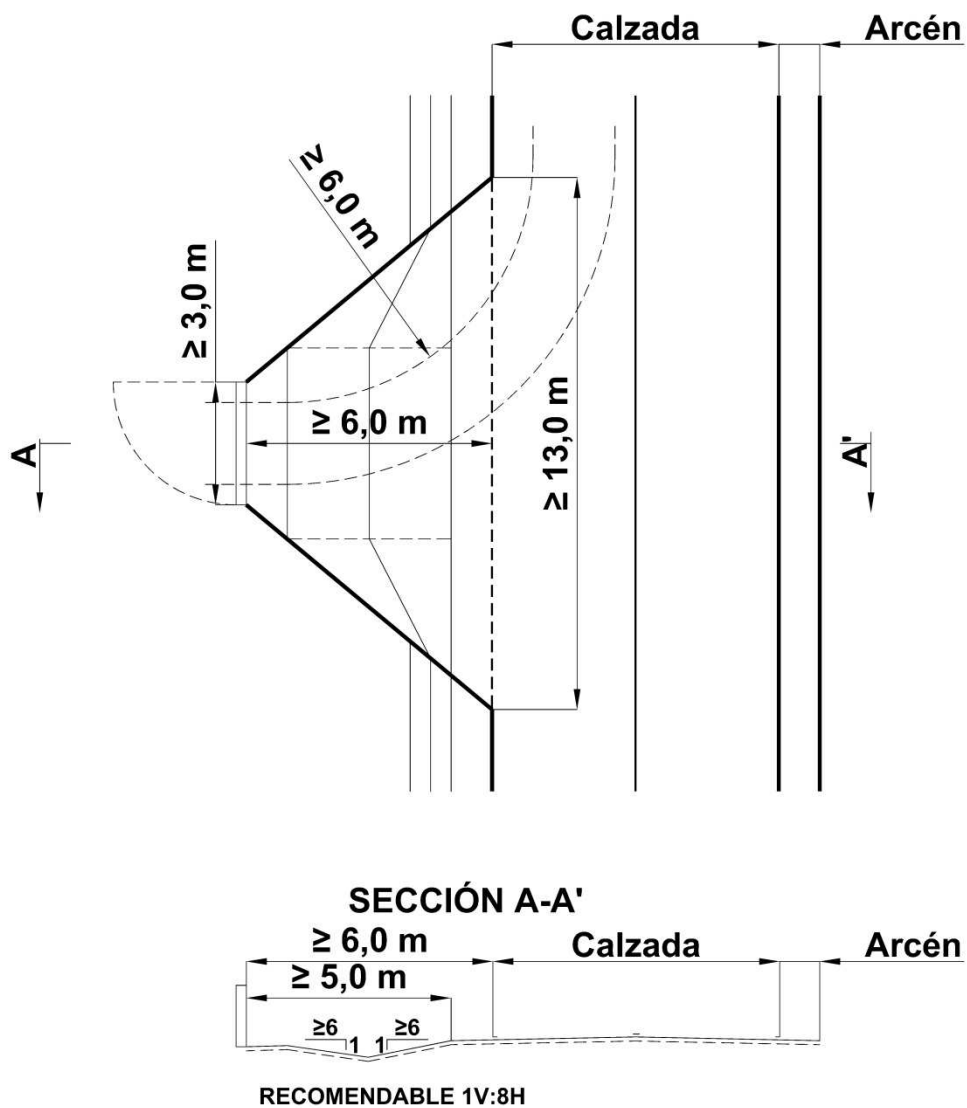


Figura 19: Acceso a predios agrícolas mediante conducción

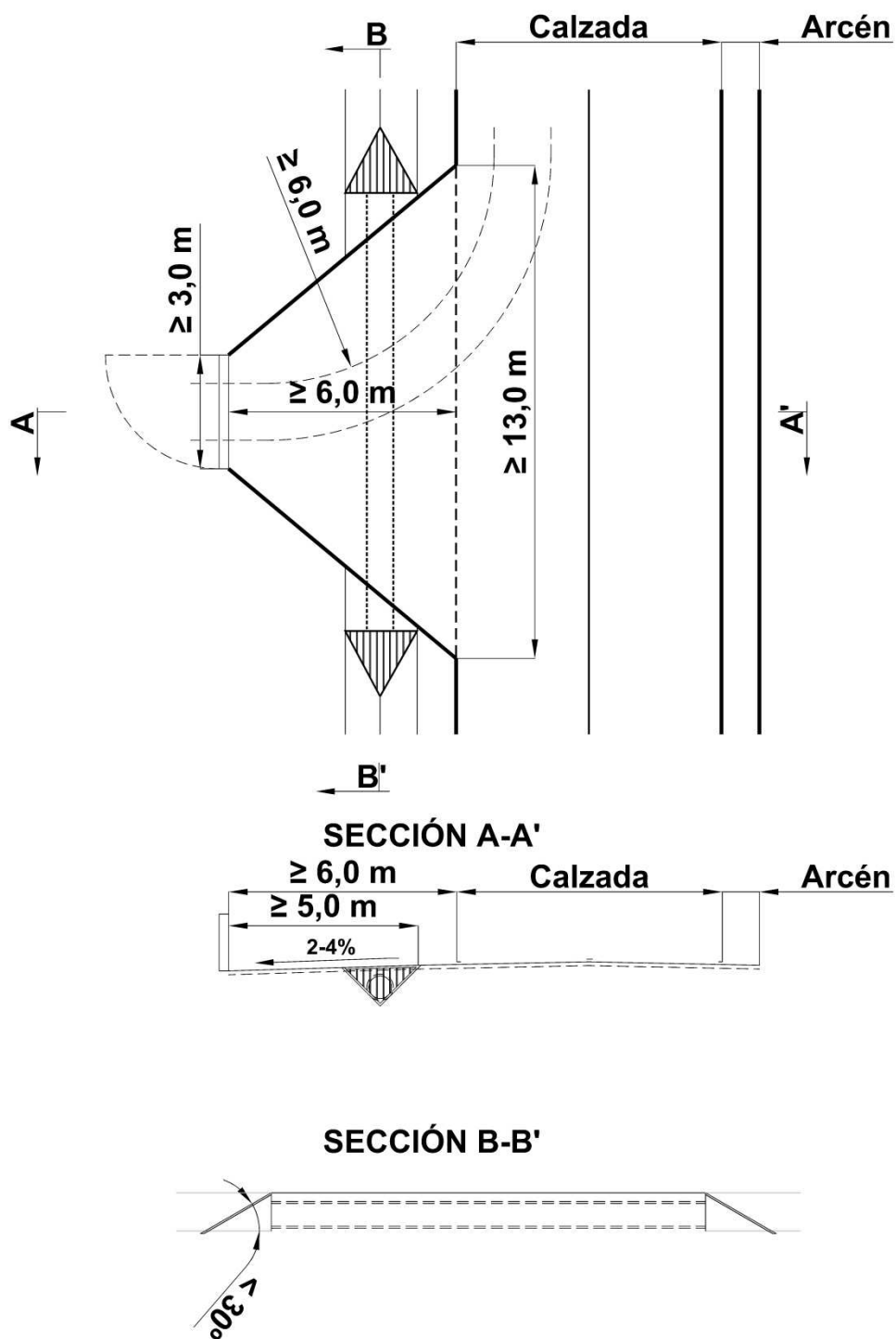


Figura 20: Acceso a otras propiedades mediante cuneta rebasable

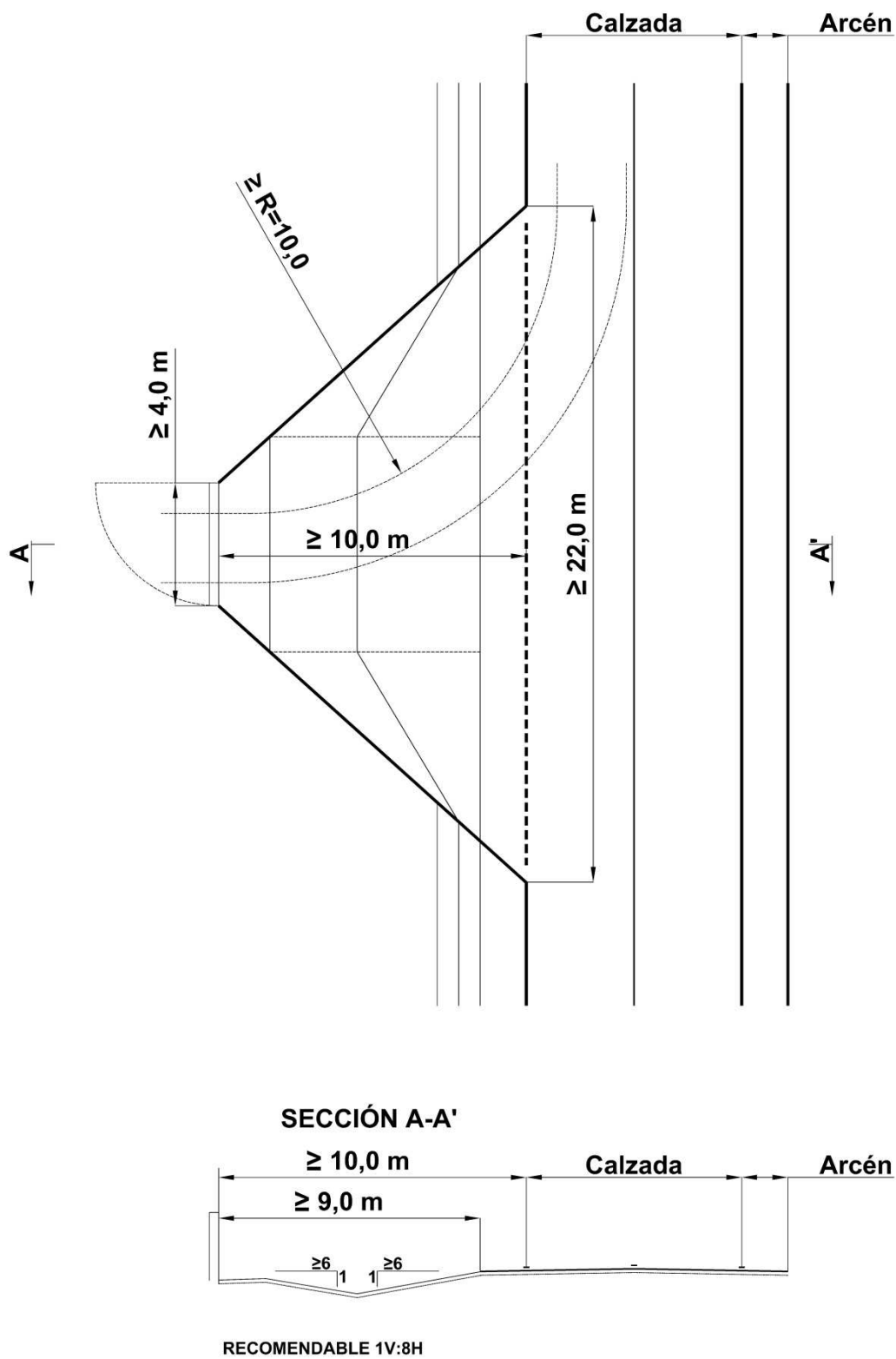
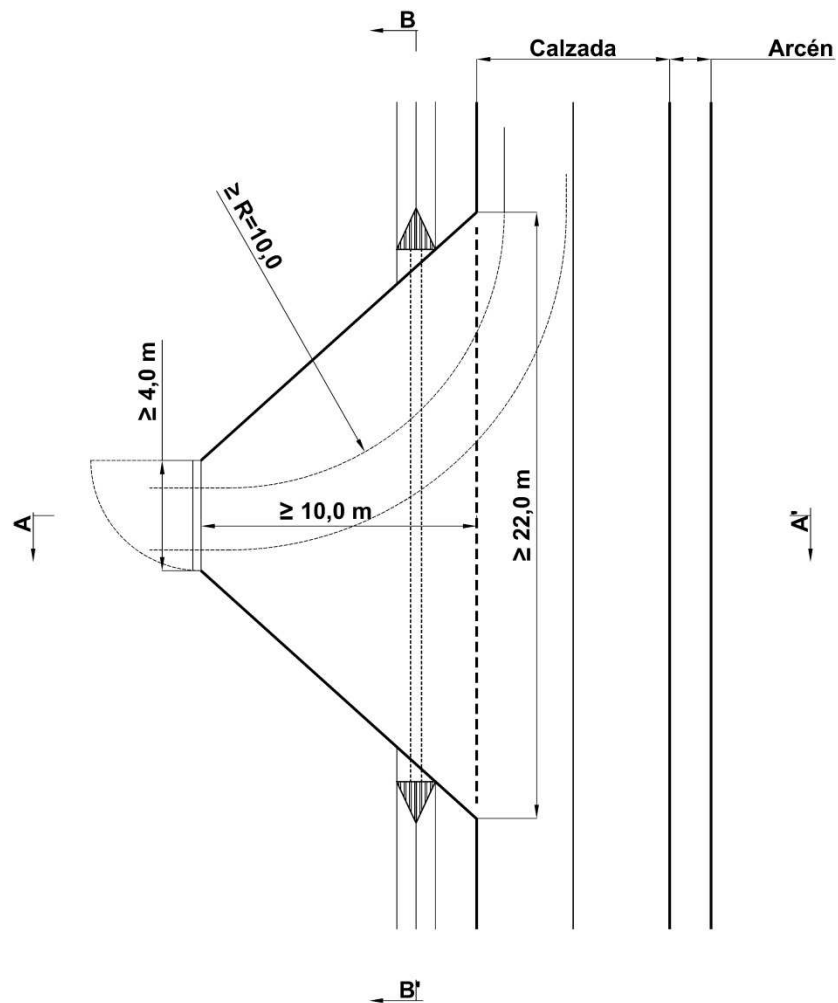
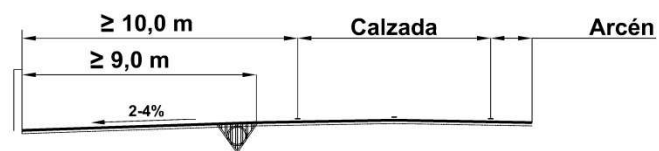


Figura 21: Acceso a otras propiedades mediante conducción



SECCIÓN A-A'



SECCIÓN B-B'

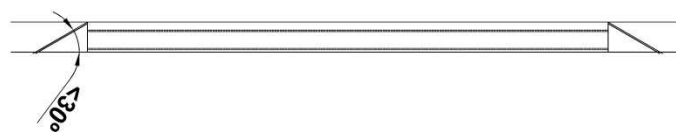
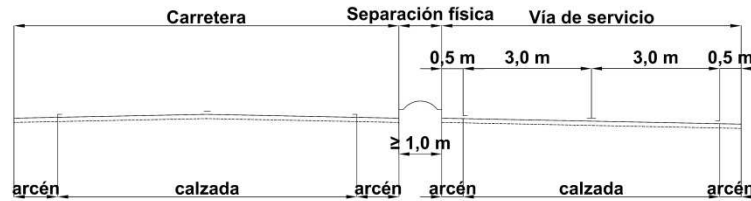
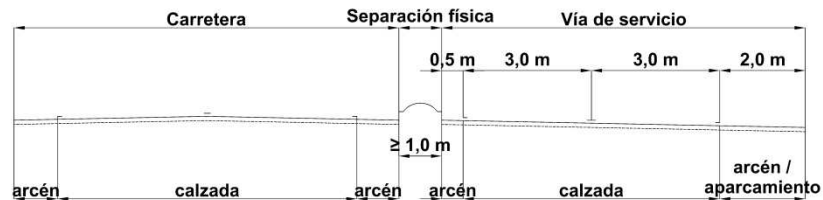


Figura 22: Secciones tipo de las vías de servicio

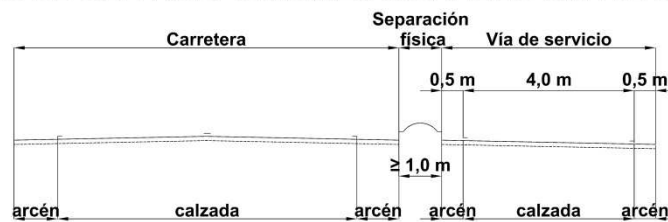
VÍAS DE SERVICIO BIDIRECCIONALES SIN APARCAMIENTO



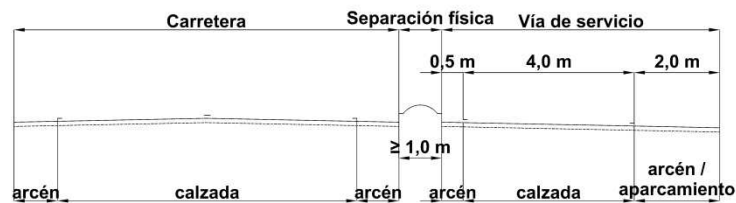
VÍAS DE SERVICIO BIDIRECCIONALES CON APARCAMIENTO



VÍAS DE SERVICIO UNIDIRECCIONALES SIN APARCAMIENTO



VÍAS DE SERVICIO UNIDIRECCIONALES CON APARCAMIENTO



VÍAS DE SERVICIO PARA TRÁFICO AGRÍCOLA

