



ARTÍCULO INFORMATIVO.  
INTERPRETACIÓN Y SÍNTESIS DEL NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS:  
RD 1812/1994 vs RD 899/2025

A/A:  
REDACTOR: CAI Soluciones de Ingeniería  
Luis Jiménez Camacho, ICCP, colegiado nº36.616

## ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETO .....	2
2	MAPA RÁPIDO DE CAMBIOS CLAVE .....	2
3	CLAVES OPERATIVAS Y CUADRO COMPARTIVO (SÍNTESIS).....	3
	3.1 CLAVES OPERATIVAS.....	3
	3.2 CUADRO COMPARATIVO (SÍNTESIS).....	6
4	CONCLUSIÓN.....	8

## 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Este documento analiza, con enfoque práctico y sintético, las diferencias sustantivas entre el Reglamento General de Carreteras aprobado por **RD 1812/1994** (en adelante, *RGC-1994*) y el nuevo Reglamento aprobado por **RD 899/2025** (en adelante, *RGC-2025*).

Se centra en:

- (i) tramitación de instrumentos (planeamiento, desarrollo y ejecución),
- (ii) régimen de autorización y cuándo es preceptiva,
- (iii) accesos a las carreteras del Estado,
- (iv) estudios de tráfico,
- (v) zonas de protección y línea límite de edificación,
- (vi) afecciones sobre nuevos desarrollos, urbanización y pantallas acústicas, y
- (vii) régimen transitorio y derogatorio.

Incluye un cuadro comparativo y conclusiones operativas.

## 2 MAPA RÁPIDO DE CAMBIOS CLAVE

### a) Estructura y alcance

- *RGC-2025* refuerza la **coordinación sectorial** y la **vinculación** de los informes de Carreteras en instrumentos de planificación/urbanísticos dentro de **zona de influencia** (Queda a criterio de los ayuntamientos y carreteras decidir si un desarrollo está o no en la zona de influencia, no específica distancia).

### b) Accesos

- Clarifica el principio de **especialización funcional** (la RCE no debe asumir función de distribución local).
- Establece umbrales operativos ( $IMD \geq 5.000$  veh/d para condicionantes de conexión a nivel en multicarril/convencionales). No hay excepciones si se trata de una actuación que genere nuevo tráfico.

### c) Estudios de tráfico

- Contenido mínimo explícito (capacidad, niveles de servicio, seguridad viaria, afección estructural del firme) y concepto de **cambio de uso** ligado a alteración cuantitativa o cualitativa del tráfico.

### d) Zonas de protección y línea límite de edificación

- Se especifica la línea límite de edificabilidad según ley 37/2015 y se clarifican los supuestos.
- Aclaración de instalaciones fácilmente desmontables permitidas.

### e) Servidumbre acústica

- Mayor énfasis en responsabilidades acústicas del promotor/propietario.
- Reconocen y normalizan las pantallas acústicas vegetales.
- Justifican la definición de pantallas acústicas prefabricadas en zona de dominio público, no se consideran edificación.
- Inclusión de plano con servidumbres acústicas en caso de estar definido por la DGC.

### f) Autorizaciones

- Tipificación clara de qué actos requieren autorización, informes de viabilidad, procedimiento electrónico, documentación por zonas, terminación y efectos.
- Regulan entre otros, la prórroga de los plazos.

### g) Régimen transitorio y derogatorio

- Continuidad de expedientes en tramitación (opción de adaptación) y derogación expresa de *RGC-1994* con salvedad puntual.

### 3 CLAVES OPERATIVAS Y CUADRO COMPARTIVO (SÍNTESIS)

El nuevo RGC-2025 refuerza el carácter **preceptivo y vinculante** de los informes sectoriales en zona de influencia, endurece el régimen de **accesos** (solo por nudos, con una única vía de excepción en reordenaciones) y convierte el **estudio de tráfico** en pieza clave (contenido mínimo y consecuencias). Se sistematiza la **autorización** con procedimientos y documentación tipo.

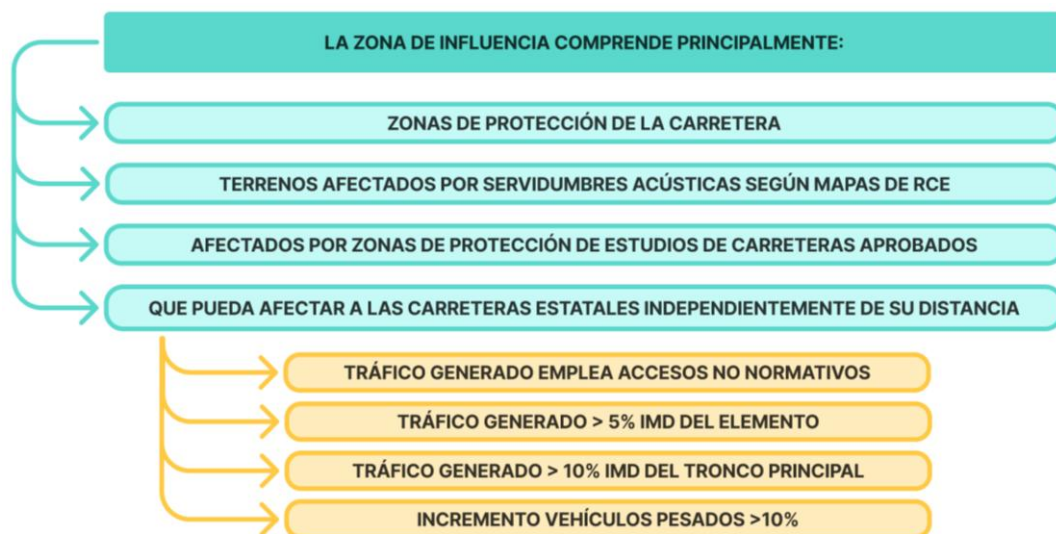
#### 3.1 Claves operativas

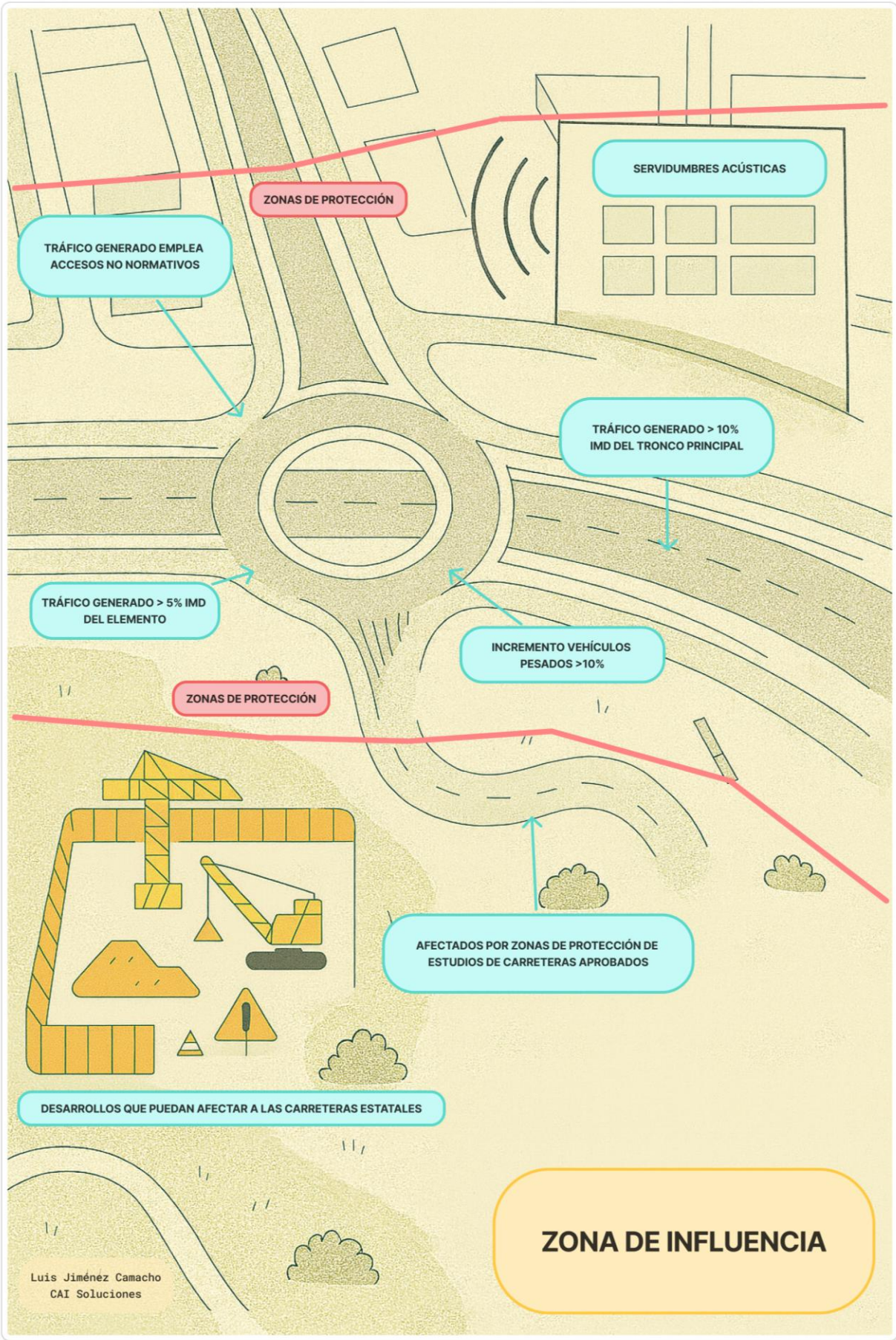
Claves operativas

1. Si el desarrollo/obra/actividad se encuentra dentro de la **zona de influencia** de la carretera (aunque no haya afección significativa), el informe sectorial es exigible y puede condicionar el desarrollo/obra/actividad.
2. Para todo nuevo desarrollo/obra/actividad deberá redactarse un documento justificativo que indique si está o no contemplado dentro de la zona de influencia de Carreteras del Estado.
3. Para todo nuevo desarrollo que genere un cambio de uso en un acceso, el cual se define en este reglamento, deberá comprobar si la afección es o no significativa.
4. Si bien no se define explícitamente la afección significativa, se entiende que queda recogido por la zona de influencia, es en este artículo donde se definen los aspectos a partir de los cuales se considera como afección a las Carreteras del Estado.
5. Todo desarrollo/obra/actividad dentro de la zona de influencia necesita un estudio de tráfico y/en caso de afección significativa, acondicionamiento del elemento afectado. \*
6. Cualquier nuevo desarrollo que pretenda conectarse a la RCE deberá hacerlo a través de sus nudos si la IMD es superior a 5.000 veh/día.
7. El estudio de tráfico deja de ser una memoria "ligera": debe justificar LOS, seguridad, firme y explotación, e incorporar medidas cuando proceda.
8. Pantallas acústicas y elementos en zona de protección requieren autorización y prueba de no afección a seguridad/visibilidad/servicios. No se consideran edificaciones.
9. Definición concreta de elementos fácilmente desmontables de posible instalación dentro de la zona de no edificación.
10. Solo pueden ajustarse las líneas de limitación a la edificación en tramos considerados urbanos con carácter previo a la ley 37/2015

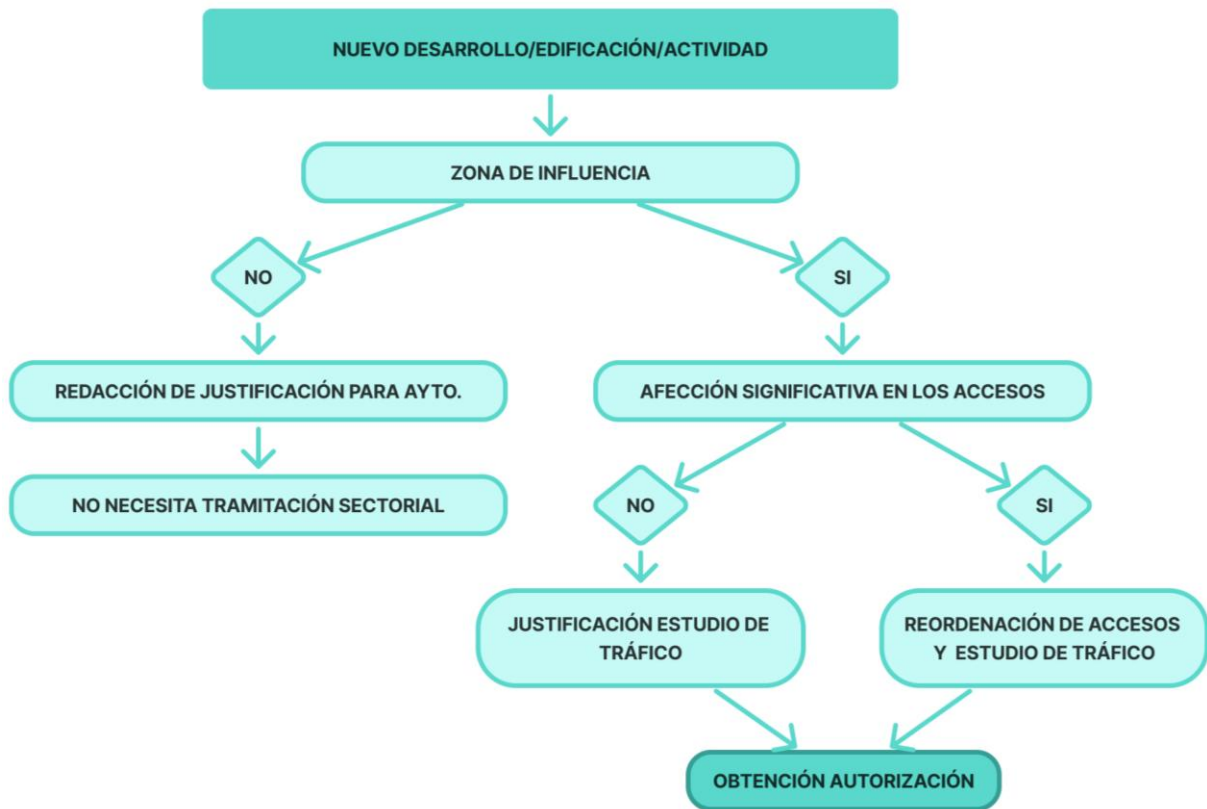
*\*Se entiende que las parcelas que se desarrollen y que provengan de planeamiento aprobado a posteriori de la entrada en vigor de la ley 37/2015, cuenten con informe favorable del Ministerio y Estudio de Tráfico previo, valdrá, en cualquier caso, con aportar el Estudio de Tráfico que se realizó en el momento de la tramitación del Planeamiento.*

*Queda la duda de si el Ministerio considera este Estudio de Tráfico obsoleto puedan requerir la actualización del mismo con los consecuentes problemas que puede acarrear.*





A continuación se acompaña un esquema respecto al nuevo procedimiento en caso de necesidad o no de tramitación ante el Ministerio.



A modo de apunte, si la autorización se pretende a un Proyecto de Urbanización/Construcción, la Reordenación de Accesos necesaria se refiere a un Proyecto de Ejecución, mientras que, si la autorización es a un documento de planeamiento, la Reordenación de Accesos necesaria se refiere a un Estudio de Viabilidad de Reordenación de accesos, a efectos prácticos, ligeramente inferior a un Anteproyecto/Proyecto Básico.

En cualquier caso, en las siguientes hojas se ilustra un cuadro comparativo entre el reglamento anterior, RGC-1994, y el actual en vigor RGC-2025.

### 3.2 Cuadro comparativo (síntesis)

Materia	RGC-1994 (referencia)	RGC-2025 (referencia)	Implicación práctica
Ámbito con tramitación necesaria.	Zona de influencia no estaba definida y se precisaba informe sectorial principalmente en actuaciones en zona de afección.	La Zona de <b>influencia</b> queda definida pero abierta a interpretación por parte de los ayuntamientos; informes preceptivos y vinculantes cuando exista afección directa o indirecta.	Más expedientes deben recabar informe sectorial.
Accesos a autovías/autopistas/variantes	Limitación de accesos, pero con margen interpretativo y soluciones por vías de servicio en algunos supuestos.	Solo por nudos.  Excepción únicamente en reordenaciones si mejoran la seguridad y no están asociados a ningún desarrollo.	Se cierran puertas a abrir nuevos accesos; los desarrollos deben <b>jerarquizar</b> y, en su caso, asumir <b>enlaces</b> o actuaciones a distinto nivel.  Permiten modificar los existentes, aunque incumplan normativa, solo por mejora puntual y no motivado por nuevos desarrollos.
Accesos en carreteras multicarril/convencionales	Permiten excepciones respecto a autorizar accesos a distinto nivel cuando la IMD > 5.000 veh/d siempre que se justifique mejora de la situación actual.	Con $IMD \geq 5.000$ veh/d no se autorizan accesos a nivel; excepción de conexión a intersecciones existentes en el caso de desarrollar un suelo considerado urbano previo a 2015.	Mayor restricción; imposibilidad de conexión a nivel cuando la $IMD > 5.000$ veh en nuevos desarrollos.
Cambio de uso de accesos	No lo regula	Definición amplia: altera <b>tipología, distribución temporal/espacial, intensidad o perfil de usuarios</b> . No especifica porcentajes por lo que cualquier actuación que produzca tráfico puede considerarse como cambio de uso.	Más cambios de actividad obligan a <b>revisar y reautorizar</b> accesos con soporte de <b>estudio de tráfico</b> .
Afección significativa	No la regula.	No la regula.	Se puede interpretar que es análogo a lo definido en el artículo 54.b de la Zona de Influencia.

Estudios de tráfico	Referencias genéricas (capacidad/seguridad) sin estándar común de contenido.	Contenido mínimo: capacidad y LOS, seguridad viaria, <b>afección a firme</b> y explotación, demanda previsible y escenarios; medidas obligatorias si hay <b>afección significativa</b> .	Estándar homogéneo: si no se garantizan nivel/seguridad/capacidad, la autorización puede denegarse.
Delimitación de tramo urbano	Se permite la redelimitación mediante el planeamiento correspondiente en tramo urbano.	Solo puede delimitarse la línea de edificación si el tramo ya se consideraba urbano con carácter previo a la ley de 2015.	Mayor restricción a la hora de delimitar el tramo como urbano y modificar la línea de edificación.
Régimen transitorio y derogación	-	Continuidad de expedientes por normativa de solicitud; derogación del RGC-1994 salvo salvedades.	Los expedientes en curso <b>no se paralizan</b> ; cabe <b>adaptación voluntaria</b> si conviene.

1. **El RGC-2025 consolida la "zona de influencia" como eje de control sectorial.** Frente al enfoque más geométrico del RGC-1994, ahora prima el **criterio funcional**: cualquier instrumento o actuación que pueda **afectar directa o indirectamente** a la RCE o a sus elementos funcionales entra en radar, aunque esté lejos del tronco. Esto hace **preceptivo y vinculante** el informe sectorial en un espectro más amplio de casos.
2. **Accesos: regla estricta y excepciones muy tasadas.** Para autovías, autopistas, variantes y circunvalaciones la conexión es **solo por nudos**. En carreteras multicarril/conventionales, la **IMD  $\geq 5.000$  veh/d** obliga a conectar solo a través de los nudos y, en la práctica, limita accesos a nivel en nuevos desarrollos.
3. **El estudio de tráfico pasa a ser pieza central y con contenido mínimo homogéneo.** Debe justificar capacidad/LOS, seguridad viaria, afección al firme y condiciones de explotación, con escenarios de demanda. Si existe **afección significativa**, el promotor debe proponer y costear medidas de acondicionamiento; si no garantizan nivel/seguridad/capacidad, la **autorización puede denegarse**.
4. **"Cambio de uso" amplía los supuestos de revisión de accesos.** No depende solo de intensidades: también cuenta la tipología de viajes, su distribución temporal/espacial y el perfil de usuarios. En la práctica, muchos cambios de actividad exigirán **reautorización y estudio de tráfico actualizado**.
5. **Línea límite de edificación:** Se limitan los procedimientos para **modificar línea límite** y se precisan usos/elementos fácilmente desmontables. El titular/promotor asume la responsabilidad acústica, y las pantallas no se consideran edificación, pero sí requieren **autorización** y compatibilidad con la explotación.
6. **Servidumbres acústicas e instrumentos de planeamiento: integraciones obligatorias.** Deben incorporarse a la documentación (planos, justificaciones) y alinearse con los objetivos de calidad acústica; cuando exista afección, la Administración puede exigir medidas correctoras y su mantenimiento.
7. **Régimen de autorizaciones más seguro y trazable.** El Título específico del RGC-2025 ordena qué actos requieren autorización, cómo se tramitan (inicio electrónico, documentación por zonas/casos) y con qué efectos (condiciones, modificación, suspensión o revocación). Esto ofrece seguridad jurídica pero también más carga justificativa.
8. **Régimen transitorio: continuidad con opción de adaptación.** Los expedientes en curso se resuelven conforme a la normativa vigente a la fecha de solicitud, con **posibilidad de adaptarse** al nuevo marco cuando interese. Deroga el RGC-1994 con salvedades puntuales.

9. **Impacto práctico para promotores y AAPP.**

- **Promotores:** deben asumir el coste de las **medidas de acondicionamiento** de las Carreteras del Estado si su proyecto genera afección, el cual puede **invalidar la viabilidad económica** del desarrollo; prever **plazos** de más de 2 años del informe sectorial, servicio actualmente saturado y con proyección a empeorar; y asumir que **estudios de tráfico "antiguos"** pueden requerir **actualización** y todo nuevo desarrollo/obra/actividad necesita una justificación o estudio desde el punto de vista del tráfico de al menos justificación de estar fuera de la zona de influencia.
- **Ayuntamientos:** conviene disponer de **guías internas** (umbrales operativos:  $\Delta V/C$ , %IMD en enlaces, % pesados, etc.) y **checklists** de coordinación con la DGC para reducir iteraciones y alegaciones.

10. **Recomendaciones de implantación inmediata.**

- Incluir, en cada expediente, una **justificación de encaje o no en zona de influencia**.
- Estandarizar el **índice** del estudio de tráfico (capacidad, LOS, seguridad, firme, explotación, escenarios, medidas).
- Documentar explícitamente si existe **cambio de uso de accesos** y su efecto en la RCE.
- Documentar explícitamente si existe o no **afección significativa**.
- Cuando proceda, adjuntar **plano de servidumbres acústicas** y **justificación de pantallas** (eficacia + seguridad viaria).
- Para nuevos desarrollos próximos a la RCE prever **conexión por nudo** o **actuaciones a distinto nivel** desde el planeamiento.

Málaga, octubre de 2025



Fdo. Luis Jiménez Camacho.

ICCP. Nº 36.616.

