



NOTA DE SERVICIO 01/24 SGPyO

PROCEDIMIENTO PARA LA REDACCIÓN DE PROYECTOS

1. OBJETIVO

La redacción de un proyecto es fruto del esfuerzo colectivo de un **equipo redactor** liderado por su director, que representa los intereses del promotor, reúne una alta capacitación técnica y vela por el cumplimiento de las eventuales relaciones contractuales entre las partes. Todo ello, sin perjuicio de las funciones de la Oficina de Supervisión, dependiente de la Subdirección General de Proyectos y Obras, que también representa los intereses del promotor desde una perspectiva más reguladora.

Del funcionamiento óptimo del equipo redactor depende el resultado obtenido, y es responsabilidad del Director del Proyecto, y de la propia Jefatura de Demarcación que tiene asignada a nivel territorial la actuación, que el resultado alcance los niveles de calidad que actualmente demanda la Dirección General de Carreteras (DGC) y la propia Sociedad, logrando el que debe ser el objetivo final: que **la obra proyectada sea viable técnica y económicamente**.

Esta norma desarrolla la metodología para coordinar los trabajos de redacción de una manera más actual y racional, estableciendo una base mínima común para esta **tarea basada en la colaboración**. Su ámbito de aplicación se restringe a los proyectos responsabilidad de la actual Subdirección General de Proyectos y Obras.

El enfoque que se adopta en esta primera edición del procedimiento está alineado con los objetivos de la Dirección General de Carreteras, y en versiones posteriores los principios de esta herramienta podrán hacerse extensivos a los proyectos gestionados por otras Subdirecciones, atendiendo a sus propias singularidades.

La metodología presentada contribuirá además a reforzar la componente de colaboración integrada en la metodología BIM, cuya implementación en los proyectos y obras de la DGC se llevará a cabo gradualmente a lo largo de los próximos años, tal y como se recoge en el *'Plan BIM en la contratación pública'* aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros (Orden PCM/818/2023, de 18 de julio, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 27 de junio de 2023, por el que se aprueba el Plan de Incorporación de la Metodología BIM en la contratación pública de la Administración General del Estado y sus organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes).



2. REDACCIÓN COLABORATIVA DE PROYECTOS

El sistema tradicional de gestión de proyectos de la DGC es susceptible de mejora si se incorpora una visión de **trabajo en equipo**, tal como ocurre ya en otras administraciones de nuestro entorno económico dedicadas a la gestión de infraestructuras. Las ventajas de esta visión resultan evidentes, además de compartir experiencias y perspectivas, la coordinación intensiva de criterios y la posibilidad de una revisión crítica más fluida permiten asegurar un resultado de mayor eficiencia y robustez.

Tal como se configuran en la actualidad, los trabajos previos antes de disponer de un adjudicatario del contrato de servicios de asistencia técnica para la redacción del proyecto se resumen en la siguiente figura 1.

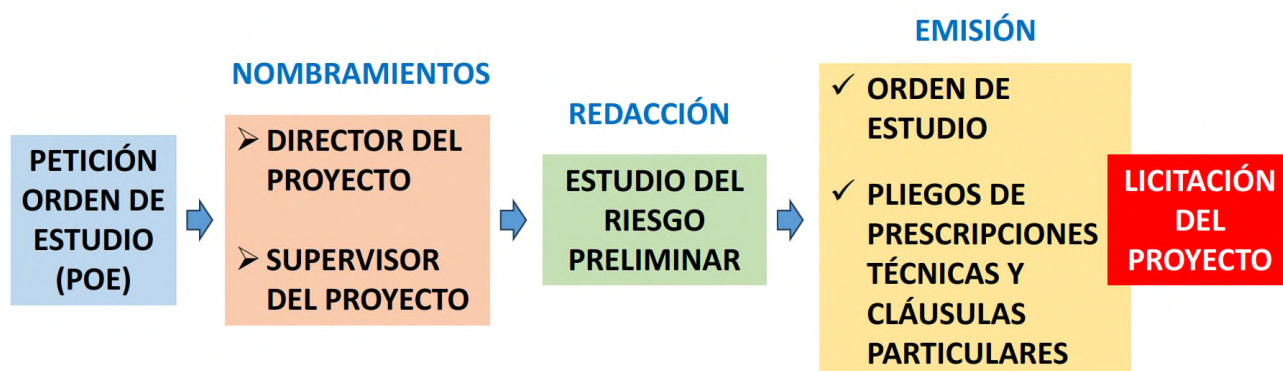


Figura 1. Esquema del proceso previo a la licitación del contrato de servicios para la redacción del proyecto.

El procedimiento de redacción colaborativa se estructura en las fases habituales de redacción de proyectos, pero se introduce la necesidad de reuniones que pongan en sintonía a todos los agentes involucrados en el proceso. Estas reuniones serán de tres tipos:

- Reunión de constitución del equipo redactor.
- Reuniones de seguimiento de la coordinación, conforme al tipo de supervisión dinámica adoptado para el proyecto.
- Reunión final de cierre del proyecto.

En la primera reunión de coordinación se producirá la **constitución del equipo redactor**, que estará integrado con carácter general por los siguientes miembros:

- Director del Proyecto (DP), que coordinará y presidirá el equipo.
- El equipo de apoyo del Director del Proyecto (EDP), en su caso.
- Autor del Proyecto (AP), junto con el personal de apoyo que considere necesario.





- Supervisor del Proyecto (SP), en representación de la Oficina de Supervisión (OS), con el personal de apoyo disponible.
- Asistencia técnica de la Oficina de Supervisión (ATOS).
- Coordinador de Seguridad y Salud en fase de redacción (CSSR).
- Auditor de Seguridad Vial (ASV).
- Responsable ambiental (RA).
- Responsable de Seguridad en Túneles (RST), en su caso.

La presencia en el equipo de redacción del Supervisor del Proyecto y de la correspondiente asistencia técnica tienen como objetivo facilitar la supervisión que debe llevarse a cabo por parte de la Oficina de Supervisión y establecer una comunicación más eficiente con todos los agentes involucrados. Los miembros más especializados (CSSR, ASV, RA y RST) se irán incorporando físicamente al equipo redactor conforme el desarrollo del proyecto vaya proporcionando suficiente información para el ejercicio de sus funciones, si bien, estarán en todo momento informados de las reuniones y del estado de avance de la redacción del proyecto.

Todos los agentes relacionados, formarán parte del equipo redactor sin perjuicio del pleno ejercicio de sus funciones y de las propias del equipo de supervisión del proyecto, dependiente de la Oficina de Supervisión integrada en la Subdirección General de Proyectos y Obras.

Este nuevo planteamiento busca incrementar la participación de los principales agentes que intervienen, introduciendo la posibilidad de una mayor coordinación, un abordaje proactivo de los problemas y una focalización conjunta de los principales riesgos que presenta la actuación.

3. BASES DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO

A partir de la identificación estratégica de la necesidad de la actuación que desarrolla el proyecto, se producirán los siguientes nombramientos, conforme a las delegaciones establecidas al efecto por el Órgano de Contratación:

- **Director del Proyecto (DP)**, a propuesta de la Jefatura de Demarcación que tiene adscrita el desarrollo de la actuación. Actúa como director facultativo del estudio y responsable del contrato de servicios de asistencia técnica para la redacción del proyecto, en su caso.
- **Supervisor del Proyecto (SP)**, a propuesta de la Jefatura de Área que tiene adscrita la supervisión de la actuación. Actúa en representación de la Oficina de Supervisión integrada en la Subdirección General de Proyectos y Obras.





Estos dos funcionarios, con alta cualificación técnica y especialización, son los que asumen la función principal compartida de coordinar el cumplimiento de este procedimiento.

Entre las competencias de la actual Subdirección General de Proyectos y Obras, conforme al Real Decreto 250/2023, de 4 de abril, por el que se modifican el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y el Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, se encuentran la elaboración de los proyectos definidos en la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras como:

- Anteproyectos.
- Proyectos de Trazado, y eventualmente Proyectos Básicos.
- Proyectos de Construcción.

No es objeto de este documento el desarrollo de los trabajos necesarios para la redacción de anteproyectos, que serán definidos en normativa aparte y, mientras tanto, su elaboración seguirá siendo sometida de forma supletoria a la regulación vigente relativa a los estudios informativos.

La identificación del tipo y las condiciones del contrato de servicios que es necesario tramitar para la asistencia técnica a la redacción del proyecto debe ser fijado por el correspondiente **Estudio del Riesgo** de la actuación, redactado al amparo de la vigente OC 5/2023, que configurará la orden de estudio y el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP) del contrato de servicios, y concretará además el tipo de proyecto necesario (anteproyecto, proyecto de trazado y proyecto de construcción, o una combinación de ellos) y el tipo de supervisión requerida (simplificada, ordinaria, intensiva o extraordinaria).

Las características diferenciadoras de los tipos de proyectos están recogidas en la normativa sectorial de aplicación y en las reglas de la práctica profesional. No obstante, se adjunta como anejo a esta norma un somero repaso de las funciones y contenido mínimo de los tipos de proyectos.

Para el buen desarrollo de este procedimiento resulta fundamental que todos los agentes involucrados distingan con claridad para un proyecto concreto dos aspectos fundamentales:

- Los **riesgos identificados que afectan a la actuación** con carácter preliminar, cuyo tratamiento resulta crítico para garantizar su viabilidad, y que a lo largo de la redacción del proyecto podrá ver visto actualizado su estudio previo.
- Los **aspectos puramente técnico-económicos de los diseños**, sujetos al cumplimiento normativo o a la justificación de su excepción. Esta tarea sí resulta susceptible de automatización de forma que una vez se genere un determinado análisis o cálculo, con su adecuada trazabilidad, se remita al agente receptor de forma inmediata.

Es importante reseñar también que el proyecto de construcción, además de aportar una definición técnica constructiva que haga viable la actuación, debe incorporar el **proyecto económico** de la misma, para lo que resulta fundamental el seguimiento de las directrices recogidas en la actual Orden Circular 4/2023, sobre procedimiento para la justificación de precios en la DGC y base de precios de apoyo.





Las soluciones recogidas en un proyecto convenientemente aprobado puede que no constituyan la solución perfecta a un determinado problema, pero sí desarrolla la **solución considerada óptima por la Administración**, por lo que cualquier decisión posterior de modificación debe encontrarse suficientemente motivada y ser expresamente autorizada conforme a la normativa vigente.

4. BASES DE LA SUPERVISIÓN DEL PROYECTO

Una fortaleza fundamental que presenta el procedimiento de gestión de proyectos de la DGC, es que integra el conocimiento del territorio sobre la actuación y establece una coordinación de los criterios generales de diseño, que además asegura el respeto de la normativa técnica y administrativa.

El tipo de supervisión que corresponde a cada proyecto viene determinado, de forma general, como resultado de la aplicación de la Orden Circular 5/2023, sobre procedimiento para la realización de los estudios del riesgo de Anteproyectos, Proyectos y Obras de la Dirección General de Carreteras.

El nivel de supervisión que requiere un proyecto quedará fijado, de forma específica, en el PPTP del contrato de servicios para asistencia técnica a la redacción del proyecto, y habrá sido motivado en el correspondiente **Estudio del Riesgo preliminar** de la actuación. Las características diferenciadoras de los cuatro niveles de supervisión son:

- **Supervisión dinámica simplificada.** Como criterio general, este nivel de supervisión dinámica está asociada a proyectos en los que se estima que los riesgos asociados **no resultan excesivamente relevantes**, y que por tanto no parece necesario un nivel de intensidad en la supervisión dinámica tan exhaustivo como el caso general de la supervisión dinámica ordinaria.

Corresponde a proyectos técnicamente sencillos, en los que en principio no se prevé que puedan presentarse desafíos técnicos ni incertidumbres que pudieran generar desviaciones significativas en el plazo o en el presupuesto de ejecución de la infraestructura, y en los que no se espera alegaciones relevantes en los trámites de información pública o evaluación ambiental. Con carácter general, este tipo de supervisión se aplica en aquellos casos en los que el volumen de obra civil a proyectar sea reducido.

- **Supervisión dinámica ordinaria.** Este nivel de supervisión dinámica está asociada a proyectos en los que se estima que los riesgos asociados son **relevantes**, y que por tanto, no parece prudente una simplificación respecto a la supervisión ordinaria.

Corresponde al caso general de los proyectos más habituales, que pueden corresponder a una situación intermedia entre una supervisión simplificada y una intensiva.

- **Supervisión dinámica intensiva.** Este nivel de supervisión dinámica está vinculada a proyectos en los que los riesgos asociados son **muy relevantes**. Corresponde a proyectos con grandes condicionantes en los movimientos de tierra, en las obras subterráneas, en las estructuras, en las obras de carácter urbano, etc.





En este caso, la calidad del proyecto objeto de la supervisión podría implicar por sí misma un riesgo para la fase de construcción, por lo que es necesario asegurarse de que su contenido cumple con el máximo rigor el alcance que se fije para el mismo en el pliego de prescripciones técnicas particulares que regule el contrato de servicios, y extremar las medidas para garantizar la viabilidad de la actuación.

La supervisión dinámica intensiva se asemeja al nivel de supervisión dinámica que hasta esta fecha se venía utilizando en la DGC con carácter general para todas las actuaciones.

- **Supervisión dinámica extraordinaria.** Este nivel de supervisión dinámica es apropiado para **proyectos singulares**, con complicada gestión administrativa o compleja evaluación ambiental. Habitualmente se tratará de proyectos con presupuestos de ejecución elevados, con relevancia social, y estratégicos para la Dirección General de Carreteras.

En este caso, cobra su máximo sentido el concepto de supervisión dinámica, y todos los agentes colaborarán de forma permanente en el desarrollo del proyecto.

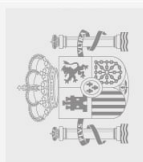
5. REUNIÓN DE CONSTITUCIÓN DEL EQUIPO REDACTOR

Dentro del mes natural posterior a la firma del contrato de servicios o encargo de la tarea de redacción del estudio, se procederá a mantener una reunión presencial que se complementará con recorrido físico del emplazamiento de las correspondientes obras a proyectar. A esta primera reunión asistirán de forma preceptiva:

- El Director del Proyecto, con su equipo de apoyo.
- El Autor del Proyecto, con los representantes de los departamentos técnicos que estimen pertinentes.
- El Supervisor del Proyecto, y/o un representante designado por su parte, y un representante de la asistencia técnica a la supervisión.
- Resto del equipo redactor que, a juicio del Director o del Supervisor del Proyecto, se considere conveniente su asistencia.

También podrán asistir de forma optativa la Jefatura de Demarcación correspondiente y/o la eventual Jefatura de Área de Planeamiento, Proyectos y Obras (PPO) que tenga asignada la actuación. La reunión tratará como mínimo los siguientes temas:

- La identificación nominal de todos los responsables de los distintos agentes del equipo redactor, presentes o no en la reunión, sus funciones y sus correos electrónicos de contacto.
- El repaso de los antecedentes de la actuación y de la oferta presentada en fase de licitación por parte del consultor adjudicatario.





- La **revisión del Estudio del Riesgo preliminar** de la actuación que ha servido de base a la orden de estudio y al contrato de servicios, proponiendo los ajustes que se consideren necesarios. En este sentido, se abordará específicamente:
 - Un contraste sobre el terreno de los riesgos detectados y del plano de condicionantes de diseño que los recoge espacialmente.
 - Se revisarán las conclusiones sobre la eventual tramitación del procedimiento ambiental y de los potenciales trámites de información pública. Especialmente si se valorará la necesidad de redactar adicionalmente un anteproyecto previo, tanto si el PPTP lo hubiera previsto, como si supusiera una modificación del contrato.
 - Un esbozo de los posibles procedimientos constructivos que será necesario utilizar en la fase de construcción de la actuación, prestando especial atención a la identificación de los que se consideren singulares respecto a la práctica habitual y de los potenciales riesgos de todo tipo que conlleven. Se redactará un **catálogo de procedimientos constructivos** inicial donde se identifican los que se estima necesarios, con una valoración previa de su dificultad técnico-económica.

La revisión del Estudio del Riesgo preliminar se adjuntará como anejo al acta, controlando el número de versión del documento.

- La concreción de un **programa de trabajo** para la redacción del estudio, que establezca las fechas de los correspondientes hitos y de las consecuentes reuniones de seguimiento. Este programa de trabajo contará con la conformidad del Supervisor del Proyecto y también se adjuntará como anejo al acta.
- El establecimiento de los canales de comunicación oficial entre todos los miembros del equipo redactor y el sistema de trazabilidad de los documentos emitidos.
- La realización de un reportaje fotográfico en el emplazamiento de la obra, donde se recoja con especial atención la problemática identificada, que también se adjuntará como anejo al acta.

De todo lo tratado en la reunión se **confeccionará un acta**, suscrita por todos los presentes, con anejos donde se recojan todos los documentos generados. El acta será levantada por el Director del Proyecto y se remitirá en el plazo máximo de una semana a la Subdirección General de Proyectos y Obras. En caso de que no haya podido asistir al levantamiento del acta el Supervisor del Proyecto, en el plazo máximo de dos semanas el Director del Proyecto promoverá una reunión telemática para exponerle el resultado de la reunión de constitución del equipo.

El acta suscrita se remitirá al resto de miembros del equipo redactor que no asistieron presencialmente a la reunión de constitución.





6. REUNIONES DE SEGUIMIENTO DE LA COORDINACIÓN

Sin perjuicio de las reuniones de coordinación adicionales que el Director del Proyecto o la Oficina de Supervisión consideren pertinentes, o de las que se soliciten de forma justificada por parte del resto de miembros del equipo redactor, se mantendrán las reuniones mínimas recogidas en la tabla siguiente:

HITO	TRAMITACIÓN			
	SIMPLIFICADA	ORDINARIA	INTENSIVA	EXTRAORDINARIA
Propuesta de trabajos de cartografía y topografía			R0	SEGUIMIENTO CONTINUO DEL EQUIPO REDACTOR DEL ESTUDIO
Propuesta de estudio de tráfico			R0	
FASE I	R0	R0	R1	
Propuesta de campaña geotécnica del corredor			R0	
FASE II	R0	R1	R1	
Propuesta de esquema vial		R0	R0	
FASE III	R1	R1	R1	
Propuesta de campaña geotécnica de estructuras			R0	
Revisión final del catálogo de procesos constructivos a emplear en fase de ejecución		R2	R2	
Revisión del anejo de señalización, balizamiento y defensa.		R3	R3	
Revisión del contenido ambiental del proyecto		R4	R4	
Revisión de cuadros de precios y presupuesto		R0	R0	
FASE IV	R1	R1	R1	
Inicio de trámites de información pública (en su caso, y en el momento que proceda)		R0	R0	

Donde la tipología de las reuniones será:

R0: Presencia mínima de DP+EDP, AP y ATOS.

R1: Presencia mínima de DP+EDP, AP, SP+ATOS, CSSR+ASV+RA, y RST en su caso.





- R2. Presencia mínima de DP+EDP, AP, CSSR, ATOS, y RST en su caso.
- R3. Presencia mínima de DP+EDP, AP, ASV, ATOS, y RST en su caso.
- R4. Presencia mínima de DP+EDP, AP, RA y ATOS.

De todas las reuniones mantenidas se levantará acta por el Director del Proyecto que se remitirá en el plazo máximo de una semana a la Subdirección General de Proyectos y Obras, además de su archivo en el expediente correspondiente. Las reuniones tipo R1 tendrán forma presencial, y a la vista de las incertidumbres tratadas se acordará el emplazamiento físico de las mismas por el Director o el Supervisor del Proyecto.

En cualquiera de las reuniones, junto a la revisión y actualización del programa de trabajo, se abordarán todas las cuestiones que a juicio de los miembros presentes resulten relevantes para el desarrollo del proyecto. El acta confeccionada se transmitirá a todos los miembros del equipo redactor, presentes o no en la correspondiente reunión de seguimiento.

La Jefatura de Demarcación y/o la Jefatura de Área de PPO asistirá a las reuniones que considere necesario.

7. REUNIÓN FINAL DE CIERRE DEL PROYECTO

La reunión final del equipo redactor tendrá como objetivo principal la redacción del **Estudio del Riesgo definitivo** de la actuación, que servirá de base al proceso de licitación del contrato de obra. A esta reunión asistirá el equipo redactor en pleno y el carácter presencial lo decidirá el Director o el Supervisor del Proyecto.

La reunión tendrá lugar con carácter previo a la aprobación definitiva del proyecto constructivo de la actuación y será en una fecha posterior a la reunión de seguimiento de la Fase IV de redacción.





8. ENTRADA EN VIGOR Y SITUACIONES TRANSITORIAS

La presente nota de servicio entrará en vigor el día **1 de abril de 2024** y se aplicará a las nuevas actuaciones que se autoricen a partir de esa fecha o a las modificaciones posteriores que sean sustanciales a juicio del Director o Supervisor del Proyecto correspondiente. Será potestativo a juicio del Director o del Supervisor del Proyecto adaptarse a este procedimiento en el caso de proyectos que ya se encuentren en redacción.

Las solicitudes de excepcionalidad en la aplicación del procedimiento se expondrán por el Director del Proyecto al correspondiente Supervisor designado en representación de la Oficina de Supervisión, para que de forma justificada se adapte el procedimiento al caso.

De igual manera, a través del Supervisor de cada proyecto, se podrán hacer llegar a la Subdirección todas las mejoras, sugerencias, indefiniciones o disfuncionalidades que se observen en este procedimiento.

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PROYECTO Y OBRAS,

Firmado digitalmente: Fernando Pedraza Majarrez.





FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 20/03/2024 01:32 PM
Total folios: 16 (11 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOM025BEB063C8565127E83CDB. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

ANEJO

CONTENIDO MÍNIMO DE LOS TIPOS DE PROYECTOS





CONTENIDO MÍNIMO DE LOS TIPOS DE PROYECTOS 2024

➤ **Anteproyecto:** consiste en el estudio a escala adecuada para definir o comparar con la precisión suficiente la mejor o mejores soluciones para satisfacer una determinada necesidad, de forma que pueda concretarse la solución óptima. En el anteproyecto las alternativas a desarrollar se limitan a un corredor, y constará, al menos, de los siguientes documentos:

- a) Memoria, en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los elementos funcionales de la carretera, los factores sociales, técnicos, ambientales, territoriales, económicos y administrativos que se tienen en cuenta para plantear el problema a resolver, y la justificación de la solución que se propone desde los puntos de vista técnico, económico, medioambiental y de seguridad viaria, así como los datos básicos correspondientes con justificación de los precios compuestos adoptados.
- b) Anejos a la memoria, entre los que deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos, hidrológicos, territoriales y ambientales en que se ha basado la elección, así como los criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derechos y servicios afectados o de reposición en su caso.
- c) Las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental o en el informe de impacto ambiental, en los casos en que sean preceptivos o, en defecto de estudio informativo, el estudio de impacto ambiental o documento ambiental de las diferentes alternativas, de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, así como las medidas preventivas, correctoras y, en su caso, compensatorias necesarias.
- d) Planos generales de trazado a escala adecuada al grado de detalle requerido, y de definición preliminar de las obras de paso y obras de drenaje, secciones-tipo, y obras accesorias y complementarias.
- e) Presupuesto, que comprenda mediciones y valoraciones.
- f) Un estudio relativo a la posible descomposición del anteproyecto en proyectos parciales.

En el supuesto de que la obra vaya a ser objeto de concesión conforme a la legislación sobre contratos del sector público, un estudio relativo al régimen de utilización y explotación de las obras, con indicación de su forma de obtención de fondos y de financiación, así como del régimen tarifario que regirá en la concesión.

➤ **Proyecto de Trazado:** en el que se contienen los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición concreta, individualizada y pormenorizada de los bienes, derechos y servicios afectados, así como, en caso necesario, las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos, así como para determinar el coste total de la actuación. En determinadas circunstancias, por semejanza con otras normativas sectoriales, puede ser recomendable la redacción de un **Proyecto Básico**, que realmente mantiene un enfoque diferenciado respecto al proyecto de trazado, ya que su objetivo es realizar una aproximación al





proyecto constructivo, para lo que mantiene un nivel de definición inferior, pero completo. El proyecto de trazado comprenderá, al menos:

- a) Memoria, en la que se describan las necesidades a satisfacer, la justificación de la solución adoptada y los aspectos geométricos de la actuación, de modo que quede claramente definido el trazado proyectado y, en su caso, la conexión con otras redes viarias.
- b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos que identifiquen el trazado, las características elegidas, los esquemas viales adoptados y, en su caso, la reposición de servidumbres y servicios afectados.

A efectos expropiatorios y de otras afecciones, entre los anejos figurará la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de los mismos.

Entre los anejos figurarán los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de las obras.

En su caso, contendrá también la propuesta de ordenación de accesos o reordenación de los existentes para la información pública correspondiente.

- c) Planos de situación, planos de conjunto, así como planos generales y de detalle del trazado en los que se definan los aspectos geométricos de la carretera y sus elementos funcionales.
- d) Presupuesto.
- e) Un estudio de impacto ambiental o un documento ambiental del proyecto en caso de que el proyecto de trazado deba someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada.

En **documento separado** se incluirán la definición de las expropiaciones estrictamente necesarias, así como las servidumbres y ocupaciones temporales que, en su caso, sea necesario imponer, valoradas de acuerdo con las reglas previstas en la legislación vigente. El objeto de la separata será servir de apoyo para la incoación del expediente de expropiación forzosa.

Asimismo, en aquellas actuaciones que afecten a otras redes viarias, o por la construcción o modificación de enlaces o intersecciones entre carreteras del Estado y otras de diferente titularidad, se definirá en documento separado la propuesta de delimitación de titularidades y competencias entre las distintas Administraciones Públicas afectadas.

En el caso de que se redacte un proyecto básico, éste mantendrá una estructura semejante a la de un proyecto constructivo, pero con un nivel de definición inferior.

- **Proyecto de construcción:** que consiste en el desarrollo completo de la actuación, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y explotación. El proyecto de construcción deberá redactarse con los datos y precisión necesarios que permitan ejecutar las obras sin la intervención de su autor o autores, y lo que resulta esencial; hacer viable la actuación desde el punto de vista





técnico, administrativo y económico. El proyecto de construcción constará, al menos, de los siguientes documentos:

- a) Memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer, justificación de la solución adoptada y, en especial, lo referente a la explotación de la carretera y sus elementos funcionales, obras singulares, accesos, estética y entorno ambiental y territorial.
- b) Anejos a la memoria, en los que se incluirán todos los datos de tráfico, topográficos, hidrológicos, hidráulicos, geológicos, geotécnicos, territoriales, socioeconómicos, demográficos, ambientales, de seguridad viaria, así como los cálculos y estudios que se hubieran utilizado en su elaboración y que justifiquen e identifiquen el trazado, las características de las obras proyectadas y los procesos constructivos elegidos. También se recogerán los aspectos de explotación y mantenimiento, incluyendo la instrumentación y monitorización de las obras que lo requieran. Asimismo, se incorporarán a dichos anejos:
 1. Los antecedentes administrativos del proyecto.
 2. El estudio de la procedencia de los materiales, así como del destino de los materiales excedentes de la obra.
 3. La posible ubicación de las instalaciones de obra y auxiliares.
 4. Las condiciones establecidas en la declaración o informe de impacto ambiental, en los casos en que estas resoluciones existan, y en particular la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias y el programa de vigilancia ambiental. En los restantes casos, la concreción de las medidas preventivas, correctoras, y en su caso compensatorias necesarias para la integración ambiental del proyecto.
 5. Las medidas para garantizar la fluidez y seguridad de la circulación en el tramo de carretera afectado durante la ejecución de las obras, con expresión de los desvíos de circulación precisos y de los períodos en que no se puede perturbar dicha circulación, definidas una vez consultado, en su caso, el órgano competente en materia de ordenación, regulación y gestión del tráfico.
 6. La señalización fija y variable, el balizamiento, sistemas de contención, y otras medidas para la gestión de la circulación en el tramo de carretera objeto del proyecto, tanto durante la ejecución de las obras como en su posterior explotación.
 7. La ordenación de accesos o reordenación de los existentes, incluyendo la previsión de los accesos que sean necesarios para que los equipos de conservación y mantenimiento puedan realizar su labor en cualquier punto de la carretera y sus elementos funcionales.
 8. Las medidas para armonizar y coordinar el proyecto con la ordenación del territorio y el planeamiento urbanístico.
 9. La documentación relativa a la coordinación con otras administraciones, organismos y entidades afectadas, incluyéndose en dicha documentación los informes emitidos.





10. A efectos expropiatorios y de otras afecciones, la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados que se consideran de necesaria ocupación para la ejecución de las obras, y planos parcelarios que permitan su identificación con la descripción material de aquellos.

En caso de no ser precedido de un proyecto de trazado, y a los efectos de lo establecido en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, la justificación referida en el artículo 38.2 del Reglamento, se realizará en el proyecto de construcción.

11. Proyecto para la reposición de todos y cada uno de los servicios afectados, con memoria, planos, pliego y presupuesto, incluyéndose la acreditación documental del intercambio de comunicaciones con sus respectivos titulares.
 12. El proyecto y ubicación de las estaciones de aforo necesarias en su caso de acuerdo con el Plan de aforos de la Dirección General de Carreteras, así como instalaciones de naturaleza análoga destinadas a la gestión de la explotación de la carretera.
 13. Estudio de gestión de residuos de construcción y demolición.
 14. Un programa de desarrollo de los trabajos o plan de obra de carácter indicativo, con previsión, en su caso, de tiempo y coste.
 15. El estudio y justificación de los precios de las unidades de obra.
 16. El presupuesto total de la inversión, incluyendo expropiaciones, y en su caso, el importe destinado a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico y artístico español y las asistencias técnicas realizadas o necesarias.
 17. La propuesta de la clasificación que, en su caso, deba ostentar el adjudicatario del Contrato.
 18. Las fórmulas aplicables de revisión de precios, en su caso.
 19. Cuando se afecte a otras redes viarias, deberá definirse la delimitación de titularidades entre las distintas administraciones públicas afectadas y aplicarse lo establecido en el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre.
- c) Planos, que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera o actuación proyectada y de su proceso constructivo.
 - d) Pliego de prescripciones técnicas particulares, en el que se describan detalladamente las actuaciones a realizar, y se fijen las características de los materiales y de las unidades de obra, y la forma de ejecución, medición, abono y control de calidad de éstas.
 - e) Presupuesto. El mismo incluirá mediciones, cuadros de precios, eventualmente presupuestos parciales y presupuesto general en todo caso.
 - f) El estudio de seguridad y salud o, en su caso, el estudio básico de seguridad y salud, en los términos previstos en las normas de seguridad y salud en las obras de construcción.





Siempre que se respete lo recogido en la legislación sobre contratos del sector público, cuando un proyecto de construcción tenga por objeto obras de conservación, rehabilitación o mejora del patrimonio viario o de la seguridad viaria en carreteras en servicio, se podrán suprimir algunos de los extremos y documentos o reducir su extensión o condiciones. No obstante, deberá garantizarse siempre la definición, ejecución y valoración de las obras, así como que se prevea la solución de las repercusiones en la circulación durante la ejecución de éstas.



FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 20/03/2024 01:32 PM
Total folios: 16 (16 de 16) - Código Seguro de Verificación: MFOM025BEB063C8565127E83CDB. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

