

**MOV**

Asunto: Comunicación de obras en las vías e Instrucciones de regulación, gestión y control de tráfico.

INSTRUCCIÓN MOV 1/21**1. INTRODUCCIÓN**

Las obras en la vía, cuando para su realización se ocupa total o parcialmente la calzada o arcén con personal, material o señalización de dicha obra, afectan a la fluidez y seguridad de la circulación, ya que dicha ocupación genera una obstaculización al paso de vehículos que obliga, al resto de usuarios, a maniobras de evasión para evitar colisiones contra dicho personal o elementos, pudiendo a su vez crear otras situaciones de riesgo de accidente con otros usuarios de la vía.

Por este motivo, legalmente¹ se estableció la obligación de comunicar su realización al órgano administrativo competente en materia de seguridad vial con anterioridad a su inicio, con el fin de que éste dicte las instrucciones oportunas de regulación, ordenación, gestión y vigilancia de tráfico (instrucciones de regulación de tráfico o IRT en adelante).

Esta comunicación previa al inicio permite que la DGT pueda informar al resto de usuarios del lugar y momento en que se van a realizar las obras a través del Punto de Acceso Nacional de Tráfico, además de su señalización en paneles de mensaje variable con lo que se disminuye el riesgo de accidente de dichos usuarios contra el personal y demás material de obra que se encuentre en la calzada.

Las IRT, en ningún caso, son una autorización de la obra en la vía, ya que esto corresponde a su titular, sino que solamente disponen las condiciones, así como horarios y períodos en que esta puede ser ejecutada para garantizar un entorno de trabajo seguro, tanto para el personal encargado de la ejecución de la misma como para el resto de usuarios cuyos desplazamientos ordinarios se ven alterados.

¹ Artículo 12 el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (LSV en adelante), aprobada por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 octubre.

2. OBJETO

El objeto de la presente instrucción es la de establecer el procedimiento de comunicación de obras y su tramitación para aquellas que tengan lugar en vías cuya regulación, ordenación, gestión y vigilancia corresponda al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico (DGT en adelante).

3. VÍAS, OBRAS Y SUJETOS CONSIDERADOS

3.1. Obra en la vía. Definición

Se considerará **obra en la vía** a aquella que tenga lugar en la plataforma de la carretera, elemento funcional o zonas de afección para las que, según la legislación de carreteras de aplicación, se requiera autorización del titular de la vía.

En ausencia de legislación autonómica que pueda aplicarse, serán considerados elementos funcionales y zonas de afección, los establecidos por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras (LC en adelante) en sus artículos 3² y 32³, sobre elementos funcionales y zonas de afección.

3.2. Obras a comunicar

Se exigirá comunicación previa solamente de aquellas **obras que afecten a la circulación en la vía por alteración de la vialidad ordinaria** de los carriles de su calzada, arcén o elementos funcionales, según lo establecido en los siguientes apartados de esta Instrucción.

² Elemento funcional de una carretera es toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios

³ La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

A la DGT se le comunicarán las obras que afecten a la circulación por carreteras interurbanas y travesías situadas fuera del territorio de Cataluña y País Vasco. En el caso de las travesías para las que exista alguna fórmula de cooperación o delegación de la competencia de regulación, ordenación y gestión de tráfico con una entidad local tal y como dispone en el punto k) del artículo 5 de la LSV, no se solicitará su comunicación a la DGT salvo que la afección supere el territorio de competencia de dicha entidad local.

No se pedirá la comunicación de obras cuya afección tenga lugar exclusivamente en los terrenos de uso público definido en el punto 6 del artículo 2⁴ de la LC, ni de las obras en zonas adyacentes que no alteren la vialidad ordinaria de la plataforma de la carretera o sus elementos funcionales.

Salvo casos de necesidad urgente, la comunicación deberá ser hecha con la suficiente antelación para que se puedan dictar las IRT que procedan y, mientras estas no hayan sido expedidas, el interesado no podrá iniciar los trabajos que afecten a la circulación ordinaria de la vía.

3.3. Obras de urgente necesidad

Son obras de urgente necesidad aquellas cuya ejecución no se pudiera planificar con suficiente antelación y tienen por objeto la recuperación de la seguridad y fluidez de la circulación o de cualquier otro bien o derecho de interés general gravemente comprometido a consecuencia de un suceso que ocurre sin que haya posibilidad de prever cuando tendrá lugar o su alcance, como un accidente de tráfico, fenómeno meteorológico u otro suceso de naturaleza similar.

En el caso de este tipo de obras, se permitirá al interesado que realice la comunicación al centro de gestión de tráfico oportuno (CGT en adelante) por vía telefónica o correo electrónico, debiendo ser este centro el que de oficio dé de alta la comunicación en el sistema de gestión de incidencias de tráfico de la DGT.

⁴ No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas:

- los caminos de servicio, entendiéndose por tales las vías construidas para facilitar el acceso a las propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.
- las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.
- los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado.

3.4. Sujetos que comunican

Se solicitará el cumplimiento de esta obligación a la entidad encargada de la ejecución de la obra, sin perjuicio de que también pueda hacerlo el promotor⁵ de la misma o la DGT de oficio cuando así lo considere oportuno, debiendo hacerlo tanto para las obras promovidas por el titular de la vía como para obras de terceros⁶.

La validez de las IRT expedidas irá ligada, en todo caso, a que la entidad ejecutora cuente con la autorización del titular de la vía para la realización de la obra.

La no comunicación previa, así como el incumplimiento de lo establecido en la IRT⁷ constituye una infracción grave y, la realización de obras sin la pertinente autorización de su titular⁸ o la no instalación de señalización, poniendo en grave riesgo la seguridad vial,⁹ es una infracción muy grave, que podrá ser sancionada según lo dispuesto en el artículo 80 de la LSV.

4. ALTERACIÓN DE LA VIALIDAD ORDINARIA POR OBRAS EN LA VÍA

A efectos de gestión de tráfico, se define **vialidad de un carril de la calzada, arcén o elemento funcional de una vía** como el estado de circulación por los mismos que condiciona el comportamiento de sus usuarios.

⁵ A efectos de esta Instrucción, el promotor de la obra será la entidad o persona que establece la necesidad de realización de la obra y dispone los medios para su ejecución que pueden ser propios o contratados a otra entidad.

⁶ Se consideran terceros a aquellos que, sin ser titulares de la vía, promueven la realización de una obra sobre la carretera o zona de dominio público y protección de la misma, tal y como lo establece la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

⁷ Apartado b) del artículo 76 de la LSV: *“Realizar obras en la vía sin comunicarlas con anterioridad a su inicio a la autoridad responsable de la regulación, ordenación y gestión del tráfico, así como no seguir las instrucciones de dicha autoridad referente a las obras”*.

⁸ Apartado n) del artículo 77 de la LSV: *“realizar en la vía obras sin la autorización correspondiente, así como la retirada, ocultación, alteración o deterioro de la señalización permanente u ocasional”*.

⁹ Apartado ñ) del artículo 78 de la LSV: *“no instalar la señalización de obras o hacerlo incumpliendo la normativa vigente, poniendo en grave riesgo la seguridad vial”*.

La vialidad ordinaria de cualquier carril de la calzada es aquella que permite una circulación fluida y en régimen libre de velocidad, solamente condicionado por el respeto a las normas y señales de tráfico.

Se considera que existe alteración de la vialidad ordinaria de la vía por obra, afectando a un área de la carretera, con independencia de su localización exacta, cuando para su ejecución se ocupa o existe riesgo de ocupar total o parcialmente la calzada o arcén de la misma con señalización, personal o material de obra.

En función del grado de ocupación de la vía, alteración de la vialidad ordinaria producida, así como el momento o carretera donde tenga lugar dicha ocupación y longitud de tramo ocupado, se consideran dos tipos de afecciones:

1. Afección genérica, que dará lugar a obras genéricas.
2. Afección específica, que dará lugar a obras específicas.

4.1. Afección genérica

Existirá una afección genérica y por tanto, se tratará de una obra genérica cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- La ocupación tiene lugar en alguno de los períodos y horarios establecidos para obra genérica, según lo publicado en <https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/obras-en-la-via/> para cada comunidad autónoma.
- Es una obra promovida por el titular de la vía o la DGT.
- Se trata de una ocupación y vialidad permitida para obra genérica, según lo descrito en los apartados 4.2 y 4.3.
- El tramo ocupado y, en su caso, cerrado a la circulación, no supera una longitud de 5 kilómetros.

4.2. Ocupación de obra genérica

Según el tipo de vía considerado, la ocupación permitida de una obra genérica será:

1. Autopistas, autovías o carreteras multicarril¹⁰.- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
 - a. Arcenes
 - b. Carril situado más a la derecha de la calzada, solo o de forma simultánea con el arcén derecho, dejando siempre completamente libres todos los demás situados a su izquierda
 - c. El carril situado más a la izquierda de la calzada, solo o de forma simultánea con el arcén izquierdo, dejando completamente libres los situados a su derecha.
2. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA¹¹ con más de un carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
 - a. Arcenes
 - b. El carril más situado a la derecha de la calzada del mismo sentido de circulación afectado, solo o de forma simultánea con el arcén contiguo, dejando completamente libres los situados a su izquierda.
3. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de circulación de titulares de la vía diferentes al MITMA, de primer orden o alta intensidad media diaria (IMD en adelante) de circulación¹² con más de un carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial de alguno de los siguientes espacios:
 - a. Arcenes

¹⁰ Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

En el cómputo de carriles de estas carreteras no se tendrán en cuenta los carriles adicionales, los de espera, los de trenzado, ni los de cambio de velocidad

¹¹ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

¹² Se considerará que la IMD es elevada cuando alcance valores iguales o superiores a 5.000 vehículos por día, sin perjuicio de que el CGT considere otras IMD diferentes debido a la existencia de características propias de la vía que lo justifiquen. En caso de que no sea posible obtener valores de IMD, se atenderán a criterios cualitativos de relevancia de la vía que el CGT o la JPT considere importantes.

- b. El carril más situado a la derecha de la calzada del mismo sentido de circulación afectado, solo o de forma simultánea con el arcén contiguo, dejando completamente libres los situados a su izquierda.
4. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA con un único carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial del arcén del mismo sentido de circulación afectado.
5. Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación de otros titulares de la vía diferentes al MITMA, de primer orden o alta IMD, con un único carril en el sentido y tramo de circulación afectado.- ocupación total o parcial del arcén del mismo sentido de circulación afectado.
6. Resto de carreteras convencionales no incluidas en alguno de los apartados anteriores.- ocupación de uno de los siguientes espacios:
- Arcenes.
 - Carril situado más a la derecha del sentido de circulación afectado, solo o de manera simultánea con el arcén de su mismo lado, manteniendo completamente libres el arcén y carriles situados a la izquierda del mismo.

4.3. Vialidad de obra genérica

En los casos 1, 2, 3, 4 y 5 siempre deberá conservarse el doble sentido circulación simultánea, manteniendo, al menos, un carril abierto a la circulación para el sentido que se vea afectado por la obra, sin que sea necesario en ningún caso para ello establecer carriles de circulación de sentido contrario o invadirlos.

Cuando se trata del caso 6 de dicha afección, también se mantendrá el doble sentido de circulación, permitiendo para ello si la invasión de carriles de circulación de sentido contrario o establecer carriles de circulación alterna.

4.4. Períodos y horarios de obra genérica

Solamente se permitirán obras genéricas en períodos en los que no existan restricciones según lo dispuesto en el apartado F) y anexo VI de la resolución anual de la DGT por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico.

Además, para los tipos de carreteras descritos en los puntos 1, 2, 3, 4 y 5 del apartado 4.2, los centros de gestión de tráfico de la zona afectada por la obras podrán disponer, para carreteras y tramos concretos de estas, otros períodos y horarios restringidos para la realización de obras genéricas.

Para el resto de carreteras descritas en el punto 6 del apartado 4.2, las Jefaturas Provinciales de Tráfico (JPT en adelante) de la zona afectada podrán establecer, cuando así lo estimen adecuado debido a la intensidad que puedan soportar en determinados momentos o cualquier otra característica relevante, otros períodos y horarios restringidos para la ejecución de obras genéricas.

Estos períodos y horarios restringidos, diferentes a los establecidos en la resolución anual, así como los tramos de carretera afectados, estarán publicados en la página web de la DGT.

4.5. Afección y vialidad de las obras específicas

Se considerará como obra específica a toda aquella en la que para su ejecución exista una ocupación y vialidad diferente a las consideradas para las obras genéricas en los apartados 4.2 y 4.3.

También será obra específica toda aquella que no sea realizada dentro de los períodos y horarios establecidos para obras genéricas, aunque la ocupación y la vialidad de esta sea la de este tipo de obras.

5. PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN

Solamente se permitirá una comunicación de una obra genérica a aquella cuyo promotor sea un titular de la vía o la DGT. Las promovidas por otras entidades no titulares de vía deberán ser comunicadas en todo caso como obras de afección específica.

La comunicación previa al inicio de una obra con afección a la circulación en vías cuya competencia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico corresponda a la DGT, es un trámite gratuito para el obligado a hacerlo y el procedimiento constará de dos fases:

- Comunicación inicial para la obtención de la IRT.
- Confirmación de inicio y final de ejecución de la obra en los mismos momentos en que estos tengan lugar.

5.1. Comunicación inicial

La comunicación para la obtención de la IRT solamente podrá hacerse telemáticamente a través de la aplicación TRAZA y el interesado deberá comunicar los datos establecidos en el anexo I, que serán diferentes en función de que se trate de obras con afección genérica o específica.

5.2. Confirmación de inicio y final

Toda obra, tanto genérica como específica, cuyos datos hayan sido introducidos en TRAZA para la obtención de una IRT requiere, posteriormente, confirmación de los momentos exactos de inicio y final, así como posibles momentos de pausa en las que se retire el material de obra, dejando expedito el paso.

Esta confirmación de inicio, final y momentos de pausa será hecha telemáticamente, a través de la aplicación RENO u otros medios telemáticos que se dispongan con la misma funcionalidad de esta aplicación como dispositivos de señalización IoT, desarrollados conforme las especificaciones que determine la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología. Esta confirmación deberá hacerse en el mismo momento en que comience o finalice la afección a la circulación, sin que pueda hacerse con una antelación superior a los diez minutos a dicho momento de inicio o final.

La confirmación consistirá en indicar exactamente el lugar afectado por la obra, así como el tiempo que durará dicha afección. En el caso de que se trate de una obra móvil, el responsable de la ejecución deberá ir actualizando los datos de lugar y momento de la afección a través de RENO u otros medios telemáticos que se dispongan con la misma funcionalidad de esta aplicación como dispositivos de señalización IoT.

En ningún caso se podrán iniciar las obras sin que el ejecutor efectivo haya obtenido la IRT y, posteriormente, haya confirmado el inicio de su ejecución.

6. EXPEDICIÓN DE LAS INSTRUCCIONES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO. PROCEDIMIENTO

6.1. Unidades competentes

Las unidades competentes para la emisión de las IRT serán los CGT de influencia conforme a la asignación hecha en la Instrucción 20/TV-118, sobre funciones de los CGT.

No obstante, cuando se trate de provincias en las que exista una gestión de tráfico compartida entre dos centros diferentes y obras específicas para las que no exista un procedimiento de expedición automática de las instrucciones por la aplicación TRAZA, el CGT asignado podrá transferir la competencia al otro centro, siempre que la obra tenga lugar íntegramente en el área de influencia de este último.

Si la obra afecta a más de una provincia cuya gestión de tráfico corresponda a CGT diferentes, el competente para la expedición de la instrucción de regulación será el que corresponda al lugar de inicio del tramo afectado.

6.2. Procedimiento para obras genéricas

Cuando se trate de la comunicación previa de una obra genérica, la aplicación TRAZA expedirá de forma automática la instrucción de circulación cuyo contenido se ajustará a lo establecido en el anexo II.

6.3. Procedimiento para obras con afección específica

En el caso de una obra específica, el procedimiento dependerá del tipo de vía implicada o titular.

Los CGT revisarán la documentación presentada por el interesado y emitirán las instrucciones de circulación oportunas ajustándose a lo establecido en el anexo II cuando se trate de:

- Autopistas, autovías o carreteras multicarril.
- Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA, carreteras autonómicas o provinciales de primer orden o alta IMD de circulación, con más de un carril para el sentido de circulación afectado.
- Carreteras convencionales de una sola calzada y doble sentido de la circulación del MITMA y carreteras autonómicas o provinciales de primer orden o alta IMD de circulación, con un único carril para el sentido de circulación afectado.
- Resto de carreteras convencionales no incluidas en alguno de los puntos anteriores, cuando la obra pretenda realizarse en tramos o períodos concretos de los mismos, si la JPT correspondiente así lo establece debido a algún tipo de relevancia especial.

Las IRT para las obras específicas en el resto carreteras convencionales o tramos de estas en los que no exista ningún tipo de relevancia especial, según lo dispuesto por las JPT, serán expedidas de manera automatizada por la aplicación TRAZA.

Las IRT de obras específicas tendrán el contenido establecido en el anexo II.

6.4. Envío a registro electrónico de la IRT

Las IRT serán enviadas al registro electrónico de la DGT (RELE) para su firma por el Director del CGT o persona que esté ejerciendo estas funciones, sin perjuicio de que este delegue dicho envío en otra persona del propio del propio centro o de la JPT afectada por la obra.

6.5. Modificación de las IRT

En ningún caso procederá la modificación o prórroga de las IRT emitidas. El interesado

deberá en todo caso proceder a una nueva comunicación previa a través de TRAZA, así como confirmación de la ejecución de los trabajos a través del medio telemático pertinente.

La suspensión o cancelación de los trabajos de una obra las hará el propio interesado a través del medio telemático pertinente.

6.6. Publicación de las obras en LINCE

La comunicación previa de una obra de afección específica será publicada en LINCE como previsión una vez se emita la IRT correspondiente. Cuando la entidad confirme el inicio efectivo de los trabajos a través del medio dispuesto para ello, se transformará en acontecimiento.

Las obras de afección genérica solo se publicarán en LINCE como acontecimiento cuando la entidad confirme el inicio de ejecución a través del medio dispuesto para ello.

Los CGT no podrán modificar las vialidades publicadas en LINCE cuando se trate de previsiones, pero sí cuando ya se hayan convertido en acontecimientos, si así lo estima conveniente.

7. PERÍODOS Y HORARIOS DE OBRAS GENÉRICAS

La determinación de los períodos, horarios y carreteras en los que se pueden realizar obras genéricas para cada provincia corresponderá a los CGT según la adscripción hecha por la Instrucción 20/TV-118, sobre funciones de los CGT que deberán, en todo caso, consultarlo con las JPT pertinentes.

8. OBRAS EN PERÍODOS RESTRINGIDOS

El apartado F) y anexo VI de la resolución anual de la DGT, por la que se establecen medidas especiales de regulación de tráfico, establece una serie de períodos en los que se pedirá a los organismos de las vías afectadas que interrumpan las obras.

No obstante, el CGT aceptará y podrá emitir una IRT siguiendo el procedimiento establecido en los apartados anteriores, siempre que el interesado pueda aportar una autorización o documento similar a este emitido por el titular de la vía, permitiendo la ejecución de la obra durante el período restringido.

Así pues, cuando la obra comunicada incluya períodos y horarios restringidos, el CGT podrá pedir esta autorización para la ejecución de la obra en dicho período al interesado o, podrá ponerse en contacto directamente con el titular de la vía.

9. COORDINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE COMUNICACIÓN DE OBRAS

La Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología será la encargada de coordinar el procedimiento de comunicación de obras y expedición de las IRT, así como cualquier aspecto que afecte a éstos. Para ello ejercerá las siguientes funciones:

- Coordinación de los procedimientos de comunicación y expedición de las IRT para que estos sean realizados de forma homogénea para todo el territorio en los que la DGT ejerza funciones de gestión, control y vigilancia del tráfico.
- Mantener actualizada en la página web <https://sede.dgt.gob.es/es/movilidad/obras-en-la-via/>, la información sobre la obligación de comunicar obras en la carretera, el procedimiento general de cuándo y cómo debe hacerlo en función del tipo de afección que provoque en la circulación, así como los períodos y horarios para obras genéricas en las carreteras de cada provincia.
- Actualización, mediante Escrito Directriz, del procedimiento de comunicación establecido en los apartados 4, 5, 6, 7 y 8, así como sus anexos.
- Determinar, mediante Escrito Directriz, los medios telemáticos de confirmación de inicio, final y momentos de pausa de las obras, así como las especificaciones que deben cumplir los dispositivos de señalización IoT que se puedan utilizar a tal fin.

10. ENTRADA EN VIGOR

Esta Instrucción entrará en vigor al día siguiente de su firma y los CGT que ya estuvieran usando TRAZA para la gestión de la comunicación de obras en la vía, comenzarán aplicar inmediatamente los procedimientos descritos en la misma.

Los restantes centros deberán implementarlos dentro de un período no superior a los seis meses contados desde el día de entrada en vigor de esta Instrucción.

(firmado electrónicamente)

EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Pere Navarro Olivella



A TODAS LAS UNIDADES DEL ORGANISMO.

Anexo I.- DATOS A PROPORCIONAR PARA LA COMUNICACIÓN PREVIA DE OBRAS EN LA VÍA

Datos comunes a facilitar:

- Identificación de la persona o entidad que ha obtenido la autorización del titular de la vía para la realización de obra: DOI, Nombre y apellidos o razón social o denominación, domicilio, teléfono y correo electrónico.
- En caso de que sea una obra no promovida por el titular de la vía, identificación de la entidad promotora.

Datos en caso de obras con afección genérica a la circulación ordinaria de la vía:

- Datos de ubicación: Provincia en la que tendrán lugar las obras.
- Titular de la vía al que afectarán las obras.

Datos en caso de obras con afección específica a la circulación ordinaria de la vía:

- Identificación de la entidad ejecutora de la obra: DOI, Nombre y apellidos o razón social o denominación, domicilio, teléfono y correo electrónico
- Datos de ubicación: Provincia, matrícula oficial de la carretera, tramo afectado: puntos de inicio y final, sentido afectado.
- Datos sobre la vía y zonas afectadas: Tipo de vía en función del número de carriles que posee, afección que provoca indicando carriles afectados y tipo de afección y funcionalidad del tramo de vía.
- Momento en que tendrá lugar la afección a la vía, indicando las fechas de inicio y final y horario de los trabajos por día.

Anexo II.- ASPECTOS A REVISAR DE LA COMUNICACIÓN PREVIA Y CONTENIDO DE LAS INSTRUCCIONES DE REGULACIÓN DE TRÁFICO

IRT de obras de afección genérica

- Identificación de la persona o entidad que ha obtenido la autorización del titular de la vía para la realización de la obra.
- Vigencia de la IRT: máximo un año en caso de obras promovidas por el titular de la vía, máximo 3 meses cuando se trata de obras promovidas por terceros.
- Información sobre las zonas de ocupación permitidas y vialidad que deberá mantener durante las obras.
- Información sobre los horarios, períodos y vías en los que podrá realizar ocupación de la vía.
- Información sobre la obligación de comunicar el inicio y final de los trabajos y ocupación efectiva de la vía a través del medio telemático pertinente y forma de realizarla.
- Información general sobre las obligaciones a cumplir por el responsable de ejecución de la obra y consecuencias de su incumplimiento.

IRT de obras de afección específica automatizada

- Identificación de la persona o entidad ejecutora de las obras.
- Vigencia de la IRT: entre las fechas de inicio y final indicadas por el interesado.
- Datos de ubicación: Carretera afectada identificada por su denominación y tramo afectado indicando el punto de inicio y final.
- Descripción de la afección provocada, indicando localización de la misma, vialidad, fechas y horarios de la misma, así como la señalización empleada para cada afección descrita y posición de la misma.
- Condiciones generales con información sobre:
 - La obligación de comunicar el inicio y final de los trabajos y ocupación efectiva de la vía a través del medio telemático pertinente y forma de realizarla.
 - Las obligaciones a cumplir por el responsable de ejecución de la obra y consecuencias de su incumplimiento.

IRT de obras de afección específica no automatizadas

El CGT o unidad competente para su tramitación que reciba la comunicación previa de estas obras, revisará los datos comunicados prestando atención a las fechas y horarios, así como la señalización y localización de esta para cada afección descrita, pudiendo establecer, siempre que el desarrollo de las obras lo permita, modificaciones para las mismas.

El contenido de las IRT para estas obras será el mismo que el establecido para las obras de afección específica automatizadas.