

COMUNIDAD AUTONOMA DE CASTILLA Y LEON

9331 LEY 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla-León.

Sea notorio a todos los ciudadanos que las Cortes de Castilla y León han aprobado, y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 14.3 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley:

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Constitución Española declara en su artículo 148.5.ª que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras, cuando su itinerario, sin ser de interés general, se desarrolle íntegramente en el territorio de la respectiva Comunidad.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, en su artículo 26, atribuye a la Comunidad Autónoma competencia exclusiva en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad; así como la potestad legislativa en las materias de su competencia exclusiva.

Finalizado el proceso de transferencias de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma en materia de Carreteras, y promulgada la Ley 25/1988, de 29 de junio, de Carreteras, con ámbito de aplicación a las carreteras estatales, resulta imprescindible instrumentar unos preceptos legales que amparen y tutelen la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras que, con itinerario incluido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, no formen parte de la red de interés general del Estado, de manera que se evite la aparición de un vacío legal por ausencia de la norma reguladora de las vías autonómicas, provinciales y municipales, una vez derogada la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, y, en muy breve plazo, el Reglamento para su aplicación de 8 de febrero de 1977.

La Ley de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León resulta, asimismo, necesaria para tutelar las actividades incluidas en los planes de actuación y para precisar criterios de homogenización en la denominación de carreteras, en aras a la necesaria coordinación entre las distintas administraciones.

La Ley contiene veintinueve artículos distribuidos en cinco capítulos: El primero comprende las disposiciones de carácter general para todas las carreteras. El segundo es el relativo al régimen de las carreteras, con una sección inicial de planificación y otra posterior de estudios y proyectos, construcción y financiación. El capítulo tercero se refiere al uso y defensa de las carreteras, quedando reservado el cuarto a la regulación de las travесías y tramos urbanos; en el capítulo quinto se crea la Comisión Regional de Carreteras integrada por representantes de la Administración Regional y de las Corporaciones Locales con el objeto de coordinar e impulsar las acciones a realizar en las distintas vías, de forma que se promueva una adecuada localización de las actividades de estas administraciones que atienda al equilibrio territorial y articule una acertada asignación de los recursos.

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1.º 1. Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de todas las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y que no estén reservadas a la titularidad del Estado.

2. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Art. 2.º 1. La titularidad de las carreteras objeto de esta Ley, según los casos, corresponde a la Comunidad de Castilla y León, a las Diputaciones o a los Ayuntamientos y demás Entidades Locales.

2. Por acuerdo de la Junta de Castilla y León, a propuesta de la Consejería de Fomento, se aprobará la relación y clasificación de las carreteras de la red regional de titularidad autonómica.

3. Por acuerdo de la Junta de Consejeros, se aprobará, asimismo, la relación y clasificación de las carreteras de titularidad provincial y municipal.

Dicha aprobación se hará de acuerdo con el correspondiente Plan Provincial o Municipal de Carreteras y previo informe de la Comisión Regional de Carreteras.

Art. 3.º De acuerdo con las competencias establecidas en el artículo 2 podrán modificarse la relación y clasificación de las carreteras de diversas titularidades incluidas en el ámbito de esta Ley en los siguientes supuestos:

a) Por cambio de titularidad de carreteras, de acuerdo con los procedimientos previstos en esta Ley.

b) Por la construcción de nuevas carreteras cuyo itinerario discurra íntegramente por el territorio de Castilla y León, que no estén incorporadas a la red de carreteras estatales.

Art. 4.º Los cambios de titularidad de carreteras incluidas en las redes dependientes de la Comunidad Autónoma, Diputaciones Provinciales y demás Entes Locales, deberán ser aprobados mediante Decreto de la Junta de Castilla y León, a propuesta de la Consejería de Fomento, y previo acuerdo entre las Administraciones y Corporaciones afectadas.

Art. 5.º 1. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

a) Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, y tienen las siguientes características:

1. No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
2. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

3. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal por una franja de terreno no destinada a la circulación, en casos excepcionales, por otras medias.

b) Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas para cada sentido de la circulación y limitación de accesos a las propiedades colindantes.

c) Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos a las propiedades colindantes.

d) Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

2. No tendrán la consideración de carreteras, a los efectos de esta Ley, ni se incluirán, por tanto, en las redes a que se refieren los artículos anteriores:

a) Las vías que componen la red interior de comunicaciones municipales.

b) Los caminos de servicio de que sean titulares el Estado, Comunidad Autónoma, Entidades Locales y demás personas de derecho público.

En este sentido se considerarán como caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a los cuales corresponde atender todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación.

c) Los caminos construidos por las personas privadas con finalidad análoga a los caminos de servicio.

3. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

CAPITULO II

Régimen de las carreteras

SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN

Art. 6.º Los planes de carreteras de la Comunidad Autónoma y de las Entidades Locales deberán, mediante los procedimientos legalmente establecidos, coordinarse entre sí para garantizar la funcionalidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados.

Art. 7.º 1. El Plan Regional de Carreteras comprenderá las previsiones, objetivos y programación de actuaciones en las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, que se integrarán en dos redes: Básica y Complementaria.

2. La Red Regional Básica es aquella que, junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido, e incluye a todas las carreteras con mayor intensidad de circulación o en función más relevante en la estructuración y ordenación del territorio.

3. La Red Regional Complementaria está constituida por aquellos tramos de carreteras no incluidos en la Red Básica. Atiende a los tráficos de corto y medio recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente o a través de carreteras estatales o de la Red Básica.

4. Al objeto de enmarcar la tipología de actuaciones para la programación temporal del Plan y sistematizar los procesos de inversión y gestión, las actuaciones a desarrollar se integrarán en el Plan Regional de Carreteras en cuatro programas funcionales:

a) Obras de vertebración regional y modernización de la red.
b) Obras de mejora y reposición.
c) Actuaciones en medio urbano.
d) Conservación y explotación.

5. El Plan Regional de Carreteras incluirá el análisis y diagnóstico de la red actual, las previsiones de la situación de la red de carreteras al

final del periodo de vigencia del Plan, la programación de actuaciones, y el estudio económico y financiero.

6. El Plan Regional de Carreteras será aprobado por la Junta de Castilla y León, a propuesta del Consejo de Fomento, previo informe de la Comisión Regional de Carreteras.

Art. 8.º 1. Para las carreteras cuya titularidad corresponda a las Diputaciones, los Planes Provinciales de Carreteras contendrán la clasificación de la red de su titularidad, que deberá aprobarse conforme a lo indicado en el artículo segundo de esta Ley, el análisis y diagnóstico de la red actual, las previsiones de la situación de la red de carreteras al final del periodo de vigencia del Plan: la programación de actuaciones y el estudio económico y financiero.

2. La elaboración, redacción y aprobación inicial de los planes provinciales a que se refiere el apartado anterior, así como las modificaciones de los mismos, corresponde a las respectivas Corporaciones Provinciales, que podrán contar para ello con la colaboración de la Consejería de Fomento. Redactado el Plan, y previo a su aprobación inicial por el Pleno de la Diputación, se someterá a informe de los Ayuntamientos afectados y de la Comisión Regional de Carreteras a la que se refiere el artículo 29 de esta Ley.

La aprobación definitiva de estos Planes, siempre que en su financiación intervenga la Junta de Castilla y León, corresponderá a ésta, a propuesta del Consejo de Fomento.

Art. 9.º 1. Los Ayuntamientos podrán formular Planes Municipales de Carreteras cuando lo exija la densidad de las redes existentes o de las precisas para la satisfacción de sus necesidades.

2. En su elaboración, los municipios podrán contar con la colaboración de la Consejería de Fomento. Su tramitación y aprobaciones, inicial y definitiva, se regularán por los preceptos de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana vigente.

Será preceptivo el informe, con carácter previo a la aprobación inicial, de la Comisión Regional de Carreteras, siempre que en su financiación participe la Comunidad Autónoma.

SECCIÓN 2.ª ESTUDIOS Y PROYECTOS. CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN

Art. 10. 1. Los estudios de carreteras que, en cada caso, requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón a su finalidad:

a) Estudios de planeamiento. Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b) Estudio previo. Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

c) Estudio informativo. Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe, en su caso.

d) Anteproyecto. Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e) Proyecto de construcción. Consiste en el desarrollo completo de la solución óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Proyecto de trazado. Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

2. Los estudios y proyectos citados constarán de los documentos que reglamentariamente se determinen.

Art. 11. 1. La aprobación de los proyectos de carreteras del Plan Regional implicará la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, y la urgencia a los fines de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo de proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.

Art. 12. 1. La construcción de una nueva carretera dentro del ámbito geográfico de la Comunidad Autónoma, no prevista en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecte, exigirá la redacción del oportuno estudio informativo, el cual incluirá diversas soluciones alternativas, que deberán ser sometidas a trámite de información pública durante un periodo de treinta días hábiles, a cuyo efecto se expondrá al público en las oficinas correspondientes del órgano competente en materia de carreteras, así como en el «Boletín Oficial de Castilla y León» y en el de la provincia o provincias

afectadas. Las observaciones formuladas en tal periodo deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen el interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

2. Al mismo tiempo de tramitarse la información pública, y durante el mismo plazo, deberá someterse el estudio informativo a las Corporaciones Locales interesadas, al objeto de que examinen si el trazado es el más conveniente. Transcurrido dicho plazo y un mes más, sin que las Corporaciones afectadas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el estudio redactado.

3. En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado a la Junta de Castilla y León, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

4. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de alzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme y, en general, todas aquellas actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

5. La información pública a que se refiere este artículo es independiente de la que establece la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, para el procedimiento de expropiación.

6. En los Municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado, la aprobación definitiva de los estudios indicados en el apartado uno de este artículo comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que elaboren con posterioridad, siguiendo el procedimiento del apartado tres para el supuesto de disconformidad.

7. Los proyectos de autovías y carreteras que supongan un nuevo trazado, así como los de nuevas carreteras, y todos aquellos que se sitúen en espacios naturales protegidos, deberán incluir la correspondiente evaluación del impacto ambiental, de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

Art. 13. 1. Las actuaciones relativas a las carreteras a que se refiere la presente Ley, por constituir obras públicas de interés general, no estarán sujetas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84, 1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local.

2. En los supuestos de tramos urbanos y variantes de población, el Organismo administrativo del que dependa la carretera remitirá el proyecto a los Ayuntamientos correspondientes para que en el plazo de un mes notifique la conformidad o disconformidad del mismo a la normativa urbanística aplicable, entendiéndose que si en dicho plazo no se manifiesta una disconformidad expresa, se considerará que existe conformidad al proyecto por parte del Ayuntamiento.

La notificación de la conformidad o el transcurso del plazo a que se refiere el párrafo anterior habilitará, sin más, para la ejecución del proyecto de que se trate.

3. En caso de disconformidad se estará a lo dispuesto en el procedimiento seguido en el artículo 12.3 de esta Ley.

4. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico aprobado se estará a lo dispuesto en el artículo 12.6 de esta Ley.

Art. 14. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras regionales el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Consejería de Fomento, para que emita, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estime conveniente.

Si transcurrido dicho plazo y un mes más no se hubiera evacuado el informe citado por la referida Consejería, se entenderá su conformidad con el mismo.

En el supuesto de que afecte a carreteras provinciales se seguirá el trámite anteriormente citado referido a las Diputaciones Provinciales.

Art. 15. La financiación de las actuaciones en la Red de Carreteras de titularidad regional se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma, mediante recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de Organismos Nacionales o Internacionales y excepcionalmente por particulares.

CAPITULO III

Uso y defensa de las carreteras

Art. 16. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección del talud de desmonte del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la

línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como las destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares.

2. No podrán realizarse obras en la zona de dominio público de la carretera sin previa autorización del Organismo administrativo del que ésta depende, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el capítulo IV de esta Ley.

Art. 17. 1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 16 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores y de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del órgano titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el capítulo IV de esta Ley.

3. En todo caso, el órgano titular de la carretera podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Art. 18. 1. La zona de afección de las carreteras estará delimitada 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, autovías y vías rápidas, y de 30 metros en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del órgano titular de la carretera, sin perjuicio de las otras competencias concurrentes y lo establecido en el capítulo IV de esta Ley.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios; todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el capítulo IV.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones del plan de carreteras correspondiente.

Art. 19. 1. Se prohíbe toda aquella publicidad que sea visible desde las zonas de dominio público de la carretera, excepto en las travesías de población, en las que la publicidad estará sometida a las ordenanzas municipales, debiendo situarse fuera de las zonas de dominio público y no afectará a la señalización, iluminación ni balizamiento de la carretera.

La anterior prohibición no dará derecho a indemnización en ningún caso.

Los planeamientos municipales deberán adaptarse a esta normativa.

2. No se considerará publicidad a los efectos de esta Ley:

- La rotulación informativa de las vías.
- Los carteles que señalen lugares de interés público no comerciales y con los formatos que se autoricen.
- Las indicaciones de orden general que sean de interés para el usuario, tales como la información sobre talleres, restaurantes, comercios, exposiciones, ferias, celebraciones, etc., siempre que no contengan nombres comerciales, que resulten transitorios, o que tengan carácter excepcional.
- Los rótulos y marcas comerciales que se dispongan en el edificio o finca en que se desarrolle la actividad anunciada.

3. En todo caso, para la colocación de cualquier clase de letrero o reclamo en la carretera o en su entorno será preceptiva la autorización del Organismo titular o gestor de la misma, que atenderá, además de a lo anteriormente expresado, a que las condiciones de forma, tamaño, situación o iluminación no puedan ser perjudiciales para el tráfico.

Art. 20. 1. A ambos lados de las carreteras se establece la línea límite de edificación, desde la cual hasta la carretera queda prohibido cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes.

2. La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías rápidas a 25 metros en las otras carreteras de la Red Regional Básica; y a 18 metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende por la arista exterior de la

calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

3. Con carácter general, en las carreteras que discurren total o parcialmente por zonas urbanas, el Organismo del que depende administrativamente la carretera podrá establecer la línea de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, de acuerdo con el procedimiento que reglamentariamente se establezca.

4. El órgano titular de la carretera, excepcionalmente y previo informe motivado de la Consejería de Fomento y de la Comisión Regional de Carreteras, podrá, por razones geográficas y socioeconómicas, fijar una línea de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de esta Ley en zonas o espacios comarcales perfectamente delimitados.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros medida horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

6. En la zona de servidumbre y en la limitada por la «línea de edificación», la Consejería de Fomento, cuando se trate de carreteras regionales, y las Diputaciones o Ayuntamientos, cuando las carreteras sean, respectivamente, provinciales o municipales, podrán proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que existiese previamente un proyecto aprobado de construcción, reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente.

Art. 21. 1. El organismo titular de la carretera dispondrá la paralización de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones.

2. Efectuada la comprobación de las obras paralizadas y los usos suspendidos, se adoptará en el plazo de dos meses una de las resoluciones siguientes:

a) Demoler las obras e instalaciones o impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajustaren a las condiciones establecidas en la autorización.

b) Ordenar la instrucción de los oportunos expedientes para la eventual legalización de las obras o instalaciones o autorización de los usos que se adapten a las normas aplicables.

3. La adopción de los oportunos acuerdos se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

Art. 22. 1. El órgano titular de las carreteras puede limitar los accesos a las mismas y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse.

2. Asimismo queda facultado para reordenar los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

3. Cuando los accesos no previstos se solicitasen por los particulares directamente interesados, el Organismo administrativo competente podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de realizarlo por otro camino o carretera local próxima.

4. Las propiedades colindantes tendrán limitados sus accesos a las nuevas carreteras y variantes de población, bien de manera total o parcial, de acuerdo con lo que se determine en los correspondientes estudios.

Art. 23. 1. Incurrirán en responsabilidad administrativa quienes cometan cualquiera de las infracciones tipificadas en los apartados siguientes de este artículo.

2. Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de dominio público objetos o materiales de cualquier naturaleza.

c) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

3. Son infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

d) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera.

e) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público cruces aéreos o subterráneos no permitidos o sin la pertinente autorización o sin atenderse a las condiciones de la autorización otorgada.

f) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre y afección sin autorización del órgano titular de la carretera.

4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

c) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones afecten a su plataforma.

d) Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para los usuarios de la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

f) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

g) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera, con las excepciones previstas en el artículo 19 de esta Ley.

Art. 24. 1. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano titular o como consecuencia de denuncia formulada por particulares.

2. Las infracciones a que se refiere el artículo anterior serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, en su caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

Infracciones leves, multa de 5.000 a 100.000 pesetas.

Infracciones graves, multa de 100.001 a 500.000 pesetas.

Infracciones muy graves, multa de 500.001 a 5.000.000 de pesetas.

En el supuesto de obras, instalaciones o construcciones, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, la multa impuesta no podrá ser en ningún caso inferior al 5, 10 ó 15 por 100, respectivamente, del valor de la obra realizada.

3. Con independencia de las multas previstas en el apartado anterior, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo.

La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada por la infracción cometida.

Art. 25. 1. La imposición de sanciones por infracciones leves o graves en las carreteras de titularidad regional corresponderá, por desconcentración de funciones de la Consejería de Fomento, a los Delegados territoriales de la Junta de Castilla y León.

La imposición de sanciones por infracciones muy graves corresponde al Consejero de Fomento.

2. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de demoler, en su caso, la obra ejecutada, así como la indemnización de los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el órgano administrativo del que dependa la carretera.

3. El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 23 será de cuatro años para las graves y muy graves y de un año para las leves.

4. La potestad sancionadora de las Corporaciones Locales se regirá por lo dispuesto en la legislación de Régimen Local.

CAPITULO IV

Travesías y tramos urbanos

Art. 26. 1. Se considerarán tramos urbanos de las carreteras aquellos que discurren por suelo calificado de urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

2. Se considera travesía la parte de tramo urbano en la que existan edificaciones consolidadas al menos en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles al menos en una de las márgenes.

Art. 27. 1. en la zona de dominio público de travesías y tramos urbanos, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por el órgano titular de la carretera corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicho órgano titular, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley.

2. En las travesías de carreteras corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones situadas en las zonas de servidumbre o afección.

3. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos, excluidas las travesías, las autorizaciones de usos y obras las otorgan asimismo los Ayuntamientos, si bien cuando no estuviere aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico deberán aquéllos recabar, con carácter previo, informe del órgano titular de la carretera.

Art. 28. 1. La conservación y explotación de los tramos de carreteras que discurren por suelo urbano corresponderá a la entidad titular de los mismos.

2. Las carreteras regionales o provinciales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías exclusivamente urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento, de la Diputación Provincial o de la Consejería de Fomento y será resuelto por la Junta de Castilla y León. Excepcionalmente podrá resolverlo el titular de la Consejería de Fomento cuando exista acuerdo entre el órgano cedente y el cesionario.

CAPITULO V

Coordinación

Art. 29. 1. Se crea la Comisión Regional de Carreteras con objeto de llevar a cabo la coordinación de las actuaciones que se realicen en las carreteras a que la presente Ley se refiere, así como emitir los informes sobre los asuntos que se le sometan y aquellos que sean preceptivos de acuerdo con esta Ley.

2. La Comisión Regional de Carreteras será presidida por el Director general de Carreteras.

3. Formarán parte de la Comisión Regional, además del Presidente, un representante de la Consejería de Fomento, uno de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, uno de la Consejería de Economía y Hacienda y uno de la Consejería de Agricultura y Ganadería, designados por sus respectivos Consejeros, así como cuatro representantes de las Corporaciones Locales, cuyos miembros serán elegidos por la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León.

4. El Presidente podrá convocar a las reuniones, con voz, pero sin voto, a las autoridades o personal técnico que estime conveniente para el mejor asesoramiento de la Comisión.

5. En el seno de la Comisión Regional de Carreteras se constituirá una ponencia técnica que tendrá como misión el llevar a cabo la transferencia o incorporación a que se hace referencia en las disposiciones adicionales de la presente Ley.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.-De acuerdo con los criterios y contenidos del Plan Regional de Carreteras, la Junta de Castilla y León promoverá e impulsará la transferencia a las Diputaciones Provinciales y Ayuntamientos de la titularidad de aquellas carreteras de la red regional que tengan una función y atiendan una demanda esencialmente local.

Segunda.-Asimismo se promoverá la incorporación a la red de carreteras de la Junta de aquellas vías provinciales y municipales que formen parte de itineración de interés regional, en base a lo que establezca al respecto el Plan Regional de Carreteras, y en general las transferencias de titularidad entre Administraciones que mejoren la funcionalidad y explotación de la red viaria objeto de esta Ley.

Tercera.-La Junta de Castilla y León, mediante Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 24 de esta Ley.

DISPOSICION TRANSITORIA

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley deberá ser retirada cualquier clase de publicidad que contravenga lo preceptuado en el artículo 19 de esta Ley.

DISPOSICION DEROGATORIA

A la entrada en vigor de esta Ley quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en la misma.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.-Se autoriza a la Junta de Castilla y León a dictar cuantas disposiciones sean precisas en desarrollo de la presente Ley.

Segunda.-En lo no previsto en esta Ley se estará a lo dispuesto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Por tanto, mando a todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley la cumplan, y a los Tribunales y autoridades que corresponda que la hagan cumplir.

Valladolid, 16 de marzo de 1990.

JESUS POSADA MORENO,
Presidente de la Junta
de Castilla y León