

ANTEPROYECTO DE LEY...../....., DE, DE CARRETERAS DE EXTREMADURA

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales. CAPÍTULO

I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones Artículo 1.

Objeto.

Artículo 2. Definiciones.

Artículo 3. Clasificación de las carreteras. Artículo 4.

Elemento funcional.

Artículo 5. Red de Carreteras de Extremadura.

Artículo 6. Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura. CAPÍTULO II.

Órganos coordinación.

Artículo 7. Comisión de Carreteras de Extremadura.

Artículo 8. Observatorio Regional de la Seguridad Vial y de la Movilidad Sostenible, Segura y Conectada de Extremadura.

TÍTULO I. Planificación, proyecto, construcción y financiación de carreteras.

CAPÍTULO I. Planificación.

Artículo 9. Instrumentos de planificación.

Artículo 10. Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.

Artículo 11. Contenido del Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.

Artículo 12. Planes Provinciales de Carreteras. Artículo 13.

Coordinación con otras administraciones.

CAPÍTULO II. Programación, estudios y proyectos de carreteras.

Artículo 14. Principios generales. Artículo 15. Programas de carreteras. Artículo 16. Estudios de carreteras.

Artículo 17. Aprobación de estudios y proyectos.

Artículo 18. Ordenación del territorio y ordenación urbanística. Artículo 19.

Evaluación ambiental.

Artículo 20. Evaluación y auditorías de seguridad viaria.

Artículo 21. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio, viabilidad financiera, movilidad, humanización en el entorno urbano y sostenibilidad ambiental.

CAPÍTULO III. Construcción de Carreteras. Artículo

22. Expropiación de bienes y derechos. Artículo 23.

Exención de controles previos.

CAPÍTULO IV. Financiación.

Artículo 24. Financiación.

Artículo 25. Contribuciones especiales.

TÍTULO II. Explotación, uso y defensa de las carreteras

CAPÍTULO I. Explotación

Artículo 26. Explotación.

Artículo 27. Identificación de la Red de Carreteras de Extremadura. Artículo

28. Competencia.

Artículo 29. Gestión indirecta por concesión. Artículo

30. Otros sistemas de gestión indirecta.

Artículo 31. Áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros, itinerarios ciclistas e itinerarios peatonales.

CAPÍTULO II. Uso y defensa de las carreteras.

Artículo 32. Zonas de protección de la carretera.

Artículo 33. Zona de dominio público.

Artículo 34. Obligación de deslinde y facultad de investigación. Artículo 35.

Zona de servidumbre.

Artículo 36. Zona de afección.

Artículo 37. Zona de limitación a la edificabilidad. Artículo 38.

Facultad de expropiación.

Artículo 39. Autorizaciones.

Artículo 40. Paralización de obras o suspensión de usos y actividades no legalizados.

Artículo 41. Limitación de accesos. Artículo

42. Publicidad.

Artículo 43. Limitaciones a la circulación.

Artículo 44. Instalaciones de pesaje.

Artículo 45. Daños a la carretera.

TÍTULO III. Infracciones y sanciones.

Artículo 46. Infracciones y responsabilidad.

Artículo 47. Infracciones leves.

Artículo 48. Infracciones graves.

Artículo 49. Infracciones muy graves.

Artículo 50. Sanciones.

Artículo 51. Potestad y procedimiento sancionador. Artículo

52. Competencia.

Artículo 53. Prescripción de las infracciones y sanciones.

TÍTULO IV. Travesías y tramos urbanos.

Artículo 54. Travesías. Artículo 55. Tramos urbanos.

Artículo 56. Actuaciones en travesías y tramos urbanos. Artículo 57.

Estudios de delimitación de tramos urbanos. Artículo 58.

Transferencia a los Ayuntamientos de vías urbanas. Artículo 59.

Conservación de tramos urbanos.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

Disposición adicional segunda. Normativa técnica. Disposición

adicional tercera. Inscripciones en el Catastro.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Disposición transitoria primera. Reglamento de la Ley de carreteras de Extremadura.

Disposición transitoria segunda. Delimitación de tramos urbanos. Disposición

transitoria tercera. Régimen transitorio de expropiaciones.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. Derecho supletorio. Disposición

final segunda. Actualización de sanciones. Disposición final

tercera. Título competencial.

Disposición final cuarta. Desarrollo reglamentario.

Disposición final quinta. Entrada en vigor.

ANEXO I. Definiciones.

ANEXO II. Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

Catálogo de carreteras titularidad de la Junta de Extremadura.

Catálogo de carreteras titularidad de la Diputación Provincial de Badajoz.

Catálogo de carreteras titularidad de la Diputación Provincial de Cáceres.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS I

El artículo 149.1, disposiciones 21ª y 24ª de la Constitución Española reserva, en el marco de la organización territorial de Estado, la competencia exclusiva a la Administración del Estado en materia de régimen general de comunicaciones, tráfico y circulación de vehículos a motor; así como respecto a las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

El artículo 148.1, disposiciones 4ª y 5ª, otorgó la facultad a las Comunidades Autónomas de asumir competencias en materias de obras públicas de su interés en su propio territorio y de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en las mismas y en su disposición 13.ª, el fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

El artículo 9.1 del Estatuto de Autonomía de Extremadura, en la redacción dada por la Ley Orgánica 1/2011, de 28 de enero, en sus disposiciones 38ª y 39ª atribuyen competencia exclusiva a la Comunidad Autónoma en materia de obras e infraestructuras públicas de interés regional que no tengan la calificación de interés general del Estado y no afecten a otra Comunidad Autónoma, así como, la participación en la planificación y, en su caso, en la ejecución y gestión de las infraestructuras de interés general en Extremadura, en los términos que establezca la legislación estatal; en carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y en el mismo ámbito, los transportes terrestres con independencia de la titularidad de la infraestructura.

Sobre dichas competencias el apartado 2 del citado artículo dispone que en estas materias, corresponde a la Comunidad Autónoma la función legislativa, la potestad reglamentaria y, en ejercicio de la función ejecutiva, la adopción de cuantas medidas, decisiones y actos procedan.

II

Sobre la base de dichas previsiones constitucionales y estatutarias, mediante el Real Decreto 1957/1983, de 29 de junio, se determinaron las normas y el procedimiento para el traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Extremadura, que en el caso de las transferencias en materia de carreteras culminó con el Real Decreto 945/1984, de 28 de marzo, por el cual fueron traspasadas a la Comunidad Autónoma la administración y gestión de las carreteras que pasan a ser titularidad de la Comunidad Autónoma, de conformidad con el Acuerdo que recoge el citado Real Decreto nominal y detalladamente en la relación número 1 del mismo; las funciones que la Ley 51/1974 de Carreteras atribuye a los órganos de la Administración del Estado, en relación con las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal y la facultad de proyectar, construir, conservar y explotar nuevas carreteras de interés autonómico. En consecuencia, se traspasan los medios personales y materiales necesarios para el ejercicio de las competencias asumidas en esta materia.

Por ello el sistema viario quedó dividido competencialmente entre el Estado y la Comunidad, recayendo en la Junta de Extremadura las competencias para la administración y gestión de las carreteras de su titularidad y, además, las

funciones que la derogada Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, atribuía entonces a los órganos de la Administración del Estado en relación con las carreteras provinciales y locales.

La citada Ley, hoy derogada, definía las carreteras estatales como las comprendidas en el Plan Nacional de Carreteras, las provinciales aquellas que, sin estar comprendidas en las redes estatales, tienen interés público provincial y se incluyen en los correspondientes Planes Provinciales de Carreteras y municipales las que, sin estar comprendidas en los dos Planes anteriores, hayan sido construidas por los Ayuntamientos o demás Entidades municipales, o entregadas a éstos para la satisfacción de los intereses de las respectivas localidades y, asimismo, define las competencias o atribuciones que corresponden a cada Administración según la titularidad o tipología de la carretera.

Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras que derogaba la anterior, se dictó una vez finalizado el proceso de traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, y en avanzado desarrollo el Plan General de Carreteras 1984-1991, respondiendo a la necesidad de revisar y actualizar el régimen en la materia y, en concreto, sustituir la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, por otra que ofreciera cauces aptos para superar problemas y satisfacer necesidades y, al mismo tiempo, salvaguardar y garantizar los intereses generales del Estado que existen en este sector público. Dicha Ley de Carreteras regulaba los variados aspectos del servicio viario, mediante normas que respondían tanto a las nuevas exigencias técnicas y a las demandas de los usuarios como a la realidad de la organización territorial nacida de la Constitución; estableciendo en materia de planes, estudios de planeamiento y proyectos, la necesaria coordinación con los instrumentos del planeamiento urbanístico y con las actividades de esta clase que realizan otras Administraciones Públicas.

Finalmente, dicha ley fue derogada por la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, que se dictó habiendo transcurrido más de un cuarto de siglo desde el inicio de aquel traspaso de carreteras y desde la promulgación de la primera Ley, habiéndose producido cambios sustanciales en las redes de carreteras tanto del Estado como de las comunidades autónomas y administraciones locales y todo ello sobre la base que, es cada vez mayor la atención que se concede al servicio que prestan las carreteras y no sólo a las obras que han que llevarse a cabo para ello, considerando que el buen servicio exige mucho más que la mera ejecución de las infraestructuras.

Se impone así la efectiva coordinación tanto entre las distintas redes de carreteras como en la intermodalidad. El notable desarrollo de las redes de carreteras en España impone la necesidad de reajustar las competencias del Estado y de las restantes administraciones públicas sobre determinadas carreteras, de forma que se obtenga una racionalización de la gestión de las redes basada en criterios funcionales. Esta racionalización es esencial para conseguir la imprescindible coordinación entre las actuaciones de cada Administración en sus propias redes, ya que de lo contrario, el solape de funciones hace muy difícil evitar disfunciones y armonizar planificaciones. Asimismo, se hace imprescindible agilizar el procedimiento para posibilitar los intercambios de titularidad entre las distintas redes cuando la permuta o cesión de tramos o itinerarios sea conveniente para el interés público.

En este sentido resulta básico el criterio de que a la Administración General del Estado le compete proporcionar servicio al tráfico de largo recorrido uniendo los núcleos de población más importantes y al que se dirige a los principales puntos de conexión del territorio nacional con las redes de los países vecinos, con los principales centros logísticos, etc... todo ello en los términos que se establecen en esta ley. Corresponde a las Administraciones Autonómicas y Locales, por otra parte, hacerse cargo del servicio de distribución del tráfico desde la red de largo recorrido hasta los distintos puntos del territorio de su ámbito territorial, siendo su papel por tanto complementario pero fundamental para lograr una óptima accesibilidad al territorio.

La especialización funcional de las redes de carreteras es un principio esencial, no solo para facilitar la buena coordinación entre Administraciones, sino también, y en esto se corresponde con otra de las prioridades sociales antes mencionadas, para optimizar la seguridad viaria. En efecto, la separación en lo posible de los tráficos de largo, medio y corto recorrido es siempre una acción eficaz para luchar contra la accidentalidad, ya que propicia el uso de la vía de forma más homogénea y por tanto más previsible.

En el ámbito autonómico, la Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura se dictó una vez concluido el proceso de transferencias de funciones y servicios en materia de carreteras. Como marco legal que permitía resolver en Extremadura los problemas que planteaba la Ley de Carreteras del Estado, estableciendo unos preceptos legales que teniendo en cuenta las peculiaridades de la región extremeña, comparasen y tutelasen la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras cuyo itinerario se desarrollaba íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura y que no formaban parte de la red de interés general del Estado, evitando así el vacío legal que pudo producirse por ausencia de norma reguladora de las vías autonómicas, provinciales y municipales.

Uno de los principios inspiradores de la Ley es la coordinación funcional de toda la red de carreteras de ámbito regional y persigue asegurar la protección de las vías de uso y dominio público, sirviendo de instrumento a las distintas administraciones titulares para el ejercicio de las funciones de policía que a cada una corresponden en las vías de su titularidad y el respeto a la autonomía municipal y permitir que pueda conjugarse el interés de los usuarios con los intereses locales, exigiendo que la ley contemplase las travesías con un tratamiento diferenciado de los tramos de carreteras no afectados por la presencia de núcleos urbanos.

Por su parte, el artículo 16.3 del Estatuto de Autonomía de Extremadura, aprobado por la Ley Orgánica 1/1983, de 25 de febrero, disponía que la Comunidad Autónoma coordinaría las funciones propias de las Diputaciones Provinciales que fueran de interés general de Extremadura, para lo cual y en el marco de la legislación del Estado, mediante Ley aprobada por mayoría absoluta, se establecerían las fórmulas generales de coordinación y la relación de funciones que debieran ser coordinadas, fijando, en su caso, las singularidades que, según la naturaleza de la función, fueran indispensables para su más adecuada coordinación.

Esta previsión se recoge, actualmente, en el artículo 59, apartado 3º del vigente

Estatuto de Autonomía; si bien, las bases de las relaciones recíprocas se recogen en el apartado 1º de este artículo, el cual ordena que la Comunidad y las Entidades Locales ajusten sus relaciones recíprocas a los principios de lealtad institucional y financiera, respeto a sus respectivos ámbitos competenciales, coordinación, cooperación, información mutua, subsidiariedad y solidaridad interterritorial.

Por su parte, la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, dispone en su artículo 10, que la administración Local y las demás administraciones públicas ajustarán sus relaciones recíprocas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a los ámbitos competenciales respectivos.

Procediendo la coordinación de las competencias de las Entidades Locales entre sí y, especialmente, con las de las restantes Administraciones públicas, cuando las actividades o los servicios locales trasciendan el interés propio de las correspondientes Entidades, incidan o condicionen relevantemente los de dichas Administraciones o sean concurrentes o complementarios de los de éstas.

El artículo 26. 1 a) dispone que todos los Municipios deberán prestar, en todo caso, los entre otros, servicios de limpieza viaria y en el punto 2, cuando la población sea inferior a 20.000 habitantes, será la Diputación provincial o entidad equivalente la que coordinará la prestación de, entre otros, el servicio de pavimentación de vías urbanas.

El artículo 31.2 declara como fines propios y específicos de la Provincia garantizar los principios de solidaridad y equilibrio intermunicipales, en el marco de la política económica y social, y, en particular, asegurar la prestación integral y adecuada en la totalidad del territorio provincial de los servicios de competencia municipal así como participar en la coordinación de la Administración local con la de la Comunidad Autónoma y la del Estado.

La Ley 3/2019, de 22 de enero, de garantía de la autonomía municipal de Extremadura en su artículo 15.1.13) atribuye a los municipios la posibilidad de ejercer las competencias propias, que se despliegan sobre las áreas de actuación municipal, entre ellas ordenación y gestión, incluidas conservación y mantenimiento, de las vías públicas urbanas y rurales de titularidad municipal dentro del término municipal.

En su artículo 18.4 la mencionada Ley 3/2019, dispone que en todo caso, las Diputaciones provinciales ejercerán competencias en el ámbito de la cooperación, asesoramiento y asistencia a los municipios en los términos establecidos en el artículo 22 de la ley, con la finalidad de garantizar ese ejercicio de las competencias propias en condiciones satisfactorias para la ciudadanía y con estándares de calidad y eficiencia; igualmente, con la voluntad previa expresa de los municipios, las Diputaciones provinciales podrán llevar a cabo la gestión integrada de los servicios básicos establecidos en el artículo 26.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local.

No obstante, de acuerdo con los principios establecidos en la presente ley, esa gestión integrada será subsidiaria y únicamente aplicable en aquellos casos en que no proceda la prestación del servicio primariamente por el propio municipio o no sean factibles o viables, desde el punto de vista de la eficiencia o coste efectivo de los servicios, fórmulas de gestión compartida.

A mayor abundamiento, el artículo 25 de la citada Ley dispone que el Municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en las siguientes materias:

d) Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad.

Dichas competencias municipales en las materias enunciadas en este artículo se determinarán por Ley debiendo evaluar la conveniencia de la implantación de servicios locales conforme a los principios de descentralización, eficiencia, estabilidad y sostenibilidad financiera.

La Ley determinará la competencia municipal propia de que se trate, garantizando que no se produce una atribución simultánea de la misma competencia a otra Administración Pública.

Para coordinar la citada prestación de servicios la Diputación propondrá, con la conformidad de los municipios afectados, al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas la forma de prestación, consistente en la prestación directa por la Diputación o la implantación de fórmulas de gestión compartida a través de consorcios, mancomunidades u otras fórmulas.

En su disposición derogatoria única, deroga las disposiciones de la Ley 5/1990, de 30 de noviembre, de relaciones interadministrativas entre las Diputaciones Provinciales de Badajoz y Cáceres y la Comunidad Autónoma de Extremadura que se opongan a dicha ley. La derogación responde, según la Exposición de Motivos, a que la misma se dictó fruto de un contexto muy específico y ante el desuso de buena parte de sus previsiones, de tal forma que dicha materia será objeto de regulación en su día por parte de la ley que desarrolle el artículo 59 del Estatuto de Autonomía de Extremadura. Sin perjuicio que, como sigue indicando la citada Exposición “en cualquier caso, esta ley, como se viene señalando, no persigue regular la autonomía provincial, sino más concretamente la autonomía municipal. Pero no cabe duda alguna de que, como también se ha reflejado, salvaguardar plenamente la autonomía municipal exige, en no pocos casos, un activo papel por parte de las Diputaciones provinciales como baluartes institucionales de un modelo de intermunicipalidad que pretende dar respuesta a necesidades objetivas de los ayuntamientos para la prestación efectiva de los servicios públicos”

Dicha ley, disponía que la Comunidad Autónoma coordinaría las funciones propias de las diputaciones provinciales que fueran de interés general de Extremadura. A estos efectos, y en el marco de la legislación del Estado, por una ley de la Asamblea aprobada por mayoría absoluta se establecerían las fórmulas generales de coordinación y la relación de funciones que debían ser coordinadas

Asimismo, declaraba de interés general de Extremadura algunas funciones propias de las Diputaciones Provinciales, entre otras, la construcción y conservación de las vías locales y comarcales y el fomento, construcción y explotación de las carreteras. Aclarando el apartado 2º de su artículo 10 que la Comunidad Autónoma de Extremadura coordinaría las funciones propias de las Diputaciones Provinciales sobre esta materia cuando concurriesen alguno de los siguientes requisitos: cuando las actividades de las Diputaciones Provinciales trascendieran el interés propio de las mismas, cuando las actividades o servicios de las Diputaciones Provinciales pudieran incidir de forma relevante en las actividades o servicios de la Junta de Extremadura o condicionaran la programación o

planificación de la Junta de Extremadura en esta materia y siempre que los servicios o actividades de la Junta de Extremadura y de las Diputaciones Provinciales fueran concurrentes o complementarios.

Actualmente, el artículo 59.3 del Estatuto de Autonomía al regular las relaciones con las entidades locales, dispone que la Comunidad Autónoma y las entidades locales ajustarán sus relaciones recíprocas a los principios de lealtad institucional y financiera, respeto a sus respectivos ámbitos competenciales, coordinación, cooperación, información mutua, subsidiariedad y solidaridad interterritorial.

Finalmente, el apartado 4 dispone que la Comunidad Autónoma coordinará las funciones propias de las diputaciones provinciales que sean de interés general de Extremadura. A estos efectos, y en el marco de la legislación del Estado, por una ley de la Asamblea aprobada por mayoría absoluta se establecerán las fórmulas generales de coordinación y la relación de funciones que deban ser coordinadas.

III

Como se ha expuesto, tras la asunción de las competencias en materia de carreteras y su ejercicio efectivo por la Junta de Extremadura, y una vez concluido el proceso de transferencias y servicios, fue promulgada (actualmente derogada) la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras del Estado, cuyo objeto fue la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras estatales.

Poco después de la entrada en vigor de dicha ley, la Administración autonómica consideró necesario instrumentar un marco legal que permitiera resolver en Extremadura los eventuales problemas que pudiera plantear la legislación estatal y establecer unos parámetros legales que, además de tener en cuenta las peculiaridades de la región extremeña, tutelaran la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras cuyo itinerario transcurriera íntegramente en el territorio de la Comunidad y que no formaran parte de la Red de Interés General de Estado, evitando así el vacío legal que pudiera producirse por ausencia de una norma reguladora de las vías autonómicas, provinciales y municipales. Esta necesidad culminó con la promulgación de la Ley 7/1995, de 27 de abril, de Carreteras de Extremadura.

La primera ley de carreteras de la Comunidad dispuso en su artículo 5.2º que el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura se aprobaría y modificaría, en su caso, por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Obras Públicas. Hecho que se llevó a efecto, en un primer momento, mediante el Decreto 109/1997, de 29 de julio, que aprobaba la nueva denominación, categoría e identificación de las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura.

El Catálogo de Carreteras se introducía en el Anexo I de ese decreto. En el que además, se introducía, por primera, vez la obligación de las Diputaciones Provinciales de presentar una propuesta de Catálogo de las carreteras de su titularidad para su aprobación por Decreto del Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura.

Con posterioridad, debido principalmente al cambio de titularidad entre determinadas carreteras de la Junta de Extremadura y de las Diputaciones Provinciales de Badajoz y Cáceres efectuado mediante el Decreto 95/2000, de 14 de abril, se aprobó un nuevo Catálogo de las Carreteras de la Junta de

Extremadura mediante el Decreto 161/2000, de 27 de junio; que fue derogado por el vigente Decreto 98/2008, de 23 de mayo, por el que se aprobó el nuevo y hasta ahora vigente Catálogo de las Carreteras de la Junta de Extremadura. Esta derogación fue motivada por la entrada en funcionamiento de las autovías autonómicas EX-A1 y EX-A2, así como por las transferencias de carreteras, eminentemente urbanas, a determinados Ayuntamientos y que era necesario dar de baja.

Al mismo tiempo en este decreto se llevó a cabo una reestructuración de las carreteras titularidad de la Junta de Extremadura con objeto de lograr una mejor gestión de las mismas y se revisó la denominación de las carreteras para su mejor identificación y, principalmente, para adaptarlas a la actual configuración de la Red de Carreteras del Estado, debido a que estaba próxima la entrada en funcionamiento de la autovía estatal A-66.

IV

Por otra parte, a raíz del tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras del Estado y debido a los cambios sustanciales que se fueron produciendo a lo largo del tiempo desde su entrada en vigor tanto en las redes de carreteras del Estado como en las de las Comunidades Autónomas y de las Administraciones Locales y, sobre todo, debido a los cambios en la consideración social de conceptos tales como la seguridad viaria, la ordenación del planeamiento urbanístico, la protección del medio ambiente y la eficiencia en la gestión de las redes de transporte y de los recursos financieros públicos, el 1 de octubre de 2015 entró en vigor la actual Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado.

Esta nueva Ley de Carreteras de Estado nació con la intención, según su exposición de motivos, de obtener una racionalización de la gestión de las redes basada en criterios funcionales y no competenciales, algo que considera esencial para obtener una imprescindible coordinación entre las actuaciones de cada Administración en sus propias redes y evitar el solapamiento de funciones y conflictos de competencias a fin de eludir disfunciones y armonizar planificaciones. Esta intención se justifica en la propia ley en la necesidad de reajustar las competencias, sobre determinadas carreteras, del Estado y de las restantes Administraciones Públicas, motivada fundamentalmente por el notable desarrollo en las últimas décadas de las redes de carreteras de España.

Entre las novedades que introdujo la nueva ley estatal, cabe reseñar la incorporación de “las carreteras multicarril” y la supresión de “las vías rápidas”, que quedaron encuadradas en las carreteras convencionales, con un claro espíritu de eliminar el concepto de “rápidas” de la legislación por estar en evidente contradicción con el principio de seguridad viaria. Además, se establecen los criterios por los que las carreteras pasan a formar parte de la Red de Carreteras del Estado y se crea una nueva clasificación en dos grupos, la Red Básica y la Red Complementaria, dependiendo de la funcionalidad de las mismas.

La nueva y vigente ley de carreteras estatal regula, por primera vez, el “Plan Estratégico de las Carreteras del Estado”, acotando su contenido, eliminando el Estudio de planeamiento e incorporando los documentos finales de obra y los estudios de delimitación de tramos urbanos. Además, a las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección, añade la zona de

limitación a la edificabilidad y un nuevo concepto de “servidumbre acústica”. Refuerza y aclara el régimen jurídico de los accesos a las carreteras y con el objeto de ampliar la seguridad viaria, mejora la posibilidad de prohibición de la publicidad, autorizando al Ministerio de Fomento a ordenar su retirada. Y por último, procede a incrementar considerablemente las sanciones.

Así mismo, con la vigente ley estatal se intenta agilizar el procedimiento para posibilitar los intercambios de titularidad de carreteras entre el Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, cuando la permuta o cesión de tramos o itinerarios sea conveniente y beneficie al interés público.

V

La presente norma se ajusta a los principios de buena regulación, previstos por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En concreto, se respetan los principios de necesidad y eficacia, en atención al interés general, de una lado por la necesidad de actualización del anterior texto normativo, que databa de cerca de tres décadas, adaptando el nuevo texto a la realidad actual y por otro, siendo este el instrumento más adecuado para garantizar la consecución de los fines que se persiguen en materia de carreteras, en concreto en los objetivos de mejora de la accesibilidad a zonas infra comunicadas, la mejora de la seguridad viaria y la toma en consideración de las nuevas modalidades de movilidad, entre otros. Haciendo efectivo el derecho de todos los ciudadanos a disponer de unas infraestructuras de comunicación dignas, seguras y adecuadas.

La norma es proporcional a los fines pretendidos, por cuanto, a través del establecimiento de medidas para alcanzar los objetivos de mejora de la accesibilidad y de la seguridad viaria, constatándose que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, habida cuenta del interés en aprovechar, con el mayor grado de eficacia y con el mínimo coste social, los recursos que existen o pudieran estar disponibles.

La iniciativa se acomoda al principio de seguridad jurídica, tanto por su inserción, de modo coherente, en el conjunto del ordenamiento jurídico específico en materia de carreteras, como en la claridad y certidumbre que ofrecen sus disposiciones, en cuanto reglas de actuación para los ciudadanos y las empresas afectadas por la regulación.

En garantía del principio de transparencia, la presente norma define claramente los objetivos y justificación de la regulación que constituye su contenido.

La iniciativa, en aras del principio de eficiencia, pretende evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar la gestión de los recursos públicos en materia de carreteras.

Atendiendo a que la presente normativa afecta a los gastos e ingresos públicos futuros, la misma queda supeditada al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, así como a los principios de

presupuesto anual, único y equilibrado, consagrados por el artículo 78 del Estatuto de Autonomía de Extremadura.

VI

Significativo interés presenta esta disposición para los objetivos previstos en la materia del reto demográfico y la recuperación poblacional en los núcleos habitados de carácter eminentemente rural.

Mediante la oportunidad de mejorar la accesibilidad para los habitantes de las zonas más castigadas por la despoblación, por el reconocimiento de su entidad y dignidad, favoreciendo su repoblación y, por ende, su desarrollo demográfico, social y económico y fomentando el interés que, desde el exterior, pueda suscitarse en conocer los recursos, la capacidad y el entorno natural de los núcleos de población.

VII

En materia de igualdad y de oportunidades entre mujeres y hombres, a los efectos de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y de la Ley 8/2011, de 23 de marzo, de Igualdad entre Mujeres y Hombres y contra la Violencia de Género en Extremadura, la presente norma garantiza la igualdad de acceso de mujeres y hombres, sin discriminación por razón de sexo, en las materias que se regulan.

De forma particular, las medidas contenidas en la presente disposición, en tanto a la mejora de la accesibilidad a los núcleos de población más infra comunicados favorecen el derecho de las mujeres en general y de las que viven en el mundo rural a disponer de unas comunicaciones viarias dignas y seguras que permitan su desarrollo personal, económico y social.

VIII

En el momento actual numerosos factores, entre ellos, el conocimiento y experiencia logrados en todo lo concerniente a la gestión de las carreteras de titularidad autonómica, y en consecuencia del esfuerzo de las administraciones en respuesta a las demandas de la sociedad extremeña de dotarse de estas infraestructuras de ingeniería civil, desde que se produjo la transferencia a la Junta de Extremadura de las competencias para la administración y gestión de las carreteras de titularidad hasta entonces del Estado y, ante todo, desde la entrada en vigor y puesta en práctica de la Ley 7/1995, de 27 de abril, de carreteras de Extremadura; así como, la evolución del papel desempeñado por las carreteras como infraestructura del transporte determinante del desarrollo socioeconómico, la aparición progresiva de una nueva legislación en materias como “ordenación del territorio”, “planeamiento urbanístico”, “protección ambiental”, “movilidad sostenible”, “protección del patrimonio cultural en las intervenciones viarias”, etc., la necesidad de que las carreteras sean infraestructuras seguras como demanda

social, la conservación y mantenimiento de las mismas como factor determinante las materias citadas con anterioridad y como factor directo de sostenibilidad, de mantenimiento del activo y de la prestación de servicio de calidad y eficiente, así como las novedosas introducciones y modificaciones de la nueva Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado, después de casi un cuarto de siglo desde la promulgación la primera ley de carreteras de Extremadura, se considera necesaria la promulgación de una nueva ley que se adapte a todas estas circunstancias relatadas.

La nueva Ley de Carreteras de Extremadura consta de 59 artículos y se estructura en un Título Preliminar y otros cuatro Títulos, relativos respectivamente a: disposiciones generales; planificación, proyecto, construcción financiación, explotación; uso y defensa de las mismas; infracciones y sanciones, travesías, tramos urbanos y estudio de delimitación de los mismos. Además cuenta con dos disposiciones adicionales, cuatro disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales, a las que se añaden dos Anexos.

El Título Preliminar contiene las “Disposiciones generales” de la ley (artículos 1 a 8), referidas a su objeto y a las clasificaciones de las carreteras, tanto por sus características como por su funcionalidad.

Es de destacar, como principal novedad y en cuanto a las clasificaciones de las carreteras contenidas en este Título, las innovaciones introducidas en esta ley respecto a nuestra legislación anterior, en tanto en cuanto en la clasificación por sus características, se introducen las “carreteras multicarril” junto a las ya reguladas autopistas, autovías y carreteras convencionales, y desaparecen las denominadas en la norma anterior como “vías rápidas”. Asimismo, se establecen expresamente los conceptos que no tienen la consideración de carreteras y, por tanto, no son objeto de regulación en la ley: caminos de servicio, tramos antiguos de carreteras, vías forestales y pecuarias, y todas aquellas vías no incluidas en el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

En relación con la clasificación por su funcionalidad, se distingue entre la Red Principal, titularidad de la Junta de Extremadura, compuesta por la Red Básica, la Red Intercomarcal y la Red Comarcal y, por otro, la Red Complementaria, formada por la Red de las Diputaciones Provinciales, la Red Local y la Red Vecinal, que podrán ser titularidad de las Diputaciones Provinciales o de los municipios, si bien, la titularidad de cada una de estas carreteras será especificada en el Catálogo de Carreteras de Extremadura, frente a la regulación anterior que no establecía tal distinción ya que únicamente distinguía las carreteras básicas, intercomarcales, locales vecinales En este Título además se incluye, por primera vez, toda una disposición dedicada al Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura, en el que aparte de definir el mismo, se introducen novedades significativas como la inclusión obligatoria, junto a las carreteras titularidad de la Junta de Extremadura, de al menos las carreteras titularidad de las Diputaciones Provinciales, abriendo, además, la posibilidad de que el resto de administraciones puedan incorporar al mismo sus respectivas redes de carreteras.

Novedades significativas también son la creación, en el Capítulo II de este título artículos 7 y 8, por un lado, de la Comisión de Carreteras de Extremadura, cuyo objeto es coordinar y concertar interadministrativamente la planificación viaria y, por otro, del Observatorio Regional de la Seguridad Vial y de la Movilidad Sostenible, Segura y Conectada de Extremadura como órgano colegiado de

consulta y participación pública, con la finalidad de impulsar políticas de seguridad viaria que contribuyan a la reducción de la siniestralidad.

El Título I (artículos 9 a 25), está dedicado a “la planificación, proyecto, construcción, financiación”, dividido en cinco secciones, una por cada una de las materias a que se refiere este capítulo, si bien, son la sección segunda y quinta las que introducen las principales novedades.

El Capítulo I, Planificación (artículos 9 a 13), se dedica a la planificación de las carreteras, especialmente al Plan Estratégico de Carreteras de Extremadura, a los Planes Provinciales y a la coordinación

El Capítulo II (artículos 14 a 21), se encarga de la programación de carreteras, de los estudios y proyectos de las mismas, estableciendo pormenorizadamente las bases que han de regir la elaboración de los mismos.

Se introducen algunas novedades respecto a la legislación anterior en relación a los estudios de carreteras, de forma que, definidos en el artículo 16 como “documentos técnicos, jurídicos y económicos mediante los que se establecen el diseño y características de una carretera o conjunto de carreteras”, se suprime, por un lado, el proyecto básico, pero se introducen y definen otros estudios, como son “el anteproyecto”, “los documentos finales de obra” y “los estudios de delimitación de tramos urbanos”.

Además, se regula de forma más exhaustiva todo lo que afecta a la ordenación del territorio, ordenación urbanística y evaluación ambiental en la elaboración de los planes, programas, estudios y proyectos y se introduce la obligación de someter dichos estudios a evaluación y auditorias de seguridad viaria, de coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

Destaca igualmente la adaptación que se ha realizado a las nuevas modalidades de movilidad urbana, poniendo en el foco de la seguridad vial a todos los usuarios de la vía, y en especial a los más vulnerables, entendiendo por ellos a los usuarios no motorizados de la red viaria, los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas, tal como dispone el Art. 4.7) de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo. Primando las actuaciones que integren y humanicen la intervención en el entorno urbano a la hora de elaborar cualquier estudio informativo o proyecto de construcción.

El Capítulo III (artículos 22 y 23), respecto a la construcción de carreteras se introducen algunas precisiones en cuanto a la expropiación de bienes y derechos necesarios para la construcción de las mismas y a la exención de controles previos municipales en todas las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario dada su naturaleza de obras públicas de interés general.

El Capítulo IV (artículos 24 y 25), regula la financiación de las diferentes actuaciones en la Red de Carreteras de Extremadura, estableciendo distintas formas de sufragar las actuaciones en carreteras, bien mediante consignaciones incluidas en los presupuestos generales de las administraciones titulares; mediante aportaciones de otras administraciones, entes o particulares; o bien, en aquellas carreteras construidas mediante contratos de concesión de obras públicas, mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, las

subvenciones que pudieran otorgárseles y, por último, mediante contribuciones especiales, regulándose, en este caso, todo lo concerniente al establecimiento de este tipo de contribución.

El Título II (artículos 26 a 45), regula la explotación de las carreteras, dedicando especial atención a las diferentes formas de explotación y, como novedad, a la definición y gestión de las “áreas de servicio”, “áreas de descanso”, “aparcamientos seguros”, “itinerarios ciclistas” e “itinerarios peatonales”; su uso y defensa.

El Capítulo I (artículos 26, 31), explotación de las carreteras de Extremadura y el Capítulo II (artículos 32 a 45) respecto al uso y defensa de las carreteras, establece cuatro zonas de protección, que son: la zona de dominio público, de servidumbre, de afección y la zona de limitación a la edificabilidad, ya regulados todos ellos en la normativa anterior.

Además, en este capítulo se establece como novedad la obligación, y no la mera facultad, de la administración titular de la carretera de llevar a cabo el deslinde del dominio público viario, que podrá iniciarse de oficio o a petición de la persona interesada, así como la facultad de la administración de investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario.

Por otro lado, regula el régimen de autorizaciones administrativas indispensables para cualquier obra, instalación, edificación, acceso, cerramiento, ocupación o actividad en terrenos colindantes o sitios en las zonas de protección de las carreteras, y a resultas de ello, la facultad de la administración titular de la vía de tutela de la construcción y explotación de sus carreteras y, por ello, se le otorga la competencia para preservar las mismas y sus zonas de protección de cualquier uso o actividad no autorizados mediante procedimiento contradictorio. Con carácter previo al inicio de este procedimiento contradictorio, en la ley se establece la facultad de la administración de informar al posible responsable para que proceda a su subsanación, algo totalmente novedoso y calificado por los Tribunales como medida de gracia de la administración a la persona interesada.

Por último, se regulan ampliamente la limitación de los accesos, la prohibición de publicidad fuera de los tramos urbanos desde cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de las vías, las limitaciones a la circulación en aras a la seguridad viaria, las instalaciones de pesaje y la responsabilidad de los usuarios en caso de daños a las carreteras.

En el Título III (artículos 46 a 53), se regulan las infracciones en materia de dominio público viario, distinguiendo entre infracciones leves, graves y muy graves, así como las diferentes sanciones a imponer a cada una de las infracciones. Se regula, igualmente, la competencia para sancionar, el régimen de prescripción de las infracciones y sanciones, el procedimiento sancionador, el plazo para su resolución y los efectos de la caducidad del procedimiento en su caso.

En el Título IV (artículos 54 a 59), se definen los “tramos urbanos” y “las travesías”, estableciendo en relación a estas últimas un concepto más amplio respecto a la ley anterior, en tanto en cuanto ya no solo serán travesías aquellos tramos de carreteras en los que existan edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles como mínimo en uno de sus tramos, sino que también podrán ser consideradas como tales aquellas partes de carretera

que únicamente cuenten con edificaciones en una de sus márgenes y, en la otra se localicen zonas deportivas, de ocio, zonas verdes, aparcamientos disuasorios, elementos de transporte intermodal u otros de naturaleza similar que generen una demanda de acceso equiparable a la que existiera si hubiera edificaciones consolidadas; o bien, no pudieran existir edificaciones porque en ella hubiera elementos físicos o geográficos que lo impidieran. Igualmente, como novedad, se viene a enfatizar en este aspecto sobre el resto de usuarios de la vía, y en especial sobre los más vulnerables, fomentando la integración y humanización en el entorno urbano y travesías.

En lo referente a los “tramos urbanos”, para ser considerados como tal, la ley establece que han de discurrir por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, o reconocido como tal por un estudio de delimitación de tramos urbanos, aprobados por el titular de la carretera, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado.

En consecuencia, en este capítulo se regula la tramitación de los Estudios de Delimitación de tramos urbanos, definidos en el artículo 16.2.g) de esta ley así como la transferencia de estos tramos a los Ayuntamientos. Además, se regula el régimen de autorizaciones de las obras o actividades en los tramos urbanos y travesías que se otorga a los Ayuntamientos con una serie de requisitos.

La presente ley, además, cuenta con tres disposiciones adicionales, la primera de ellas se refiere al Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura, estableciendo que en el mismo se incorporan la red de carreteras titularidad de la Junta de Extremadura y las de titularidad de las dos Diputaciones Provinciales. Y además se dispone que en el mismo se consignarán la clave de cada una de las vías, su denominación oficial y categoría.

La segunda disposición adicional se centra en la habilitación para el establecimiento de normativa técnica por parte de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras.

Respecto a la tercera disposición adicional, en esta se hace mención a la inscripción en el correspondiente catastro inmobiliario de las infraestructuras objeto de esta ley, en cuanto que resulte obligatoria en virtud de lo dispuesto en este texto legal.

Continúa la ley con tres disposiciones transitorias, la primera de ellas establece la aplicación subsidiaria del Reglamento de Carreteras del Estado, en tanto, se dicte el Reglamento de la presente ley.

La segunda regula el régimen transitorio de los tramos urbanos de aquellos municipios en que no existiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado.

La disposición transitoria tercera establece el régimen transitorio de las expropiaciones de aquellos terrenos del dominio público viario que aún estén amparados por títulos de propiedad y, en consecuencia, no puedan ser ocupados por las administraciones titulares de las vías.

Una única disposición derogatoria se encarga de la derogación normativa de aquellas disposiciones que se opongan a la presente ley y, en concreto y

fundamentalmente, se deroga la anterior ley de carreteras de Extremadura.

En las disposiciones finales, se establecen el derecho supletorio a la presente regulación; el sistema de actualización de las sanciones; el título competencial para la promulgación de la ley; las previsiones para su desarrollo reglamentario y, finalmente, su entrada en vigor.

Además a la ley se le incorporan dos Anexos:

En el Anexo I se definen los diferentes conceptos que puedan ser empleados en la aplicación de la presente ley, en aras de una correcta interpretación de la misma y sin perjuicio de aquellos conceptos que reglamentariamente los completen y concreten.

El Anexo II contiene el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura que se compone, en primer lugar, del Catálogo de carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura y, en segundo lugar y sucesivamente, de los Catálogos de carreteras de titularidad de las Diputaciones Provinciales de Badajoz y de Cáceres.

En la presente disposición se ha tenido en cuenta el principio de igualdad de trato entre mujeres y hombres, de acuerdo con lo establecido en la Constitución, en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y en la Ley 8/2011, de 23 de marzo, de Igualdad entre mujeres y hombres y contra la violencia de género en Extremadura, haciendo uso de un lenguaje inclusivo con la finalidad de contribuir a la consecución de la igualdad de mujeres y hombres.

TÍTULO PRELIMINAR.

Disposiciones generales.

CAPÍTULO I.

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto.

Es objeto de la presente ley regular la planificación, proyecto, financiación, construcción, uso, conservación y explotación de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que no sean de titularidad estatal y se encuentren incluidas en el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

Artículo 2. Definiciones.

1. Tienen la consideración de carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.
2. Para la adecuada interpretación y aplicación de esta ley se estará a los conceptos y clases de carreteras definidos en el artículo siguiente, así como a las definiciones que figuran en el Anexo I de la misma, sin perjuicio de los que reglamentariamente se completen y detallen.

Artículo 3. Clasificación de las carreteras.

1. Las carreteras se clasifican por sus características en autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras convencionales.

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

1º No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

2º No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.

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

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 hacia y desde las propiedades colindantes y no tienen cruces a nivel.

c) 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 y cruces a nivel.

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

d) Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de autopistas, ni las de autovías, ni las de carreteras multicarril. En todo caso, las carreteras paisajísticas definidas en el Anexo I serán consideradas carreteras convencionales.

2. No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de estas y, por tanto, no son objeto de esta ley:

a) Los caminos de servicio, entendiéndose por tales, las vías construidas para facilitar el acceso a propiedades colindantes o, en general, como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de los titulares de dichas propiedades.

b) Los tramos antiguos de carreteras que han perdido su funcionalidad por la mejora de trazados o acondicionamientos, pero continúan prestando acceso a propiedades.

c) Las vías forestales y las vías pecuarias clasificadas como tales por su legislación específica.

d) Todas aquellas otras vías que, aun estando destinadas al tránsito rodado, no estén incluidas en el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura, conforme al artículo 6 de la presente ley.

3. Los caminos de servicio de los que sean titulares personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, deberán abrirse al uso público cuando lo exija el interés general. En estos supuestos, la resolución que se adopte llevará implícita la declaración de

utilidad pública, de necesidad de urgente ocupación de los bienes y de adquisición de los derechos correspondientes, a efectos de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

Artículo 4. Elemento funcional.

1. Tiene la consideración de 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: centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, estaciones de aforo, estaciones meteorológicas, 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, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y superficies destinadas para otros fines auxiliares o complementarios.

2. No tienen la consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico y otros medios técnicos de vigilancia y disciplina del mismo. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquella, forman parte del dominio público viario y su gestión y explotación corresponde a la Administración titular de la carretera.

3. El dominio público viario queda integrado por:

a) La Red de Carreteras de Extremadura.

b) Sus elementos funcionales, así como los terrenos que ocupan y las construcciones e instalaciones en ellos existentes.

c) La zona contigua a las carreteras y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en la presente Ley, así como cualquier otra zona de titularidad autonómica o local afecta a dichas carreteras.

Artículo 5. Red de Carreteras de Extremadura.

1. La Red de Carreteras de Extremadura está formada por todas aquellas definidas en la presente Ley conforme al artículo 1.

2. La Red de Carreteras de Extremadura se clasifica funcionalmente en las siguientes categorías:

a) La Red Principal, de titularidad de la Junta de Extremadura, que comprende:

1º La Red Básica

2º La Red Intercomarcal

3º La Red Comarcal

b) La Red Complementaria, que comprende:

1º La Red de las Diputaciones Provinciales (primaria y secundaria)

2º La Red Local

3º La Red Vecinal

Artículo 6. Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

1. El Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura es el instrumento público que contiene, al menos, la clave, la denominación oficial, la categoría y la titularidad de las carreteras a las que será de aplicación la presente ley.

Deberá contener, en todo caso, la relación de las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura y de las Diputaciones Provinciales de Badajoz y Cáceres.

2. Se aprobará y modificará, en su caso, por Decreto del Consejo de Gobierno a propuesta de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras previo informe preceptivo y no vinculante de la Comisión de Carreteras de Extremadura.

3. Cada Administración elaborará y mantendrá actualizado el inventario de las carreteras de su titularidad, que podrá ser incorporado al Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

4. La adquisición o pérdida de la condición de carretera se producirá por su inscripción o exclusión en el Catálogo de la Red Carreteras de Extremadura.

5. El Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura podrá modificarse:

a. Por cambio de titularidad de carreteras existentes en virtud de un acuerdo mutuo entre las Administraciones titulares de las mismas.

b. Por cesión a otras Administraciones, cuando por sus características y funcionalidad no estuviese justificado su permanencia en la red de la cedente, por mutuo acuerdo entre las Administraciones titulares de las mismas.

c. Por incorporación de carreteras que pertenecieran a otra Administración, siempre que cumplan las funciones propias de la red a la que se incorporan, por mutuo acuerdo entre las Administraciones titulares de las mismas.

d. Como consecuencia de la construcción de nuevas carreteras o tramos de estas.

6. En ningún caso tendrán la consideración de nueva carretera las duplicaciones de calzada, los acondicionamientos de trazado, los ensanches de plataforma, las mejoras de firme, las variantes y, en general,

todas aquellas otras actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera preexistente.

7. El Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura se actualizará, como mínimo, cada cinco años.

CAPÍTULO II

Órganos de coordinación.

Artículo 7. Comisión de Carreteras de Extremadura.

1. Se crea la Comisión de Carreteras de Extremadura como órgano para la coordinación y la concertación interadministrativa de la planificación viaria, de las actuaciones a realizar y de la programación de las mismas en todas las carreteras de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

2. La composición y las funciones de la Comisión de Carreteras de Extremadura se establecerán por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras, debiendo estar representadas en ella todas las Administraciones Públicas afectadas y con la participación de los colegios profesionales con atribuciones profesionales en el ámbito de la ingeniería civil.

3. La Comisión de Carreteras de Extremadura informará, al menos:

a. Los proyectos de Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura y sus actualizaciones.

b. Los instrumentos de planificación viaria, conforme al artículo 10.3 de la presente ley, y los programas.

c. La normativa técnica que elabore la Consejería con competencia en materia de carreteras para el proyecto, construcción, conservación y explotación del dominio público viario y sus zonas de protección.

d. Todos los programas y los grandes estudios y proyectos de especial relevancia.

Artículo 8. Observatorio Regional de la Seguridad Vial y de la Movilidad Sostenible, Segura y Conectada de Extremadura.

1. Se crea el Observatorio Regional de la Seguridad Vial y de la Movilidad Sostenible, Segura y Conectada de Extremadura como un instrumento de consulta, colaboración y participación cuya finalidad es participar del impulso de las políticas de seguridad vial y movilidad sostenible que contribuyan a la reducción de la siniestralidad y mejora de la movilidad en todas las carreteras de la Comunidad Autónoma de Extremadura y asume las funciones del Observatorio Regional de la Seguridad Vial.

2. El Observatorio tiene funciones de carácter consultivo, de información, investigación, documentación y evaluación de las políticas de seguridad vial extremeñas, sin perjuicio de las funciones atribuidas a otros órganos en este ámbito funcional.

3. El Observatorio será presidido por la persona titular de la Consejería con competencia en materia de carreteras y estará compuesto, en todo caso, por representantes de:

a) Las Administraciones Públicas afectadas.

b) Las personas usuarias de la carretera.

c) Asociaciones de movilidad no motorizada

d) La Universidad de Extremadura.

- e) Los colegios profesionales.
- f) Las asociaciones comprometidas con la seguridad vial y la movilidad sostenible, segura y conectada.

4. El Observatorio de la Seguridad Vial se reunirá como mínimo vez al año y siempre que la presidencia lo considere oportuno.

TÍTULO I

Planificación, proyecto, construcción, financiación y explotación de carreteras.

CAPÍTULO 1

Planificación.

Artículo 9. Instrumentos de planificación. Los instrumentos de planificación de la Red de Carreteras de Extremadura son:

- a) El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible de la Junta de Extremadura.
- b) El Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.
- c) Los Planes Provinciales de Carreteras de las Diputaciones Provinciales.
- d) Los Planes de carreteras de Mancomunidades o Municipales, en su caso.

2. Los planes de carreteras de cualquier ámbito territorial de la Comunidad Autónoma deberán coordinarse entre sí en cuanto se refieran a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

3. El Plan Extremeño de Movilidad Sostenible, es la herramienta de gestión autonómica para la planificación del sector de la Movilidad y el Transporte cuyo objetivo es impulsar y mejorar las infraestructuras y el desarrollo de las políticas dirigidas a la mejora y eficiencia del sector, mediante la propuesta de un conjunto de actuaciones destinadas a implantar formas de desplazamientos sostenibles y eficaces conforme a las características existentes de la región extremeña.

Artículo 10. Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.

1. El Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura es el instrumento de ordenación general de su red de carreteras en el marco de la planificación general de la economía y del territorio de la Comunidad.

2. Contendrá las determinaciones necesarias para establecer los objetivos, las medidas para la coordinación con la planificación territorial, la adscripción de tramos a las distintas categorías de su red de carreteras y su revisión, de acuerdo con los criterios vigentes de la ordenación territorial, de la protección del medio ambiente y los establecidos en la presente ley.

3. Su aprobación y revisión se hará mediante acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta de la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras, previo informe de la Comisión de Carreteras de Extremadura, los demás informes preceptivos conforme a la normativa vigente y la tramitación que reglamentariamente se determine.

4. Este Plan Estratégico tendrá carácter vinculante en todo aquello que corresponda a su red y al mismo se someterán los instrumentos de planificación y programación viaria y aquellos otros que contengan determinaciones en materia de carreteras.

5. La vigencia del Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura será la que en el mismo se determine, debiendo revisarse obligatoriamente cuando se cumplan las condiciones que al efecto se establezcan en el propio plan o cuando sobrevengan circunstancias que impidan su cumplimiento.

Artículo 11. Contenido del Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.

El Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura contendrá al menos:

- a) Descripción, objetivos y alcance de las actuaciones en él incluidas.
- b) Periodo de vigencia.
- c) Análisis y diagnóstico de la red viaria en el momento de la redacción.
- d) Relación de las actuaciones contempladas y su selección, de acuerdo a criterios técnicos de intervención y diseño, así como de intervención según la accidentalidad.
- e) Criterios generales de conservación y explotación durante la vigencia del plan. . Se asegurará que las partidas destinadas a conservación y explotación sean suficientes para que no se produzca, a la finalización de vigencia del plan, una depreciación en el valor patrimonial de la red. En todo caso las partidas anuales destinadas a conservación de carreteras alcanzarán como mínimo el 1,5 % del valor patrimonial de la red.
- f) Declaración de impacto estratégico, ambiental y de sostenibilidad del Plan que se formula.
- g) Criterios de inversión, evaluación económica, alternativas de financiación y de priorización en la programación de actuaciones en las carreteras
- h) Situación de la red viaria al final del Plan.
- i) Criterios y metodología para la revisión del Plan.
- j) Relación de carreteras paisajísticas, definidas en el Anexo I, determinando sus características esenciales.

Artículo 12. Planes Provinciales de Carreteras.

1. Los Planes Provinciales de Carreteras de las Diputaciones Provinciales son los instrumentos técnicos y jurídicos para la planificación y programación de las actuaciones que han de realizar las Diputaciones Provinciales en las carreteras de su titularidad.

2. Se formularán de acuerdo con los objetivos, criterios de intervención y fines que para ellos se establezcan. Su contenido será el establecido en el artículo 11 adaptado a su nivel y especificidad territorial.

Artículo 13. Coordinación con otras administraciones.

1. El Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura, los Planes Provinciales de Carreteras y los de Mancomunidades o Municipales, si los hubiera, deberán coordinarse entre sí y con el Plan Estratégico de las Carreteras del Estado, en cuanto se refiere a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados.

2. Corresponde a la Consejería de la Junta de Extremadura con competencia en materia de carreteras fijar las directrices que rijan los distintos planes de carreteras que hubiera en Extremadura, a fin de coordinar la planificación y garantizar la coherencia y funcionalidad de la Red de Carreteras de Extremadura.

CAPÍTULO II

Programación, estudios y proyectos de carreteras.

Artículo 14. Principios generales.

1. La elaboración, aprobación y modificación de programas, de estudios y de proyectos de carreteras requerirán, en todo caso:

a) Identificación de las necesidades, desde una perspectiva de movilidad segura y sostenible, intermodalidad y atendiendo a la complementariedad y sustitución entre modos de transporte.

b) Justificación de las finalidades, objetivos, criterios y prioridades previstas en la presente ley o sus instrumentos de desarrollo y ejecución que se atienden en el mismo

c) Análisis de alternativas y coste-beneficio de la actuación con indicación de los sectores y organizaciones que puedan verse favorecidas por la actuación.

d) Análisis de alternativas de ejecución, financiación y explotación de los elementos comprendidos en dicho instrumento.

e) Análisis de impacto ambiental, de sostenibilidad económica y territorial de la actuación. Esta evaluación deberá cumplir las condiciones que, en su caso, estuvieran previstas en su legislación específica.

f) Indicación, en su caso, de los instrumentos de planeamiento urbanístico que

hayan de revisarse o modificarse.

2. En la Red Principal, todos los programas, estudios y proyectos que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación se someterán a análisis homogéneos de tipo multicriterio que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

3. La Junta de Extremadura podrá contemplar la participación y colaboración de la iniciativa privada en la planificación, programación, proyecto, construcción y explotación de carreteras y de sus elementos funcionales, para lo que someterá las propuestas a la valoración de la Comisión de Carreteras de Extremadura.

4. Las Administraciones titulares de las carreteras podrán elaborar programas viarios para desarrollar o completar aspectos de sus planes en áreas o materias concretas, tales como ordenación de itinerarios, de accesos o mejora de la seguridad vial.

Artículo 15. Programas de carreteras.

1. Los programas de carreteras son el instrumento técnico, jurídico, económico y financiero de la política viaria en parte de una red de carreteras y deben contener las previsiones, objetivos y prioridades en relación con aquellos tramos de carreteras y sus elementos funcionales a los que se refieran.

2. Corresponderá a la Administración titular de la carretera promover y aprobar los programas de carreteras, de acuerdo a su programación presupuestaria general.

3. Los programas de carreteras contendrán:

a) La determinación de las necesidades, los fines y objetivos a alcanzar.

b) La determinación de la parte de la red de su titularidad afectada.

c) La definición de los criterios generales aplicables a la programación, proyección, construcción, conservación y explotación de las carreteras y de sus elementos funcionales.

d) La determinación de los medios económicos, financieros y organizativos

e) El análisis de impacto ambiental, de seguridad, de movilidad, de sostenibilidad y territorial.

f) La definición de criterios para la revisión.

4. El procedimiento de elaboración, aprobación y revisión del programa se establecerá reglamentariamente. En todo caso dicho procedimiento deberá contemplar la audiencia de los organismos y administraciones territoriales afectadas durante un plazo mínimo de un mes, transcurrido el cual sin que se hayan formulado observaciones, se entenderá cumplimentado el trámite y podrán seguir las actuaciones.

Artículo 16. Estudios de carreteras.

1. Los estudios de carreteras son los documentos técnicos, jurídicos y económicos mediante los que se establecen el diseño y características de una carretera o conjunto de carreteras con sus correspondientes elementos funcionales.

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

a) 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.

b) Estudio informativo. Consiste en la definición y comparación, en líneas generales, de diferentes alternativas de trazado, de conexión y de explotación de la actuación objeto de estudio, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública y, en su caso, al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la más adecuada.

c) 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.

d) Proyecto básico o de trazado. Es el documento que contiene los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición individualizada y concreta de los bienes, derechos y servicios afectados, así como, en caso necesario, las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos y determinar el coste total de la actuación.

e) Proyecto de construcción. Es el documento que contiene el desarrollo completo de la solución elegida con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

f) Documentos finales de obra. Son los que permiten un conocimiento detallado de las características de la obra ejecutada, por contener su definición geométrica, sus características estructurales, las expropiaciones realizadas, los datos del control de calidad efectuado, y en general toda la información necesaria para facilitar la posterior conservación y explotación de la carretera y de sus elementos funcionales y servicios, para lo cual preferentemente se utilizarán sistemas de información geográfica accesibles con carácter general.

g) Estudios de delimitación de tramos urbanos. Son los que definen aquellos tramos de la Red de Carreteras de Extremadura que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público, así como la línea límite de edificación.

3. Los estudios citados estarán integrados por los documentos y tendrán el contenido que reglamentariamente se determine; en todo caso, deberán ser suficientes para el cumplimiento de su función propia

Artículo 17. Aprobación de estudios y proyectos.

1. Los estudios de carreteras en los que sea preceptivo o que por sus especiales características, así se estime, se someterán al trámite de información pública, conforme al procedimiento que reglamentariamente se establezca, para que se puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.

2. Reglamentariamente se determinará el procedimiento de aprobación de los estudios de carreteras. Si se trata de estudios informativos, en la aprobación se determinará la alternativa seleccionada de entre las propuestas en los mismos, en su caso.

3. La aprobación definitiva de los proyectos de carreteras implicará la declaración de utilidad pública y de necesidad urgente de ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de los derechos correspondientes, a los fines de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

4. A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implicará la declaración de utilidad pública y de urgente necesidad de ocupación temporal de dichos terrenos.

En las actuaciones que no se requiera la redacción de un estudio informativo, la ocupación temporal que fuera precisa, para la toma de datos y prospecciones necesarias, y su correspondiente indemnización se regirá por el artículo 108 y siguientes de la Ley de Expropiación Forzosa.

5. La aprobación definitiva del proyecto de construcción no requerirá la realización previa del trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo cuando aquella llevará consigo la necesidad de modificar el proyecto de trazado que, en su caso, con carácter previo hubiera sido sometido a información pública y, aprobado definitivamente.

Las declaraciones de utilidad pública y de urgente necesidad de ocupación se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto, reposición de servicios afectados y a las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

6. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición de su trazado y de sus elementos funcionales, la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa, explotación o servicio de la carretera y para la seguridad viaria.

Además, cuando se afecte a otras redes viarias, deberá definirse la delimitación de titularidades entre las distintas Administraciones Públicas afectadas.

7. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en carreteras implicará la declaración de utilidad pública y de necesidad urgente de ocupación de los

terrenos necesarios para su ejecución, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento ordinario de abono del depósito previo y en su caso de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación, previstos en la legislación de expropiación forzosa.

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación, siempre que fuera posible evaluarlas de antemano a la ocupación, será ofrecida por la administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de 10 días desde la declaración de emergencia. Si la oferta fuera rechazada expresamente por el propietario o causahabiente, las partes elevarán, en el plazo de 20 días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa el cual resolverá con carácter ejecutorio en el plazo de 10 días.

Artículo 18. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

1. Cuando se trate de llevar a cabo la construcción de carreteras o variantes u otras actuaciones en carreteras no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente en los términos municipales a los que afecte, la Administración titular de la vía remitirá el estudio informativo, proyecto o estudio correspondiente, a las Corporaciones Locales directamente afectadas, para que durante el plazo de un mes examinen e informen el trazado propuesto. Transcurridos dos meses desde la remisión sin que se emita el informe solicitado, se entenderá que el mismo resulta favorable. En tal caso, la Corporación Local quedará obligada a adaptar el planeamiento urbanístico a las determinaciones del estudio o proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

En caso de disconformidad que, necesariamente, habrá de ser motivada, la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras decidirá si procede continuar con la tramitación de la actuación, y en este caso, la elevará al Consejo de Gobierno que resolverá si procede aprobarla. Si el Consejo de Gobierno acordara la aprobación, ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones de la actuación en el plazo de un año desde su aprobación.

2. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico, la aprobación de los estudios y proyectos comportará su inclusión en los instrumentos de planeamiento que se elaboren en el futuro.

Cualquier instrumento de planeamiento que se encuentre en tramitación y esté afectado por un estudio de carreteras ya aprobado, el promotor del instrumento deberá incluirlo antes de su aprobación, para la plena eficacia del mismo.

3. Acordada la redacción, revisión, modificación o adaptación de cualquier instrumento de planeamiento, desarrollo o gestión territorial, urbanística o de protección medioambiental, que pudiera afectar, directa o indirectamente, a las carreteras objeto de esta ley o a sus elementos funcionales, por estar dentro de su zona de influencia, con independencia de su distancia a las mismas, la Administración competente para otorgar la aprobación inicial deberá enviar, con posterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Administración titular de la carretera, para que esta emita un informe preceptivo comprensivo de las consideraciones que estime convenientes para la protección de sus zonas de influencia y la funcionalidad de los accesos y/o conexiones. La misma regla será aplicable también al inicio de la tramitación de aquellas licencias que vayan a concederse en ausencia de los instrumentos citados.

La zona de influencia de una carretera estará constituida por una franja de terreno a cada lado de la vía de 2 kilómetros de anchura, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la calzada y perpendicularmente a dicha arista. En las travesías y tramos urbanos no será de aplicación la distancia genérica establecida.

La Administración titular de la carretera dispondrá de un plazo de tres meses para emitir informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere a las posibles afecciones a la Red de Carreteras de Extremadura. Si el informe vinculante no se hubiera emitido en dicho plazo, se considerará desfavorable, al efecto de poder continuar con su tramitación.

Serán nulos de pleno derecho cualesquiera de los instrumentos mencionados en este apartado en cuya tramitación se haya omitido la petición del informe preceptivo de la Administración titular de la carretera, así como cuando sean aprobados antes de que transcurra el plazo establecido para evacuarlo y en ausencia del mismo, cuando menoscaben, alteren o perjudiquen la zona de dominio público, sus elementos funcionales y la adecuada explotación de las carreteras objeto de esta ley.

Artículo 19. Evaluación ambiental.

Los planes, programas y estudios de carreteras deberán incluir las correspondientes evaluaciones ambientales de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

Artículo 20. Evaluación y auditorías de seguridad viaria.

1. Los estudios informativos deberán incluir una evaluación del impacto de las infraestructuras viarias en la seguridad, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

2. Los anteproyectos y proyectos de nuevas carreteras, modificaciones sustanciales de las existentes o actuaciones incluidas en los programas de seguridad vial deberán someterse a auditorías de seguridad viaria conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

3. Las obras de nuevas carreteras, modificaciones sustanciales de las existentes o actuaciones incluidas en los programas de seguridad vial deberán someterse a auditorías de seguridad viaria previamente a su puesta en servicio y en la fase inicial en servicio, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 21. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio, viabilidad financiera, movilidad, humanización en el entorno urbano y sostenibilidad ambiental.

1. Con carácter previo a la aprobación de cualquier estudio informativo o proyecto de construcción, en caso de que no existiera el primero, que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras de Extremadura o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un análisis coste-beneficio, de movilidad y de sostenibilidad del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de

alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de las incluidas en el Plan Estratégico de Carreteras de la Junta de Extremadura.

2. En los casos en los que con arreglo a lo indicado en el párrafo anterior se afecte una travesía o tramo urbano se estudiarán las afecciones que se pudieran producir no sólo sobre los vehículos sino también sobre el resto de usuarios de la vía, y en especial sobre los más vulnerables, entendiéndose como tal a los usuarios no motorizados de la red viaria, los peatones y los ciclistas, así como los motoristas y las personas con discapacidad o con movilidad u orientación limitadas, valorando actuaciones que integren y humanicen la intervención en el entorno urbano.

3. Para la evaluación económica de las inversiones se deberán tener en cuenta todos los costes y beneficios que se generan. En este sentido habrá que evaluar los costes de inversión, los costes de conservación y mantenimiento así como los excedentes provocados por los cambios en los tiempos de transporte, gasto de combustible, mantenimiento de los vehículos, seguridad vial y costes ambientales.

4. Cuando se promueva la construcción de una nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada de la del resto de la red podrá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

CAPÍTULO III

Construcción de carreteras

Artículo 22. Expropiación de bienes y derechos.

1. La expropiación de bienes y derechos y la imposición de servidumbres u ocupaciones temporales que resulten necesarias, en su caso, para la construcción de obras de carreteras a que se refiere este capítulo, se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación estatal de expropiación forzosa y en la legislación correspondiente sobre suelo y valoraciones, sin perjuicio de las reglas establecidas en el artículo 17.

En el caso de que deban ser afectados servicios, instalaciones de servicios, accesos o vías de comunicación, la Administración Pública promotora de la obra podrá optar, en sustitución de la expropiación, por la reposición de aquellos. La titularidad de esos servicios, accesos o vías repuestas, así como las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderá al titular originario de los mismos.

2 Las personas titulares de bienes o instalaciones para la prestación de servicios de interés general que impidan o entorpezcan significativamente la ejecución de obras de carreteras, están obligados a su retirada o modificación total y efectiva en el plazo máximo de seis meses a partir de la solicitud de la Administración Pública promotora de la obra. Se excluyen de lo anterior las instalaciones para la gestión, control y vigilancia del tráfico. El coste de la retirada o modificación será fijado contradictoriamente entre las partes, salvo cuando los bienes o instalaciones

se encontrarán ubicados en la zona de dominio público viario, en virtud de autorización en la que se estableciera la obligación para el titular de la misma de retirarlos a su cargo cuando fuera requerido para ello por necesidades del servicio público de carreteras.

Alternativamente, en los dos primeros meses desde dicha solicitud, la Administración Pública promotora de la obra podrá acordar con quienes ostenten la titularidad de bienes o instalaciones afectadas que las actuaciones necesarias las lleve a cabo dicha Administración.

En todos los casos, si la inactividad o tardanza en la retirada o modificación impidiesen el inicio o la continuidad de las obras de carreteras que los afecten, el requerimiento efectuado tendrá los efectos de resolución administrativa notificada a los efectos de imposición de multas coercitivas, conforme a lo dispuesto en la legislación estatal sobre el Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. El importe de dichas multas será del diez por ciento del presupuesto de licitación de las unidades de obra afectadas, pudiéndose imponer con periodicidad mensual hasta un máximo de diez.

Transcurrido el plazo de seis meses indicado en el primer párrafo sin que se hubiera realizado la modificación necesaria, total y efectiva, por parte de su titular, ni hubiera existido acuerdo con la Administración Pública promotora de la obra para su ejecución por este o para fijar el coste contradictorio de la misma, la Administración Pública promotora de la obra podrá proceder de forma subsidiaria a la realización de las modificaciones de servicios, bienes o instalaciones afectadas, con independencia de las responsabilidades civiles por perjuicios y sobrecostes de la obra, sin perjuicio de la apertura del correspondiente procedimiento sancionador que correspondiera, en su caso. Cuando los proyectos de expropiación forzosa para la construcción de carreteras de competencia autonómica afecten a fincas que formen parte del patrimonio de la Comunidad Autónoma, la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras deberá solicitar a la Dirección General de con competencia en materia de patrimonio la correspondiente afectación, o en su caso mutación demanial.

Artículo 23. Exención de controles previos.

Las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas 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 las Bases de Régimen Local, ni por consiguiente al abono de ningún tipo de tasas por licencias de obras, actividades o similares.

CAPÍTULO IV

Financiación

Artículo 24. Financiación.

1. La financiación de las actuaciones en la Red de Carreteras de Extremadura se efectuará mediante consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales de la Administración titular de la carretera, recursos que provengan de

otras Administraciones Públicas o de organismos nacionales e internacionales y, excepcionalmente, de particulares. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 25 de esta ley.

2. Las carreteras que vayan a construirse en virtud de un contrato de concesión de obras públicas, así como las que vayan a explotarse en régimen de gestión indirecta, se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, los ajenos que estos movilicen en los términos del contrato, y las subvenciones que pudieran otorgárseles. Las posibles aportaciones de otras administraciones, entes o particulares para financiar actuaciones en la Red de Carreteras de Extremadura requerirán la firma de un convenio con la Administración titular en el que se reflejen las obligaciones de las partes y la forma y cadencia de las aportaciones.

Artículo 25. Contribuciones especiales.

1. La Administración titular de la carretera podrá imponer contribuciones especiales a aquellas personas físicas o jurídicas, cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevas de carreteras o actuaciones de mejora de las mismas o sus elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicios, resulte para ellas la obtención de un beneficio especial. El aumento del valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de tales obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo de las inversiones realizadas y, especialmente, las personas titulares de las fincas y establecimientos colindantes y los de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el de las expropiaciones:

- a) Con carácter general, hasta el 25 por 100.
- b) En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.
- c) En los nudos o accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.

Cuando el sujeto pasivo sea titular de un derecho expropiado para llevar a cabo la actuación, el justiprecio del mismo se deducirá de su cuota individual.

d) El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, usos, actividades, construcciones y circunstancias que concurren en los mismos, se determinen de entre los que figuran a continuación Superficie y longitud de colindancia con la vía de las fincas beneficiadas.

e) Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, establecimientos, explotaciones o urbanizaciones.

f) Bases imponibles en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.

g) Los que se determinen al establecer la contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra, uso o actividad.

4. El establecimiento de las contribuciones especiales en las carreteras a que se refiere este precepto será aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno a propuesta de la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras.

5. Las contribuciones especiales se devengarán en el momento en que las obras se hayan puesto en servicio. Si las obras fueran fraccionables el devengo se producirá para cada uno de los sujetos pasivos desde que se hayan ejecutado las correspondientes a cada tramo o fracción de la obra que les afecte.

6. A estos efectos, será de aplicación lo previsto en el Título I, Capítulo III, Sección 4ª del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Haciendas Locales, para las contribuciones especiales.

TÍTULO II

Explotación, uso y defensa de las carreteras CAPÍTULO 1

Explotación

Artículo 26. Explotación.

1. La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento de la vialidad, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, integración ambiental, seguridad viaria, ordenación de accesos y uso de las zonas de protección, sin perjuicio de las competencias atribuidas legalmente en materia de señalización y regulación del tráfico a los organismos responsables de su gestión.

2. La Administración titular llevará a cabo en sus carreteras inspecciones periódicas de seguridad viaria con objeto de identificar elementos susceptibles de mejora por motivos de seguridad, de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

Artículo 27. Identificación de la Red de Carreteras de Extremadura.

Corresponde al Consejo de Gobierno, a propuesta de la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras, aprobar mediante decreto la norma en la que se defina el tipo de identificación que requiera toda la Red de Carreteras de Extremadura.

Artículo 28. Competencia.

1. La Administración titular de la carretera, como regla general, explotará directamente las carreteras de su competencia, cuya utilización será gratuita para el usuario.

2. Sin perjuicio de lo indicado en el apartado anterior, las carreteras también podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos previstos en la legislación de contratos del Sector Público.

3. La facultad de inspección de la explotación de la Red de Carreteras de Extremadura corresponde, cualquiera que sea la forma de gestión, a la Administración titular correspondiente.

Artículo 29. Gestión indirecta por concesión.

1. Las carreteras en régimen de concesión administrativa se regirán por lo dispuesto en la legislación y normativa específica, en lo que no se oponga a lo dispuesto en la presente ley.

2. La sociedad concesionaria deberá facilitar a la Administración titular de la carretera, dentro del plazo que esta establezca, los datos que le requieren relación con la explotación, incluyendo en todo caso los relacionados con el tráfico y la seguridad viaria de las infraestructuras en concesión.

Artículo 30. Otros sistemas de gestión indirecta.

1. Si la explotación de la carretera de titularidad autonómica se efectuara por gestión interesada, o por una sociedad de economía mixta, corresponderá al Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura acordar por decreto, a propuesta de la persona titular de la Consejería con competencias en materia de carreteras, los términos de la gestión y la constitución de la Sociedad.

2. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que, en aplicación de los sistemas mencionados, resultaren titulares de la explotación de las carreteras, podrán disfrutar de los beneficios fiscales y financieros que para las carreteras en régimen de concesión prevea la legislación vigente. Tales beneficios sólo podrán ser otorgados por Consejo de Gobierno en el decreto antes referido y con los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de ser objeto la carretera de concesión administrativa.

3. El contrato de gestión o los estatutos sociales, en su caso, habrán de determinar el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero, así como las fórmulas de reparto entre los contratantes o socios de los beneficios y riesgos de la gestión.

Artículo 31. Áreas de servicio, áreas de descanso, aparcamientos seguros, itinerarios ciclistas e itinerarios peatonales.

1. La Administración titular de la carretera facilitará la instalación de áreas de servicio, áreas de descanso, aparcamientos seguros, itinerarios ciclistas e itinerarios peatonales para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación vial.

2. 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.

Las áreas de servicio podrán ser construidas y explotadas directamente por la administración o por cualquier otro sistema de gestión indirecta de servicios públicos de los que establece la legislación de contratos del Sector Público. Los términos y condiciones de la construcción y explotación se fijarán en los

correspondientes pliegos.

3. Son áreas de descanso, los espacios contiguos a las carreteras destinados al estacionamiento temporal de vehículos, provistos, en su caso, de lo necesario para facilitar el descanso de las personas usuarias de las carreteras fuera de las zonas destinadas a la circulación.

4. Son aparcamientos seguros, aquellas zonas dotadas de instalaciones destinadas a facilitar el estacionamiento temporal de vehículos, fundamentalmente destinados al transporte, en condiciones de seguridad, ubicadas en la proximidad de carreteras o sus zonas de influencia.

5. Son itinerarios ciclistas, aquellos destinados a la circulación de ciclos. Estos itinerarios deben de ser independientes de las carreteras y en todo caso diseñarse teniendo en cuenta la seguridad de los usuarios de estas vías.

6. Son itinerarios peatonales, aquellos destinados a la circulación de peatones pudiendo coincidir con los itinerarios ciclistas. Deben de ser independientes de las carreteras y en todo caso diseñarse teniendo en cuenta la seguridad de los usuarios de estas vías.

7. En los estudios informativos de carreteras se estudiará la necesidad de establecer áreas de servicio, áreas de descanso, aparcamientos seguros, itinerarios ciclistas e itinerarios peatonales.

CAPÍTULO II

Uso y defensa de las carreteras

Artículo 32. Zonas de protección de la carretera.

A los efectos de la presente ley, se establecen en las carreteras como zonas de protección las de: dominio público, servidumbre, afección y limitación a la edificabilidad.

1. En estas zonas no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos o servicios que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y con las previsiones de actuación y la adecuada explotación de la carretera.

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere autorización de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

2. La prohibición y la necesidad de autorización a que se refiere el apartado anterior operará tanto respecto de las carreteras construidas como de las proyectadas o en construcción una vez aprobado definitivamente el estudio informativo correspondiente o, en su defecto, el anteproyecto o proyecto, cualquiera que sea el plazo previsible de la actuación contemplada en el estudio.

3. Debe considerarse que, a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los

terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro, las vías colectoras-distribuidoras y las calzadas laterales tendrán la consideración de carretera convencional.

Así se considerará, análogamente, en el caso de las vías de servicio, pero solo a los efectos de la existencia de zona de dominio público, no así de las restantes zonas de protección.

Las limitaciones a la propiedad no se extenderán a los restantes elementos funcionales de la carretera, sin perjuicio de la prevalencia de las zonas de protección de las carreteras a las que sirven.

4. Las licencias administrativas, incluidas las de construcción, uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección, deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley y cualesquiera otras sectoriales que sean de aplicación. Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley.

Artículo 33. Zona de dominio público.

Forman parte del dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas y autovías, de tres metros en carreteras multicarril y convencionales de la Red Principal, y de dos metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medida en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicular a dicha arista.

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

En el caso de existir cunetas exteriores a los bordes de dichos taludes o muros, o en terrenos llanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde de la cuneta más alejado de la carretera.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u 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, y la totalidad de sus cimentaciones, y además la franja de terreno que sea preciso excavar a su alrededor para su construcción con una anchura de 1 metro como mínimo, salvo excepciones debidamente justificadas.

En el caso de tramos urbanos, la arista exterior de la explanación coincidirá con el borde exterior de la plataforma.

En este caso, la zona de dominio público vendrá definida reglamentariamente y nunca sobrepasará la línea de fachada de la edificación consolidada.

3. En esta zona solo podrán realizarse obras o actividades que estén directamente relacionadas con la construcción, explotación y conservación de la vía. La Administración titular de la carretera, excepcionalmente, podrá autorizar obras o instalaciones en la zona de dominio público, cuando sean imprescindibles para la

prestación de un servicio público de interés general debidamente justificado o por encontrarse así establecido por una disposición legal.

4. El uso especial del dominio público establecido en el apartado anterior o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon.

Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras objeto de esta Ley.

Serán sujetos pasivos del canon los titulares de las autorizaciones y los concesionarios de áreas de servicio.

En el caso de autorizaciones de ocupación o aprovechamiento especial del dominio público, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos y el de los predios contiguos. El tipo de gravamen anual será del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada.

El canon podrá ser revisado proporcionalmente a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

En el caso de concesiones de áreas de servicio la cuantía del canon será la establecida en el artículo 31.2.

5. La explotación por terceros de obras, instalaciones o servicios públicos relativos a carreteras reguladas por esta Ley, que supongan el abono de contraprestaciones económicas por parte de los usuarios de los mismos, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la administración un canon.

Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación en virtud de la correspondiente autorización o concesión. El hecho imponible será la ocupación y aprovechamiento especial de bienes de dominio público objeto de explotación por el sujeto pasivo, la base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados y de los bienes, inmuebles e instalaciones de titularidad pública objeto de explotación, con un tipo de gravamen del 5 por 100 sobre el valor de la base indicada, con devengo anual y posibilidad de revisión en su cuantía proporcional a las variaciones que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los periodos que para el caso se expresen en las condiciones de la autorización o concesión.

Estarán exentos del abono del canon por ocupación del dominio público viario la Administración titular de la carretera y organismos autónomos dependientes de la misma que no sean de carácter mercantil o industrial. Cuando por dichos organismos se ceda el uso a terceros de la instalación ocupante del citado dominio público, lo cual requerirá en todo caso previa autorización del gestor del mismo,

los cesionarios vendrán obligados al abono del correspondiente canon.

6. La ocupación del dominio público, en el supuesto previsto en el apartado anterior, no implicará la cesión de este, ni su utilización significará la cesión de las facultades demaniales de la Administración titular de la carretera. En todo caso, dicho derecho de ocupación se autorizará con entera indemnidad de la Administración titular frente al titular del mismo o de terceros.

7. Al finalizar la construcción de nuevas carreteras o actuaciones en las mismas se procederá por la Administración titular, o sociedad concesionaria en su caso, a delimitar los terrenos de titularidad pública mediante su deslinde y amojonamiento. Las características específicas de esta actuación se definirán por la Administración titular.

8. Los bienes y derechos reales de titularidad pública afectos al servicio público viario obtenidos mediante expropiación, cesión o permuta, serán inscritos en el Registro de la Propiedad. La inscripción por la Administración de los citados bienes y derechos será gratuita.

9. En el caso de actuaciones promovidas por terceros y debidamente autorizadas, que pasen a formar parte del dominio público viario, la inscripción citada será a cargo del promotor sin que proceda ninguna exención arancelaria.

10. En toda información registral que se aporte en relación con fincas colindantes con el dominio público viario, así como en las notas de calificación o despacho referidas a las mismas, se pondrá de manifiesto dicha circunstancia, como información territorial asociada y con efectos meramente informativos, para que pueda conocerse que dicha colindancia impone limitaciones a las facultades inherentes al derecho de propiedad.

Artículo 34. Obligación de deslinde y facultad de investigación.

1. El deslinde del dominio público viario corresponde a la Administración titular de la carretera, según el procedimiento que reglamentariamente se determine.

2. El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier persona interesada, en cuyo caso, los gastos que se deriven de la tramitación del procedimiento y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo de la persona solicitante. El deslinde deberá contar con la aprobación de la Administración titular de la carretera.

3. La incoación del expediente de deslinde facultará a Administración titular de la carretera para realizar o autorizar, incluso en terreno privado, previa comunicación al propietario, los trabajos necesarios de corta duración para la toma de datos y fijación de puntos, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiera dar lugar por los daños y perjuicios causados y a resultas del deslinde que finalmente se apruebe.

4. El deslinde aprobado y reflejado en acta declara la posesión y la titularidad a favor de la Administración titular de la carretera. Su concreción física se realizará mediante el amojonamiento. El deslinde aprobado e inscrito en el Registro de la Propiedad tendrá preferencia frente a otras inscripciones que puedan incidir sobre

el mismo ámbito físico a que se refiere el deslinde, en función de la naturaleza demanial de los bienes deslindados.

5. La Administración titular de la carretera podrá investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde o la práctica del resto de actuaciones que procedan en defensa del dominio público, incluido, en su caso, el inicio del correspondiente procedimiento de expropiación forzosa.

6. La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde. Asimismo, y en el caso de que a resultas de la investigación contemplada en el párrafo anterior se compruebe que los terrenos delimitados no fueron, en su momento, objeto de su expropiación, total o parcialmente, dicha resolución llevará implícita la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación a los efectos de la expropiación forzosa. Además, la resolución será título suficiente para que la Administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando corresponda y lo estime conveniente.

La Administración titular de la carretera tendrá la facultad de iniciar el expediente de recuperación posesoria, de oficio y en cualquier tiempo, sobre dichos bienes y derechos, según el procedimiento que se establezca reglamentariamente.

7. Cuando se trate de inmatricular por terceros en el Registro de la Propiedad bienes inmuebles situados en la zona de servidumbre, en la descripción de aquellos se precisará si lindan o no con el dominio público viario. En caso afirmativo no podrá practicarse la inmatriculación si no se acompaña al título la certificación de la Administración titular de la carretera, en la que se acredite que no se invade el dominio público.

8. Los terrenos demaniales y patrimoniales de titularidad de la Junta de Extremadura, Diputaciones Provinciales y Entidades Locales y colindantes con el dominio público viario, o ubicados en sus zonas de servidumbre o afección, que resulten necesarios para la protección o utilización del dominio público viario, serán afectados al dicho dominio, mediante el procedimiento administrativo que corresponda al uso propio del mismo, en la forma prevista en la Ley 2/2008, de 16 de junio, de Patrimonio de Extremadura y demás legislación que resulte de aplicación.

No podrá procederse a la enajenación de dichos terrenos sin la previa declaración por la Administración titular de su no necesidad a los efectos mencionados, la cual se solicitará por la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de Patrimonio a la persona titular de la Consejería, organismo o ente público interesados. Transcurrido el plazo de un mes sin que dicha Administración interesada hubiera informado, se considerará que dicho informe es, a todos los efectos, favorable, con objeto de proceder a su posterior desafectación. Cumplido el trámite de la solicitud indicada en el párrafo anterior, no será de aplicación a estos terrenos lo previsto en el apartado siguiente.

9. La Administración titular de la carretera tendrá derecho de tanteo y retracto en las transmisiones onerosas intervivos de los bienes colindantes con el dominio público viario, a cuyo efecto deberá ser notificada por escrito por los cedentes, o

en su defecto por el notario que intervenga en la transmisión. El derecho de tanteo podrá ejercerse en el plazo de tres meses y el de retracto en el de un año, ambos a contar desde la correspondiente notificación, que comprenderá las condiciones esenciales de la transmisión.

Artículo 35. Zona de servidumbre.

1. La zona de servidumbre de la carretera está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros de anchura en autopistas y autovías, de ocho metros en carreteras multicarril y convencionales de la Red Principal, y de seis metros en el resto de carreteras, medida en horizontal desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. La Administración titular de la carretera podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización.

Artículo 36. Zona de afección.

1. La zona de afección de la carretera está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros de anchura en autopistas y autovías, de treinta y cinco metros en carreteras multicarril y convencionales de la Red Principal, y de veinte metros en el resto de las carreteras, medida en horizontal desde las citadas aristas,

2. La realización en la zona de afección de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas, requerirá la autorización de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. La denegación de la autorización en la parte de la zona de afección que sea exterior a la línea límite de edificación definida en el artículo 37, solo podrá fundamentarse en razones de seguridad viaria, o en la adecuada explotación de la vía o en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación, acondicionamiento, mejora o variación de la carretera

Artículo 37. Zona de limitación a la edificabilidad.

1. A ambos lados de la carretera se establece la línea límite de edificación que se sitúa a una distancia de cincuenta metros en autopistas, autovías y variantes de

población, a veinticinco metros en carreteras multicarril y convencionales de la Red Principal, y a quince metros en el resto de las carreteras, medida en horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada más próxima.

La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. A los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 25 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

2. En las zonas donde, por ser muy grande la proyección horizontal del talud de las explanaciones, la línea límite de edificación definida con arreglo al punto anterior quedase dentro de la zona de servidumbre, la citada línea de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

3. La franja de terreno comprendida entre las líneas límites de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

4. Con carácter general, en los tramos urbanos, la Administración titular de la carretera podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado primero de este artículo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

5. La Administración titular de la carretera podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado primero del presente artículo por razones topográficas, geográficas o socioeconómicas, cuando lo permita el planeamiento urbanístico vigente, en zonas perfectamente delimitadas.

6. Asimismo, siempre que quede garantizada la seguridad mediante la ordenación de los márgenes de las carreteras y el adecuado control de los accesos, la Administración titular de la carretera podrá autorizar, excepcionalmente en supuestos singulares, menores distancias de las señaladas en el apartado primero, cuando exista continuo edificatorio. En el caso de variantes de población, el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la calzada tendrá la consideración de suelo rústico en el que, en ningún caso, podrán ubicarse edificios o instalaciones.

7. La Administración titular de la carretera podrá autorizar la colocación de instalaciones fácilmente desmontables entre el borde exterior de la zona de dominio público y el de la zona de limitación a la edificabilidad, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines

previstos en esta ley.

Lo establecido en el párrafo anterior será especialmente aplicable a los puntos de recarga de vehículos y a las marquesinas e instalaciones que estos precisen para su correcto funcionamiento, siempre que puedan considerarse fácilmente desmontables.

En caso de que las instalaciones antes citadas tuvieran que ser desmontadas por cualquier causa, el coste de su desmontaje correrá en todo caso a cargo del titular de la instalación. Entre tales causas se incluyen las necesidades de ampliación, mejora, o explotación de la carretera afectada, así como los condicionantes de seguridad, en especial de seguridad vial.

8. La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

9. Las modificaciones en la línea límite de edificación que se deriven de la puesta en servicio de nuevas actuaciones en carreteras del titular de la misma conferirán derecho a indemnización a favor de los titulares de derechos reales sobre los terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad, así como en los afectados por las restricciones en las zonas de servidumbre acústica que acrediten el menoscabo de sus derechos y no pudieran ejercerlos en otras ubicaciones.

También serán indemnizables los perjuicios causados en este sentido por actuaciones debidamente autorizadas de terceros, públicos o privados, incluso aunque estas actuaciones o algunos de sus elementos pudieran ser finalmente de uso o titularidad públicos; conferirán derecho a indemnización a favor de quien acredite el menoscabo de derecho reconocidos y que no pudiera ejercerlos en otras ubicaciones, la cual será satisfecha por quien promueva la actuación.

Será indemnizable la depreciación originada en las fincas contiguas a carreteras que se construyan o actuaciones que se lleven a cabo en las mismas a partir de la entrada en vigor de la presente ley, como consecuencia del menoscabo en el estatuto jurídico de la propiedad, incluida la pérdida de edificabilidad que tuvieran reconocida las fincas sitas en las zonas de protección de dichas carreteras y no pudiera ejercerse en otras ubicaciones.

Artículo 38. Facultad de expropiación.

1. La expropiación de terrenos para la ejecución de los proyectos de carreteras comprenderá siempre los terrenos que conformarán la zona de dominio público. Si la obra implicara un cambio de categoría de la carretera objeto de actuación, se incluirá la ampliación de la zona de dominio público ya existente para adaptarla a su nueva configuración cuando fuere necesario.

No obstante, en supuestos excepcionales, cuando la expropiación de esta zona afecte a construcciones o instalaciones, se podrá por causas justificadas posponer la misma siempre que su estado de mantenimiento o uso no interfieran físicamente con las obras proyectadas ni perjudiquen a la adecuada explotación ni a la seguridad viaria de la carretera.

2. En las zonas de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de

edificación, la Administración titular de la carretera podrá proceder a la expropiación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 17 de esta ley, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y de urgente necesidad de ocupación, siempre que exista previamente un proyecto de trazado, básico o de construcción definitivamente aprobado, para la reparación, ampliación, conservación de la carretera, o para la mejora de la explotación o de la seguridad viaria, que la hiciera necesaria.

Artículo 39. Autorización

1. Las obras, instalaciones, edificaciones, accesos, cerramientos y cualquier otra ocupación o actividad en terrenos colindantes o sitios en las zonas de protección de las carreteras, requerirán expresa autorización de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de las licencias urbanísticas y demás autorizaciones que procedieran y a salvo de lo que se dispone en el Título IV de esta ley.

2. Todas las autorizaciones se entenderán concedidas a título de precario, dejando a salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero. En consecuencia, la persona peticionaria, o de quien traiga causa, no adquirirá derecho alguno sobre los terrenos de dominio público, de modo que la administración titular de la carretera, en cualquier momento que lo juzgue conveniente por causa de interés general, podrá declararla caducada, modificar los términos de la autorización o alguna de sus condiciones, suspenderla temporalmente o hacerla cesar definitivamente, sin que el beneficiario de la autorización tenga derecho a indemnización por este motivo.

3. Las peticiones de autorización en las zonas de protección de la carretera en la que estén previstas actuaciones de acondicionamiento, ensanche, mejora o cualquier otra, no se otorgarán cuando las condiciones generales de las autorizaciones puedan ser modificadas o suspendidas al realizarse el proyecto de la carretera en cuestión.

No obstante, si la persona peticionaria acreditare la necesidad urgente de la actuación objeto de autorización, la misma se otorgaría a título provisional, bien entendido que, si por cualquier circunstancia parte o todo del objeto de la autorización se viera afectado por las futuras obras de la carretera, el autorizado no tendrá derecho a recibir indemnización de clase alguna.

Artículo 40. Paralización de obras o suspensión de usos y actividades no legalizados.

1. Corresponderá a la Administración titular la tutela de la construcción y la explotación de sus carreteras y, como consecuencia de esto, la competencia para preservar a las mismas y a sus zonas de protección de cualquier uso o actividad no autorizada. La actuación administrativa se llevará a cabo, en todo caso, mediante procedimiento contradictorio, aunque corresponde al titular de la carretera dictar, en su caso, el acuerdo de paralización de obras o instalaciones o suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las correspondientes autorizaciones, para cuya notificación podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública

2. La Administración titular de la carretera, una vez comprobada la realización de

obras, instalaciones, usos o actividades no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las correspondientes autorizaciones, podrá informar al posible responsable, con carácter previo al inicio del correspondiente procedimiento, para la subsanación del mismo en el plazo que se determine para ello. En el caso de que no se atendiese a lo indicado en el apartado anterior, se dictará acuerdo de paralización o suspensión para cuya notificación se podrá solicitar el auxilio de la fuerza pública.

3. Efectuada la comprobación de las obras, instalaciones, usos o actividades paralizados o suspendidos, e informada la persona interesada sobre la eventual posibilidad de legalización de los mismos, se adoptarán una de las resoluciones siguientes:

- a) En caso de que pudieran ser legalizadas, se podrán instruir a petición de la persona interesada los oportunos expedientes para su legalización o autorización.
- b) En caso contrario, se adoptará la resolución correspondiente y se instruirá expediente para la demolición de estas y/o reposición al estado anterior o para impedir definitivamente los usos o actividades referidos.

4. La adopción de las oportunas resoluciones se hará sin perjuicio de las sanciones y de las responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

5. Si se tratase de actuaciones en el dominio público que perjudiquen a la circulación, a la seguridad viaria, a la explotación, a los elementos de la infraestructura, o que con arreglo a las determinaciones de esta ley no puedan ser autorizadas, la Administración titular de la carretera requerirá directamente a quienes las realicen para que restituyan la situación a su primitivo estado, lo que vendrán obligados a hacer en el plazo que al efecto se les conceda. Si las actuaciones citadas constituyen un manifiesto peligro para la seguridad viaria o para la estabilidad de algún elemento de la carretera, la Administración titular de la carretera podrá suprimir el peligro de forma inmediata, por cuenta de la persona autora de los hechos, sin que para ello sea necesaria autorización judicial previa. Las citadas actuaciones se harán sin perjuicio de las sanciones y responsabilidades de todo orden que resulten procedentes.

6. Si el infractor la persona infractora no realizase las actuaciones a las que se le hubiera instado en el plazo que se le indique, la Administración titular de la carretera podrá proceder a la ejecución subsidiaria de las mismas, a costa de aquel.

Artículo 41. Limitación de accesos.

1. Se considera acceso directo, o simplemente acceso, a una carretera, la entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier propiedad colindante, vía o tramo que no tenga la consideración de carretera.

2. La Administración titular de la carretera puede limitar los accesos a las mismas y establecer con carácter obligatorio los lugares en que tales accesos puedan construirse.

3. La Administración titular de la carretera podrá reordenar los accesos y nudos existentes, con objeto de mejorar la explotación de la misma y la seguridad viaria, sin que esta reordenación dé, en ningún caso, derecho a indemnización. Para ello podrá expropiar los terrenos que sean necesarios.

La resolución por la que se acuerde la reordenación de los accesos o de los nudos existentes llevará implícita la declaración de utilidad pública y de urgente necesidad de ocupación a los efectos de expropiación forzosa.

4. En el caso de carreteras de nueva construcción y de variantes de población, las propiedades colindantes tendrán limitados sus accesos a las mismas, bien de manera total o parcial, de acuerdo con lo que se determine en los proyectos. En el caso de autovías y autopistas se estará a lo indicado en el artículo 3.

En el resto de las carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a las mismas, salvo que se realice mediante vías de servicio. En estas carreteras se exceptúan de lo anterior los accesos que cumplan una de las dos condiciones siguientes:

a) Que el acceso sea de interés público por encontrarse vinculado a bienes, obras o servicios de carácter igualmente público.

b) Que esté suficientemente justificada la imposibilidad de otro tipo de acceso.

5. La Administración titular de la carretera podrá, en cualquier momento, modificar o suspender temporal o definitivamente la autorización de los accesos existentes, cuando se haya cambiado el uso de los mismos, se incremente sustancialmente su tráfico, se afecte negativamente a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la carretera, se produzcan daños en el dominio público o en el equipamiento de la vía, se alteren los supuestos de su otorgamiento o resulten incompatibles con normas aprobadas con posterioridad a su autorización.

6. Si se construye o se modifica un acceso, o si se cambia su uso, sin autorización o sin ajustarse a las condiciones establecidas en la correspondiente autorización, se actuará conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de esta ley

Artículo 42. Publicidad.

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea visible desde las calzadas de la carretera, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización.

2. La citada prohibición se aplicará a todos los rótulos y carteles, inscripciones, formas, logotipos o imágenes, cualquiera que sea su tipo, dimensión o elemento que los soporten.

3. A los efectos de este artículo no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por la Administración titular de la carretera.

Son carteles informativos los rótulos o carteles que informen exclusivamente de la identidad corporativa de la actividad desarrollada en la propiedad donde se ubiquen, y aquellos otros que se establezcan reglamentariamente. No obstante lo dispuesto en este artículo, la Administración titular de la carretera podrá ordenar, incluso en tramos urbanos, la retirada o modificación de aquellos elementos publicitarios o informativos que puedan afectar a la seguridad viaria o a la adecuada explotación de la vía, sin que ello dé lugar a derecho a indemnización.

En el caso de que estuvieran ubicados en el dominio público de la carretera o en el equipamiento de la misma, la Administración titular de la carretera podrá proceder a su retirada o supresión con cargo a los responsables de la infracción, según se determine reglamentariamente, y sin perjuicio de las responsabilidades y sanciones a que pudiera haber lugar.

Artículo 43. Limitaciones a la circulación.

1. La Administración titular de la carretera, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otras Administraciones, podrá imponer en el ámbito de sus competencias, de oficio o a instancias de tercero, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad viaria de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras, a todos los vehículos o a determinados tipos de ellos, así como por los accesos.

2. Le compete igualmente a la Administración titular de la carretera fijar las condiciones de las autorizaciones que en su caso puedan otorgarse por el órgano competente y señalar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación, sin perjuicio de las competencias que, sobre señalización, se recogen en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. Las limitaciones a la circulación o cualquier otra restricción adoptada y, en su caso, los desvíos acordados, se comunicarán a la mayor brevedad a las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, al objeto de que estas adecúen con carácter inmediato las medidas de vigilancia, disciplina y regulación del tráfico y mantengan actualizada la información que sobre las vías se ofrezca a los usuarios.

4. La persona beneficiaria de la autorización de limitación a la circulación estará obligada a resarcir, mediante el correspondiente abono, los gastos a los que haya tenido que hacer frente la Administración titular de la carretera o sus entidades concesionarias y los costes de los medios de los que, en su caso, se hayan tenido que disponer como consecuencia de la autorización.

Artículo 44. Instalaciones de aforo, pesaje y otros equipamientos.

1. La Administración titular de la carretera podrá establecer en determinados puntos de las mismas instalaciones de aforo, estaciones de pesaje y equipamientos integrados en sistemas inteligentes de transporte para conocimiento y control de las características del tráfico sobre la infraestructura de la carretera y su adecuada explotación.

2. Las Administraciones con competencia en materia de carreteras y de transportes coordinarán con el resto de Las administraciones titulares de carreteras incluidas en la Red de Carreteras de Extremadura el establecimiento, en puntos estratégicos de la misma, de las instalaciones indicadas en el apartado anterior.

3. Las instalaciones de pesaje podrán ser también utilizadas por la inspección del transporte terrestre en el desempeño de la función de control que tiene encomendada.

4. Las sobrecargas que constituyan infracción serán sancionadas por la administración competente en su caso.

Artículo 45. Daños a la carretera.

1. La Administración titular de la carretera podrá exigir a quienes causaren daños a la misma o a sus elementos el resarcimiento del coste de la reparación, con independencia de las sanciones que en su caso puedan corresponderles o, incluso cuando estas no procedan.

2. Asimismo, la Administración titular de la carretera podrá exigirles además el resarcimiento del coste que conlleve su intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería. La Administración titular de la carretera podrá requerir la colaboración de otras administraciones o de particulares para la correcta identificación de los responsables de los daños.

TÍTULO III

Infracciones y sanciones

Artículo 46. Infracciones y responsabilidad.

1. Constituyen infracciones administrativas en materia de protección del dominio público viario y de sus zonas de protección, las acciones y omisiones que se tipifican en los siguientes artículos de acuerdo con el régimen de responsabilidad que se establece. Estas infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

2. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas siguientes:

a) En el supuesto de existencia de una autorización administrativa, la persona titular de esta, en caso de incumplimiento de las prescripciones o condiciones de aquella.

b) En las infracciones previstas en los epígrafes e) y f) del artículo 48, la persona física o jurídica titular del cartel, instalación o equipamiento publicitario y, subsidiariamente, la persona física o jurídica anunciante y la propiedad del terreno.

c) En los demás casos, la propiedad del terreno, la persona autora material de la actividad infractora o la persona física o jurídica que la ejecuta y, en su caso, la persona responsable de la dirección técnica de la obra o actuación.

d) Si hubiera más de una persona responsable, responderán todas ellas de forma solidaria de la infracción y de la sanción que en su caso se imponga.

e) Si un mismo hecho fuera constitutivo de dos o más infracciones, se tomará en consideración únicamente aquella que comporte la mayor sanción.

Artículo 47. Infracciones leves.

Son infracciones leves:

- a) Realizar y/o mantener obras, instalaciones, actuaciones o actos de transformación y cambios de uso en las zonas de servidumbre y afección, sometidas a autorización administrativa según esta ley, sin haberla obtenido previamente o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior, o en el caso de que se hubieran restituido las zonas afectadas a su estado anterior a la infracción cometida y no se hubieren causado perjuicios.
- b) Arrojar, abandonar, verter, colocar o mantener dentro de la zona de dominio público objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no supongan riesgo para las personas usuarias de la vía.

Artículo 48. Infracciones graves.

Son infracciones graves:

- a) Realizar y/o mantener obras, instalaciones, actuaciones o actos de transformación y cambio de uso en las zonas de protección de la carretera, cuando no puedan ser objeto de autorización y no originen riesgo para la circulación o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando no pueda ser objeto de legalización posterior.
- b) Deteriorar o modificar las características o situación de cualquier elemento de la vía directamente relacionado con la ordenación, orientación o seguridad de la circulación, cuando con ello no se impida que sigan prestando su función ni ponga en peligro la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía.
- c) Deteriorar, alterar, modificar o destruir cualquier construcción, instalación o equipamiento cuando las actuaciones no afecten a la plataforma, siempre que no se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía. Colocar, verter o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la vía.
- d) Colocar y/o mantener, sin previa autorización de la Administración titular de la carretera, carteles informativos en las zonas de protección de la vía.
- e) Establecer y/o mantener cualquier tipo de publicidad prohibida de conformidad con lo establecido en artículo 42 de esta ley.
- f) Instalar y/o mantener focos, letreros luminosos, luminarias, o su utilización remota o cualquier elemento similar que perjudiquen a la seguridad viaria.
- g) Incumplir la obligación de modificación o retirada de servicios o bienes afectados con motivo de las expropiaciones derivadas de obras de carreteras.
- h) La reincidencia en faltas leves durante el plazo establecido para la prescripción de las infracciones graves.

Artículo 49. Infracciones muy graves. Son infracciones muy graves:

- a) Realizar y/o mantener cualquier tipo de obras, instalaciones, actuaciones o actos de transformación y cambio de uso en las zonas de protección de la carretera, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no puedan ser objeto de autorización y originen riesgo grave para la circulación y no se hubiesen restituido dichas zonas a su estado anterior a la infracción cometida.
- b) Sustraer, deteriorar, destruir o modificar las características o situación de cualquier elemento de la vía que esté directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, impidiendo que sigan prestando su función.
- c) Deteriorar, alterar, modificar o destruir cualquier construcción, instalación o equipamiento cuando las actuaciones afecten a la plataforma, siempre que se hubieran producido daños a la vía o perjudicado a la seguridad viaria o la adecuada explotación de la vía.
- d) Causar daños o deterioros en la vía y sus elementos funcionales por circular con pesos, cargas o gálibos que excedan de los límites autorizados.
- e) La reincidencia en la comisión de faltas graves durante el plazo establecido para la prescripción de las infracciones muy graves.

Artículo 50. Sanciones.

1. Las infracciones previstas en esta ley se sancionarán con multas conforme a los criterios siguientes:

- a) Infracciones leves: multa de 300 a 3.000 euros.
- b) Infracciones graves: multa de 3.001 a 15.000 euros.
- c) Infracciones muy graves: multa de 15.001 a 300.000 euros.

2. La cuantía de la multa se graduará en función de la trascendencia de la infracción, del daño causado, de la intencionalidad de la persona autora, del beneficio obtenido y de la reincidencia.

3. Con independencia de las multas previstas, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Común de las Administraciones Públicas, para conseguir la ejecución material de las órdenes de paralización, derribo o transformación que haya ordenado la Administración conforme a esta ley.

La cuantía de cada una de dichas multas no podrá superar el 20 % de la que se fije para el supuesto de que la no atención de los requerimientos suponga una infracción administrativa.

4. La imposición de la multa que corresponda será independiente de la obligación de restituir o reponer las cosas a su estado anterior, de acuerdo con sus respectivos procedimientos y normativa de aplicación, y de indemnizar los daños y perjuicios

causados, cuyo importe será fijado por el órgano correspondiente de la Administración titular de la carretera.

5. Artículo 51. Potestad y procedimiento sancionador.

1. El ejercicio de la potestad sancionadora a los efectos de esta ley corresponde a la Administración titular de la carretera en los términos previstos en el presente artículo y en el 52.

Las infracciones y sanciones a que se refieren los artículos 47, 48, 49 y 50 serán tramitadas mediante un procedimiento sometido al principio de contradicción, interdicción de la indefensión y publicidad. En defecto de una regulación específica, dicho procedimiento se tramitará de conformidad con la normativa vigente en materia de potestad sancionadora.

2. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta ley se iniciará de oficio por el órgano competente de la Administración titular de la carretera, bien por propia iniciativa, como consecuencia de petición razonada de otros órganos, o denuncia.

3. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de falta o delito, la Administración titular de la carretera deducirá el tanto de culpa al Ministerio Fiscal o la autoridad judicial competente y suspenderá el procedimiento sancionador hasta la resolución de este.

El procedimiento sancionador podrá continuarse a la finalización del procedimiento penal conforme a las siguientes reglas:

- a) Los hechos declarados probados en el ámbito penal se considerarán igualmente probados en el procedimiento administrativo.
- b) No podrá imponerse sanción administrativa cuando sobre los hechos constitutivos de infracción haya recaído sentencia penal condenatoria.
- c) El procedimiento administrativo y la prescripción de los hechos en dicha sede estarán interrumpidos durante todo el proceso penal.

4. El plazo para la notificación de la resolución de los procedimientos sancionadores será de un año desde la fecha del acuerdo de iniciación del expediente, transcurrido el cual sin que se produzca aquella, se dictará resolución declarando la caducidad del procedimiento y ordenando el archivo de las actuaciones, con los efectos de la caducidad en los procedimientos sancionadores previstos en la legislación vigente.

5.

Artículo 52. Competencia.

La imposición de sanciones por infracciones previstas en esta ley corresponderá:

a) En las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura:

1º A la persona titular de la Dirección General que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras, las calificadas como leves.

2º A la persona titular de la Secretaría General de la Consejería que tenga atribuida

la competencia en materia de carreteras, las calificadas como graves.

3º A la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras, las calificadas como muy graves.

- b) A los órganos competentes en el resto de Administraciones titulares de carreteras objeto de esta ley.

Artículo 53. Prescripción de las infracciones y sanciones.

1. El plazo de prescripción de las infracciones previstas en esta ley será de un año para las leves, de cuatro años para las graves y de seis años para las muy graves.

El cómputo del plazo de prescripción de las infracciones se iniciará en la fecha en que se hubiera cometido la infracción o, si el objeto de la infracción constituye una actividad o un hecho continuado en el tiempo, en la fecha de su cese. Si el hecho o actividad constitutivos de la infracción no pudieran conocerse por falta de manifestación de signos externos, el plazo de prescripción se computará a partir de cuando estos se manifiesten.

2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves previstas en esta ley prescribirán a los seis años, las impuestas por faltas graves a los cuatro años y dos años para las leves. El cómputo del plazo de prescripción de las sanciones se iniciará el día siguiente a aquel en que adquiriera firmeza la resolución con la que se impone la sanción.

3. La obligación de reponer las cosas a su estado primitivo o de reparar los daños causados en las zonas de protección prescribirá a los quince años, excepto los causados en el dominio público viario de la carretera que será imprescriptible.

TÍTULO IV

Travesías y tramos urbanos

Artículo 54. Travesías.

1. A los efectos de esta ley, se considera travesía la parte de la carretera en la que existan edificaciones consolidadas en ambos márgenes, cuando sobre ella exista demanda directa y apreciable de acceso a las propiedades colindantes de tipo peatonal, de circulación rodada o de aparcamiento, en un contexto y entorno de uso que sea o pudiera ser equiparable al de un tramo urbano, hubiera o no entramado de calles que accedan, de forma rodada o peatonal, a la carretera.

Además, se considerará travesía cuando existan edificaciones consolidadas en una de las márgenes y en la otra:

- a) Se localicen zonas deportivas, de ocio, zonas verdes, aparcamientos disuasorios, elementos de transporte intermodal u otros de naturaleza similar que generen una demanda de acceso de forma que pudiera ser equiparable a la que existiera si hubiera edificaciones consolidadas.
- b) O bien no pudieran existir edificaciones porque en ella hubiera elementos físicos o geográficos que lo impidieran, bien por estar situados a muy distinto nivel o por la existencia de cauces o embalses, de infraestructuras de transportes, áreas protegidas u otros casos de naturaleza análoga.

c) Artículo 55. Tramos urbanos.

1. A los efectos de esta ley, se consideran tramos urbanos de las carreteras aquellos que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico o que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos, conforme al artículo 16.2.g de la presente ley, aprobados por la administración titular de la carretera, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del Ayuntamiento interesado.

2. En todo caso, el suelo clasificado como urbanizable, en tanto no disponga de un programa de ejecución aprobado, tendrá la misma consideración que el suelo rústico.

Artículo 56. Actuaciones en travesías y tramos urbanos.

1. En la zona de dominio público de los tramos urbanos, el otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por la Administración titular de la carretera corresponde a los Ayuntamientos, previo informe preceptivo y vinculante de dicha Administración titular, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente ley. De no emitirse el citado informe en el plazo de tres meses, se considerará favorable.

2. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos, siempre que no afecte a la seguridad viaria, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, si bien cuando no estuviera aprobado definitivamente ningún instrumento de planeamiento urbanístico o la actuación no se halle sometida a licencia urbanística, deberán aquellos recabar, con carácter previo, informe de la Administración titular de la carretera.

3. En los tramos de travesía fuera de suelo urbano corresponde a la Administración titular de la carretera, previo informe del Ayuntamiento correspondiente, el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a sus zonas de protección.

4. En todo caso las actuaciones que se pudieran ejecutar o autorizar en estas zonas deberán tener en cuenta las afecciones que se pudieran producir no sólo sobre los vehículos sino también sobre el resto de los usuarios de la vía, y en especial sobre los más vulnerables, fomentando la integración y humanización en el entorno urbano.

Artículo 57. Estudios de delimitación de tramos urbanos.

1. En los estudios de delimitación de tramos urbanos la Administración titular de la carretera fijará los tramos que se consideran urbanos. Asimismo, se fijará en todos los casos la línea límite de edificación y la zona de dominio público, todo ello según las circunstancias de cada margen de la vía.

La anchura definida por dicha línea límite de edificación podrá ser no uniforme y la misma podrá fijarse a distancia inferior a la prescrita por el artículo 37 de esta ley, de acuerdo con el planeamiento urbanístico previamente existente a la entrada en vigor de la presente ley.

2. A efectos de lo previsto en el apartado anterior, la Administración titular de la carretera notificará al Ayuntamiento afectado el estudio de delimitación de tramos urbanos a fin de que en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la fecha de dicha notificación emitan informe.

3. Con independencia de la información oficial a que se refieren los apartados anteriores, se llevará a cabo, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y según las prescripciones del artículo 17 de esta ley, un trámite de información pública durante un período de treinta días hábiles. Las observaciones en este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre la repercusión que el estudio tendría en lo referente a limitaciones a la propiedad, régimen de autorizaciones, infracciones y sanciones.

4. En el caso de conformidad, o si el Ayuntamiento no contestase en el plazo indicado, el citado estudio podrá ser aprobado por la Administración que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras. En el supuesto de disconformidad, se procederá conforme se indica para este caso en el apartado 1 del artículo 18 de esta ley.

5. Los estudios de delimitación de tramos urbanos deberán actualizarse, siguiendo el procedimiento indicado, cuando las circunstancias así lo demanden, y como máximo cada cinco años después de su aprobación definitiva.

Artículo 58. Transferencia a los Ayuntamientos de vías urbanas.

1. Las carreteras o tramos determinados de ellas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas. El expediente se promoverá a instancia del Ayuntamiento o de la Administración titular de la carretera y será resuelto por el Consejo de Gobierno. Excepcionalmente podrá resolverlo la persona titular de la Administración que tenga atribuida la competencia en materia de carreteras cuando existiere acuerdo entre la Administración cedente y la cesionaria.

2. Se considera que una carretera o un tramo determinado de ella adquiere la condición de vía urbana si se cumple cualquiera de las siguientes condiciones:

- a) Que componga la red interior de comunicaciones de la población.
- b) Que el tráfico de la carretera sea mayoritariamente local.
- c) Que exista alternativa viaria que mantenga la continuidad del itinerario, sin menoscabo de la funcionalidad o la seguridad viaria del mismo.

Artículo 59. Conservación de tramos urbanos.

1. La conservación de los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano corresponderá a la Administración titular de la carretera y se circunscribirá únicamente a la plataforma de la carretera.

2. Corresponderá a quienes ostenten la titularidad de las infraestructuras de los servicios urbanos que se sitúen en la plataforma la conservación y el mantenimiento de los mismos.

Disposición adicional primera. Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

1. Como Anexo II de la presente ley se incorporan las relaciones de las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura y de las Diputaciones Provinciales de Badajoz y Cáceres, con su clave, denominación oficial y categoría, que forman parte del Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura, cuya incorporación, no obstante, se hace con rango reglamentario.

2. Corresponde a la Consejería que tenga atribuidas las competencias en materia de carreteras gestionar el Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura.

Disposición adicional segunda. Normativa técnica.

Se habilita a la persona titular de la Consejería que tenga atribuida la competencia de materia de carreteras para dictar la normativa técnica de aplicación a la Red de Carreteras de Extremadura.

Disposición adicional tercera. Inscripciones en el Catastro.

La incorporación de los bienes inmuebles en el Catastro Inmobiliario, así como de las alteraciones de sus características, que deban realizarse como consecuencia de lo dispuesto en esta ley, se efectuarán en los términos previstos en el Texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, en particular en lo que se refiere a la utilización de la referencia catastral y la certificación catastral descriptiva y gráfica para la identificación y descripción de las fincas, y las obligaciones de comunicación, colaboración y suministro de información al Catastro a través de medios telemáticos.

Disposición transitoria primera. Reglamento de la Ley de carreteras de Extremadura. Hasta tanto se dicte el Reglamento de esta ley, se aplicará, en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento General de carreteras del Estado, o, en su caso, el que lo sustituya.

Disposición transitoria segunda. Delimitación de tramos urbanos.

En aquellos municipios en los que no hubiera estudio de delimitación de tramos urbanos definitivamente aprobado, y hasta tanto no se disponga del mismo, se considerarán tramos urbanos y travesías aquellos que tuvieran dicha condición a la entrada en vigor de la presente ley en virtud de la normativa anterior.

Disposición transitoria tercera. Régimen transitorio de expropiaciones.

1. Los terrenos del dominio público viario definidos conforme al artículo 33 que no hayan podido ser ocupados por la Administración titular de la carretera, por estar amparados en títulos de propiedad y no haberse iniciado o culminado el proceso expropiatorio con el abono del precio y ocupación de los mismos conforme a lo previsto en la Ley de 16 de diciembre de 1954, sobre Expropiación Forzosa, quedarán sujetos al régimen establecido en la presente ley para la utilización del dominio público, si bien sus titulares podrán solicitar la legalización de los usos

existentes, siempre que dichos usos no resulten incompatibles con la seguridad viaria o con la adecuada conservación o explotación de la vía. En otro caso procederá su expropiación.

2. En los tramos de carreteras en los que se realice el deslinde del dominio público viario, conforme a lo previsto en el artículo 33, por no haberse practicado, o para adecuarlo a lo previsto en esta ley respecto a las características establecidas para los distintos bienes, los terrenos que resulten comprendidos entre la antigua y la nueva delimitación quedarán sujetos al régimen establecido en el apartado primero de esta disposición.

3. En relación con las construcciones existentes en dichos terrenos, en los que los usos se hubieren legalizado, solamente se podrán autorizar aquellas obras que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes, y sin que el incremento de valor por dichas actuaciones de conservación y mantenimiento puedan ser tenidas en cuenta a efectos expropiatorios.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas las siguientes normas:

- a) La Ley 7/1995, de 27 de abril, de carreteras de Extremadura.
- b) El Decreto 98/2008, de 23 de mayo, por el que se aprueba el Catálogo de carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura.
- c) El Decreto 177/2008, de 29 de agosto, por el que se regula la entrega a los Ayuntamientos de Extremadura de tramos urbanos de la Red de Carreteras titularidad de la Junta de Extremadura.
- e) El artículo 1 y en el artículo 2, la mención a la Red Local se entenderá referida a la Red Comarcal definida en el artículo 5.2.a de la presente ley, del Decreto 109/1997, de 29 de julio, por el que se aprueba la denominación, categoría e identificación de las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura
- f) Todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en la presente ley.

Disposición final primera. Derecho supletorio.

En todo aquello no previsto en la presente ley y en tanto no se oponga a lo dispuesto en ella será de aplicación la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras del Estado, por el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, así como el resto de normativa de desarrollo que resulte de aplicación.

Disposición final segunda. Actualización de sanciones.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura, a propuesta de la Consejería con competencia en materia de carreteras, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 50 de esta ley de acuerdo con las variaciones del índice de precios al consumo.

Disposición final tercera. Título competencial.

Esta ley se dicta al amparo del artículo 148.1, disposiciones 4ª y 5ª, de la Constitución Española que otorgó la facultad a las Comunidades Autónomas de asumir competencias en materias de obras públicas de su interés en su propio territorio y de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en las mismas y en su disposición 13ª, el fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

Así como el artículo 9.1 del Estatuto de Autonomía de Extremadura, en la redacción dada por la Ley Orgánica 1/2011, de 28 de enero, en sus disposiciones 38ª y 39ª.

Disposición final cuarta. Desarrollo reglamentario.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Extremadura, a propuesta de la persona titular de la Consejería con competencia en carreteras, podrá dictar las disposiciones reglamentarias que resulten necesarias para el desarrollo de la presente ley.

Disposición final quinta. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor en el plazo de 20 días a partir de su publicación en el Diario Oficial de Extremadura.

ANEXO I

Definiciones

Acceso directo (o simplemente acceso: Se considera acceso directo, o simplemente acceso, a una carretera, la entrada o salida a la misma desde y hacia cualquier propiedad colindante, vía o tramo que no tenga la consideración de carretera.

Acera: Franja longitudinal adyacente a la carretera, contigua o no a la calzada, arcén o berma, elevada o no respecto al pavimento, destinada al tránsito de peatones.

Acondicionamiento: Obra de modernización de una carretera que puede afectar a su sección transversal, a su trazado en alzado y/o en planta.

Año horizonte: Año al que se refieren determinadas prognosis de situaciones relacionadas con el servicio público viario.

Apartadero: Ensanchamiento de la plataforma de una carretera destinada a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

Arcén: Franja longitudinal afirmada, contigua a la calzada, no destinada al uso de vehículos automóviles salvo en circunstancias excepcionales.

Área de servicio: Elemento funcional de la carretera constituida por el conjunto de obras y equipamientos destinados a cubrir las necesidades de suministro de los vehículos que circulan por la carretera y sus ocupantes, incluyendo como mínimo una instalación de suministro de carburantes. Serán objeto de concesión administrativa.

Automóvil: Vehículo de motor que circula sin carriles y sin conexión a una fuente exterior de energía. De esta definición se excluyen los ciclomotores, los vehículos para personas con discapacidad y los tractores y demás maquinaria agrícola.

Berma: Franja longitudinal, afirmada o no, comprendida entre el borde exterior del arcén y la cuneta o arista interior de talud más próxima a la plataforma.

Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de un cierto número de carriles. **Camino de servicio:** Vía construida como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares. No tendrá la consideración de carretera ni es elemento funcional de esta.

Carretera de circunvalación: La que rodea total o parcialmente una población, enlazando con las que afluyen a ella.

Carretera paisajística: Carretera o tramo de carretera cuyo trazado discurre por una zona de elevado interés paisajístico o ambiental. En este tipo de carretera, sin merma de la seguridad vial, se deberán promover actuaciones que pongan en valor el entorno por el que discurren.

Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril adicional para circulación rápida: Carril adicional que, situado a la izquierda de los principales en carreteras de calzadas separadas o entre ellos en carreteras de calzada única, facilita a los vehículos rápidos el adelantamiento de otros vehículos que circulan a menor velocidad.

Carril adicional para circulación lenta: Carril adicional que, situado a la derecha de los principales, permite a los vehículos que circulan con menor velocidad apartarse de los carriles principales, facilitando el adelantamiento por los vehículos más rápidos.

Carril de cambio de velocidad: Carril destinado a incrementar o reducir la velocidad, desde la de los elementos de un acceso o conexión a la de la calzada principal de la carretera, o viceversa.

Carril central de espera: Carril destinado, en una intersección con giro a la izquierda, a la detención del vehículo a la espera de oportunidad para realizar esta maniobra sin obstaculizar el tráfico.

Carril de trenzado: Carril constituido por la unión de carriles de cambio de velocidad consecutivos.

Ciclo: Vehículo de al menos dos ruedas accionado por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular, mediante pedales o manivelas. **Conexión con una carretera (o simplemente conexión):** Entrada o salida a una carretera desde o hacia cualquier vía que tenga la consideración de carretera.

Desmante: Parte de la explanación situada bajo el terreno original.

Eje: Línea que define el trazado en planta o alzado de una carretera, y que se refiere a un punto determinado de su sección transversal.

Enlace: Nudo viario en el que alguno de los movimientos se realiza en un plano distinto al de los demás, cruzándose al menos dos trayectorias a distinto nivel. Incluye los ramales y las vías de giro y, eventualmente, las intersecciones que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra o para realizar un cambio de sentido.

Equipamiento de la carretera: Es el conjunto de elementos presentes en la misma que facilitan el tráfico, ayudando a la conducción, con la finalidad de que el usuario circule en mayores condiciones de seguridad y comodidad.

Explanación: Zona de terreno ocupada por la carretera y sus cunetas y taludes, en la que se ha modificado el terreno original.

Glorieta: Intersección en la que los movimientos principales se realizan a través de una calzada anular.

Intersección: Nudo viario en el que todos los movimientos se realizan aproximadamente en el mismo plano, y ninguna trayectoria cruza a otra a distinto nivel. Incluye los ramales, las vías de giro y, eventualmente, los viales que pueden utilizar los vehículos para pasar de una carretera a otra.

Lecho de frenado: Zona adyacente a la plataforma o divergente de la misma, en tramos de fuerte pendiente, destinada a facilitar la detención de vehículos con insuficiencias en su sistema de frenado.

Mediana: Franja longitudinal situada entre dos plataformas con distinto sentido de circulación, no destinada a la circulación.

Nivel de servicio: Medida cualitativa, descriptiva de las condiciones de circulación de una corriente de tráfico. Generalmente se describe en función de ciertos factores como la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones de tráfico, la comodidad y conveniencia, y la seguridad.

Nudo viario (o simplemente nudo): Zona en la que concurren dos o más vías, pudiéndose pasar al menos de una a otra. Se clasifican en intersecciones y enlaces.

Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, los arcenes y las bermas afirmadas.

Ramal: En un nudo, vía que conecta dos carreteras para permitir pasar de una a otra.

Terciana: Franja longitudinal no destinada a la circulación, situada entre dos plataformas separadas correspondientes al tronco de una carretera y a una vía complementaria.

Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

Tramo: Cualquier porción de una carretera comprendida entre dos secciones transversales cualesquiera con alguna característica de trazado homogénea.

Variante de población: Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado.

Variante de trazado: Obra en una carretera, o en un tramo de ella, que cambia su trazado en planta o alzado.

Vía ciclista: Vía específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso de estos vehículos.

Vía de giro: En una intersección, tramo de calzada que sirve para que circulen los vehículos que pasan de una carretera a otra o realizan un cambio de sentido.

Vía colectora-distribuidora: Calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela al tronco de una carretera y contigua a él, aunque separada físicamente, cuyo objeto es independizar de dicho tronco las zonas de conflicto que se originan entre conexiones consecutivas muy próximas. En ningún caso sirve a las propiedades o edificios colindantes. Por sus características, la vía colectora-distribuidora es un elemento funcional de la carretera, si bien a efectos de su diseño y explotación tendrá la consideración de carretera.

Vía de servicio: Vía sensiblemente paralela a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectada a ella solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos. Puede tener uno o dos sentidos de circulación.

Anexo II

Catálogo de la Red de Carreteras de Extremadura

Catálogo de carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura

CLAVE	DENOMINACIÓN	CATEGORÍA
EX-A1	Autovía del Norte de Extremadura	BÁSICA
EX-A2	Autovía de las Vegas Altas	BÁSICA
EX-101	De N-630 a Fregenal de la Sierra por Zafra	BÁSICA
EX-102	De Miajadas a límite de provincia de Toledo por Logrosán	BÁSICA
EX-103	De N-430 (Puebla de Alcocer) a EX-201 por Llerena	BÁSICA
EX-104	De Villanueva de la Serena a límite de provincia de Córdoba por Castuera	BÁSICA
EX-105	De Don Benito a la frontera con Portugal por Almendralejo	BÁSICA
EX-106	De Miajadas a Don Benito	BÁSICA
EX-107	De Badajoz a la frontera con Portugal por Villanueva del Fresno	BÁSICA
EX-108	De Navalmoral de la Mata a la frontera con Portugal por Coria	BÁSICA
EX-109	De A-66 a límite de provincia de Salamanca por Coria	BÁSICA
EX-110	De Valencia de Alcántara a N-523 (Badajoz)	BÁSICA
EX-111	De N-432 (Azuaga) a EX-103 por Zalamea de la Serena	BÁSICA
EX-112	De EX-101 a Villanueva del Fresno por Jerez de los Caballeros	BÁSICA
EX-114	De EX-103 a Quintana de la Serena	BÁSICA
EX-115	De N-430 (Navalvillar de Pela) a Quintana de la Serena por Campanario	BÁSICA
EX-116	De N-430 (Obando) a EX-102	BÁSICA

EX-117	De N-521 (Membrío) a EX-108 por Alcántara	BÁSICA
EX-118	De EX-102 (Guadalupe) a A-5 (Navalmoral de la Mata)	BÁSICA
EX-119	De Navalmoral de la Mata a Jarandilla de la Vera	BÁSICA
EX-120	Accesos aeropuerto de Badajoz	BÁSICA
EX-200	De Llerena a límite de provincia de Sevilla por Fuente del Arco	INTERCOMARCAL
EX-201	De límite de provincia de Huelva a Fregenal de la Sierra por Segura de León	INTERCOMARCAL
EX-202	De Valencia de las Torres a Segura de León	INTERCOMARCAL
EX-203	De Plasencia a límite de provincia de Ávila por Jaraíz de la Vera	INTERCOMARCAL
EX-204	De EX-A1 (Coria) a límite de provincia de Salamanca por Pinofranqueado	INTERCOMARCAL
EX-205	De la frontera con Portugal a A-66 por Villanueva de la Sierra	INTERCOMARCAL
EX-206	De Cáceres a Villanueva de la Serena	INTERCOMARCAL
EX-207	De N-521 (Malpartida de Cáceres) a la frontera con Portugal por Alcántara	INTERCOMARCAL
EX-208	De Plasencia a Zorita	INTERCOMARCAL
EX-209	De N-523 (Badajoz) a A-5 (Mérida)	INTERCOMARCAL
EX-210	De Palomas a EX-103 por Retamal de Llerena	INTERCOMARCAL
EX-211	De EX-103 (Campillo de Llerena) a límite de provincia de Córdoba por Monterrubio de la Serena	INTERCOMARCAL
EX-212	De Almendralejo a Palomas	INTERCOMARCAL
EX-213	De EX-203 a N-110 por Barrado	INTERCOMARCAL
EX-214	De A-66 (Aljucén) a EX-110 (Alburquerque)	INTERCOMARCAL
EX-300	De A-5 a Almendralejo por Solana de los Barros	COMARCAL

EX-301	De Higuera la Real a límite de provincia de Huelva (Encinasola)	COMARCAL
EX-302	De N-630 a Navas del Madroño por Garrovillas de Alconétar	COMARCAL
EX-303	De Aliseda a EX-302 (Alburquerque)	COMARCAL
EX-304	Ronda Sur de Plasencia	COMARCAL
EX-305	De Brozas a Alburquerque	COMARCAL
EX-307	De Mérida a EX-105 (Guareña)	COMARCAL
EX-308	De Azuaga a límite de provincia de Córdoba (A-3275)	COMARCAL
EX-309	De N-432 a límite de provincia de Sevilla por Valverde de Llerena	COMARCAL
EX-310	De Badajoz a Valverde de Leganés	COMARCAL
EX-311	De N-435 a Higuera de Vargas	COMARCAL
EX-312	De Alconchel a Higuera de Vargas	COMARCAL
EX-313	De Barcarrota a EX-107 (Alconchel)	COMARCAL
EX-314	De EX-107 (Alconchel) a EX-315 (Cheles)	COMARCAL
EX-315	De EX-107 (Olivenza) a Cheles	COMARCAL
EX-316	De EX-116 a N-502 (Castilblanco) por Valdecaballeros	COMARCAL
EX-317	De Oliva de la Frontera a límite de provincia de Huelva (Encinasola)	COMARCAL
EX-318	De EX-103 (Pallares) a N-630	COMARCAL
EX-320	De Zafra a Barcarrota	COMARCAL
EX-321	Circunvalación Oeste de Zafra	COMARCAL
EX-322	De Cabeza del Buey a Puebla de Alcocer	COMARCAL
EX-323	De EX-322 (Cabeza del Buey) a límite de provincia de Ciudad Real por Zarza Capilla	COMARCAL
EX-324	De Helechal a Monterrubio de la Serena	COMARCAL
EX-325	De EX-110 a EX-303 por Villar del Rey	COMARCAL
EX-327	De La Roca de la Sierra a Montijo	COMARCAL
EX-328	De A-5 (Lobón) a Montijo	COMARCAL
EX-330	Ronda de Badajoz	COMARCAL
EX-334	De Villafranca de los Barros a Palomas	COMARCAL
EX-335	De Palomas a Oliva de Mérida	COMARCAL
EX-336	De Villagonzalo a Oliva de Mérida	COMARCAL

EX-337	De EX-105 a EX-212	COMARCAL
EX-338	De Guareña a Oliva de Mérida	COMARCAL
EX-342	De Villafranca de los Barros a Hornachos	COMARCAL
EX-343	De EX-103 a Hornachos	COMARCAL
EX-344	De Puebla de la Reina a Hornachos	COMARCAL
EX-345	De Don Benito a Higuera de la Serena	COMARCAL
EX-346	De Don Benito a Quintana de la Serena	COMARCAL
EX-347	De Villanueva de la Serena a La Haba	COMARCAL
EX-348	De EX-115 a EX-346 por La Coronada	COMARCAL
EX-349	De Campanario a EX-103	COMARCAL
EX-350	De EX-103 a camino nº 16 de la CHG.	COMARCAL
EX-351	De EX-354 a Villanueva de la Serena	COMARCAL
EX-352	Acceso oeste a Don Benito desde EX-A2	COMARCAL
EX-353	Acceso norte a Villanueva de la Serena desde EX-A2	COMARCAL
EX-354	De N-430 a A-5 por Campo Lugar	COMARCAL
EX-355	De N-430 a Zorita por Madrigalejo	COMARCAL
EX-359	Circunvalación Oeste de Almendralejo	COMARCAL
EX-360	De Villafranca de los Barros a Fuente del Maestre	COMARCAL
EX-361	De EX-105 (Villalba de los Barros) a Fuente del Maestre	COMARCAL
EX-362	De N-432 a Fuente del Maestre	COMARCAL
EX-363	De Talavera la Real a La Albuera	COMARCAL
EX-364	De N-432 a Los Santos de Maimona	COMARCAL
EX-370	De Plasencia a Pozuelo de Zarzón	COMARCAL
EX-371	De N-630 a Torrejoncillo por Portezuelo	COMARCAL
EX-372	De Portezuelo a EX-117 por Ceclavín	COMARCAL
EX-373	De N-630 a EX-390 por Talaván	COMARCAL
EX-374	De N-521 a la frontera con Portugal por Cedillo	COMARCAL
EX-376	De EX-374 a Herrera de Alcántara	COMARCAL
EX-380	Travesía de Naval Moral de la Mata	COMARCAL
EX-381	De Trujillo a Montánchez	COMARCAL
EX-382	De N-630 a EX-381 por Alcuéscar	COMARCAL

EX-384	De límite de provincia de Toledo (Las Ventas de San Julián) a Madrigal de la Vera	COMARCAL
EX-385	De Jaraicejo a EX-208	COMARCAL
EX-386	De N-V a Castañar de Ibor por Deleitosa	COMARCAL
EX-387	De Bohonal de Ibor a límite de provincia de Toledo por Valdelacasa de Tajo	COMARCAL
EX-389	De EX-203 a A-5 por Serrejón	COMARCAL
EX-390	De Cáceres a Torrejón el Rubio	COMARCAL
EX-391	De Cuacos de Yuste al monasterio de Yuste	COMARCAL
EX-392	De EX-119 a Jaraíz de la Vera	COMARCAL
EX-393	De límite de provincia de Ciudad Real (CM-4157) a Límite de provincia de Ciudad Real (Anchuras)	COMARCAL
EX-394	De límite de provincia de Toledo (Valdeazores) a EX-393	COMARCAL
EX-395	Circunvalación este de Quintana de la Serena	COMARCAL
EX-396	De la N-630 a Hervás	COMARCAL
EX-C1	Ronda Sur de Badajoz	COMARCAL
EX-C2	Ronda Sureste de Cáceres	COMARCAL

Catálogo de carreteras de titularidad de la Diputación Provincial de Badajoz

Catálogo de carreteras de titularidad de la Diputación Provincial de Cáceres