

## **ANTEPROYECTO DE LEY DE CARRETERAS DE EXTREMADURA.**

### **INFORME SOBRE LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE CARRETERAS DE EXTREMADURA.**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 66.1 por remisión del artículo 69.1 de la Ley 1/2002, de 28 de febrero, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura, con el objeto de determinar las circunstancias que justifican tanto la necesidad como la oportunidad de aprobar el Anteproyecto de Ley de Carreteras de Extremadura, este órgano directivo, emite el siguiente,

#### **INFORME**

##### **I.-JUSTIFICACIÓN LEGAL Y COMPETENCIA.**

El presente borrador de Anteproyecto de Ley se ha elaborado al amparo del artículo 148.1, disposiciones 4ª, 5ª y 13ª de la Constitución Española, las cuales disponen que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias, entre otras, en materias relativas a obras públicas de su interés en su propio territorio y de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de las mismas, así como en el fomento del desarrollo económico de la Comunidad Autónoma dentro de los objetivos marcados por la política económica nacional.

Así como en lo dispuesto en 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.

A nivel orgánico, la competencia en materia de infraestructuras viarias corresponde a la Consejería de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, en virtud de lo establecido en el artículo 2 del Decreto de la Presidenta 16/2023, de 20 de julio, por el que se modifican la denominación y las competencias de las Consejerías que conforman la Administración de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

##### **II.- NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA LEY.**

Son varias circunstancias las que demandan la necesidad de elaboración de una nueva Ley en materia de carreteras de titularidad autonómica, entre las que cabe destacar, el conocimiento y experiencia logrados en todo lo concerniente a la gestión de las carreteras de titularidad autonómica, 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 infraestructuras 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, así como las novedosas introducciones y modificaciones de la nueva ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras del Estado, después de transcurridas unas tres décadas desde la entrada en vigor de la primera Ley de Carreteras de Extremadura, las cuales justifican la necesidad de la promulgación de una nueva ley que se adapte a todas estas circunstancias relacionadas.

Como se ponía de manifiesto en el apartado anterior, han sido muchos los factores que han determinado la necesidad de acometer la reforma de la vigente Ley de Carreteras de Extremadura, introduciendo una serie de novedades que se adapten a las circunstancias actuales y que contribuirán a dar relevancia a las carreteras en su función de infraestructuras del transporte y de las comunicaciones terrestres.

La aprobación de esta nueva Ley es aún más necesaria si se tiene en cuenta que viene a sustituir a una norma cuya entrada en vigor tuvo lugar hace ya unas tres décadas, durante las que se han producido importantes cambios en las modalidades de movilidad, sobre todo en la última década, en la que hemos visto surgir numerosas alternativas de movilidad personal diferentes al vehículo y que deben ser contempladas en el nuevo texto normativo, tanto a la hora de regular la seguridad como a la hora de llevar a cabo la elaboración y construcción de nuevos proyectos de carreteras.

Es de destacar, como principal novedad y en cuanto a las clasificaciones de las carreteras contenidas en el Anteproyecto, las innovaciones introducidas respecto a nuestra legislación anterior, en tanto en cuanto, en la clasificación por sus características, se introducen nuevos conceptos como son 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 aquellos conceptos que no tienen la consideración de carreteras y, por tanto, quedan excluidos de regulación en la nueva ley, como son los caminos de servicio, los tramos antiguos de carreteras, las 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, en el borrador de Anteproyecto de Ley 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 (primaria y secundaria), la Red Local y la Red Vecinal, frente a la

regulación anterior que no establecía tal distinción, ya que únicamente distinguía las carreteras básicas, intercomarcales, locales y vecinales.

Asimismo, se incluye, por primera vez, 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.

Es de destacar también, como novedad, la creación, 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.

En relación con los estudios 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, la ordenación urbanística y la 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, sobre todo 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, y para dar prioridad a las actuaciones que integren y humanicen la intervención en el entorno urbano a la hora de elaborar cualquier estudio informativo o proyecto de construcción.

En relación con la explotación de las carreteras, la ley dedica 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. Y 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.

La Ley, además, establece un concepto más amplio de “*las travesías*” 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 los 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 la ley se incorporan dos Anexos:

En el Anexo I se definen los diferentes conceptos que pueden 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.

Para finalizar, se actualiza el régimen infractor y sancionador contenido en la legislación anterior al objeto de adaptarlo a las circunstancias actuales.

Por todo lo anterior, el Director General considera la necesidad y oportunidad de la tramitación del Anteproyecto de la nueva Ley de Carreteras de Extremadura.

En Mérida,

EL DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS