14.– Pescar desde embarcaciones no autorizadas o desde cualquier otro aparato de flotación no diseñado específicamente para la práctica de la pesca, o practicar ésta fuera de las aguas embalsadas o pantanosas autorizadas.

Disposición final. Entrada en vigor

Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de Castilla y León».

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

Valladolid, a 9 de diciembre de 2008.

El Presidente de la Junta
de Castilla y León,
Fdo.: JUAN VICENTE HERRERA CAMPO

LEY 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.

Sea notorio a todos los ciudadanos que las Cortes de Castilla y León han aprobado y yo en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 25.5 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente

LEY

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Española, establece en su artículo 148.1.5.ª que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuando su itinerario, sin ser de interés general, se desarrolle íntegramente en el territorio de la respectiva Comunidad.

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

En ejercicio de dicha competencia exclusiva fue dictada la Ley 2/1990 de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León. Esta Ley diseñó su régimen regulador, amparando y tutelando la planificación, proyección, construcción, conservación, uso y explotación de las carreteras que, con itinerario incluido íntegramente en el territorio de la Comunidad, no forman parte de la Red de Interés General del Estado.

La experiencia adquirida a lo largo de estos años, el desarrollo del Plan Regional Sectorial de Carreteras, las nuevas circunstancias apreciadas y la evolución del papel desempeñado por las carreteras como infraestructura del transporte determinante del desarrollo socioeconómico hacen necesario revisar y actualizar el régimen vigente en la materia y, en concreto, la Ley 2/1990, de 16 de marzo.

Esta nueva Ley de Carreteras trata de regular los variados aspectos del servicio viario mediante normas que responden tanto a las nuevas exigencias técnicas como a las actuales demandas de los usuarios.

Un aspecto novedoso son los preceptos introducidos en materia de financiación de carreteras, los cuales, además de la financiación tradicional, posibilitan legalmente los mecanismos concesionales con vistas a la construcción y explotación de carreteras por los particulares, así como las aportaciones de recursos públicos para reducir o suprimir las tarifas que constituyen la contraprestación de los servicios que vayan a prestar las sociedades concesionarias.

En materia de planes, estudios de planeamientos y proyectos se establece la necesaria coordinación con los instrumentos de planeamiento urbanístico y con las actividades de esta clase que realizan otras administraciones públicas.

Finalmente, debe destacarse que en esta nueva regulación es criterio básico el respeto a la autonomía y competencia de las entidades locales, que debe conjugarse con las atribuciones de planificación y coordinación que corresponden a la administración de la Comunidad de Castilla y León.

TÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1.– Objeto.

1.– Es objeto de la presente Ley la regulación de la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad de Castilla y León y que no sean de titularidad del Estado.

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

Artículo 2.– Titularidad.

La titularidad de las carreteras objeto de esta Ley corresponde, según los casos, a la Comunidad de Castilla y León, a las provincias o a los municipios y demás entidades locales.

Artículo 3.– La red de carreteras de titularidad de la Comunidad de Castilla y León.

1.– Constituyen la red de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma las carreteras que, discurriendo íntegramente por el territorio de la Comunidad de Castilla y León y no estando incluidas en la red de carreteras del Estado, cumplan una función más general que la de accesibilidad local.

2.– Dicha red se clasifica en dos categorías:

a) Red Básica, que junto con la red estatal, sirve de forma continuada al tráfico de largo recorrido e incluye a todas las carreteras con mayor intensidad de circulación o que tengan una función esencial en la estructuración y ordenación del territorio.

b) Red Complementaria, constituida por las carreteras no incluidas en la Red Básica. Atiende a los tráficos de corto y medio recorrido y cumple la misión de unir los núcleos de población, bien directamente o a través de carreteras estatales o de la red básica.

Artículo 4.– Redes de carreteras de entidades locales.

1.– Constituyen las redes de carreteras provinciales, las carreteras que sirven de apoyo a las relaciones zonales entre los núcleos de población de dicho ámbito territorial y garantizan el acceso a estos, así como aquéllas que complementan el sistema viario de las redes del Estado y de la Comunidad Autónoma.

2.– Constituyen las redes de carreteras municipales las que, discurriendo exclusivamente por un término municipal, no sean de titularidad de otro ente público.

Artículo 5.– Cambios de titularidad.

La titularidad de las carreteras incluidas en el ámbito de esta Ley podrá modificarse mediante acuerdo de la Junta de Castilla y León, a propuesta de la consejería competente por razón de la materia, previo acuerdo de las administraciones interesadas e informe de la Comisión de Carreteras de Castilla y León, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 38.

Artículo 6.– Tipos de Carreteras.

1.– Por sus características, las carreteras pueden ser autopistas, autovías, vías para automóviles y carreteras convencionales.

2.– Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y reúnen las siguientes características:

a) No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b) No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

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

3.– 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 acceso a las propiedades colindantes.

4.– Son vías para automóviles las carreteras de una sola calzada con limitación de acceso a las propiedades colindantes.

5.– Son carreteras convencionales las que no reúnan las características propias de las autopistas, autovías y vías para automóviles.

Artículo 7.– Otras vías.

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

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

b) Los caminos de servicio de los que sean titulares el Estado, la Comunidad Autónoma, las entidades locales y demás personas de derecho público, entendiendo por tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares. A estos corresponde atender los gastos que ocasionen su construcción, reparación y conservación.

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

2.– Los caminos a que se refiere el punto anterior podrán abrirse al uso público cuando las circunstancias lo permitan y lo exija el interés general, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de observar las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la Ley de Expropiación Forzosa a efectos de indemnización.

Artículo 8.– Comisión de Carreteras de Castilla y León.

1.– La Comisión de Carreteras de Castilla y León, órgano colegiado adscrito a la consejería competente en materia de carreteras, tendrá como función la coordinación de los planes de las carreteras a los que se refiere la presente Ley, así como emitir los informes sobre los asuntos que se le sometan y aquéllos que sean preceptivos de acuerdo con esta Ley.

2.– La Comisión de Carreteras de Castilla y León será presidida por el titular de la dirección general competente en materia de carreteras.

3.– Formarán parte de la Comisión de Carreteras de Castilla y León, además del Presidente, un representante de cada una de las consejerías de Interior y Justicia, Hacienda, Economía y Empleo, Fomento, Agricultura y Ganadería, y Medio Ambiente designados por sus respectivos consejeros, así como cinco representantes de las corporaciones locales, cuyos miembros serán elegidos por la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León. El secretario será el representante de la Consejería de Fomento.

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

5.– En el seno de la Comisión de Carreteras de Castilla y León se constituirá una ponencia técnica que tendrá como misión informar los cambios de titularidad de carreteras a los que hace referencia el artículo 5.

6.– El régimen de su funcionamiento y organización se determinará reglamentariamente.

TÍTULO II

Régimen de las carreteras

CAPÍTULO I
Planificación, Estudios y Proyectos

Artículo 9.– Instrumentos de planificación.

La planificación viaria de las carreteras objeto de esta Ley se realiza a través del Plan Regional de Carreteras y de los Planes Provinciales de Carreteras, que deberán coordinarse entre sí, mediante los procedimientos legalmente establecidos, para garantizar la funcionalidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados.

Artículo 10.– Plan Regional de Carreteras.

1.– El Plan Regional de Carreteras es el instrumento básico de ordenación general de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general de la economía y del territorio de la Comunidad.

2.– El Plan 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 la red regional de carreteras y, en su caso, los criterios para su revisión.

3.– La aprobación del Plan Regional de Carreteras se hará mediante decreto de la Junta de Castilla y León, a propuesta del consejero competente en la materia, previo informe de la Comisión de Carreteras de Castilla y León y conforme al procedimiento previsto en la legislación de ordenación del territorio para los planes regionales.

Artículo 11.– Planes Provinciales de Carreteras.

1.– Los Planes Provinciales de Carreteras son el instrumento de ordenación general de las redes de carreteras de titularidad de las Diputaciones Provinciales que deben coordinarse con el Plan Regional de Carreteras.

2.– Corresponde a las respectivas corporaciones la elaboración, redacción y aprobación inicial de los Planes Provinciales a los que se refiere el apartado anterior y de sus modificaciones.

3.– La aprobación definitiva de los planes y de sus modificaciones se hará mediante decreto de la Junta de Castilla y León a propuesta de la consejería competente en materia de administración territorial, previo informe de la Comisión de Carreteras de Castilla y León.

Artículo 12.– Programación de actuaciones.

Los planes de carreteras incluirán un anexo, de aplicación orientativa, con las actuaciones que se consideren necesarias para alcanzar los objetivos de los respectivos planes.

No obstante lo anterior, se podrán realizar actuaciones no incluidas en el plan, justificando la compatibilidad de dichas actuaciones con los objetivos contenidos en éste.

Artículo 13.– Estudios de carreteras.

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

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

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

c) Estudio informativo. Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las diversas soluciones alternativas al trazado de las carreteras, de forma que puedan concretarse las mejores soluciones, a efectos de servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d) Anteproyecto. Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de una o varias soluciones del problema planteado y definiendo, en líneas generales, la solución óptima.

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

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

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

3.– Los estudios, anteproyectos y proyectos de carreteras deberán incluir, en su caso, y como anexo, la correspondiente evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa aplicable a tal efecto.

Artículo 14.– Aprobación de los estudios, anteproyectos y proyectos.

1.– Los estudios, anteproyectos y proyectos serán aprobados por la administración titular de la carretera afectada, sin perjuicio de lo que corresponda al órgano de contratación para los proyectos de obras.

2.– La aprobación de los proyectos relativos a carreteras regionales y provinciales incluidas en un catálogo aprobado implicará la declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de derechos correspondientes, y la urgencia a los fines de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbre.

3.– La declaración de utilidad pública, la necesidad de ocupación y la urgencia a los fines de la expropiación forzosa se referirán también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

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

Artículo 15.– Nuevas carreteras y variantes.

1.– A los efectos de la presente Ley, se considera:

a) Nueva carretera: Tramo de nueva construcción que crea un nuevo itinerario o modifica sustancialmente el preexistente.

b) Variante: Tramo de nueva construcción cuyo objeto es evitar o sustituir una travesía o tramo urbano.

2.– 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 y, en general, todas aquellas actuaciones que no supongan una modificación de la funcionalidad de la carretera preexistente.

Artículo 16.– Información oficial y pública.

1.– La construcción de autopistas, autovías, vías para automóviles, nuevas carreteras convencionales o variantes no previstas en el planeamiento urbanístico vigente de los núcleos de población a los que afecten, exigirá la redacción del oportuno estudio informativo que se deberá remitir a las corporaciones locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes lo examinen e informen sobre el trazado más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades o provincias a las que afecte la nueva vía. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que dichas administraciones públicas informen al respecto, se entenderá que están conformes con el contenido del estudio.

2.– Con independencia de la información oficial a que se refiere el apartado anterior, se abrirá un período de información pública durante 30 días hábiles, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

3.– En caso de disconformidad de las corporaciones locales afectadas, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado a la Junta de Castilla y León, que decidirá ejecutar el proyecto si procede.

4.– La aprobación del expediente de información pública, así como la aprobación de la resolución que proceda respecto del estudio informativo, corresponde al consejero competente en materia de carreteras en el caso de carreteras de la red autonómica, y a la administración local correspondiente en el caso de carreteras provinciales o municipales, debiendo resolver en el plazo de seis meses a contar desde la publicación, en el «Boletín Oficial de Castilla y León», de la correspondiente declaración de impacto ambiental, si ésta fuera necesaria, o desde la terminación de los períodos a que hacen referencia los apartados 1 y 2 de este artículo.

5.– La resolución aprobatoria del estudio informativo conllevará:

a) La obligación de iniciar la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del estudio informativo en el plazo de dos años desde su aprobación.

b) En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico, la obligación de acomodar a las determinaciones del estudio los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

c) La incorporación de la nueva carretera al catálogo de la red de titularidad de la administración interesada.

6.– Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a carreteras regionales, el órgano competente para otorgar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la consejería competente en materia de carreteras para que emita, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante en lo que afecta a sus competencias en materia de carreteras, informe comprensivo de las sugerencias que estime conveniente.

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

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

Capítulo II
Construcción y financiación

Artículo 17.– Licencia municipal.

Las actuaciones relativas a las carreteras a las que se refiere la presente Ley, por constituir obras públicas de interés general, no estarán sujetas a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Artículo 18.– Financiación.

1.– La financiación de las actuaciones en las carreteras a que se refiere esta Ley se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los presupuestos de la administración titular, los recursos provenientes de otras administraciones públicas, de los organismos nacionales e internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

La Junta de Castilla y León podrá acordar el establecimiento de contribuciones especiales por la realización de obras de carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, en los términos previstos en este artículo.

El establecimiento de contribuciones especiales en otras carreteras se regirá por lo previsto en la legislación sobre financiación de las entidades locales.

2.– Constituye el hecho imponible de las contribuciones especiales el beneficio especial que se obtenga por personas físicas o jurídicas como consecuencia de la realización de obras de carreteras, aunque no sea susceptible su cuantificación hasta que se determine en los proyectos correspondientes.

El aumento de valor de las fincas como consecuencia de la realización de obras de carretera tendrá la consideración de beneficio especial.

3.– Son sujetos pasivos de las contribuciones especiales las personas físicas y jurídicas, herencias yacentes, comunidades de bienes y demás entidades o colectivos que, careciendo de personalidad jurídica propia, constituyen una unidad productiva autónoma o un patrimonio separado susceptible de imposición, que se beneficien de modo directo por la realización de las actuaciones en el dominio público viario.

En todo caso, se consideran personas especialmente beneficiadas los propietarios de las fincas, establecimientos y urbanizaciones colindantes cuya comunicación resulte mejorada.

4.– El importe total de las contribuciones especiales se determinará sobre la base de los costes totales, directos e indirectos, realmente soportados en la realización de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, aplicando los siguientes porcentajes a la base:

Para la determinación de la cuota global se aplicaran los siguientes porcentajes a la base:

a) Con carácter general, hasta el 25%.

b) En las vías de servicio, hasta el 50%.

c) En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90%.

d) En las obras a realizar en tramos urbanos o travesías con variante de población en servicio, hasta el 90%.

5.– Para la determinación de las cuotas individuales, el importe total se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a criterios objetivos que, en función de la naturaleza de las obras, se determinen de entre los que figuran a continuación:

a) Superficie de las fincas beneficiadas, si fueren rústicas, o longitud de sus fachadas a la carretera, si estuvieren en tramos urbanos.

b) Situación, proximidad y acceso a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones o urbanizaciones.

c) Base imponible del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, tanto rústicos como urbanos, que grave las fincas beneficiadas.

d) Cualquier otro que se determine por decreto del Consejo de Gobierno en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

6.– Cuando el sujeto pasivo sea titular de un derecho expropiado, de su cuota individual se deducirá el justiprecio del derecho expropiado.

7.– Las contribuciones especiales se devengan en el momento en que las obras se hayan ejecutado. 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.

8.– En el caso de travesías y tramos urbanos, podrán establecerse medidas e instrumentos de colaboración con los municipios afectados, a fin de compartir las cargas y servicios entre las administraciones afectadas.

9.– Las carreteras que vayan a construirse en virtud de un contrato de concesión de obras públicas, así como las que vayan a explotarse en régi-

men de gestión indirecta, podrán financiarse mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen y las ayudas que pudieran otorgarse.

CAPÍTULO III
Explotación

Artículo 19.– Explotación de la carretera.

1.– La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a señalización, ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

2.– Como regla general, la administración titular de las carreteras las explotará directamente y su utilización será gratuita para el usuario.

3.– No obstante, por acuerdo de la Junta de Castilla y León, a iniciativa del órgano titular de las carreteras, estas podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos previstos en la legislación estatal básica o bajo el régimen de concesión de obra pública.

4.– La utilización de las carreteras a que se hace referencia en el apartado anterior estará sometida al pago por los usuarios de las correspondientes tarifas, que se fijarán en el contrato correspondiente.

Por razones de interés público la administración podrá subvencionar, en todo o en parte, las tarifas que corresponda satisfacer a los usuarios.

Artículo 20.– Áreas de servicio.

1.– 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 dirigidos a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de las carreteras.

2.– Para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación, la administración titular de la carretera facilitará el establecimiento de áreas de servicio.

3.– Las áreas de servicio podrán ser de titularidad pública o privada.

4.– Reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas entre las mismas y sus características funcionales, de tal forma que se garantice la prestación de los servicios esenciales, así como la seguridad vial, la protección del paisaje y demás elementos naturales del entorno, y el adecuado mantenimiento.

No se establecerán otras limitaciones respecto a las distancias que las derivadas de la seguridad vial o de la correcta explotación de las carreteras.

5.– Reglamentariamente se determinará el procedimiento para la autorización de las áreas de servicio de titularidad privada que incluirá, en todo caso, un trámite de información pública.

6.– Los estudios de carreteras relativos a autopistas y autovías podrán incluir la localización y accesos de las áreas de servicio como elementos funcionales de aquéllas.

Artículo 21.– Áreas de servicio de titularidad pública.

1.– Las áreas de servicio de titularidad pública, que tienen la consideración de elementos funcionales de la carretera, se gestionarán por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos que establece la legislación vigente en materia de contratos del sector público. Así mismo, podrá emplearse la concesión de obra pública, que podrá tener por objeto la construcción y la explotación o solamente la explotación.

2.– La forma de adjudicación de dichas áreas de servicio será en cualquier caso el concurso.

3.–Si los estudios citados en el artículo anterior no incluyeran áreas de servicio, o con posterioridad se justificara la necesidad de otras nuevas, con carácter previo al concurso se realizarán las siguientes actuaciones:

a) Un estudio de carreteras que defina la ubicación, los accesos y las instalaciones, así como la situación del área de servicio dentro de la carretera.

b) Un trámite de información pública por un plazo no inferior a 30 días.

TÍTULO III

Uso y Defensa de las Carreteras

CAPÍTULO I
Limitaciones a la propiedad

Artículo 22.– Zonas de la carretera.

A los efectos de la presente Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

Artículo 23.– Zona de dominio público.

1.– Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías para automóviles, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 36 de esta Ley para travesías y tramos urbanos.

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

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

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el terreno ocupado por los soportes de la estructura.

2.– Sólo podrá ocuparse la zona de dominio público, o realizar obras o instalaciones, previa autorización de la administración titular, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija y sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 36 de esta Ley.

3.– La administración titular de la carretera podrá establecer el abono de un canon por el uso especial del dominio público.

El hecho imponible de dicho canon lo constituye la ocupación del dominio público por el beneficiario de la autorización a que se refiere el apartado anterior.

El canon se establecerá en función de la superficie ocupada y de su valoración.

Artículo 24.– Zona de servidumbre.

1.– La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 23 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de veinticinco metros en autopistas, autovías y vías para automóviles, y de ocho metros en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

2.– En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquéllos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del órgano titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 36 de esta Ley.

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

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

Artículo 25.– Zona de afección.

1.– La zona de afección de las carreteras estará constituida por dos franjas de terreno, a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a la arista exterior de la explanación, a una distancia de cien metros en autopistas autovías y vías para automóviles, y de treinta metros en el resto de las carreteras, medidos desde las citadas aristas.

2.– Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del órgano titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 36 de esta Ley.

3.– En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción o instalación, y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios; todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 36 de esta Ley.

4.– La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación de las carreteras en un futuro no superior a diez años.

Artículo 26.– Línea límite de edificación.

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

2.– La línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas, autovías y vías para automóviles, y a 18 metros en el resto de las carreteras, desde la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

3.– Excepcionalmente, por acuerdo de la Junta de Castilla y León a propuesta del consejero competente en la materia y previo informe motivado del órgano titular de la carretera y de la Comisión de Carreteras de Castilla y León, se podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de esta Ley en zonas o espacios comarcales perfectamente delimitados.

4.– En los tramos urbanos o a urbanizar el instrumento correspondiente del planeamiento urbanístico podrá establecer la línea de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 2 de este artículo, previo informe preceptivo y vinculante de la administración titular de la carretera.

5.– Para las variantes, el estudio al que se refiere el artículo 16.1 fijará la línea límite de edificación, que en ningún caso se situará a una distancia inferior a la que se define en el apartado 2 de este artículo ni superior a 50 metros.

La aprobación definitiva del estudio conllevará el establecimiento de la línea de edificación a la distancia fijada.

Artículo 27.– Publicidad en las carreteras.

1.– Se prohíbe toda aquella publicidad que sea visible desde las zonas de dominio público de la carretera, excepto en las travesías de población en las que la publicidad estará sometida a las ordenanzas municipales, debiendo situarse fuera de las zonas de dominio público y sin afectar a la señalización, la iluminación, ni el balizamiento de la carretera.

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

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

a) La rotulación informativa de las vías.

b) Los carteles que señalen lugares de interés público no comerciales y con los formatos que se autoricen.

c) Las indicaciones de orden general que sean de interés para el usuario, tales como la información sobre talleres, restaurantes, comercios, exposiciones, ferias, celebraciones, etc., siempre que no contengan nombres comerciales, que no sean transitorias o que no tengan carácter excepcional.

d) Los rótulos y marcas comerciales que se dispongan en el edificio o finca en que se desarrolle la actividad anunciada.

3.– En todo caso, para la colocación de cualquier clase de letrero o reclamo en la franja definida en el apartado 1 de este artículo, en la carretera o en su entorno, será preceptiva la autorización del organismo titular de la misma, que atenderá, además de a lo anteriormente expresado, a que las condiciones de forma, tamaño, situación o iluminación no puedan ser perjudiciales para el tráfico.

Artículo 28.– Paralización de obras.

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

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

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

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

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

Artículo 29.– Accesos.

1.– No se podrán realizar accesos a las carreteras sin la autorización previa de la administración titular.

Sólo podrá denegarse la autorización por razones que se deriven de consideraciones de seguridad vial, de la correcta explotación de la carretera o porque exista la posibilidad de realizarlo por otros caminos públicos o carretera local próxima.

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

3.– Cuando los accesos fuesen solicitados por los particulares directamente interesados, el organismo administrativo competente podrá convenir con estos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público.

CAPÍTULO II
Uso de la carretera

Artículo 30.– Limitaciones a la circulación.

1.– Sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones, la administración titular de la carretera podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o la seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras.

2.– Las limitaciones a la circulación o cualquier otra restricción adoptada y, en su caso, los desvíos acordados, se comunicarán a las autoridades competentes en materia de tráfico, al objeto de que éstas adecuen las medidas de vigilancia, disciplina y regulación de tráfico, y mantengan actualizada la información que sobre las vías se ofrezca a los usuarios.

3.– Compete igualmente a la administración titular de la carretera fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que puedan ser otorgadas, en su caso, por el órgano competente.

Artículo 31.– Utilización especial de una carretera.

Toda utilización excepcional y temporal que comporte un deterioro excesivo de una carretera conllevará la obligación de su reparación por parte del responsable.

Se considerará como deterioro excesivo aquel que no produciría el tráfico ordinario de la carretera.

Corresponderá a la administración titular de la carretera otorgar la debida autorización, así como determinar el alcance de la reparación, previa audiencia del interesado.

Artículo 32.– Instalaciones de control.

La administración titular de la carretera podrá establecer instalaciones de aforos y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda del tráfico. Las sobrecargas que constituyan infracción se sancionarán por las autoridades competentes en cada caso.

TÍTULO IV

Travesías y tramos urbanos

Artículo 33.– Definiciones.

1.– Se consideran tramos urbanos de las carreteras aquellos que discurren por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico o territorial o, en su defecto, el que se considere como tal en la legislación urbanística aplicable en Castilla y León.

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

Artículo 34.– Delimitación de travesías.

La administración titular de la carretera delimitará en cada caso concreto el tramo o tramos de carretera que tengan la consideración de travesía, mediante el procedimiento que reglamentariamente se determine, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 35.– Proyectos de travesías.

1.– Previamente a su aprobación, los proyectos cuyo objeto específico sea el acondicionamiento o mejora de una travesía cuya titularidad no sea municipal serán remitidos por la administración titular de la carretera al ayuntamiento correspondiente para que, en el plazo de un mes, notifique la conformidad o disconformidad con el mismo.

En todo caso el ayuntamiento aportará libres de cargas y gravámenes los terrenos que fueran necesarios para la ejecución de las obras.

2.– Sin el requisito de conformidad expresa del ayuntamiento no podrá procederse a la aprobación del proyecto.

3.– No tendrán consideración de acondicionamiento o mejora de travesía, por lo que no será de aplicación lo dispuesto en los dos apartados anteriores, las actuaciones relativas a conservación, refuerzo del firme, ni las que tengan por objeto el ensanche necesario para mantener la sección transversal de la calzada.

Artículo 36.– Autorizaciones.

1.– En la zona de dominio público de travesías y 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 vinculante de dicha administración titular.

2.– En las travesías y tramos urbanos, corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre los terrenos y edificaciones situados fuera de la zona de dominio público.

3.– A los efectos de lo indicado en este artículo, se considerará zona de dominio público exclusivamente la ocupada por la carretera y sus elementos funcionales.

En el supuesto de que existan aceras, el límite de la zona de dominio público será el borde exterior de la acera más cercana a la calzada o las vías de servicio, si éstas fueran de titularidad de la administración de la que depende la carretera.

Artículo 37.– Conservación.

Las actuaciones de conservación en la zona de dominio público, definida en el artículo anterior, a excepción de las aceras si existieran, corresponden a la administración titular de la carretera.

La conservación de las aceras y del resto de la travesía corresponde a los Ayuntamientos.

Artículo 38.– Cesión a los Ayuntamientos.

Las carreteras regionales o provinciales, o tramos determinados de ellas, se entregarán a los ayuntamientos respectivos cuando tengan la condición de tramo urbano y exista otra alternativa viaria que proporcione un mejor nivel de servicio.

En el supuesto de construcción de una variante, se entregará la totalidad del tramo de carretera que queda sustituido por la variante.

En ambos casos, el expediente se promoverá a instancia del ayuntamiento o de la administración titular de la carretera y será resuelto por la Junta de Castilla y León.

Excepcionalmente podrá ser resuelto por el consejero competente por razón de la materia, para las carreteras de la red autonómica, y las Diputaciones Provinciales para las carreteras de las redes provinciales, cuando exista acuerdo fehaciente entre las dos administraciones interesadas.

TÍTULO V

Infracciones y sanciones

Artículo 39.– Infracciones.

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

2.– Son infracciones leves:

a) Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público, servidumbre y afección, sin la debida autorización.

b) Arrojar, abandonar, verter, colocar o mantener dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no suponga riesgo para los usuarios de la carretera.

3.– Son infracciones graves:

a) Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público, servidumbre, o afección, cuando no puedan ser objeto de autorización.

b) Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

c) Deteriorar o modificar las características o situación de cualquier elemento de la carretera, relacionado directamente con la ordenación, orientación o seguridad de la circulación, cuando con ello no se impida que sigan prestando su función.

d) Deteriorar, alterar, modificar, o destruir cualquier obra, instalación o elemento funcional de la carretera.

e) Arrojar, abandonar, verter, colocar o mantener dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que suponga riesgo para los usuarios de la carretera.

f) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, sin autorización o sin atenerse a las condiciones de la misma, cualquier tipo de cruce aéreo o subterráneo.

g) Colocar, sin la previa autorización de la administración titular de la carretera, carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre o afección.

h) Las calificadas como leves cuando exista reincidencia.

4.– Son infracciones muy graves:

a) Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público, servidumbre o afección, cuando no puedan ser objeto de autorización y originen un riesgo grave para la circulación.

b) Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de autorización y origine un grave riesgo para la circulación.

c) Sustraer, deteriorar, destruir o modificar las características o situación de cualquier elemento de la carretera que esté directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación impidiendo que siga prestando su función.

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

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

f) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera, con las excepciones previstas en el artículo 27 de esta Ley.

g) Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Artículo 40.– Sanciones.

1.– La imposición de sanciones por infracciones leves y graves en las carreteras regionales corresponderá a los delegados territoriales de la Junta de Castilla y León.

La imposición de sanciones por infracciones muy graves corresponde al consejero competente en materia de carreteras.

La potestad sancionadora de las corporaciones locales se regirá por lo dispuesto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

– Infracciones leves, multa de 100 € a 1.000 €.

– Infracciones graves, multa de 1.001 € a 3.000 €.

– Infracciones muy graves, multa de 3.001 € a 30.000 €.

En el supuesto de obras, instalaciones o construcciones, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, la multa impuesta no podrá ser en ningún caso inferior al cinco, diez o quince por ciento, respectivamente, del valor de la obra realizada.

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

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

4.– La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de restablecer la situación inicial, incluyendo, en su caso, la demolición de la obra ejecutada, así como la indemnización de los daños y perjuicios causados, cuyo importe será fijado por el órgano administrativo del que dependa la carretera.

En el caso de que se considerara urgente la reparación del daño, la administración titular de la carretera la ejecutará de forma inmediata, pasando seguidamente propuesta de liquidación detallada del gasto al causante.

Artículo 41.– Prescripción de las infracciones y sanciones.

El plazo de prescripción de las infracciones será de cuatro años para las muy graves, tres años para las graves y un año para las leves.

Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los cuatro años, las impuestas por faltas graves a los tres años y las impuestas por faltas leves al año.

Disposición adicional primera.– Actualización de sanciones.

La Junta de Castilla y León, mediante decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 40 de esta Ley, atendiendo a la variación que experimente el Índice de Precios al Consumo.

Disposición adicional segunda.– Catálogo de carreteras autonómicas.

La Junta de Castilla y León, a propuesta de la consejería competente en materia de carreteras, aprobará mediante acuerdo un catálogo de las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma que incluirá su clasificación.

Disposición transitoria única.

Lo establecido en la presente Ley será de aplicación a los planes de carreteras que estén vigentes en la fecha de su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única.

A la entrada en vigor de esta Ley queda derogada la Ley 2/1990, de 16 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Castilla y León y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en la misma.

Disposición final primera.

La Junta de Castilla y León aprobará el reglamento general de desarrollo de la presente Ley en el plazo máximo de seis meses desde su entrada en vigor.

Disposición final segunda.

En el plazo de un mes desde la entrada en vigor de esta Ley, el consejero competente en materia de carreteras elevará a la Junta de Castilla y León propuesta de acuerdo de aprobación del catálogo previsto en la Disposición adicional segunda de esta Ley.

Disposición final tercera.

La Junta de Castilla y León, a propuesta de la consejería competente en materia de administración territorial, previa aprobación inicial por la corporación correspondiente e informe de la Comisión de Carreteras de Castilla y León aprobará, mediante acuerdo, los catálogos de las carreteras de titularidad de las entidades locales.

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

Valladolid, a 9 de diciembre de 2008.

El Presidente de la Junta
de Castilla y León,
Fdo.: Juan Vicente Herrera Campo

LEY 11/2008, de 9 de diciembre, de Declaración de la Reserva Natural «Acebal de Garagüeta» (Soria).

Sea notorio a todos los ciudadanos que las Cortes de Castilla y León han aprobado y yo en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 25.5 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente

LEY

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Monte de Utilidad Pública «Garagüeta», situado en la comarca de Almarza en el norte de la provincia de Soria, alberga una singular formación vegetal dominada por acebos (Ilex aquifolium), que constituye una de las manifestaciones de acebal más extensas de la Península Ibérica.

Los acebos forman aquí una amplia mancha forestal, inusual para esta especie, dominando el territorio casi exclusivamente, aunque en algunas zonas son frecuentes otros arbustos y árboles de pequeño porte que contribuyen a aumentar la diversidad. En su interior, encuentra cobijo una variada comunidad de pequeñas aves.

Por otra parte, el Monte Garagüeta ha sido y es un importante estivadero para la cabaña ganadera de los pueblos vecinos, de modo que este uso pecuario es el origen del acebal y en él radica su conservación hasta nuestros días.

Su notable relevancia medioambiental motivó su inclusión dentro del Espacio Natural de Sierra de Urbión, así como de la Zona de Especial Protección para las Aves homónima (ES 4170113), designada por la Unión Europea el 31 de agosto de 2000 y del Lugar de Importancia Comunitario (ES 4170116) «Sierras de Urbión y Cebollera», según Decisión de la Comisión Europea de 19 de julio de 2006.

En este espacio convergen múltiples vocaciones y usos, entre los que destacan los ganaderos y forestales, a los que se añade, en los últimos años, un creciente uso público.

Todas estas peculiaridades hacen que, en conjunto, el espacio delimitado manifieste unas características naturales sobresalientes o muy destacables respecto a su entorno, por lo que es oportuno dotarlo de un marco jurídico que garantice la preservación de sus valores y la promoción de medidas de restauración y mejora de los recursos naturales que así lo precisen.

Por la concurrencia de estas singulares características naturales, el área se encuentra incluida en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León formulado por la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, a través del Espacio Natural Sierra de Urbión.

Dicha Ley, en su artículo 11, define los requisitos que deben concurrir para que los territorios de la Comunidad de Castila y León puedan ser declarados Espacios Naturales Protegidos, y exige, además, en su artículo 22.4, la previa aprobación del correspondiente Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la zona.

En cumplimiento de este último precepto, y tras la oportuna tramitación, el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Acebal de Garagüeta (Soria) se aprobó por Decreto 112/2007, de 15 de noviembre.

El Plan concluye, en su artículo 8, que toda el área sometida a ordenación, cuyos límites se describen en el artículo 3 del citado Decreto,