Ley 4/1994, de 14 de septiembre, de Carreteras de Galicia.

La Constitución Española, en su artículo 148.1.5, establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de carreteras cuando su itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Por otro lado, el Estatuto de Autonomía de Galicia establece en su artículo 27.8 que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras no incorporadas a la red del Estado, cuyo itinerario se desarrolle, asimismo, íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma.

Asumidas por la Junta de Galicia las competencias en materia de carreteras por Decreto 156/1982, de 15 de diciembre, resulta necesario, en consecuencia, determinar el régimen vigente sobre la materia, a partir de la necesaria derogación de la Ley 6/1983, de 22 de junio, de limitaciones de la propiedad en las carreteras no estatales de Galicia, mediante una Ley que ofrezca cauces aptos para superar problemas, satisfacer necesidades y, al mismo tiempo, salvaguardar y garantizar los intereses generales de la Comunidad Autónoma integrados en este sector público.

Esta Ley de Carreteras de Galicia trata de regular los distintos aspectos del servicio viario, por medio de normas que responden tanto a las nuevas exigencias técnicas como a las demandas actuales de los usuarios y a la realidad de las peculiaridades de la Comunidad Autónoma y a sus características de distribución de la población, muy diseminada, al mismo tiempo que concentrada en pequeños núcleos muy numerosos. Se actualizan también las definiciones de las carreteras y se plantea una nueva clasificación y una nueva denominación de las mismas.

En lo que se refiere a planes, estudios de planificación y proyectos, se establece la necesaria coordinación con los instrumentos de planeamiento urbanístico.

Los preceptos reguladores del uso, explotación y defensa de la carretera se orientan directamente tanto a potenciar y mejorar los variados servicios, principales y complementarios, exigidos por las crecientes necesidades del tránsito público como a proteger y conservar el patrimonio viario, que ha de ser objeto de cuidadosa y esmerada atención, utilizando y aplicando estrictamente los procedimientos que contiene la Ley para sancionar de una forma fácil las infracciones a la misma.

Por último se actualiza el especial régimen jurídico regulador de las denominadas redes arteriales y travesías, de acuerdo con las circunstancias peculiares de las carreteras y tramos de las mismas que discurren por suelo urbano.

Por todo lo expuesto, el Parlamento de Galicia aprobó y yo, de conformidad con el artículo 13.2 del Estatuto de Galicia y con el artículo 24 de la Ley 1/1983, de 23 de febrero, reguladora de la Junta y de su Presidente, promulgo, en nombre del Rey, la Ley de Carreteras de Galicia.

CAPÍTULO I.
DISPOSICIONES GENERALES.

SECCIÓN I. OBJETO Y DEFINICIONES.

Artículo 1.

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

Artículo 2.

1. A los efectos de esta Ley se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles, cuyo itinerario no se desarrolle íntegramente en suelo calificado como urbano por el correspondiente instrumento de

planeamiento urbanístico, con las excepciones que puedan derivarse de lo dispuesto respecto a las redes arteriales.

2. Por sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, corredores, vías rápidas y carreteras convencionales:

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

a. No tener acceso a ellas las propiedades contiguas.

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

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.

2.2 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 desde las propiedades contiguas.

2.3 **¡Error!Marcador no definido.**Son corredores las carreteras con limitación de accesos desde las propiedades contiguas, constituidas por una sola calzada, que sean proyectadas con previsión de su futuro desdoblamiento. Las obras de fábrica, en su caso, se realizarán teniendo en cuenta dicha previsión. Los municipios recogerán en sus instrumentos de planeamiento dichos usos futuros.

2.4 Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos de y a las propiedades contiguas.

2.5 Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías, corredores o vías rápidas.

3. Reglamentariamente se establecerán las limitaciones a la circulación en las carreteras de los diferentes tipos de vehículos.

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

5. Es elemento funcional de una carretera todo terreno o instalación permanentemente afecto a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario que haya sido adquirido mediante título legítimo por la Administración titular de la carretera o entidad concesionaria de su explotación, en su caso.

Artículo 3.

1. A los efectos de esta Ley no tendrán la consideración de carretera, ni se incluirán, por tanto, en las redes de la Comunidad Autónoma, de las provincias o de los municipios:

a. Las vías que componen la red urbana de comunicaciones municipales.

b. Los caminos de servicio cuyos titulares sean el Estado, la Comunidad Autónoma, las entidades locales y demás entidades de derecho público.

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

2. Se consideran caminos de servicio los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, a quienes corresponde atender a todos los gastos que ocasione su construcción, reparación y conservación.

Cuando las circunstancias que concurran en los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general, habrán de abrirse éstos al uso público, según su naturaleza y legislación específica.

Artículo 4.

La titularidad de las carreteras de Galicia corresponde a la Comunidad Autónoma o a las entidades locales.

El Consejo de la Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, aprobará por Decreto la relación de las carreteras de titularidad autonómica.

Las entidades locales aprobarán asimismo la relación de carreteras de titularidad provincial y municipal.

Dichas aprobaciones se harán de acuerdo con los correspondientes planes de carreteras, y podrán modificarse en los siguientes supuestos:

a. Por cambio de titularidad de carreteras, con arreglo a los procedimientos de esta Ley.

b. Por construcción de nuevas carreteras.

c. Por variación de trazado en carretera existentes.

Artículo 5.

Los cambios de titularidad de carreteras incluidas en las redes dependientes de la Comunidad Autónoma y de las entidades locales habrán de ser aprobados por Decreto de la Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras y previo acuerdo entre las Administraciones afectadas.

SECCIÓN II. COMPETENCIAS.

Artículo 6.

Corresponde al Consejo de la Junta de Galicia:

a. Aprobar los planes de carreteras de Galicia y sus modificaciones, en los términos previstos en la presente Ley, que serán remitidos para su examen al Parlamento de Galicia.

b. Aprobar la relación y clasificación de las carreteras de titularidad de las entidades locales, en defecto del correspondiente plan.

c. Aprobar la incorporación a la red de titularidad autonómica, en su caso, de los caminos particulares, así como de los caminos de servicio, cuando sean abiertos a uso público con carácter permanentes.

d. Aprobar la incorporación de carreteras o de tramos de ellas de otras redes a la red de titularidad autonómica o viceversa, previo acuerdo entre las Administraciones afectadas.

e. Otorgar las concesiones de explotación de nuevas carreteras con itinerario comprendido íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma de Galicia que no sean de competencia local.

f. Aprobar las redes arteriales y adscribir las vías incluida en ellas a las redes de titularidad autonómica, provincial o municipal, según corresponda.

g. Aprobar la relación de carreteras de Galicia que pertenecen a la categoría de autopistas, autovía, corredor o vía rápida.

h. Las restantes competencias que le encomiende el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 7.

Corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras:

a. Elaborar el plan de carreteras de la Comunidad Autónoma.

b. Elevar al Consejo de la Junta de Galicia los expedientes que hayan de serle sometidos, conforme al artículo anterior.

c. Aprobar los estudios, anteproyectos y proyectos relativos a carreteras de titularidad autonómica.

d. Ejercer las facultades necesarias para la construcción, conservación y explotación de las carreteras de titularidad autonómica.

e. Coordinar los planes provinciales y municipales de carreteras y supervisar su ejecución.

f. Otorgar las concesiones de elementos susceptibles de explotación individualizada en áreas de servicio de carreteras de titularidad autonómica con control de accesos.

g. Aprobar, en el ámbito de sus competencias, la normativa técnica y administrativa para las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal.

h. Cuantas otras facultades no estén expresamente atribuidas a otros órganos de la Administración en las materias a que se refiere la presente Ley.

Artículo 8.

Corresponde a las entidades locales el ejercicio de las siguientes competencias:

1. El proyecto, construcción, gestión, explotación, conservación y señalización de los tramos de la red de su titularidad, así como el ejercicio en la misma de las funciones de disciplina viaria, sin perjuicio de los acuerdos que pueda alcanzar con la Junta de Galicia para el desempeño de estas cuestiones.

2. Las restantes previstas en el ordenamiento jurídico.

CAPÍTULO II.
RÉGIMEN DE LAS CARRETERAS.

SECCIÓN I. PLANIFICACIÓN. ESTUDIOS Y PROYECTOS.

Artículo 9.

Los planes de carreteras de Galicia habrán de coordinarse entre sí, mediante los procedimientos establecidos en los artículos 11 y 12 de la presente Ley, para garantizar la funcionalidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados.

Corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras fijar las directrices de coordinación y planificación en materia de carreteras de Galicia, a fin de garantizar la coherencia y funcionalidad del sistema viario de la Comunidad Autónoma.

Artículo 10.

1. Los planes de carreteras comprenderán las previsiones, los objetivos y la programación de actuaciones en las mismas, así como los criterios de revisión del propio plan. En ellos, las carreteras se clasificarán en tres redes: Primaria básica, primaria complementaria y secundaria.

2. La red primaria básica está formada por grandes ejes que, junto con la red de interés general del Estado, vertebran el territorio, lo conectan con la red de carreteras de las Comunidades Autónomas vecinas y relacionan entre sí tanto los grandes centros de población como los principales lugares de actividad económica.

3. La red primaria complementaria comprende las demás carreteras que conectan con las cabeceras comarcales y con los núcleos de población importantes.

4. La red secundaria comprende todas las carreteras no incluidas en las redes básica y complementaria.

5. Los planes de carreteras incluirán el análisis y diagnóstico de la red existente en el momento de su redacción, las previsiones de la situación de la red de carreteras al final del período de vigencia del plan, la programación de actuaciones y el estudio económico y financiero.

Artículo 11.

1. Para las carreteras que sean de titularidad de las diputaciones, los planes provinciales de carreteras contendrán la clasificación de la red de su titularidad.

2. La elaboración, redacción y aprobación inicial de los planes provinciales a que se refiere el apartado anterior, así como las modificaciones de los mismos, corresponden a las respectivas entidades provinciales. Redactado el plan, y antes de su aprobación inicial por el Pleno de la Diputación, éste se someterá a informe de los Ayuntamientos afectados. Dichos informes habrán de ser evacuados en el plazo de dos meses, y se entenderá que son favorables si no se han emitido en el referido plazo.

La aprobación definitiva de estos planes corresponderá al Consejo de la Junta de Galicia, previo informe de la Consejería competente en materia de carreteras, dándose por producida dicha aprobación por el transcurso de seis meses desde la entrada del expediente en el Registro del Ayuntamiento sin que éste comunique resolución.

Las determinaciones del plan se consideran vinculantes a efectos de su inclusión en los programas de inversiones de las Diputaciones.

Artículo 12.

1. Los Ayuntamientos pueden formular planes municipales de carreteras cuando así lo decidan o lo exija la densidad de las redes existentes.

2. La elaboración de los planes municipales, así como las modificaciones de los mismos, corresponden a las respectivas entidades locales y su aprobación inicial a los plenos de las mismas. Después de haberlos aprobado inicialmente, serán sometidos a informe de la Diputación Provincial, que habrá de emitirlo en el plazo de dos meses, y se entenderá que es favorable si no se ha emitido en dicho plazo.

La aprobación definitiva de estos planes corresponderá al Consejo de la Junta de Galicia, previo informe de la Consejería competente en materia de carreteras, dándose por producida dicha aprobación por el transcurso de seis meses desde la entrada del expediente completo en el Registro del Ayuntamiento sin que éste comunique resolución.

Artículo 13.

1. Todos los estudios, anteproyectos y proyectos a que hace referencia este capítulo se redactarán con sujeción a las normas técnicas aprobadas por la Administración competente, particularmente en lo que se refiere a la señalización y balizamiento de carreteras, así como a cualquier otro aspecto que se derive del cumplimiento de tratados, convenios, acuerdos y recomendaciones de carácter internacional suscritos por el Estado español.

2. Los proyectos de nuevas carreteras cuyos titulares sean las entidades locales serán aprobados por la corporación correspondiente y sometidos a informe previo con carácter vinculante de la Consejería competente en materia de carreteras.

Artículo 14.

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

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

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

c. Estudio informativo. Consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera a efectos de que pueda servir de base para el expediente de información pública que pueda incoarse.

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

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

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

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

Artículo 15.

1. Cuando se trate de la construcción de una nueva carretera o variante de población no prevista en el planeamiento urbanístico vigente, la Administración titular de la carretera aprobará técnicamente el correspondiente estudio informativo o proyecto de trazado, que habrá de someterse al trámite de información pública durante un plazo de treinta 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. Únicamente podrán ser tenidas en cuenta en este trámite las observaciones relativas a las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

La aprobación del expediente de información pública corresponde al Consejero competente en materia de carreteras.

2. Simultáneamente con dicha información pública, habrá de remitirse el estudio o proyecto a la Consejería competente en materia de carreteras y a las Administraciones afectadas para que, en el plazo de un mes, examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades y provincias afectadas. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin que las Administraciones afectadas emitan informe al respecto, se entenderá que están conformes con el estudio o proyecto.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado al Consejo de la Junta de Galicia, que lo aprobará, si procede.

3. La aprobación definitiva del estudio informativo o proyecto de trazado de una nueva carretera o variante de población comportará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico existente, que habrá de acomodarse a las determinaciones del estudio en el plazo de un año desde la fecha de dicha aprobación.

Dicha aprobación definitiva comportará la inclusión de la nueva carretera o variante en los instrumentos de planeamiento que se elaboren con posterioridad.

La delimitación del tramo de la carretera que constituye la variante de población corresponde al organismo competente de la Administración titular de la carretera.

4. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento que afecte a carreteras, el organismo competente para otorgar su aprobación inicial habrá de enviar, con anterioridad

a dicha aprobación, el correspondiente documento a las Administraciones titulares de las carreteras afectadas para que emitan, en el plazo de un mes, y con carácter vinculante, informe comprensivo de las sugerencias que estimen convenientes.

5. La Administración titular de la carretera someterá los estudios y proyectos que afecten a las actividades de las distintas Consejerías de la Junta de Galicia a su informe, conforme a lo establecido sobre el particular por las disposiciones vigentes.

Artículo 16.

1. La aprobación de los proyectos de carreteras de titularidad autonómica implicará la declaración de utilidad pública y de la necesidad de ocupación de los bienes y de adquisición de derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

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

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

4. La aprobación de un proyecto de construcción o de trazado, en su caso, de una nueva carretera implicará la aplicación a ella de los preceptos relativos al uso y defensa de las carreteras en igual forma que las existentes.

Artículo 17.

En los supuestos de actuación sobre travesías existentes que afecten a terrenos situados fuera de la zona de circulación, la Administración titular de la carretera remitirá el proyecto al Ayuntamiento correspondiente para que en el plazo de un mes emita informe sobre él. En caso de no emitir informe en el plazo indicado, se entenderá que no existe objeción alguna al proyecto.

Artículo 18.

Los estudios, anteproyectos o proyectos de nuevas carreteras o de variantes de población que hayan de ser sometidos al trámite de información pública habrán de incluir, en todo caso, el correspondiente estudio de impacto ambiental.

SECCIÓN II. CONSTRUCCIÓN.

Artículo 19.

Sólo podrán construirse nuevas carreteras cuando estén previstas en su correspondiente plan.

No obstante, la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda podrá, excepcionalmente, realizar actuaciones o ejecutar obras no previstas en el Plan de carreteras en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público, debidamente apreciados por el Consejo de la Xunta, debiendo dar cuenta a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos del Parlamento de Galicia.

Artículo 20.

1. Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras, 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.

2. La ejecución de dichas obras, siempre que se realice de acuerdo con los proyectos aprobados, únicamente podrá ser suspendida por la autoridad judicial.

SECCIÓN III. FINANCIACIÓN.

Artículo 21.

1. La financiación de las actuaciones en la red de carreteras se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los presupuestos de la Administración titular de ellas, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y de otras entidades o, excepcionalmente, de particulares.

2. También podrá producirse la financiación mediante contribuciones especiales en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 22.

3. Las carreteras a construir y explotar en virtud de un contrato de concesión de obras públicas o a través de una sociedad pública autonómica, así como las carreteras a explotar en régimen de gestión indirecta, se financiarán mediante recursos propios de las entidades adjudicatarias, los ajenos que éstas movilicen y las transferencias que pudieran otorgarse.

Artículo 21 bis.

1. A efectos de la presente Ley, tendrá la consideración de contrato de concesión de obras públicas aquél en que, siendo su objeto la construcción de carreteras, la contraprestación a favor del concesionario consista en el derecho a explotar la obra y, en su caso, a recibir un precio, siendo su régimen jurídico el establecido en la legislación básica estatal.

2. La utilización de las carreteras construidas y explotadas por los titulares de la concesión dará derecho a percibir de los usuarios las correspondientes tarifas. A estos fines la Consejería competente en materia de carreteras determinará los precios máximos las mismas.

3. La Administración titular de la vía podrá establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares la transferencia de fondos públicos, de carácter presupuestario, calculados en función de los usuarios de la infraestructura y de la rentabilidad social producida, tanto por la construcción como por la utilización de la misma.

4. Con la finalidad de determinar las transferencias de fondos públicos, se realizará un estudio de viabilidad en el que habrán de expresarse las hipótesis económicas y se concretará el marco financiero de la concesión.

Artículo 22.

1. Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos o vías de servicio resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas a causa de la ejecución de las obras tendrá a estos efectos la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales aquéllos que se beneficien de modo directo con las carreteras, accesos o vías de servicio y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos contiguos y los de las urbanizaciones que resulten mejoradas en su comunicación.

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el justiprecio de las expropiaciones, excepto, en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

a. Con carácter general, hasta el 25 %.

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

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

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirán entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurran en aquéllos, se determinen de entre los que figuran a continuación:

a. Superficie de las fincas beneficiadas.

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

c. Bases imponibles en las contribuciones territoriales de las fincas beneficiadas.

d. Los que determine el Decreto que establezca la contribución especial en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

5. El Consejo de la Junta de Galicia acordará, mediante Decreto aprobado a propuesta de las Consejerías competentes en materia de economía y hacienda y de carreteras, el establecimiento de contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente Ley, las cuales sólo podrán referirse a la red de titularidad de la Comunidad Autónoma.

6. En el caso de las entidades locales se estará a lo dispuesto en la legislación de régimen local.

Artículo 23.

1. La Administración Autonómica podrá construir y explotar carreteras mediante sociedades públicas en las que la Administración General participe bien directamente, bien a través de cualquier entidad o sociedad pública autonómica, previa autorización de la correspondiente Ley de Presupuestos.

2. La utilización de las carreteras construidas y explotadas por la sociedad pública dará derecho a percibir de los usuarios las correspondientes tarifas.

3. La Administración titular de la vía podrá realizar transferencias de fondos públicos, de carácter presupuestario, calculados en función de los usuarios de la infraestructura y de la rentabilidad social producida, tanto por la construcción como por la utilización de la misma.

SECCIÓN IV. EXPLOTACIÓN.

Artículo 24.

1. Las carreteras pueden ser explotadas por la Comunidad Autónoma, las entidades locales y los particulares.

2. La Comunidad Autónoma y las entidades locales, como regla general, explotarán directamente las autopistas a su cargo.

En los supuestos de peaje, las tarifas correspondientes a las autopistas de titularidad autonómica serán aprobadas por el Consejo de la Junta de Galicia.

Artículo 25.

1. Las carreteras podrán ser explotadas mediante contrato de concesión de obra pública, en régimen de gestión indirecta o a través de una sociedad pública autonómica.

2. Las carreteras en régimen de concesión administrativa se regirán por lo dispuesto en la legislación específica.

3. En el caso de la red de titularidad autonómica, si la explotación de una carretera se efectúa por gestión interesada, por concierto con persona natural o jurídica, por sociedad de economía mixta o por sociedad pública autonómica, corresponde al Consejo de la Xunta de Galicia acordar, por Decreto, los términos de la gestión y la constitución de la sociedad.

Artículo 26.

1. Las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, que en aplicación de otros sistemas de gestión diferentes de la concesión resultasen titulares de la explotación de las carreteras podrán gozar de los beneficios fiscales y financieros que para el régimen de concesión disponga la legislación vigente. Tales beneficios están sujetos a los mismos condicionamientos establecidos en el supuesto de que las carreteras sean objeto de concesión administrativa.

2. El contrato de gestión, cualquiera que sea su modalidad, tendrá que 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 27.

1. La explotación de las carreteras 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, estudio y aplicación de la normativa de tráfico y seguridad vial, así como la ordenación de accesos y uso de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección.

2. La Administración titular de la carretera o, en su caso, la persona física o jurídica titular de su gestión será la única competente para la señalización permanente de la misma fuera de las travesías, debiendo considerarse ilegal, a todos los efectos, toda señalización establecida por cualquier otra persona o entidad sin previa autorización de dicha Administración, salvo en caso de emergencia.

Artículo 28.

1. La Administración titular de la carretera facilitará la existencia de las áreas de servicio necesarias para la seguridad y comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación.

2. Reglamentariamente se establecerán las distancias mínimas entre dichas áreas y sus características funcionales, de tal modo que se garantice la prestación de los servicios esenciales, así como la protección del paisaje y de los demás elementos naturales del entorno y la seguridad de la circulación.

3. Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos.

Las condiciones para el otorgamiento de concesiones de áreas de servicio se establecerán en un pliego de condiciones generales, que será aprobado por la Consejería competente en materia de carreteras y publicado en el *Diario Oficial de Galicia.*

CAPÍTULO III.
USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS.

SECCIÓN I. LIMITACIONES DE LA PROPIEDAD.

Artículo 29.

1. A los efectos de la presente Ley se establece el área de influencia de las carreteras, que está integrada por las siguientes zonas: De dominio público, de servidumbre y de afección.

2. Las obras, instalaciones, edificaciones, cierres y cualquier otra actividad que afecte a terrenos comprendidos en el área de influencia de las carreteras, incluida la plantación de árboles, requerirán, en todo caso, expresa autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo dispuesto en el artículo 53 de la presente Ley, exceptuándose las labores agrícolas que no supongan una modificación de la configuración del terreno.

3. Las autorizaciones a que se refiere el párrafo anterior se entenderán otorgadas sin perjuicio de tercero, y siempre a precario en la parte en que afecten a la zona de dominio público. El órgano competente de la Administración titular de la carretera establecerá, en su caso, una fianza en metálico para garantizar la ejecución de las obras conforme a las condiciones impuestas, que habrá de depositar la persona o entidad que materialmente las realice.

4. Serán nulas de pleno derecho las licencias y autorizaciones administrativas otorgadas sin atenerse a lo dispuesto en esta Ley.

5. Aprobado el proyecto de construcción o de trazado, en su caso, de una nueva carretera, dichas áreas y zonas quedarán establecidas para ella con igual efecto que para las carreteras existentes.

Artículo 30.

1. Integran la zona de dominio público los terrenos adquiridos por título legítimo por la Administración titular de la carretera para la construcción de la misma y de sus elementos funcionales.

El límite exterior de zona de dominio público no podrá sobrepasar los 15 metros de ancho a cada lado de la explanación en autopistas, autovías, corredores y vías rápidas, y los 10 metros de ancho en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente al eje de la calzada más aproximada, desde la arista exterior de la explanación correspondiente a las calzadas previstas y a sus elementos funcionales.

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

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

2. Sólo podrán realizarse obras, actuaciones o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, se trate de conexión con ese servicio, de obras imprescindibles para acceder a la carretera o de instalaciones provisionales por plazo fijado, previa autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 1.

Artículo 31.

1. La zona de circulación de la carretera es la parte de la zona de dominio público constituida por la calzada y sus arcenes.

2. En ningún caso podrán ejecutarse obras, actuaciones o instalaciones que afecten a la zona de circulación de la carretera sin autorización del órgano competente de la Administración titular de la misma.

Artículo 32.

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 30 y exteriormente por dos líneas paralelas a dicho límite, a una distancia de 17 metros en autopistas, autovías, corredores y vías rápidas, y de dos metros en el resto de las carreteras, medidas desde el límite exterior de la zona de dominio público.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del órgano competente de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 53.

3. En todo caso, el organismo competente de la Administración 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 33.

1. La zona de afección de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas de la explanación, a una distancia de 100 metros en el caso de las autopistas, autovías, corredores y vías rápidas, y de 30 metros en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 53.

Artículo 34.

1. Se prohíbe toda aquella publicidad que sea visible desde las zonas de dominio público de la carretera, salvo en los tramos urbanos, donde la publicidad estará sometida a las ordenanzas municipales, debiendo situarse fuera de las zonas de dominio público y no afectar ni interferir las señalizaciones, alumbrado o balizamiento de la carretera, sin que esta prohibición pueda dar, en ningún caso, derecho a indemnización.

Los planeamientos municipales habrán de adaptarse a esta normativa.

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

a. La rotulación informativa de las vías.

b. Las indicaciones de orden general que sean de interés para el usuario, tales como información sobre talleres, restaurantes, exposiciones, ferias, celebraciones, etcétera, siempre que no contengan nombres comerciales.

c. 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, cartel o reclamo, fuera de las zonas urbanas, será preceptiva la autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera, que atenderá, además, de a lo anteriormente expresado a que las condiciones de forma, tamaño, situación e iluminación no sean perjudiciales para la seguridad de la circulación, para lo que habrán de ajustarse a las características que reglamentariamente se determinen.

Artículo 35.

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 obras de construcción, reconstrucción o ampliación, salvo las que resulten imprescindibles para la mera conservación y mantenimiento de las construcciones existentes, que precisarán autorización del órgano competente de la Administración titular de la carretera.

La línea límite de edificación se sitúa a las distancias que se indican a continuación, medidas horizontalmente a partir de la arista exterior de la explanación correspondiente a las calzadas previstas y a sus elementos funcionales y perpendicularmente al eje de la calzada más próxima:

a. Autopistas, autovías, corredores, vías rápidas y variantes de población: 30 metros.

b. Carreteras de la red primaria básica no incluidas en las categorías anteriores: 12 metros.

c. Carreteras de la red primaria complementaria: 9,5 metros.

d. Resto de las carreteras: Siete metros.

2. Cuando en una carretera de titularidad provincial o municipal las edificaciones sean continuadas, o las características del lugar hagan imposible el respeto de las distancias señaladas en el párrafo anterior, la Administración titular de la carretera, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de

carreteras, podrá reducir excepcionalmente aquéllas, siempre que quede garantizada una suficiente ordenación de los márgenes de la carretera y el adecuado control de sus accesos.

3. Con carácter excepcional, en los tramos de las carreteras que discurran por zonas urbanas, la Consejería competente en materia de carreteras podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia distinta a la fijada en el apartado 1 anterior, conforme al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

4. Asimismo, el Consejo de la Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras y previo informe de las entidades locales afectadas, podrá por razones geográficas o socioeconómicas fijar una línea límite de edificación a una distancia inferior a la establecida con carácter general, de aplicación a determinadas carreteras en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

5. En los lugares en donde la línea límite de edificación, definida con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, quedase dentro de la zona de servidumbre, la citada línea se hará coincidir con el borde exterior de dicha zona.

Se exceptúan los casos previstos en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo.

Artículo 36.

En el caso de los corredores, el área de influencia y la línea de edificación se fijarán en función de su futuro desdoblamiento.

Artículo 37.

Desde el límite exterior de la zona de dominio público hasta la línea límite de edificación, la Administración titular de la carretera podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes con arreglo a la normativa vigente, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación, siempre que exista previamente un proyecto aprobado de trazado o de construcción, para reparación, ampliación o conservación de la carretera.

Artículo 38.

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

2. Asimismo queda facultada para reordenar los accesos existentes al objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, para lo que podrá expropiar los terrenos necesarios.

3. Cuando los accesos no previstos sean solicitados por los particulares directamente interesados, el órgano competente de la Administración titular de la carretera podrá convenir con éstos la aportación económica procedente, en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro tipo de acceso.

4. Las propiedades contiguas no tendrán acceso directo a las nuevas carreteras y variantes de población, conforme a lo que se determine en los correspondientes estudios.

Artículo 39.

1. No se autorizarán cierres en las zonas de dominio público ni en las de servidumbre.

2. Por circunstancias especiales de aprovechamiento agrícola o ganadero, podrán ser autorizados cerramientos diáfanos en las zonas de servidumbre o afección de las carreteras pero no en las de dominio público. Cuando por razón de interés público o por obras de nuevas vías, desdoblamiento de calzada o ensanche de la plataforma de la carretera resulte necesario el retranqueo de cierres de fincas, éstos podrán llevarse a efecto en las mismas condiciones existentes con anterioridad al proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia de la arista exterior a la plataforma, debiendo quedar, en todo caso, fuera de la zona de dominio público.

No tendrán el derecho de reposición a que se refiere el párrafo anterior aquellos cierres que hayan sido denunciados por haberse construido sin la correspondiente autorización o con incumplimiento de las condiciones de ella.

SECCIÓN II. USO DE LAS CARRETERAS.

Artículo 40.

La Administración titular de las carreteras, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros organismos, podrá imponer, en el ámbito de sus competencias, cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras y señalizar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación. Le compete igualmente fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que, según el caso, puedan otorgarse por el órgano competente.

Artículo 41.

Las actuaciones públicas o privadas que por sus características propias puedan generar, a juicio de la Administración titular de la carretera, problemas a la circulación o daños a las carreteras habrán de ser sometidas a un estudio de evaluación de su impacto potencial sobre el sistema viario, realizado por su promotor en los términos que reglamentariamente se determinen, y obtener la correspondiente autorización administrativa, que contemplará las condiciones que habrán de cumplirse para paliar dicho impacto.

Artículo 42.

La Administración titular de las carreteras podrá establecer en puntos estratégicos de la red de carreteras instalaciones para medir la densidad del tráfico y estaciones de pesaje para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras. Las sobrecargas que constituyan infracción serán mencionadas por las autoridades competentes en cada caso.

SECCIÓN III. INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 43.

1. El incumplimiento de las disposiciones de la presente Ley tiene la consideración de infracción administrativa.

Las infracciones tipificadas en los apartados siguientes de este artículo se clasifican en leves, graves y muy graves.

2. Son infracciones leves:

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

b. Colocar, verter, arrojar o abandonar dentro de la zona de servidumbre objetos o materiales de cualquier naturaleza que no produzcan daño alguno.

3. Son infracciones graves:

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

b. Deteriorar no intencionadamente cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación.

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

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

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

f. Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre o afección sin autorización del organismo competente de la Administración de la que dependa la carretera.

g. Realizar en el área de influencia de la carretera cualquier obra o actuación que de alguna forma interfiera o modifique las condiciones de desagüe de la carretera y sus obras de fábrica.

h. La reincidencia en faltas leves.

4. Son infracciones muy graves:

a. Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en la zona de dominio público, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuese posible su legalización posterior.

b. Sustraer, añadir o modificar en cualquier forma un elemento o conjunto de elementos permanentes de la carretera o eventualmente autorizados, relacionados con la ordenación o seguridad de la circulación, o alterarlos en cualquier forma que modifique el régimen de la circulación establecido con aquéllos.

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

d. Establecer en la zona de afección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para los usuarios de la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e. Dañar o deteriorar la carretera circulando con pesos o cargas que excedan los límites autorizados o por cualquier otro procedimiento.

f. Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

g. Establecer cualquier clase de publicidad en el área de influencia de la carretera.

h. Depositar, verter o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza en la zona de circulación de la carretera.

Artículo 44.

1. El procedimiento para sancionar las infracciones a los preceptos de esta Ley se iniciará de oficio por la Administración titular de la carretera o como consecuencia de denuncia formulada por particulares.

2. En los supuestos en que actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudiesen ser constitutivos de delito o falta, la Administración titular de la carretera pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras ésta no se pronuncie. La sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. Si no se estimase la existencia de delito o falta, la Administración podrá proseguir el expediente sancionador en base a los hechos que los tribunales hubiesen considerado probados.

Artículo 45.

El órgano competente de la Administración titular de la carretera podrá adoptar las siguientes medidas cuando tenga conocimiento de una posible infracción:

a. Ordenar la paralización inmediata de las obras o usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones impuestas en la autorización.

b. Ordenar la restitución del medio físico a las condiciones anteriores a las actuaciones que puedan constituir infracción, cuando supongan peligro para la circulación.

Artículo 46.

Serán responsables de las infracciones:

- Por el modo o forma de ejecutar la obra o actuación, su ejecutor material.

- Por lo que respecta a la existencia o no de autorización y al cumplimiento o incumplimiento de las condiciones de ella, el promotor o titular de la obra o actuación.

- En lo relativo a la publicidad será responsable la empresa anunciadora y, subsidiariamente, el propietario de los terrenos en que se instale.

Artículo 47.

1. Las infracciones a que se refiere el artículo 43 serán sancionadas atendiendo a los daños y perjuicios producidos, según el caso, al riesgo creado y a la intencionalidad del causante, con las siguientes multas:

a. Infracciones leves, multa de 25.000 a 250.000 pesetas.

b. Infracciones graves, multa de 50.000 a 1.000.000 de pesetas.

c. Infracciones muy graves, multa de 200.000 a 25.000.000 de pesetas.

2. No obstante lo dispuesto anteriormente, en el supuesto de obras, instalaciones o construcciones, según se trate de infracciones leves, graves o muy graves, la multa impuesta no podrá ser inferior al 5, 10 ó 15 %, respectivamente, del valor de la obra realizada.

3. Cuando las actuaciones que constituyan infracción no puedan ser legalizadas conforme a lo dispuesto en esta Ley, la resolución recaída en el expediente sancionador incluirá la obligación del responsable de la infracción de reponer el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción, estableciendo un plazo para su cumplimiento.

4. Con independencia de las multas previstas en el apartado 1 anterior, y de forma compatible con ellas, los órganos sancionadores, después de haber transcurrido el plazo establecido en la resolución correspondiente sin que el infractor hubiese dado cumplimiento a la obligación de reposición recaída en el expediente sancionador, podrán imponer multas coercitivas conforme a lo establecido en el procedimiento sancionador administrativo general, con el correspondiente requerimiento y apercibimiento previo.

5. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 % de la multa fijada por la infracción cometida, y éstas podrán ser reiteradas indefinidamente mientras persistan los efectos de la infracción.

6. En caso de reincidencia en faltas muy graves, la cuantía de la sanción podrá incrementarse hasta un 50 %.

7. Hay reincidencia cuando se cometa una infracción análoga a la que motiva la sanción anterior en el plazo de los dieciocho meses siguientes a la notificación de aquélla. En tal supuesto se requerirá que la primera resolución sancionadora hubiese adquirido firmeza en vía administrativa.

Artículo 48.

1. La imposición de sanciones por infracciones en las carreteras de titularidad autonómica corresponderá:

a. A los Delegados provinciales de la Consejería competente en materia de carreteras, para las infracciones leves.

b. Al Director general competente en materia de carreteras, para las infracciones graves.

c. Al Consejero competente en materia de carretera, para las infracciones muy graves que comporten multa de hasta 5.000.000 de pesetas.

d. Al Consejo de la Junta de Galicia, a propuesta del mismo Consejero, para las infracciones muy graves que comporten multa de más de 5.000.000 de pesetas.

2. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de restituir el medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción, en su caso, así como de la indemnización de los daños y perjuicios causados, con un importe que será fijado por el órgano competente de la Administración de la que dependa la carretera.

3. El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 43 será de cinco años para las muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves, a contar desde su total consumación. No obstante, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición al estado anterior, cualquiera que sea el tiempo transcurrido.

Artículo 49.

1. La producción de daños a una carretera o a sus elementos funcionales originará la incoación y tramitación del correspondiente expediente administrativo al presunto responsable, a fin de determinar la indemnización de los daños y perjuicios causados, que serán evaluados por el organismo competente de la Administración titular de la carretera.

2. Cuando la reparación de un daño sea urgente para el servicio normal de la carretera y para la seguridad de la circulación, el órgano competente de la Administración titular de la carretera habrá de realizarla inmediatamente, a cargo del causante.

Artículo 50.

El importe de toda clase de multas y de los gastos ocasionados por la ejecución subsidiaria de las actuaciones de restitución del medio físico al estado anterior a la comisión de la infracción o por la reparación de daños puede ser exigido por la vía administrativa de apremio.

CAPÍTULO IV.
TRAVESÍAS Y REDES ARTERIALES.

Artículo 51.

Los tramos de carretera que discurran por suelo urbano o estén incluidos en una red arterial se regirán por las disposiciones del presente capítulo y las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten de aplicación.

Artículo 52.

1. A los efectos de esta Ley se denominará red arterial de una población o grupo de poblaciones el conjunto de tramos de carreteras actuales o previstos que establezcan de forma integrada la continuidad y la conexión de los distintos itinerarios de carreteras, o presten debido acceso a los núcleos de población afectados; será definida por el Consejo de la Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, previo informe del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados.

Después de haber sido definida una red arterial, los Ayuntamientos afectados tendrán la obligación de incluir dicha red en los instrumentos de planeamiento urbanístico que se aprueben en el futuro, así como de modificar los existentes con la misma finalidad en el plazo de un año desde su definición.

2. Se consideran tramos urbanos de carreteras aquéllos que discurran íntegramente por suelo calificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

3. Se considera travesía la parte del tramo urbano en el que existan, al menos en uno de sus márgenes, edificaciones consolidadas en más de las dos terceras partes de su longitud y una trama de calles; debe ser delimitada por mutuo acuerdo de los órganos competentes de la Administración de la que dependa la carretera y del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados, teniendo en cuenta que, a estos efectos, se considera edificación la obra o fábrica construida para habitación o usos análogos, constituyendo un espacio cubierto, delimitado por muros de cierre.

4. A los efectos de esta Ley se considera que en un tramo urbano existe una población, únicamente, cuando en él existe una travesía.

Artículo 53.

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por la Administración titular de la carretera que afecten a la zona de circulación de los tramos urbanos o travesías corresponde a la referida Administración, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

2. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras o actividades no ejecutadas por la Administración titular de la carretera en el resto de la zona de dominio público de los tramos urbanos corresponde a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de dicha Administración, que habrá de versar sobre los aspectos relativos a disposición de la presente Ley o de su Reglamento. Este informe será también preciso en el caso de obras a realizar por el propio Ayuntamiento.

3. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos de carretera indicados en el número anterior, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos, debiendo atenerse a lo dispuesto en el artículo 35 respecto a la línea límite de edificación.

Si el instrumento de planeamiento urbanístico vigente no ha sido sometido a informe del órgano competente de la Administración titular de la carretera, en la forma prevista en el artículo 15, habrán de obtener, con carácter previo, el informe vinculante del referido órgano, que habrá de versar sobre disposiciones contenidas en la presente Ley o en su Reglamento.

4. En las travesías corresponde a los Ayuntamientos el otorgamiento de toda clase de licencias y autorizaciones sobre actividades a desarrollar en terrenos contiguos en las carreteras situados en las zonas de servidumbre o afección. Los Ayuntamientos podrán señalizar las carreteras en las travesías, previo informe vinculante de la Administración titular de la carretera.

5. Cualquier autorización otorgada sin ajustarse a esta Ley, sin los informes previos requeridos o sin ajustarse a ellos será nula.

6. Las competencias de los Ayuntamientos establecidas por la presente Ley para autorizar obras o actuaciones que afectan a tramos urbanos o travesías de carreteras comportan la responsabilidad de los mismos para sancionar las infracciones que puedan cometerse en los ámbitos afectados por dichas competencias, sin perjuicio de la ejecución de sus competencias por el órgano titular de la vía.

Artículo 54.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, las carreteras autonómicas o provinciales o los tramos determinados de ellas en los que la circulación adquiera características urbanas se entregarán a los Ayuntamientos respectivos. El expediente se promoverá a propuesta del Ayuntamiento o de la Administración titular de la carretera y será resuelto por el Consejo de la Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, previo informe de ambos organismos.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, la Administración titular de la carretera y las entidades locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente para la mejor conservación y funcionalidad de tales vías.

DISPOSICIÓN ADICIONAL.

La Junta de Galicia, mediante Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones previstas en esta Ley.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Ley habrá de ser retirada cualquier clase de publicidad que contravenga disposiciones de la misma.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.

En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente Ley habrán se adaptarse todos los instrumentos de planeamientos urbanísticos a las disposiciones que en la misma se contengan.

DISPOSICIÓN FINAL.

La Junta de Galicia, a propuesta de la Consejería competente en materia de carreteras, aprobará el Reglamento general de ejecución de la presente Ley, dentro de los seis meses siguientes a su publicación en el *Diario Oficial de Galicia.*

Santiago de Compostela, 14 de septiembre de 1994.

Manuel Fraga Iribarne,
Presidente.