

DESCRIPCIÓN DE CLAVES

(1) Código de identificación de las distintas Unidades en que se estructura la presente Relación de Puestos de Trabajo.

(2) Se ha incluido en el concepto retributivo "complemento específico" la cantidad de 63.600 ptas. a que hace referencia el acuerdo de la Mesa Sectorial de Universidades (en desarrollo del art. 25.4 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1989), ratificado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de agosto de 1989.

(3) S: puesto singularizado.  
N: puesto no singularizado.

(4) L: Libre designación.  
C: Concurso.

(5) ADM: Adscripción a Administraciones Públicas.  
A1: Administración del Estado y de Comunidades Autónomas.

(6) CUE/ESC: Adscripción a Cuerpos o Escalas.

EX11: Todos los Cuerpos o Escalas del Grupo/s correspondiente/s con exclusión de todos los comprendidos en los sectores de Docencia, Investigación, Sanidad, Servicios Postales y Telegráficos, Instituciones Penitenciarias y Transporte Aéreo y Meteorología.

En los puestos de trabajo de Biblioteca, la adscripción a Cuerpos y Escalas aparece limitada a los de Facultativos y Ayudantes de Archivos y Bibliotecas, indicándose al efecto los códigos de Cuerpo o Escala correspondientes.

J.P. Jornada partida.

## COMUNIDAD AUTONOMA DE CASTILLA-LA MANCHA

**6605** LEY 9/1990, de 28 de diciembre, de Carreteras y Caminos de Castilla-La Mancha.

Las Cortes de Castilla-La Mancha han aprobado y yo en nombre del Rey promulgo la siguiente Ley:

### EXPOSICION DE MOTIVOS

La Comunidad de Castilla-La Mancha asumió mediante el Real Decreto 918/1984, de 29 de febrero, las competencias en materia de carreteras en la forma contemplada en su Estatuto de Autonomía, que establece en su artículo 31.1.d) que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio de la Comunidad.

Como normas reguladoras de la actuación administrativa para el ejercicio de estas competencias, la Comunidad Autónoma disponía de la Ley 51/1974 de Carreteras y su Reglamento aprobado por Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero. Las nuevas circunstancias apreciadas, y la evolución del papel desempeñado por las carreteras como infraestructura del transporte determinante del desarrollo socioeconómico, requerían una actualización de la norma legal y una adaptación de la misma a la nueva realidad. Por último la aprobación por las Cortes Generales de la nueva Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, que vino a derogar la Ley de 1974, y que regula exclusivamente las carreteras de titularidad estatal, supone un hecho decisivo para determinar la conveniencia de una norma específica de rango legal.

En definitiva se deducía la necesidad de elaborar una Ley de Carreteras para el ámbito de Castilla-La Mancha que proporcionará una cobertura legal más acorde con la nueva estructura administrativa y con la función que debe desempeñar la red de carreteras y caminos.

La Ley pretende crear las bases de una actuación administrativa inspirada no sólo en principios económicos y de seguridad vial, sino también orientada a evitar el riesgo de menoscabo del patrimonio público de las carreteras.

Uno de los principios inspiradores de la Ley es el de coordinación funcional de toda la red de carreteras y caminos de ámbito regional. El

respeto a dicho principio exige asegurar la coordinación de actuaciones de las distintas Administraciones titulares, como base de una política de ordenación del territorio y de desarrollo regional.

Por último, la Ley persigue asegurar la protección de las vías de uso y dominio público, sirviendo de instrumento a las distintas Administraciones titulares para el ejercicio de las funciones de policía que a cada una corresponden en las vías de su titularidad.

La Ley se estructura en seis capítulos, dos disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias y una disposición final.

En el capítulo I de disposiciones generales se delimitan el objeto y ámbito de la Ley, así como se definen los distintos conceptos necesarios para su correcta interpretación.

En este capítulo también se establece que por mutuo acuerdo entre las Administraciones afectadas se pueden efectuar cambios en la titularidad de las carreteras, posibilitando que los actuales ámbitos de titularidad no menoscaben la idea de conjunto e integridad de la red.

El capítulo II contiene la regulación en materia de planificación de las carreteras, como instrumento básico para garantizar la coordinación de las actuaciones a ejecutar por las distintas Administraciones. En este mismo capítulo se definen y clasifican los distintos instrumentos técnicos para la gestión administrativa en materia de construcción y conservación de las carreteras. Se pretende lograr que la elaboración de los planes y proyectos tenga en cuenta tanto la necesaria coordinación con la planificación urbanística como la evaluación del impacto ambiental.

La gestión y la financiación de las carreteras viene tratada en el capítulo III. Se establece como sistema general la gestión directa, al ser la carretera un bien que nuestro ordenamiento configura como de uso público. En cuanto a la financiación se prevén diversas fuentes, tanto públicas como privadas, siendo la asignación de recursos públicos el modo preferente de financiación. Se incorpora específicamente la posibilidad de establecer contribuciones especiales a quienes se beneficien directamente de las nuevas obras, con el objeto de garantizar la mayor equidad en el reparto de las cargas y beneficios sociales derivados de las actuaciones de la Administración sobre las vías públicas.

El capítulo IV regula las limitaciones al ejercicio del derecho de propiedad y el régimen de uso de las carreteras y caminos. Se definen las zonas de dominio público, de servidumbre y de protección con un tratamiento de las mismas análogo al de otras legislaciones sobre la materia, con el doble objetivo de garantizar el servicio público que las carreteras deben prestar y de posibilitar su adaptación a la evolución de la demanda con el mínimo coste social.

En el capítulo V se establece el régimen de policía, tipificando las infracciones y definiendo sanciones al objeto de que las Administraciones titulares puedan reprimir los actos que menoscaben la capacidad de las vías para el cumplimiento de su función o pongan en peligro la seguridad del usuario.

Las travesías, por sus especiales características, han sido objeto de un capítulo independiente, estableciendo la regulación singular que requieren sus peculiaridades, en concreto en lo relativo al régimen de autorizaciones y a las transferencias de titularidad de los tramos afectados por la construcción de variantes.

Por otra parte, el respeto a la autonomía municipal y el permitir que pueda conjugarse el interés de los usuarios con los intereses locales, exige que la Ley contemplase las travesías con un tratamiento diferenciado de los tramos de carreteras no afectados por la presencia de cascos urbanos.

En la primera de las disposiciones adicionales se reconoce la supletoriedad del derecho estatal, al establecer que en lo no previsto por esta Ley, se aplique la Ley 25/1988, de 29 de julio.

Por último, y con carácter transitorio, para evitar posibles vacíos legales, se mantiene la vigencia del Reglamento General de Carreteras aprobado por Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, hasta tanto se apruebe el Reglamento de esta Ley.

## CAPITULO PRIMERO

### Disposiciones generales

Artículo 1.º 1. Es objeto de la presente Ley regular la planificación, proyección, construcción, conservación, financiación, explotación y uso de las carreteras y caminos que discurren por el territorio de Castilla-La Mancha y no sean de titularidad del Estado.

2. Se consideran carreteras aquellas vías de dominio y uso público destinadas fundamentalmente a la circulación de vehículos automóviles.

3. Se consideran caminos las vías de dominio y uso público destinadas al servicio de explotaciones o instalaciones y no destinadas fundamentalmente al tráfico general de vehículos automóviles.

Art. 2.º Las carreteras se clasifican por sus características en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

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

1. No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
2. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni ser cruzada por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
3. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación separadas entre sí, excepto en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja o terreno no destinado a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

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

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

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

Art. 3.º Para la interpretación y aplicación de esta Ley se definen los elementos siguientes, sin perjuicio de que reglamentariamente se completen y detallen éstos y otros:

a) Arcén: Es la zona longitudinal de la carretera libre de obstáculos comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente de la plataforma.

b) Área de servicio: Es la zona colindante con la carretera diseñada expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburante, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la comodidad y seguridad de los usuarios de la carretera.

c) Arista exterior de la calzada: Es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Cuando la carretera conste de diversas calzadas, las menciones de esta Ley a la arista exterior de la calzada se entenderán referidas al borde externo de la calzada externa.

d) Arista exterior de la explanación: Es la intersección con el terreno natural del talud de desmonte, del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras y obras similares, se considerará como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno, excepto cuando el proyecto defina otra distinta. Cuando el terreno

natural circundante esté al mismo nivel de la carretera, la arista exterior de la explanación es el borde exterior de la cuneta.

e) Calzada: Es la zona de la carretera destinada normalmente a la circulación de vehículos. Está constituida por un cierto número de carriles entre los cuales se incluyen los de entrada y salida, los adicionales para la espera, los destinados a determinados tipos de vehículos, como los lentos y de transporte público, y, en su caso, las pistas que no sean arcenes destinadas a usuarios especiales.

f) Elemento funcional: Es la zona permanente afecta a la conservación de la carretera o a la explotación del servicio viario. Son elementos funcionales, entre otros, las zonas destinadas a descanso, estacionamiento, auxilio y atención médica de urgencia, pesaje, parada de autobuses y otros fines auxiliares o complementarios.

g) Explanación: Es la zona de terreno ocupada realmente por la carretera. Sus límites son las aristas exteriores de la explanación.

h) Plataforma: Es la zona de la carretera destinada normalmente al uso de los vehículos formada por la calzada y los arcenes. Cuando la carretera consta de diversas calzadas a cada una le corresponde una plataforma.

i) Variante de población: Es el tramo de carretera cuya finalidad es evitar su paso por los núcleos urbanos.

j) Vía de servicio: Es la carretera auxiliar de otra conectada a ésta solamente en algunos puntos y construida para servir a instalaciones y propiedades contiguas.

Art. 4.º Las carreteras comprendidas en el ámbito de aplicación de esta Ley se clasifican por su función en básicas, comarcales y locales.

1. Serán básicas las carreteras cuyos itinerarios sirvan de soporte a la circulación de larga distancia.

2. Serán comarcales las carreteras cuyos itinerarios sirvan de soporte a la circulación entre núcleos importantes de población.

3. Serán locales el resto de las carreteras.

Art. 5.º 1. El catálogo de la Red de Carreteras de Castilla-La Mancha es el documento que contiene la titularidad, categoría y denominación de las carreteras.

2. El catálogo se aprobará y modificará, en su caso, por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial, previa audiencia de las Administraciones titulares de las carreteras.

Art. 6.º Los cambios de titularidad de carreteras de Castilla-La Mancha dependientes de las distintas Administraciones Públicas se aprobarán por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial y previo acuerdo entre las Administraciones afectadas.

## CAPITULO II

### Planificación y proyectos

#### SECCIÓN 1.ª PLANIFICACIÓN

Art. 7.º Los instrumentos de planificación de la Red de Carreteras de Castilla-La Mancha son:

1. El Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.
2. Los Planes Provinciales de Carreteras.
3. Los Programas Viarios.

Art. 8.º 1. El Plan Regional de Carreteras es el instrumento de ordenación general de la Red de Carreteras 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 los criterios para su revisión.

3. La aprobación y revisión del Plan Regional de Carreteras se hará mediante acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial.

4. El Plan Regional de Carreteras, aprobado por el Consejo de Gobierno, será remitido a las Cortes Regionales a los efectos de que puedan pronunciarse sobre el mismo.

Art. 9.º 1. Las Diputaciones Provinciales elaborarán sus Planes de Carreteras en desarrollo del Plan Regional de Carreteras y en coordinación con el mismo.

2. Los Planes Provinciales de Carreteras elaborados por las Diputaciones Provinciales deberán ser sometidos de modo preceptivo a informe de la Consejería de Política Territorial previamente a su aprobación.

Dicho informe tendrá carácter vinculante, y de no emitirse en el plazo de dos meses se entenderá favorable.

El informe de la Consejería de Política Territorial podrá versar sobre todos los aspectos a que alcance el contenido del Plan y, en caso de no ser favorable a su totalidad, indicará aquellos extremos que deban ser objeto de corrección o ampliación.

Art. 10. 1. Las Administraciones titulares de las carreteras y caminos podrán elaborar Programas Viarios para desarrollar o comple-

tar aspectos del Plan Regional de Carreteras o de los Planes Provinciales en áreas o materias concretas, tales como la ordenación de itinerarios, de accesos o mejora de la seguridad vial.

2. Los Programas Viarios relativos a carreteras de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se aprobarán mediante acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial.

3. Los Programas Viarios elaborados por otras Administraciones deberán ser sometidos de modo preceptivo a informe de la Consejería de Política Territorial previamente a su aprobación.

Dicho informe tendrá carácter vinculante y, de no emitirse en el plazo de dos meses, se entenderá favorable.

El informe de la Consejería de Política Territorial podrá versar sobre todos los aspectos a que alcance el contenido del Programa y, en caso de no ser favorable a su totalidad, indicará aquellos extremos que deban ser objeto de corrección o ampliación.

4. Los Programas Viarios indicarán, en su caso, los instrumentos de planeamiento urbanístico que hayan de revisarse o modificarse.

Art. 11. La aprobación de los Planes de Carreteras y Programas Viarios conllevará la declaración de utilidad pública a efectos de expropiación forzosa de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.

### SECCIÓN 2.ª PROYECTOS

Art. 12. 1. Proyecto básico es el documento que contiene el análisis de las necesidades y alternativas concretas de las actuaciones que se pretenden llevar a cabo.

2. El proyecto básico se elaborará para las carreteras de nueva construcción y las variantes de población.

Art. 13. Proyecto de construcción es el documento que contiene el desarrollo completo de la solución elegida, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior gestión.

Art. 14. Proyecto de trazado es el documento que contiene los aspectos geométricos de la actuación y la identificación de los bienes y derechos afectados.

Art. 15. 1. Los proyectos serán aprobados por la Administración titular de la carretera afectada.

2. La aprobación de los proyectos de carreteras de nueva construcción de titularidad de las Diputaciones Provinciales y de los Ayuntamientos requerirá informe previo de la Consejería de Política Territorial que versará sobre su adecuación a la planificación viaria.

3. Los proyectos de carreteras de nueva construcción y de variantes de población se someterán al trámite de información pública para que se puedan formular alegaciones sobre el interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.

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

Art. 16. 1. La aprobación de los proyectos de carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes a los fines de expropiación, ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo 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 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 y servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación.

Art. 17. 1. Cuando se trate de carreteras de nueva construcción o variantes de población no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los términos municipales a los que afecte, la Administración titular de la vía remitirá el proyecto básico a las Corporaciones Locales directamente afectadas, para que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general. Los informes no emitidos en el plazo dicho y un mes más se entenderán favorables, lo que conllevará la obligación de la Corporación Local de acomodar el planeamiento urbanístico a las determinaciones del proyecto en el plazo de un año desde su aprobación.

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

2. En los municipios que carecieran de planeamiento urbanístico, la aprobación de los proyectos comportará la inclusión de la nueva

carretera o variante de población en los instrumentos de planeamiento que se elaboren en el futuro.

3. Acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a cualquiera de las carreteras de la Red Regional, la Administración competente para otorgar la aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del proyecto a la Administración titular de la carretera, que emitirá informe vinculante en el plazo de un mes. De no emitirse en el referido plazo y un mes más podrá considerarse favorable.

Art. 18. Los proyectos de carreteras para los que la normativa específica no exija estudio previo de impacto ambiental, en todo caso incluirán un anexo que recoja aquellas medidas que el proyecto contemple con objeto de minimizar el impacto ambiental, o que deban ser adoptadas durante la ejecución de la obra.

Art. 19. Las obras de construcción, reparación o conservación de las vías reguladas en la presente Ley, 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.

## CAPITULO III

### Gestión y financiación

Art. 20. 1. La Administración titular, con carácter general, gestionará directamente las carreteras y caminos a su cargo.

2. Las carreteras también podrán ser gestionadas por cualquiera de los sistemas de gestión indirecta de los servicios públicos que establece la Ley de Contratos del Estado.

Art. 21. 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, mediante recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y, excepcionalmente, de particulares.

Art. 22. 1. La Administración titular de la vía podrá imponer contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción o conservación de carreteras, accesos y vías de servicio resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta.

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

3. La cantidad a aportar por los sujetos pasivos referidos al coste total del proyecto será:

Con carácter general, hasta el 25 por 100.

En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.

En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurren en los mismos, 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) Aquellos que se determinen al establecer la contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurren en la obra.

e) El establecimiento de las contribuciones especiales a que se refiere esta Ley, para las carreteras de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, será aprobado por Decreto de Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero de Política Territorial.

## CAPITULO IV

### Uso de las carreteras y caminos

Art. 23. 1. Son de dominio público los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de terreno de 8 metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de 3 metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidos en horizontal, desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma. En el caso de caminos serán de dominio público únicamente los terrenos ocupados por éstos y sus elementos funcionales.

2. En esta zona podrán realizarse obras o actividades que estén directamente relacionadas con la construcción, gestión y conservación de la vía.

3. La Administración titular de la vía podrá autorizar obras o instalaciones cuando sea imprescindible para la prestación de un

servicio público de interés general. Tampoco podrán autorizarse obras de ampliación o mejora en la zona de dominio público si no fueren imprescindibles para el objeto pretendido.

Art. 24. 1. Fuera de las traviesas queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta prohibición dé, en ningún caso, derecho a indemnización.

2. Los carteles informativos no se consideran publicidad. En todo caso, su colocación requiere autorización de la Administración titular de la carretera.

Art. 25. 1. La zona de servidumbre de la carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma delimitados interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 25 metros en autopistas, autovías y vías rápidas, y 8 metros en el resto de las carreteras, medidas en horizontal desde las citadas aristas.

2. La Administración titular sólo podrá autorizar aquellas obras y usos que sean compatibles con la seguridad vial.

3. La Administración titular podrá utilizar o autorizar la utilización de esta zona para el emplazamiento de instalaciones y realización de actividades relacionadas directamente con la construcción, conservación y gestión de la carretera.

4. Los daños y perjuicios ocasionados por la utilización de la zona de servidumbre serán indemnizables.

Art. 26. 1. La zona de protección de la carretera consiste en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de 100 metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a 30 en el resto de las carreteras, medidas desde las citadas aristas.

2. La realización de obras e instalaciones fijas o provisionales, el vertido de residuos, los cambios de uso y las plantaciones arbóreas requerirán la autorización de la Administración titular.

3. En las construcciones e instalaciones de la zona de protección podrán hacerse obras de reparación y mejora, previa la autorización correspondiente, siempre que no supongan aumento del volumen de la construcción y sin que el incremento de valor de aquéllas pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios.

4. La denegación de la autorización deberá fundarse en las previsiones de los planes o proyectos de ampliación o variación de la carretera.

Art. 27. 1. A ambos lados de la carretera 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. La línea límite de edificación se sitúa a una distancia de 50 metros en autopistas, autovías, vías rápidas y variantes de población, de 25 metros en las carreteras de la red básica, y de 18 metros en el resto de las carreteras, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la calzada más próxima.

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

3. Con carácter general, en las traviesas, la Administración titular de la carretera podrá establecer límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 1 de este artículo, siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente.

4. La Administración titular de la carretera podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el apartado 1 del presente artículo por razones topográficas cuando lo permita el planeamiento urbanístico vigente, en zonas perfectamente delimitadas y en la forma que reglamentariamente se establezca.

5. En el caso de variantes de población, el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la calzada tendrá la consideración de suelo no urbanizable en el que, en ningún caso, podrán ubicarse edificios o instalaciones.

Art. 28. 1. La Administración titular de la vía puede limitar los accesos y establecer con carácter obligatorio los lugares en que tales accesos pueden construirse.

2. La Administración titular de la vía podrá reordenar los accesos y cruces existentes, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

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

Art. 29. 1. La solicitud de accesos o cambio de uso de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un número de desplazamientos que puedan exceder de la capacidad funcional de la red viaria, deberá acompañarse de un estudio de impacto sobre el tráfico. Cuando dicho impacto resultara inadmisiblemente deberá acompañarse además el proyecto de las obras de acondicionamiento necesarias para mantener inalterable el nivel de servicio de la carretera. La solicitud del acceso será previa a la solicitud de la licencia municipal de obras. Para su otorgamiento el Ayuntamiento tendrá en cuenta la autorización o denegación de acceso.

2. La autorización de los accesos referidos en el apartado anterior podrá conllevar la obligación de construir las obras de acondicionamiento o asumir los costes adicionales de la adecuación de la red viaria para soportar el impacto, para lo que se podrá exigir la prestación de fianza.

3. Reglamentariamente se determinarán las actuaciones que requieran el procedimiento establecido en los apartados anteriores.

Art. 30. Las limitaciones de usos y actividades impuestas por esta Ley a los propietarios o titulares de derechos sobre los inmuebles configuran el contenido ordinario del derecho de propiedad y no darán lugar a indemnización.

## CAPITULO V

### Control, infracciones y sanciones

Art. 31. 1. Incurrirán en responsabilidad administrativa quienes cometan alguna de las infracciones tipificadas en esta Ley.

2. Se considerarán responsables solidarios de las infracciones tanto los ejecutores materiales de las mismas como los promotores o titulares de la obra o actuación y los técnicos directores de las mismas.

Art. 32. Son infracciones leves:

1. Realizar obras, instalaciones o actuaciones, sometidas a autorización administrativa según esta Ley, sin haberla obtenido previamente, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento fuera legalizable.

3. Arrojar, abandonar, verter, colocar o mantener, dentro de la zona de dominio público, objetos o materiales de cualquier naturaleza, siempre que no supongan riesgo para los usuarios de la vía.

Art. 33. Son infracciones graves:

1. Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público, servidumbre o protección, cuando no puedan ser objeto de autorización.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de legalización posterior.

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

4. Deteriorar, alterar, modificar o destruir cualquier obra, instalación o elemento funcional de la vía pública.

5. Colocar, verter o abandonar objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la vía pública.

6. 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.

7. Colocar, sin previa autorización de la Administración titular de la vía, carteles informativos en la zona de dominio público, servidumbre o protección.

8. Establecer cualquier clase de publicidad que vulnere las limitaciones impuestas por esta Ley.

9. Las calificadas como leves cuando exista reincidencia.

Art. 34. Son infracciones muy graves:

1. Realizar cualquier tipo de obras, instalaciones o actuaciones en la zona de dominio público, servidumbre o protección, cuando no pueda ser objeto de autorización y originen riesgo grave para la circulación.

2. Incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas cuando el incumplimiento no pueda ser objeto de legalización posterior y origine riesgo grave para la circulación.

3. Sustraer, deteriorar, destruir o modificar las características o situación de cualquier elemento de la vía pública que esté directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, impidiendo que sigan prestando su función.

4. 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 arcones.

5. Establecer en la zona de protección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar actividades que creen peligrosidad, insalubridad o incomodidad para los usuarios de la vía pública.

6. Dañar o deteriorar la vía pública. En particular se considerará que ocasiona daño a la vía pública el circular con pesos o cargas que excedan de los límites autorizados.

7. Las calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Art. 35. Como consecuencia de la infracción cometida se podrá proceder, según los casos, a adoptar las siguientes medidas:

1. Apertura del expediente sancionador e imposición, en su caso, de la multa correspondiente.

2. Paralización inmediata de la obra o actuación o suspensión de usos no autorizados.

3. Reposición de las cosas a su estado anterior a cargo del infractor.
4. Indemnización por los daños y perjuicios que la obra o actuación haya podido ocasionar.

Art. 36. 1. Las infracciones previstas en esta Ley se sancionarán con multas conforme a los criterios siguientes:

- a) Infracciones leves, multa de 25.000 a 250.000 pesetas.
- b) Infracciones graves, multa de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.
- c) Infracciones muy graves, multa de 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

2. La cuantía de la sanción se graduará en función de la trascendencia de la infracción, del daño causado, de la intencionalidad del autor y del beneficio obtenido.

3. La imposición de la multa será independiente de la obligación de reponer las cosas a su estado anterior y de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Art. 37. 1. La imposición de las multas corresponderá:

- a) A los Alcaldes de los Ayuntamientos titulares de las vías, hasta 500.000 pesetas.
- b) A los Presidentes de Diputaciones Provinciales y Delegados provinciales de la Consejería de Política Territorial, hasta 2.000.000 de pesetas.
- c) Al Consejero de Política Territorial, hasta 10.000.000 de pesetas.
- d) Al Consejo de Gobierno, hasta 25.000.000 de pesetas.

Art. 38. 1. La Administración titular de la vía iniciará el procedimiento sancionador siempre de oficio, bien como consecuencia de denuncia o por propia iniciativa. Asimismo, tramitará y resolverá el expediente, salvo cuando del mismo se deduzca una sanción de una cuantía superior al límite fijado en el artículo anterior, en cuyo caso remitirá la correspondiente propuesta al Consejero de Política Territorial para su resolución o elevación, en su caso, al Consejo de Gobierno.

2. Las multas se ingresarán en la Caja de la Administración que haya tramitado el expediente sancionador, independientemente de la autoridad u órgano competente para la imposición de las mismas.

3. La acción para denunciar las infracciones previstas en esta Ley será pública.

4. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente Ley se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo sobre procedimiento ordinario y revisión de actos en vía administrativa.

5. En aquellos supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos pudieran ser constitutivos de delito o falta, la Administración que inicie el expediente pasará el tanto de culpa a la autoridad judicial competente, y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador en tanto ésta no se haya pronunciado.

6. Concluido el procedimiento penal proseguirá la tramitación del expediente sancionador a efectos de determinar la sanción administrativa que, en su caso, corresponda y las reparaciones e indemnizaciones a que quede obligado el infractor.

Art. 39. 1. La Administración titular de la vía o la Consejería de Política Territorial, desde el momento en que tenga conocimiento de la realización de obras o actuaciones o de usos, que puedan según esta Ley constituir infracciones, ordenará la inmediata suspensión de las mismas.

2. Cuando las medidas sean tomadas por la Consejería de Política Territorial en vías de titularidad de otra Administración, lo pondrá en su conocimiento para que ésta incoe el expediente sancionador en el plazo de un mes. Transcurrido este plazo sin haberse iniciado el expediente, la Consejería de Política Territorial quedará habilitada para proceder a su incoación y tramitación hasta su resolución.

3. La actuación subsidiaria de la Consejería de Política Territorial también procederá cuando la tramitación del expediente sancionador se paralice por más de dos meses sin causa justificada.

Art. 40. 1. Cuando la actuación sea realizada sin la autorización preceptiva previa y sin perjuicio de la incoación del correspondiente expediente sancionador, la Administración titular de la vía requerirá al titular o promotor de la actuación para que en el plazo de quince días solicite la correspondiente autorización.

2. El otorgamiento de la autorización, cuando proceda, quedará condicionado al efectivo cumplimiento de la sanción impuesta y, si las hubiere, al abono de las indemnizaciones correspondientes.

3. Cuando las obras o actuaciones no fueran autorizadas, e independientemente de la imposición de la multa correspondiente, la Administración actuante ordenará al infractor la reposición de la realidad física alterada, concediéndole un plazo para ello. Incumplido lo ordenado podrá proceder a imponerle multas coercitivas reiterables cada mes y cuyo importe no superará el 20 por 100 de la multa correspondiente a la infracción cometida. En caso de no efectuar lo ordenado en el primer plazo fijado en los nuevos plazos concedidos en las multas coercitivas la Administración actuante podrá proceder a la ejecución subsidiaria a cargo del infractor.

Art. 41. El plazo de prescripción de las infracciones tipificadas en esta Ley será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las leves.

## CAPITULO VI

### Travesías

Art. 42. Travesía de población es el tramo de carretera que discurre por suelo clasificado de urbano o consolidado en las dos terceras partes de su longitud y tenga un entramado de calles, al menos, en uno de sus márgenes.

Art. 43. Los tramos de carretera o de travesía que soporten un tráfico fundamentalmente urbano o presten acceso a los núcleos de población como consecuencia de la construcción de una variante de población o itinerario alternativo, podrán ser cedidos a los Ayuntamientos por acuerdo del Consejo de Gobierno o de la Diputación Provincial, según la titularidad de las mismas. Cuando la variante de población sea de titularidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y exista acuerdo con el Ayuntamiento cesionario la resolución corresponderá al Consejero de Política Territorial.

Art. 44. 1. La autorización de las obras o actividades en las zonas de dominio público y servidumbre de las travesías será competencia de la Administración titular de la carretera cuando no exista planeamiento urbanístico aprobado con su informe favorable o la actuación no se halle sometida a licencia urbanística y pueda afectar a la seguridad vial.

2. En el resto de los casos la competencia recaerá en los Ayuntamientos que aplicarán las normas de protección de la carretera al conceder la licencia urbanística, cuya solicitud será comunicada a la Administración titular de la carretera. No obstante, cuando la actuación afecte a la calzada, el Ayuntamiento solicitará de la Administración titular informe previo que tendrá carácter vinculante.

### DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.-En todo aquello no previsto en esta Ley será de aplicación la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras.

Segunda.-El Consejo de Gobierno, mediante Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones.

### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.-Hasta tanto no se dicte el Reglamento de la presente Ley se aplicará, en lo que no se oponga a la misma, el Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Segunda.-Hasta tanto se apruebe el Catálogo de la Red de Carreteras de Castilla-La Mancha continuará en vigor la clasificación funcional de las carreteras contenidas en el Plan Regional de Carreteras vigente.

Tercera.-En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley deberá ser retirada cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

### DISPOSICION FINAL

Única.-En el plazo de seis meses el Consejo de Gobierno dictará las disposiciones reglamentarias que resulten necesarias para el desarrollo de la presente Ley.

Toledo, 28 de diciembre de 1990.

JOSE BONO MARTINEZ,  
Presidente

(Publicada en el «Diario Oficial de Castilla-La Mancha» número 1, de 2 de enero de 1991)