TEMA 17

LEGISLACIÓN GENERAL DE CARRETERAS. REGLAMENTOS DE APLICACIÓN. NORMATIVA BÁSICA NACIONAL Y EUROPEA. LEY DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA. LAS CARRETERAS EN LA ADMINISTRACIÓN AUTÓNOMA ANDALUZA. CLASIFICACIÓN Y JERARQUÍA DE LA RED DE CARRETERAS.

1.- LEGISLACIÓN GENERAL DE CARRETERAS. REGLAMENTOS DE APLICACIÓN.

Un breve repaso por la Legislación de Carreteras promulgadas en España nos permite ver la evolución de la misma:

a) En la "Lex Colonia Genitiva Julia" del Derecho Romano, se confirman como públicas las vías y los caminos de la ciudad del territorio colonial.

b) En "las Partidas de Alfonso X el Sabio" se declara expresamente el carácter de dominio público de los caminos.

c) Las primeras leyes formales sobre caminos son:

- Abril de 1849. La Ley de Travesías.
- 7 de mayo de 1851. Ley de Clasificación de Carreteras.
- 22 de julio de 1857. Ley de Instrucción Pública.
- Ley de Carreteras de 4 de mayo de 1877.
  - 10 de agosto de 1877. Reglamento de Carreteras
  - Octubre de 1920. Reglamentos de Policía y Conservación de Carreteras
  - 7 de abril de 1952 sobre edificaciones contiguas a las carreteras

d) Y llegamos a la época más reciente:

- Ley 8 / 1972 de 10 de mayo de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en Régimen de Concesión, declarada en vigor (en gran parte) por la Ley de Carreteras de 1988.
- Ley 51/1974 de Carreteras de 19 de diciembre de 1974.
  - Real Decreto 1073/1977, de 8 de febrero por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

Y ya en la actualidad, tras la promulgación de la Constitución española y finalizado el proceso de traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de carreteras, resultaba necesario revisar y actualizar el régimen vigente en la

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

materia y, en concreto, sustituir la Ley 51/1974, de 19 de diciembre, de Carreteras, por otra que ofreciera cauces aptos para superar problemas y satisfacer necesidades y, al mismo tiempo, salvaguardar y garantizar los intereses generales del Estado que existen en este sector público.

Fruto de ello fue la **Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras** publicada en el BOE de 30 de julio de 1988 y desarrollada posteriormente por el **Real Decreto 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.**

Transcurrido más de un cuarto de siglo desde el inicio de aquel traspaso de carreteras y desde la promulgación de la Ley 25/1988, en este tiempo se han producido **cambios sustanciales en las redes de carreteras** tanto del Estado como de las Comunidades Autónomas y administraciones locales. También se han producido importantes cambios en la consideración social hacia aspectos tales como la **seguridad viaria**, la **integración de las infraestructuras en el medio ambiente**, la búsqueda de la **eficiencia en la gestión de las redes de transporte**, y en la de los **recursos financieros públicos.**

Es por todo ello por lo que resultaba necesario actualizar la legislación de Carreteras, y así, se ha llegado a la aprobación de la **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras** (BOE del 30 de septiembre), la cual procura mantener una cierta continuidad en su estructura y contenido, pero con las modificaciones precisas para adecuar sus preceptos a lo que actualmente requiere la adecuada prestación del servicio público viario.

En lo que se refiere al **Régimen Competencial en materia de Carreteras,** el mismo viene determinado en los artículos 148 y 149 de la CE, en virtud de los cuales, la propia Ley 37/2015 dispone la constitución de la Red de Carreteras del Estado (RCE) como:

"Las integradas en un itinerario de Interés General o cuya función en el Sistema de Transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma"

Los criterios para considerar un itinerario de Interés General se recogen en el art 4.5:

Se consideran itinerarios de interés general aquellos en los que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) ***Formar parte*** *de los principales itinerarios de tráfico internacional incluidos en los correspondientes convenios.*

b) ***Constituir*** *acceso principal a un puerto o aeropuerto de interés general, a los centros logísticos de la defensa, o a los del transporte y logística que sean declarados de interés general por el Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, MITMA).*

c) ***Servir*** *de acceso a los principales pasos fronterizos.*

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

d) Enlazar *las comunidades autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.*

Sobre las carreteras cuya titularidad les pertenece, el Estado y las Comunidades Autónomas tienen competencia **EXCLUSIVA**, entendiendo como tal, el poder de dictar Leyes, aprobar Reglamentos y la ejecución y control de todas las actuaciones públicas en esta materia.

En este sentido, al amparo de lo dispuesto en el artículo 148.1.5ª de la CE, se ha producido un importante desarrollo legislativo en el ámbito competencial autonómico, contando todas las comunidades autónomas con leyes sobre la materia (desde el País Vasco en 1.989, hasta Extremadura en 1.995).

En el caso concreto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, al no existir una Ley propia de Carreteras, se aplicaba de forma supletoria la estatal, aunque en la actualidad, tras la aprobación de la **Ley 8 / 2001 de Carreteras de Andalucía**, ya se cuenta con legislación propia al respecto.

En lo que se refiere a su reglamentación, es importante recordar que, dado que esta Ley no ha tenido aún un desarrollo reglamentario, continúa siendo de aplicación, **con carácter supletorio**, el Reglamento General de Carreteras de la Ley de Carreteras del Estado, aprobado por Real Decreto 1812 / 1994 de 2 de septiembre, en todo aquello que no se oponga a la propia Ley.

Por último, y antes de profundizar en lo que a la Ley de Carreteras del Estado y de Andalucía se refiere, es conveniente establecer de forma sucinta cual es marco en el que se desarrolla el **Concepto Jurídico de la Carretera:** La carretera es a la vez:

a) "bien de domino público"

b) "obra pública"

c) "soporte de un servicio público"

- Como "dominio público" comporta su inalienabilidad e imprescriptibilidad, o sea, traducido al cristiano, la posibilidad de recuperación de oficio y la legitimidad del establecimiento de limitaciones a las propiedades colindantes.

- Como "obra pública" necesita la planificación, la redacción de un proyecto técnico y normalmente su ejecución por un tercero, utilizándose instrumentos como la legislación sobre expropiación forzosa o la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

- Como "soporte de un servicio público" con su concreción jurídica en la forma de la concesión, prevista ya en nuestras leyes de carreteras del siglo pasado.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

2.- NORMATIVA BÁSICA NACIONAL Y EUROPEA.

La legislación estatal de carreteras actualmente en vigor está formada básicamente por las siguientes disposiciones (podéis ver todo el resto de la Normativa Técnica en el siguiente enlace):

https://www.mitma.gob.es/carreteras/normativa-tecnica

a) Ley 37/2015 de 29 de septiembre de Carreteras.

b) Ley 8/1972, 10 mayo, de Construcción, Conservación y Explotación de Autopistas en régimen de Concesión.

c) Real Decreto 899/2025, de 9 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.

d) Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado.

e) Real Decreto 635/2006, de 26 de mayo, sobre requisitos mínimos de seguridad en los túneles de carreteras del Estado.

f) Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento (actual MITMA).

g) Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios de carreteras

h) Orden TMA/1160/2021, de 8 de octubre, por la que se establece el marco para la celebración de acuerdos de entrega a los Ayuntamientos de vías urbanas de la red estatal.

i) Y todo otro conjunto de normas sobre Tráfico, Estaciones y Áreas de Servicio, Señalización, etc.

Por otro lado, en relación a la normativa europea, ésta se caracteriza por ser amplia y detallada en los distintos ámbitos que afectan a las carreteras. A continuación, se recogen algunas Directivas y Reglamentos de interés:

- Directiva 89/391/CEE, relativa a la aplicación de las medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo.

- Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio, sobre evaluación de las repercusiones de

OPOSICIONES TOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

determinados planes y programas en el medio ambiente, y la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre, de evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente.

- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

- Directiva 2003/20/CE, de 8 de abril de 2003, prevé el uso obligatorio de los dispositivos de retención para niños y de los cinturones de seguridad para todos los pasajeros sentados de los autobuses y autocares en los que estén instalados (salvo exenciones para el transporte local en zonas urbanas).

- Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.

- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la que se establecen una serie de procedimientos destinados a conseguir un nivel de seguridad elevado y homogéneo en la citada red

- Reglamento (UE) nº 305/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2011, por el que se establecen condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción y se deroga la Directiva 89/106/CEE del Consejo.

- Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 , sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE Texto pertinente a efectos del EEE

- Directiva 2014/45/UE relativa a las inspecciones técnicas periódicas, la Directiva 2014/47/UE relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales y la Directiva 2014/46/UE relativa a los documentos de matriculación de los vehículos.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

2.1.- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Como ya hemos visto anteriormente, tras más de 25 años de vigencia de la Ley 25/88 de Carreteras, se aprobó una nueva **LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS** que supuso una renovación y actualización de las disposiciones generales en esta materia.

En definitiva, la nueva ley:

1. Actualiza la legislación, adaptándola a los cambios de la Red de Carreteras para una adecuada prestación del servicio público.

2. Promueve una mejor utilización de los recursos disponibles.

3. Mejora la coordinación entre administraciones en la planificación viaria y urbanismo.

4. Evita que se produzcan posibles actuaciones especulativas del suelo durante la planificación de carreteras.

5. Articula medidas para la mejora de la seguridad viaria.

6. Introduce medidas más eficaces de protección del patrimonio público viario.

Asimismo, tenemos que destacar la modificación de esta Ley a través del **Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, sobre medidas urgentes en materia de carreteras**, que de manera esquemática ha introducido las siguientes modificaciones:

1.- La primera de esas reformas permite que, por razones de seguridad vial o medioambientales, se **imponga en determinadas carreteras el desvío obligatorio de los vehículos pesados hacia las autopistas de peaje** (se añade un apartado 6 al artículo 38).

2.- También se modifica la Ley de carreteras para **tipificar como infracción muy grave la eventual negligencia de los concesionarios de carreteras** cuando esta ocasiona un perjuicio significativo a los usuarios y, además, concurren circunstancias para las que la actual tipificación como infracción grave resulta insuficiente (se añade una nueva letra k) al apartado 2 del artículo 41 y una nueva disposición transitoria tercera). Se presumirá dicho perjuicio cuando en un **intervalo de 24 horas** se interrumpa la continuidad del servicio **durante más de 2 horas** o resulten afectados por ello **más de 30 vehículos**. Igualmente, se presumirá dicha negligencia del concesionario cuando, ante situaciones meteorológicas adversas, incurra en falta de previsión, incumpla injustificadamente los planes operativos previstos para dichas contingencias, no disponga de los medios que le fueran exigibles, no proporcione información suficiente a los usuarios o no adopte las medidas necesarias para la regulación del tráfico.»

3.- Asimismo, se reforma la Ley de carreteras para dar cobertura de rango legal al cobro de peajes por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Terrestre, S.M.E., S.A. (SEITTSA), al asumir, en su caso, la explotación de determinadas autopistas de peaje que han revertido o que reviertan al Estado, derogando a su vez el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que regulaba esta materia (se añade una nueva disposición adicional séptima).

4.- Finalmente, se modifica la Ley de carreteras para permitir que **la aprobación de los proyectos de construcción suponga la declaración de urgente ocupación de los bienes a efectos expropiatorios,** con el fin de no demorar la realización de las obras en los casos que así fuese necesario, evitando así el consiguiente perjuicio que para el interés general suponen estos retrasos y del mismo modo que ya ocurre en las leyes sectoriales de otras infraestructuras (se modifica el apartado 2 del artículo 12).

Asimismo, se podría citar otra modificación reciente a través del **Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica, el autoconsumo y el despliegue de energías renovables.** En esta última se incluye un artículo 27 bis relativo a las áreas de servicio, y se modifica el apartado 2 del artículo 28 en materia de Zonas de protección de la carretera.

La nueva Ley 37/2015 se desarrolla con la siguiente estructura (muy similar a la estructura de la anterior Ley 25/88) que consta de **49 artículos distribuidos en cuatro capítulos,** más siete disposiciones adicionales, otras tres transitorias, una disposición derogatoria y seis disposiciones finales, a lo que habría que añadir dos Anexos.

LEY 37/2015, DE 29 DE SEPTIEMBRE, DE CARRETERAS

- **PREÁMBULO.**
- **CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES (Arts. 1 al 6)**
- **CAPÍTULO II. PLANIFICACIÓN, PROYECTO, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS (Arts. 7 al 27)**
  - Sección 1ª. Planificación (arts. 7 y 8)
  - Sección 2ª. Programación, estudios y proyectos de carreteras (arts. 9 al 16)
  - Sección 3ª. Construcción de carreteras (arts. 17 y 18)
  - Sección 4ª. Financiación (arts. 19 y 20)
  - Sección 5ª. Explotación (arts. 21 al 27)
- **CAPÍTULO III. USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS (Arts. 28 al 45)**
  - Sección 1ª. Limitaciones de la propiedad (arts. 28 al 40)

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

- Sección 2ª. Infracciones y sanciones (arts. 41 al 45)

- **CAPÍTULO IV. TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS (Arts. 46 al 49)**
- **DISPOSICIONES ADICIONALES. (1ª a 7ª)**
- **DISPOSICIONES TRANSITORIAS. (1ª a 3ª)**
- **DISPOSICIÓN DEROGATORIA.**
- **DISPOSICIÓN FINAL. (1ª a 6ª)**
- **ANEXO I. DEFINICIONES**
- **ANEXO II. CATÁLOGO DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO**

Veamos a continuación un breve resumen de lo más destacado de cada uno de los Capítulos de esta nueva Ley:

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Entre el articulado de este Capítulo I, destacaremos:

Artículo 1. Objeto.

Es objeto de la presente ley es la ordenación y gestión de la Red de Carreteras del Estado y sus correspondientes zonas de dominio público y protección.

El **dominio público** regulado en la presente ley está constituido por:

a) La Red de Carreteras del Estado, su Viario Anexo y los terrenos ocupados por ambos.

b) Sus elementos funcionales, así como las construcciones e instalaciones en ellos existentes.

c) La zona contigua a las carreteras del Estado y a sus elementos funcionales definida como zona de dominio público en esta ley, así como cualquier otra zona de titularidad del Estado afecta a dichas carreteras.

Artículo 2. Definiciones.

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

No tendrán la consideración de carreteras ni de elemento funcional de éstas: los caminos de servicio, las vías forestales, las vías pecuarias y los viales y caminos de competencia estatal que forman parte del Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado, en los que no será de aplicación obligatoria con carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Fomento, (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible) si bien, en tanto dicho Viario Anexo sea de titularidad estatal, estará sujeto a las determinaciones de la presente ley, siendo su gestión competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Por sus **características**, las carreteras tienen la siguiente clasificación:

a) **Son autopistas** las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, con las siguientes características:
- No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.
- No cruzar, ni ser cruzadas a nivel, por ninguna otra vía de comunicación o servidumbre de paso.
- Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

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

c) **Son carreteras multicarril** las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación de los mismos, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

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

d) **Son carreteras convencionales** las que no reúnen las características propias de las autopistas, ni las de las autovías, ni las de las carreteras multicarril.

Artículo 3. Elementos funcionales.

1. Es elemento funcional de una carretera toda zona permanentemente afecta a la conservación de la misma o a la explotación del servicio público viario, tales como centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, áreas de servicio, vías de servicio, zonas destinadas al descanso, zonas de estacionamiento, lechos de frenado, elementos de drenaje y sus accesos, estaciones de pesaje, paradas de autobuses, zonas, aparcamientos e instalaciones de mantenimiento de la vialidad invernal y para otros fines auxiliares o complementarios. No tienen consideración de elementos funcionales las instalaciones y equipamientos destinados a la regulación, gestión y control del tráfico y otros medios técnicos de vigilancia y disciplina del mismo.

2. Los elementos funcionales no tienen la consideración de carretera; no obstante, estos elementos, como aquélla, forman parte del dominio público y su gestión y explotación corresponden al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Artículo 4. Carreteras y Red de Carreteras del Estado.

Son carreteras del Estado, a los efectos de esta ley, aquellas cuya titularidad, independientemente de su sistema de gestión, corresponde a la Administración General del Estado, que ejerce sus competencias sobre las mismas a través del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible). **Las carreteras del Estado están constituidas por la Red de Carreteras del Estado y su Viario Anexo.**

La **Red de Carreteras del Estado se clasificará funcionalmente** en los grupos siguientes:

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

a. **Red Básica,** integrada por las carreteras que facilitan la accesibilidad a todo el territorio nacional y por las que circulan los principales flujos de viajeros o mercancías y, en particular, por aquellas carreteras de la Red de Carreteras del Estado que forman parte de los principales itinerarios de tráfico internacional definidos en convenios o tratados internacionales suscritos por el Reino de España o derivados de la aplicación de la normativa de la Unión Europea.

b. **Red Complementaria**, integrada por el resto de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Por real decreto, a propuesta del **MITMA**, podrán establecerse otros grupos o categorías en función de la intensidad del uso, su carácter estratégico, calidad y características de los servicios o la función de servicio que preste.

NOTA: esta clasificación funcional aún no se ha realizado oficialmente.

El MITMA elaborará y mantendrá actualizado un **inventario de las carreteras del Estado**, distinguiendo las que pertenecen a la Red de Carreteras del Estado, clasificadas en Red Básica o Red Complementaria, incluyendo las carreteras transferibles.

Por último, la Red de Carreteras del Estado podrá modificarse, **mediante Real Decreto**, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana:

a) Por el **cambio de titularidad** de carreteras existentes en virtud de acuerdo mutuo con otras administraciones públicas.

Un ejemplo lo tenemos en el Real Decreto 334/2019, de 26 de abril, sobre cambio de titularidad de la carretera EX-100, de Cáceres a Badajoz, a favor del MITMA, y consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Estado.

b) Por **cesión a otras administraciones públicas**, respecto de aquellas carreteras que, perteneciendo a la Red de Carreteras del Estado, no forman parte de la Red Básica, cuando por sus características y funcionalidad no fuera necesaria su permanencia en dicha Red.

c) Por **incorporación** de carreteras cuya titularidad corresponda a otras administraciones públicas, siempre que cumplan las funciones propias de la Red de Carreteras del Estado.

Artículo 5. Carreteras del Estado no integradas en la Red de Carreteras del Estado.

Aquellas carreteras que, siendo competencia del **MITMA**, no formen parte de la Red de Carreteras del Estado, así como los viales y caminos de su competencia, constituyen el **Viario Anexo a la Red de Carreteras del Estado**, en el cual no será de aplicación obligatoria con

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

carácter general la normativa técnica de carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

NOTA ACLARATORIA: El Viario Anexo a la RCE está formado por

- Carreteras que no forman parte de la RCE: SI tienen la consideración de carreteras
- Viales y Caminos: NO tienen la consideración de carreteras (artículo 2)

OPOSICIONES www.oposiciones-caminos-andalucia.es

CAPÍTULO II. PLANIFICACIÓN, PROYECTO, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS

Entre el articulado de este Capítulo II, destacaremos:

Artículo 7. Plan estratégico de las carreteras del Estado.

El **Plan estratégico de las carreteras del Estado** es el instrumento técnico y jurídico de la política sectorial de carreteras, y debe contener las previsiones y objetivos a cumplir y las prioridades de actuación en relación con carreteras estatales y sus elementos funcionales con sujeción, en su caso, a la planificación de ámbito superior de carácter territorial, económico o intermodal.

Artículo 10. Programas de carreteras.

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

Artículo 11. Estudios de carreteras.

Por su finalidad y contenido los estudios de carreteras pueden ser:

a. **Estudios previos,** que consisten en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema, valorando todos sus efectos.

b. **Estudios informativos,** en los que se definen y comparan, en líneas generales, diferentes alternativas de trazado, de conexión y de explotación de la actuación objeto de estudio, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública y, en su caso, al trámite de evaluación de impacto ambiental, con objeto de poder seleccionar la más adecuada.

c. **Anteproyectos,** que consisten en el estudio a escala adecuada para definir o comparar con la precisión suficiente la mejor o mejores soluciones para satisfacer una determinada necesidad, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

d. **Proyectos básicos o de trazado,** en los que se contienen los aspectos geométricos de la actuación, así como la definición concreta, individualizada y pormenorizada de los bienes, derechos y servicios afectados, así como, en caso necesario, las definiciones y prescripciones básicas suficientes para alcanzar los objetivos establecidos, así como para determinar el coste total de la actuación.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

e. **Proyectos de construcción,** que consisten en el desarrollo completo de la actuación, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y explotación.

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

g. **Estudios de delimitación de tramos urbanos,** en los que se definen aquellos tramos de carreteras del Estado que tienen la consideración de urbanos y, en su caso, la de travesías, e incluye la definición del dominio público y zonas de protección de la carretera, así como la línea límite de edificación.

Artículo 13. Evaluación ambiental.

En los planes, programas y estudios de carreteras que requieran someterse al procedimiento de evaluación ambiental de acuerdo con la legislación vigente se deberá realizar el correspondiente informe o estudio al respecto.

En este sentido hay que destacar que en la actualidad se encuentra vigente la **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental**, que delimita en su **Anexo I** los proyectos que deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria en la forma prevista en esta Ley, y que en lo referente al ámbito de carreteras incluye:

1. Construcción de autopistas y autovías.

2. Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua.

3. Los siguientes proyectos cuando se desarrollen en Espacios Naturales Protegidos, Red Natura 2000 y Áreas protegidas por instrumentos internacionales, según la regulación de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: Construcción de autopistas, autovías y carreteras convencionales de nuevo trazado.

Y que en su **Anexo II** recoge los proyectos que deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental simplificada, que en lo referente al ámbito de carreteras incluye:

a) Construcción de variantes de población y carreteras convencionales no incluidas en el anexo I.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Artículo 14. Evaluación y auditorías de seguridad viaria.

Los **estudios informativos** de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán incluir una **evaluación del impacto de las infraestructuras viarias** en la seguridad, conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

Los **anteproyectos y proyectos** de nuevas carreteras o modificaciones sustanciales de las existentes deberán someterse a **auditorías de seguridad viaria** conforme a las normas que reglamentariamente se establezcan.

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

Artículo 15. Evaluación coste-beneficio, análisis multicriterio y viabilidad financiera.

Con carácter previo a la aprobación de **cualquier estudio o proyecto** en materia de carreteras que suponga una modificación significativa de la longitud de la Red de Carreteras del Estado o una variación sustancial de las características geométricas, técnicas o estructurales de alguno de sus tramos, se deberá llevar a cabo un **análisis coste-beneficio** del mismo, en el que quede suficientemente acreditada la procedencia de su ejecución y la inexistencia de alternativas más económicas y eficientes, y que servirá para la priorización de la actuación en relación con el resto de actuaciones incluidas en el mismo programa.

Todos los **programas que se desarrollen dentro de un mismo ámbito de actuación** se someterán a **análisis homogéneos de tipo multicriterio** que permitan la priorización de actuaciones de naturaleza similar en el marco de los diferentes programas de actuación.

Siempre que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana promueva la construcción de una **nueva carretera o actuación susceptible de explotación diferenciada** de la del resto de la red deberá estudiarse, antes de la adopción del correspondiente acuerdo para su ejecución con cargo a financiación pública, la **viabilidad o procedencia de su realización mediante sistemas de gestión indirecta, o colaboración público-privada** o la existencia de soluciones alternativas de menor coste mediante el mejor aprovechamiento de las infraestructuras existentes.

Artículo 16. Ordenación del territorio y ordenación urbanística.

Entre otras cosas, se establece que con carácter previo a la aprobación inicial de cualquier instrumento de ordenación del territorio o urbanístico que pueda afectar a la RCE, el MITMA dispone de un plazo de 3 meses para emitir informe (vinculante en lo que se refiere a posibles afecciones a la RCE), transcurrido el cual, sin emitir informe, se entenderá que es conforme con el instrumento de ordenación del territorio o urbanístico.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Artículo 19. Financiación.

La financiación de las actuaciones en las carreteras del Estado se efectuará mediante:

- Las consignaciones que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado
- Los recursos que provengan de otras administraciones públicas, de organismos nacionales e internacionales
- Los recursos que provengan de particulares
- Mediante el establecimiento de peajes
- Mediante contribuciones especiales

Las carreteras del Estado que vayan a construirse o explotarse en régimen de gestión indirecta se financiarán mediante los recursos propios de las sociedades concesionarias, los ajenos que éstas movilicen en los términos del contrato, las subvenciones que pudieran otorgarse y los peajes que en su caso se establezcan.

Artículo 20. Contribuciones especiales.

Podrán imponerse contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de nuevas carreteras o actuaciones de mejora de carreteras o sus elementos funcionales, nudos, accesos o vías de servicio, resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial por la obra realizada. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de la ejecución de las obras tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

La base imponible se determinará en el Real decreto por el que se acuerde la contribución especial y no podrá exceder de los límites siguientes en relación con el coste total de la actuación, incluido el de las expropiaciones, y sin perjuicio de lo establecido en el apartado 6 de este artículo:

a. Con carácter general, hasta el 25 por 100.
b. En las vías de servicio, hasta el 50 por 100.
c. En los nudos o accesos a fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el 90 por 100.

El Gobierno, mediante Real Decreto aprobado a propuesta del Ministerio de Política Territorial y Función Pública y del MITMA, acordará el establecimiento de contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente ley.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Artículo 21. Explotación.

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

El MITMA llevará a cabo periódicamente **inspecciones de seguridad viaria** en la Red de Carreteras del Estado con objeto de identificar elementos susceptibles de mejora por motivos de seguridad, de acuerdo con la normativa aplicable al efecto.

Artículo 26. Áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros.

El MITMA facilitará la instalación de áreas de servicio, áreas de descanso y aparcamientos seguros para la comodidad del usuario y el buen funcionamiento de la circulación vial.

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

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

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

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

CAPÍTULO III. USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS.

Entre el articulado de este Capítulo III, destacaremos:

Artículo 28. Zonas de protección de la carretera: disposiciones generales.

A los efectos de la presente ley se establecen las siguientes zonas de protección de la carretera: de **dominio público, de servidumbre, de afección y de limitación a la edificabilidad**.

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

La realización de cualquier actividad que pueda afectar al régimen de las zonas de protección requiere **autorización** del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

El Ministerio de Transportes y Movilidad y Sostenible podrá autorizar la colocación de **instalaciones fácilmente desmontables entre el borde exterior de la zona de dominio público y el de la zona de limitación a la edificabilidad**, siempre que no resulten menoscabadas la seguridad viaria o la adecuada explotación de la carretera y no se comprometa la utilización de la zona de servidumbre para los fines previstos en esta ley.

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

Sin perjuicio de lo indicado en el artículo 33.2, debe considerarse que a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y para la determinación de las limitaciones a la propiedad de los terrenos colindantes, los nudos viarios, los ramales de enlaces, los cambios de sentido, las intersecciones y las vías de giro, las vías colectoras - distribuidoras y las calzadas laterales tendrán la consideración de carretera convencional.

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

Artículo 29. Zona de dominio público.

Zona de Dominio Público: terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de **8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales,**

www.oposiciones-caminos-andalucia.es OPOSICIONES ITOP

carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados.

Artículo 31. Zona de servidumbre.

Zona de Servidumbre: dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de **25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril**, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

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

Artículo 32. Zona de afección.

Zona de Afección: 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 exteriores de la explanación, a una distancia de **100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales**, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del MITMS, sin perjuicio de otras competencias concurrentes. Además, en instalaciones ya existentes, previa autorización, podrán realizarse obras de reparación o mejora, pero sin aumento de volumen y sin incremento de valor a efectos expropiatorios.

Artículo 33. Zona de limitación a la edificabilidad.

Zona de limitación a la edificabilidad: A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a **50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril**, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

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

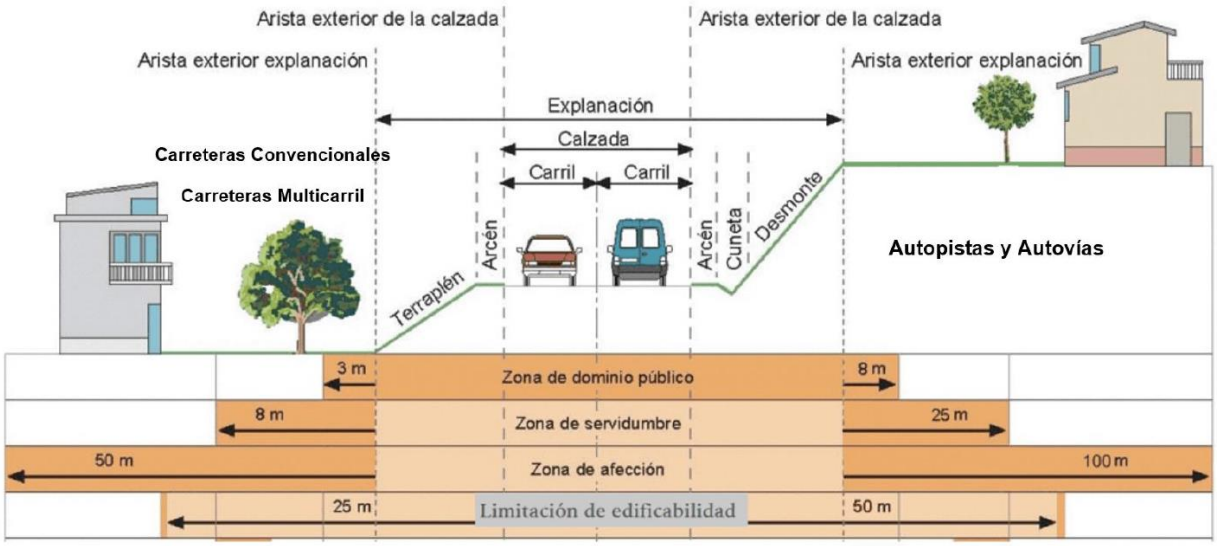
Habría que destacar que la nueva Ley 37/2015 ha modificado la distancia de esta LLE en las variantes de población que antes se situaba en 100 m y ahora queda fijada en 50 m. Por el contrario, se incrementa la protección en el entorno de intersecciones, ramales de giro y nudos en general, donde esta LLE se situará a 50 m.

Zonas de protección de la carretera

	Dominio Público (art. 29 LC)	Servidumbre (art. 31 LC)	Afección (art. 32 LC)	Limitación a la edificabilidad (art. 33 LC)
Desde arista exterior…	*explanación*	*explanación*	*explanación*	*calzada*
Autopistas	8	25	100	50
Autovías	8	25	100	50
Carreteras multicarril	3	8	50	25
Carreteras convencionales	3	8	50	25
Nudos viarios	3	8	50	50
Ramales de enlaces	3	8	50	50
Cambios de sentido	3	8	50	50
Intersecciones	3	8	50	50
Vías de giro	3	8	50	50
Vías colectoras-distribuidoras	3	8	50	25 por no indicarse expresamente
Calzadas laterales	3	8	50	25 por no indicarse expresamente
Vías de servicio	3	—	—	—

www.oposiciones-TOP-andalucia.es

Zonas de protección de la carretera



Artículo 37. Publicidad.

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar que sea **visible desde las calzadas de la carretera**, y en general cualquier anuncio que pueda captar la atención de los conductores que circulan por la misma. Esta prohibición no dará en ningún caso derecho a indemnización (indicar que con la anterior Ley 25/88 esta prohibición se establecía desde zonas visibles desde la Zona de Dominio Público de la carretera).

Artículo 41. Infracciones.

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

Tipo de sanción	Órgano	Euros	Prescripción
Leves	Delegado del Gobierno	De 300 a 3.000	1 año
Graves	Director General	De 3.001 a 15.000	4 años
Muy graves	Ministro de Fomento	De 15.001 a 300.000	6 años

www.oposiciones-caminos

CAPÍTULO IV. TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS

Entre el articulado de este Capítulo IV, destacaremos:

Artículo 46. Travesías.

A los efectos de esta ley, se considera **travesía la parte de carretera en la que existen edificaciones consolidadas al menos en dos terceras partes de la longitud de ambas márgenes y un entramado de calles conectadas con aquélla en al menos una de sus márgenes.**

En las travesías de carreteras del Estado **corresponde al MITMS, previo informe del ayuntamiento correspondiente,** el otorgamiento de autorizaciones relativas a la propia carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes **cuando se afecte a los elementos de la carretera o a la zona de dominio público**. En caso de que la **travesía no estuviera incluida dentro de alguno de los tramos urbanos** definidos en el artículo 47, el otorgamiento de autorizaciones en las **restantes zonas de protección de la carretera corresponderá asimismo al MITMS, previo informe del ayuntamiento correspondiente**. El silencio administrativo respecto a las solicitudes de autorización indicadas tendrá siempre carácter negativo.

Se consideran colindantes los terrenos y edificaciones que sean **contiguos a la arista exterior de la explanación**.

Donde haya **aceras, isletas, jardines o medianas** contiguas a la plataforma, con interposición o no de vías de servicio de titularidad estatal, esa consideración se referirá a los situados como máximo a **2 metros de distancia desde el borde exterior de la plataforma, o al borde de la acera más alejado de la carretera si su distancia al bordillo es menor de 2 metros.**

Artículo 47. Tramos urbanos.

1. A los efectos de esta ley, se consideran **tramos urbanos aquellos de las carreteras del Estado que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico y que estén reconocidos como tales en un estudio de delimitación de tramos urbanos aprobado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**, mediante expediente tramitado por su propia iniciativa o a instancia del ayuntamiento interesado.

2. En los tramos urbanos de carreteras **corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, previo informe del ayuntamiento correspondiente,** el otorgamiento de autorizaciones relativas a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes **cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las zonas de dominio público y servidumbre**.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Cuando dichos tramos sean asimismo considerados como travesía, prevalecerá lo establecido en el artículo 46.2.

A efectos prácticos, de la lectura de estos dos artículos, podemos señalar que, en relación al régimen de autorizaciones, un estudio de delimitación de tramos urbanos puede identificar tres situaciones distintas a cada una de las cuales se le aplica un régimen propio:

- **Travesías que no tienen el carácter de tramo urbano (art. 46.2):** la necesidad de la autorización del Ministerio, previo informe del Ayuntamiento, se extiende a **todas las zonas de protección** de la carretera (dominio público, servidumbre y afección).

- **Tramos urbanos que son también travesías (art. 47.2 que remite al 46.2):** Las actuaciones en la carretera o en los terrenos o construcciones colindantes que afecten a **zona de dominio público** deben obtener autorización del MITMS, previo informe del Ayuntamiento.

- **Tramos urbanos que no tienen el carácter de travesía (art. 47.2):** Corresponde al MITMS previo informe del Ayuntamiento, la autorización de cualquier actuación relativa a la carretera o a los terrenos y edificaciones colindantes cuando se afecte a los elementos de la carretera o a las **zonas de dominio público y servidumbre**.

Cuando se exige autorización para actuaciones en las edificaciones colindantes se consideran las que sean contiguas a la arista exterior de la plataforma. Si existen aceras, isletas, jardines o medianas contiguas a la plataforma se consideran colindantes los que se sitúan a menos de 2 m del borde exterior de la plataforma o al borde de la acera más alegado de la carretera si su distancia al bordillo es de menos de 2 m (art, 46. 2).

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

DISPOSICIONES Y ANEXOS

El texto se complementa con **siete disposiciones adicionales**: La **primera** es la relativa al Catálogo de las carreteras del Estado; la **segunda** emplaza al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a determinar la normativa técnica básica de interés general; la **tercera** se refiere a la trasferencia de carreteras o tramos que ya no cumplan los requisitos precisos para formar parte de la Red de Carreteras del Estado; la **cuarta** se refiere a las especificidades derivadas de las necesidades de la defensa nacional; la **quinta** a la incorporación al Catastro de los bienes de dominio público viario; la **sexta** a la cooperación interadministrativa en la simplificación del régimen de autorizaciones y la **séptima,** incluida como hemos visto por el Real Decreto-Ley 18/2018, sobre Gestión directa de la construcción y/o explotación de las carreteras estatales por SEITTSA.

En cuanto a las **tres disposiciones transitorias**: la **primera** establece el régimen transitorio de consideración de tramos urbanos en aquellos casos en los que aún no estuviera aprobado el correspondiente Estudio de Delimitación; la **segunda** es referente a determinados supuestos sobre el tratamiento a proporcionar a los terrenos de dominio público viario que no hubieran sido objeto de expropiación **y la tercera** incluida como hemos visto por el Real Decreto-Ley 18/2018, sobre la aplicabilidad de la modificación del nuevo régimen sancionador establecido en el artículo 41.2.k) se aplicará también a las concesiones ya existentes.

La **disposición derogatoria** es seguida de **seis disposiciones finales** en las que: se trata del Reglamento General de Carreteras; se modifican la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, en cuanto a la regulación de áreas de servicio, y el texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio; se prevé el sistema de actualización de sanciones; se habilita al Gobierno para el desarrollo de la ley, se establece el régimen competencial al amparo del cual se dicta la Ley; y se dispone la fecha de entrada en vigor de la ley.

El sector de los carburantes tiene una gran relevancia para la economía española debido a su interrelación con el resto de los sectores de la economía. Por ello, con el objetivo de promover la competencia en el sector de los carburantes, el artículo 27.2 y la disposición final segunda de la Ley tienen por objetivo limitar el grado de concentración de los operadores mayoristas en las concesiones de explotación de las áreas de servicio que cuenten con instalaciones de distribución al por menor de productos petrolíferos, prohibiendo el encadenamiento de estaciones de servicio de igual bandera.

Y, por último, **en los Anexos**, se contienen las **definiciones** de los conceptos más importantes de la terminología sectorial empleados en esta ley y el **Catálogo de Carreteras del Estado.**

NOTA: señalar que la última modificación de este Catálogo se llevó a cabo por el **REAL DECRETO 299/2019, de 26 de abril, por el que se modifica el Catálogo de la Red de Carreteras del Estado.**

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

2.2.- El Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994).

Por su parte, el **REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS SE APROBÓ POR REAL DECRETO 1812/1994 DE 2 DE SEPTIEMBRE**, pero recientemente ha sido derogado por el nuevo **REAL DECRETO 899/2025, DE 9 DE OCTUBRE, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERAS** (con excepción del apartado 1 de su disposición transitoria primera)

Tiene una estructura similar a la de la Ley, aunque compuesto por Títulos. Incluye los correspondientes preceptos de la Ley, seguidos de las respectivas normas reglamentarias de ejecución:

- **TÍTULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES**
- **TÍTULO I. PLANIFICACIÓN**
  - CAPÍTULO I. Plan estratégico de las carreteras del Estado
  - CAPÍTULO II. Coordinación
- **TÍTULO II. PROGRAMACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE CARRETERAS**
  - CAPÍTULO I. Principios generales
  - CAPÍTULO II. Programas de carreteras
  - CAPÍTULO III. Estudios y proyectos de carreteras
  - CAPÍTULO IV. Aprobación de estudios y proyectos
  - CAPÍTULO V. Evaluaciones previas
  - CAPÍTULO VI. Ordenación del territorio y planeamiento urbanístico
- **TÍTULO III. CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS**
  - CAPÍTULO I. Expropiación y afección de bienes y derechos
  - CAPÍTULO II. Otras disposiciones
- **TÍTULO IV. FINANCIACIÓN DE CARRETERAS**
- **TÍTULO V. EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS**
  - CAPÍTULO I. Modalidades de explotación
  - CAPÍTULO II. Otras disposiciones
  - CAPÍTULO III. Áreas de servicio y áreas de descanso
  - CAPÍTULO IV. Aparcamientos seguros
- **TÍTULO VI. USO Y DEFENSA DE LAS CARRETERAS**
  - CAPÍTULO I. Limitaciones a la Propiedad
  - CAPÍTULO II. Infracciones y sanciones

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

- **TÍTULO VII. TRAVESÍAS Y TRAMOS URBANOS**

- **TÍTULO VIII. RÉGIMEN JURÍDICO DE AUTORIZACIONES**

  - CAPÍTULO I. Obras o actividades sujetas a autorización
  - CAPÍTULO II. Procedimiento de tramitación de autorizaciones

- **DISPOSICIONES ADICIONALES**

- **ANEXO**

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

3.- LEY DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA.

El sistema competencial aplicable en materia de carreteras viene contenido en el artículo 149.1 de la Constitución, en sus disposiciones 21 y 24, las cuales reservan a la Administración del Estado la competencia exclusiva en materia de régimen general de comunicaciones, tráfico y circulación de vehículos a motor, así como respecto a las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma. A su vez, el artículo 148.1.5 reconoce a las Comunidades Autónomas la posibilidad de asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de las mismas, estableciéndose, igualmente, en la disposición 4 del mismo apartado, que resultan de competencia de las Comunidades Autónomas las obras públicas de interés de las mismas en su propio territorio.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía para Andalucía (en su redacción inicial de 1981), en su artículo 13, apartados 6, 9 y 10, atribuía a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, de obras públicas de interés para la Comunidad cuya realización no afecte a otra Comunidad Autónoma y siempre que no tenga la calificación de interés general del Estado, así como en materia de bienes de dominio público y servidumbres públicas dentro de su ámbito competencial.

Los medios necesarios para el ejercicio de las competencias asumidas en virtud del Estatuto de Autonomía fueron transferidas a la Comunidad Autónoma de Andalucía por el **Real Decreto 951/1984 de 28 de marzo**, tras el cual el sistema viario queda dividido competencialmente entre el Estado y la Comunidad Autónoma, recayendo en la Junta de Andalucía las competencias para la administración y gestión de las carreteras de titularidad propia, así como las funciones que la Ley 51/1974 de 19 de diciembre de Carreteras, atribuía al Estado en relación con las carreteras provinciales y locales.

La Ley 11/1987 de 26 de diciembre reguladora de las relaciones entre la Comunidad Autónoma de Andalucía y las Diputaciones Provinciales de su territorio, declaró en su artículo 26 la competencia exclusiva de aquélla en materia de carreteras, si bien establecía en el artículo 41 la delegación en las segundas del mantenimiento, conservación y mejora de la red andaluza de carreteras, en la que se integran las vías de titularidad provincial y las de la Comunidad Autónoma, excepto aquella parte de la red que por Ley sea declarada de especial interés para la Comunidad.

Sin embargo, el artículo 41 de la Ley 11/1987 fue derogado por la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía. Finalmente, la Ley 11/1987 fue derogada por la Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía, donde se establece en su artículo 15 que las Provincias tendrán competencia sobre las carreteras provinciales.

Así pues, en el territorio de Andalucía discurren:

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

a) Por un lado, las carreteras que configuran la red de interés general del Estado y cuya titularidad y competencia corresponde al mismo, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución.

b) Por otro lado, las carreteras de titularidad de la Comunidad Autónoma, la cual ejerce efectivamente su competencia sobre el correspondiente dominio público viario, tras el traspaso de funciones y servicios operado por el referido Real Decreto 951/1984.

c) Y por último, las carreteras que se integran en las redes provinciales, de titularidad de las respectivas Diputaciones, respecto de las que aún no se ha desarrollado el sistema competencial establecido en la Ley 11/1987 (actualmente derogada por la Ley 5/2010 de Autonomía Local de Andalucía).

La Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras, cuyo objeto era la regulación de la Planificación, Proyección, Construcción, Conservación, Financiación, Uso y Explotación de las carreteras ESTATALES, así como sus normas de desarrollo, constituía un marco normativo cuya aplicación supletoria en el ámbito competencial viario de la Comunidad Autónoma de Andalucía había devenido a todas luces insuficiente en orden a dotar a los poderes públicos de los instrumentos jurídicos y técnicos adecuados a la estructura y configuración del sistema viario andaluz.

Así pues, sobre la base de la realidad de la infraestructura y servicio público viarios en Andalucía, se llevó a cabo la aprobación de la **Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.**

La Ley 8/2001 tiene como objetivo básico dotar a la Comunidad Autónoma de un marco normativo propio para el ejercicio de su competencia exclusiva en materia de carreteras. Así mismo, el objeto de esta Ley no lo constituyen las carreteras en sentido estricto, sino que abarca al conjunto del dominio público viario (entendido como concepto jurídico más amplio y avanzado que el de carreteras, en la medida en que está formado por las carreteras propiamente dichas, sus zonas funcionales y la zona de dominio público adyacente a las anteriores) con el fin de lograr una más adecuada protección, uso y explotación de aquéllas.

La Ley consta de 84 artículos y se estructura en 4 Títulos, relativos respectivamente a Disposiciones Generales, Régimen del Dominio Público Viario, protección y Uso del Dominio Público Viario y Defensa del Dominio Público Viario. Asimismo, cuenta con 5 Disposiciones Adicionales, 6 Transitorias, 1 Derogatoria, 3 Finales y 1 Anexo.

El presente epígrafe lo vamos a enfocar en el sentido de dar un repaso general a esta Ley, viendo cada uno de los Títulos que la componen y resaltando aquellos aspectos que mayor importancia presentan, intentando a su vez, señalar cuales son las principales innovaciones que la misma presenta frente a la legislación estatal que ha tenido carácter supletorio hasta la fecha.

A modo de resumen, a continuación, señalamos aquellos aspectos más novedosos que esta Ley ha introducido en lo que a legislación en materia de carreteras se refiere:

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

1) Concepto de **Dominio Público Viario** (Carreteras + Zonas Funcionales + Zonas Dominio Público Adyacente)

2) **Clasificación Jerárquica** de la Red de Carreteras de Andalucía (RCA)

3) Asignación de **Titularidad y Competencias a las Diputaciones Provinciales**

4) Creación de la **Comisión de Carreteras de Andalucía**

5) Clasificación de las actuaciones en las carreteras en Grupos y Subgrupos de obras

6) Implantación del **Catálogo de Carreteras de Andalucía**

7) **Nueva relación de Estudios y Proyectos**, inclusión del Proyecto de Restauración Paisajística

8) Obligatoriedad del **Programa de Garantía de la Calidad** en obras de carreteras

9) Creación del **Fondo Andaluz de Carreteras**

10) Creación de la **Comisión de Seguridad Vial de Andalucía**

11) Implantación del **Sistema de Información de Carreteras de Andalucía**

12) Nuevo tratamiento en la determinación de las **Zonas de Protección**.

13) Modificación de los plazos de prescripción de las infracciones y sanciones

14) Reducción significativa del importe de las sanciones

A continuación, se desarrolla un esquema con el contenido básico de la Ley de Carreteras de Andalucía, teniendo en consideración la última modificación llevada a cabo por el Decreto-ley 3/2024, de 6 de febrero, por el que se adoptan medidas de simplificación y racionalización administrativa para la mejora de las relaciones de los ciudadanos con la Administración de la Junta de Andalucía y el impulso de la actividad económica en Andalucía

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

1.- TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Contiene las disposiciones generales de la Ley, agrupadas en 5 Capítulos referentes al Dominio Público Viario (DPV), su titularidad y competencias, sus elementos, la clasificación de las carreteras y de las actuaciones y el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

1.1.- Capítulo I. Dominio Público Viario.

Determina en primer lugar el objeto de la Ley, que es el de regular el DPV de la red de carreteras de Andalucía, determinando su titularidad y definiendo el concepto jurídico de DPV de la red de carreteras de Andalucía, concepto totalmente novedoso en relación a la legislación estatal, y establece que está formado por:

- Las propias Carreteras
- Las Zonas Funcionales de las Carreteras
- Las Zonas de Dominio Público adyacente a ambas

Establece que la Red de Carreteras de Andalucía (en adelante RCA) está constituida por las carreteras que, discurriendo íntegramente en el territorio andaluz, no están comprendidas en la Red de Carreteras del Estado (RCE) y se encuentren incluidas en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

La RCA está formada por las siguientes Categorías (que serán definidas por el Plan General de Carreteras), según la siguiente Clasificación Jerárquica (art.3):

a) La Red Autonómica
- Red Básica
- Red Intercomarcal
- Red Complementaria

b) La Red Provincial
- Red Comarcal
- Red Local

A su vez, engloba estas categorías en:

a) Red de Especial Interés para la Comunidad Autónoma: Red Autonómica

b) Red de Especial Interés Provincial: Red Provincial

www.oposiciones-caminos-andalucia.es
OPOSICIONES ITOP

1.2.- Capítulo II. Titularidad y Competencias.

En el reparto de la Titularidad del DPV de la RCA se recurre a conceptos anteriores, de forma que:

a) **Titularidad de la Comunidad Autónoma**: Red de Especial Interés para la CCAA.

b) **Titularidad de las Diputaciones Provinciales**: Red de Especial Interés Provincial.

Respecto a las Competencias en materia del DPV de la RCA, éstas se ejercerán a través de los órganos de la Administración de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de las que ejerzan las Diputaciones Provinciales sobre el DPV del que son titulares.

Para la concertación y coordinación interadministrativa en esta materia se crea como instrumento novedoso la **Comisión de Carreteras de Andalucía**, donde estarán representadas las Administraciones Públicas afectadas y otras entidades profesionales, económicas y sociales. A través del **DECRETO 78/2003, de 25 de marzo, se regula la composición y funcionamiento de la Comisión de Carreteras de Andalucía.**

En concreto, este artículo 7 ha sido modificado por el Decreto-ley 3/2024, en particular en lo relativo a los informes que ha de emitir esta Comisión (se han reducido considerablemente)

Artículo 7. Comisión de Carreteras de Andalucía

1. Para la coordinación y la concertación interadministrativa de la planificación viaria, de las actuaciones a realizar y de la programación de las mismas sobre la red de carreteras de Andalucía se crea la Comisión de Carreteras de Andalucía.

2. La composición y las funciones de la Comisión de Carreteras de Andalucía se establecerán por Decreto del Consejo de Gobierno, a propuesta del titular de la Consejería competente en materia de carreteras, debiendo estar en ella representadas las Administraciones Públicas afectadas, entre ellas, todas las Diputaciones provinciales de Andalucía y entidades representativas de organizaciones profesionales, económicas y sociales, así como las organizaciones sindicales y los grupos ecologistas.

3. La Comisión de Carreteras de Andalucía informará al menos:

a) Los instrumentos de planificación viaria.

b) La normativa técnica que elabore la Consejería competente en materia de carreteras para la proyección, construcción, conservación y explotación del dominio público viario.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

1.3.- Capítulo III. Elementos del Dominio Público Viario y Elementos de Servicio.

Se definen los elementos que conforman el DPV y el régimen jurídico de los mismos:

a) **Las Carreteras propiamente dichas**: definidas como las vías de dominio y uso público, proyectadas y construidas, fundamentalmente, para la circulación de vehículos automóviles.

b) **Las Zonas Funcionales de las Carreteras**: definidas como las superficies permanentemente afectadas al servicio público viario, así como las destinadas a la ubicación de las instalaciones necesarias para la conservación del DPV y otros fines auxiliares y complementarios.

c) **Las Zonas de Dominio Público Adyacente**: que en el caso de las Carreteras están formadas por 2 franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, de 8 metros de anchura en las vías de gran capacidad, y de 3 metros de anchura en las vías convencionales, medidos en horizontal desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a la misma, mientras que en el caso de las Zonas Funcionales están formadas por una franja de terreno de 8 metros de anchura, medidos desde el borde exterior del perímetro de la superficie que ocupen.

En particular, en lo que se refiere a Carreteras, se delimitan aquellas vías que no tendrán la consideración de carreteras (caminos agrícolas, forestales y de servicio, y en general, aquellas vías que no estén incluidas en algunas de las categorías de la RCA) y se determinan los conceptos de Tramo Urbano, Travesía, Red Arterial y Vía Urbana.

En lo que se refiere a otros elementos de servicio, se definen los conceptos de:

- **Vías de Servicio:** camino paralelo a una carretera, con un carácter secundario, conectado a ésta en algunos puntos y que sirve de acceso a las propiedades colindantes.

- **Áreas de Servicio:** elemento funcional, afecto al servicio público viario, destinado a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la RCA.

- **Zonas de Servicio:** zonas de propiedad privada con instalaciones y servicios.

NOTA IMPORTANTE: A través de la aprobación del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía, se ha modificado el apartado 2 del artículo 12 de la Ley 8/2001 relativo a la Zona de dominio público adyacente. En concreto se ha modificado la anchura de esta zona que queda como sigue:

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

La zona de dominio público adyacente a las zonas funcionales de las carreteras está formada por una franja de terreno de tres metros de anchura, medidos desde el borde exterior del perímetro de la superficie que ocupen. Las vías de servicios podrán estar incluidas en la zona del dominio público adyacente

1.4.- Capítulo IV. Clasificaciones de las Carreteras y de las Actuaciones en las Carreteras.

Se establece la siguiente clasificación funcional de la RCA:

a) Vías de Gran Capacidad
- Autopistas
- Autovías
- Vías Rápidas

b) Vías Convencionales

Los ramales de enlace y las vías de giro de los cruces de todas las vías se consideran Vías Convencionales, salvo las que relacionen Vías de Gran capacidad entre sí, que tendrán la misma naturaleza que éstas.

Igualmente, se clasifican las posibles actuaciones sobre las carreteras de la RCA, en alguno de los siguientes grupos de obras (que a su vez incluyen diferentes subgrupos):

a) Obras de Nuevas Carreteras: trazados nuevos o modificaciones

b) Obras de Acondicionamiento de Carreteras: ensanches o duplicaciones

c) Obras de Mejora de Carreteras: de carácter puntual o sobre la seguridad y accesos

d) Obras de Conservación de Carreteras: rehabilitación o reconstrucción

1.5.- Capítulo V. Catálogo de Carreteras de Andalucía.

Este Catálogo es el instrumento en el que se recoge la identificación, inventario y clasificación de la RCA, adscribiendo las distintas carreteras a las categorías establecidas y clasificándolas funcionalmente.

Es importante señalar que la inscripción en el Catálogo se constituye asimismo en el **requisito básico para la adquisición o pérdida de la condición de Carretera**, a cuyo efecto se regulan los correspondientes procedimientos.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

2.- TÍTULO II. RÉGIMEN DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO.

A lo largo de los 6 Capítulos de que consta, contiene la regulación del régimen del DPV, desarrollando los instrumentos de planificación, los estudios de carreteras, así como la construcción, financiación, conservación y seguridad vial y explotación.

2.1.- Capítulo I. Planificación.

La Planificación Viaria de la RCA se realizará a través de los siguientes planes:

a) **Plan General de Carreteras de Andalucía**: es el superior instrumento técnico y jurídico de la planificación viaria, y comprende, entre otros, los objetivos, la composición y organización del sistema viario general, y las previsiones, con las programaciones y los recursos económicos tanto públicos como privados, de las actuaciones necesarias para su desarrollo y explotación. Será aprobado mediante Decreto por el Consejo de Gobierno, a propuesta del titular de la Consejería competente y previo informa de la Comisión de Carreteras de Andalucía.

b) **Planes Sectoriales y Planes Territoriales de Carreteras**: son los instrumentos técnicos y jurídicos de planificación viaria que, en desarrollo del Plan General de Carreteras de Andalucía, contemplan las singularidades de algunas actuaciones viarias, atendiendo, respectivamente, bien a su especificidad funcional o bien al ámbito territorial en el que se circunscriben, estableciéndose para la coordinación y programación de las actuaciones en la RCA. Será formulado y aprobado por el titular de la Consejería competente.

c) **Planes Provinciales de Carreteras**: son los instrumentos técnicos y jurídicos para la planificación y programación de las actuaciones que, en desarrollo del Plan General de Carreteras de Andalucía, han de realizar las Diputaciones Provinciales en las carreteras de la Red Secundaria de sus correspondientes ámbitos provinciales. Serán aprobados provisionalmente por el Pleno de la correspondiente Diputación, correspondiendo su aprobación definitiva al titular de la Consejería competente.

2.2.- Capítulo II. Proyección del Dominio Público Viario.

Se regulan los distintos estudios a utilizar en la proyección del DPV, la coordinación con el planeamiento urbanístico, la prevención ambiental a tener en cuenta en su elaboración, su contenido y tramitación, así como el procedimiento para su elaboración.

De esta forma, para el análisis de necesidades, formulación de alternativas y ejecución de las actuaciones en la RCA, se utilizará uno o varios de los siguientes estudios:

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

a) **Estudio de Planeamiento**: se utilizará para planificar una parte de la RCA o de las Redes Arteriales de los núcleos de población, en un determinado año horizonte, programando las actuaciones a desarrollar en las carreteras del ámbito del estudio. Contendrá la definición del esquema vial, sus características y dimensiones recomendables, las necesidades de suelo, las afecciones derivadas del medio ambiente y del patrimonio arqueológico y otras limitaciones. En el caso de que sea sometido al procedimiento de EIA, la memoria-resumen necesaria será una síntesis del mismo.

b) **Estudio Informativo**: consiste en la definición, en líneas generales, del trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso. El estudio de impacto ambiental del mismo será el documento que se utilice para el procedimiento de EIA de las actuaciones de nuevas carreteras.

c) **Anteproyecto**: se utilizará cuando, planteado un determinado problema, sea necesario el estudio de las mejores soluciones al mismo, de forma que pueda concretarse la solución óptima, y también podrá utilizarse cuando se trate de las actuaciones de carreteras que hayan de someterse al procedimiento de EIA. Expondrá las necesidades a satisfacer, incluyendo las zonas funcionales de la carretera, así como la justificación desde los puntos de vista técnico, económico y de seguridad vial, de la solución que se propone y de su integración ambiental en el paisaje y en el entorno.

d) **Proyecto de Construcción**: se utilizará para la ejecución de las obras de la carretera y de sus zonas funcionales, salvo exclusión expresa de éstas en la orden de inicio del estudio. Contendrá el diseño completo de la solución óptima, con el desarrollo del detalle geométrico y topográfico necesarios para hacer factible tanto la construcción, como la posterior explotación del DPV.

e) **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. En documento separado se incluirán la definición y valoración de las expropiaciones precisas, así como de las servidumbres y servicios afectados en su caso.

f) **Proyecto de Restauración Paisajística**: se utilizará para la ejecución de la revegetación del DPV y de su entorno, sin que necesariamente tenga que estar vinculada su redacción y ejecución a las obras de carreteras ni a la contratación del proyecto de construcción. Contendrá el diseño completo de la adecuación paisajística y de determinadas medidas correctoras de carácter medioambiental de la ejecución de obras de carreteras, con el detalle necesario para hacer factible la ejecución de la correspondiente restauración paisajística.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Obsérvese cómo se crea una nueva figura, el Proyecto de Restauración Paisajística, que permite recoger todas las propuestas de revegetación del DPV en orden a una mejor integración en el paisaje, así como parte de las medidas correctoras de carácter ambiental.

Por su significación, merece señalar que únicamente se someterán a Información Pública y de las Administraciones Afectadas, las siguientes actuaciones en la RCA (1 mes):

- Nuevas Carreteras
- Variantes de población no incluidas en el planeamiento urbanístico
- Duplicación de calzada en una longitud continuada de más de 10 kilómetros (señalar que esta actuación estaba exenta de este trámite por la legislación estatal)

La Aprobación de los estudios de carreteras de las actuaciones en la RCA corresponde a la Administración competente en razón de la titularidad, excepto cuando se trate de Estudios de Planeamiento o de Estudios Informativos, en cuyo caso dicha Aprobación compete al titular de la Consejería competente.

En referencia a los informes sobre instrumentos de planeamiento urbanístico, se establece que acordada la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a las carreteras andaluzas, la Administración Pública que lo estuviera tramitando podrá solicitar información previa, en relación con tales afecciones, con anterioridad a su aprobación inicial, a la Administración titular de la carretera quien deberá emitirla en el plazo máximo de un mes.

Asimismo, según modificación introducida por el **Decreto-ley 5/2012, de 27 de noviembre, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía**, aprobado inicialmente el instrumento de planeamiento urbanístico, éste se someterá a informe vinculante de la Consejería competente en materia de carreteras, que versará exclusivamente sobre las afecciones a la red de carreteras de Andalucía y que deberá evacuarse en el plazo máximo de tres meses. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado, se entenderá su conformidad al plan propuesto.

Por último, en referencia a la Prevención Ambiental, la Ley establece que:

1. Las **actuaciones de nuevas carreteras** se someterán a evaluación de impacto ambiental mediante el correspondiente estudio, de conformidad con lo previsto en los artículos 11 y siguientes de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental.

2. Las **actuaciones de carreteras que supongan la construcción de puentes, viaductos, túneles, desmontes o terraplenes**, en los límites que fija el anexo primero de la Ley 7/1994, se someterán a evaluación de impacto ambiental mediante el correspondiente proyecto o anteproyecto de las obras, sometiéndose dicho estudio de carretera al procedimiento de información pública por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de conformidad con lo previsto en el artículo 18.3 de dicha Ley.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

3. Las **actuaciones de acondicionamientos de carreteras y las mejoras puntuales de trazado y sección**, se someterán a informe ambiental en virtud de lo previsto en la Ley 7/1994, mediante el correspondiente proyecto de construcción, realizándose el trámite de información pública por la Comisión Provincial Interdepartamental de Medio Ambiente correspondiente.

NOTA: las referencias a la Ley 7/1994 hay que entenderlas referidas a la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

2.3.- Capítulo III. Construcción.

Las obras de carreteras y de las instalaciones dedicadas a la conservación del DPV tienen el carácter de obras públicas de interés general y no están sometidas a licencia urbanística, ni a otros actos de control preventivo que establece la legislación de régimen local. La realización de obras e instalaciones en las zonas funcionales y en el resto del DPV sí estará sometida a licencia municipal.

La dirección, control, vigilancia e inspección de los trabajos y obras de construcción de las carreteras, así como su señalización y balizamiento, corresponderán a la Administración competente, de acuerdo con lo previsto en la presente ley, sus reglamentos de desarrollo, las normas e instrucciones técnicas que se aprueben por la Consejería competente en materia de carreteras y demás disposiciones de carácter general que resulten de aplicación.

La dirección, control y vigilancia de los trabajos y obras de construcción de carreteras, así como de su señalización, balizamiento y defensa, podrán ser realizadas por terceros, correspondiendo su inspección a la Administración competente, que velará por el cumplimiento estricto de las disposiciones aplicables.

Como novedad introducida por esta Ley destaca la obligación de que en todas las obras de carreteras se disponga de un **Programa de Garantía de la Calidad**, de gestión directa por la Administración, cuya contratación se llevará a cabo de forma independiente de la ejecución de la obra principal.

2.4.- Capítulo IV. Financiación.

La financiación de las actuaciones en el dominio público viario, así como de la ordenación de accesos y, en general, cualquier actuación exigida para el funcionamiento de la RCA se realizará mediante:

- Las consignaciones que a tal fin se incluyan en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía y de las Diputaciones provinciales correspondientes.
- Con los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de cualesquiera organismos nacionales, comunitarios o internacionales, de los particulares.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

- Por los mecanismos previstos en la normativa urbanística, patrimonial y de contratación de las Administraciones Públicas.
- Mediante Contribuciones Especiales acordadas por el Consejo de Gobierno

Debe destacarse como novedad la creación del **Fondo Andaluz de Carreteras**, que se dotará fundamentalmente, conforme a lo establecido en la normativa de la Hacienda Pública aplicable, de los ingresos procedentes de la explotación del DPV de titularidad de la Comunidad Autónoma y del Patrimonio que se le adscriba.

Este Fondo se destinará a la financiación de las obras de mejora y de conservación de carreteras, previéndose, así mismo, que las Diputaciones Provinciales se doten de mecanismos similares.

2.5.- Capítulo V. Conservación y Seguridad Vial.

En este Capítulo se recogen primeramente las operaciones que comprende la conservación del DPV y que van desde las meras obras de conservación, hasta las inspecciones y evaluaciones de firmes y puentes, pasando por las operaciones de reposición de firmes, señales, equipamientos, sistemas de contención, drenaje, muros, etc.

Resulta novedoso en relación a la legislación estatal, la inclusión de un apartado dedicado exclusivamente a la Seguridad Vial, donde se establece la obligatoriedad de elaborar los correspondientes **Planes de Seguridad Vial** que tendrán la consideración de Planes Sectoriales de Carreteras. En este apartado se determina el contenido de los mismos, que incluye sus fines y objetivos, criterios generales de aplicación, análisis de la RCA en relación a la siniestralidad, medidas para la mejora de la seguridad, y finalmente programación, evaluación y revisión de las mismas.

Es importante también la creación de la **Comisión de Seguridad Vial de Andalucía**, con el objeto de coordinar todas las actuaciones y evaluar las disposiciones en materia de seguridad vial. **En esta Comisión, por Decreto del Consejo de Gobierno en el que se determinan la composición y funciones**, estarán representadas las distintas Administraciones Públicas y Entidades representativas de organizaciones profesionales, económicas y sociales, así como organizaciones sindicales y grupos ecologistas.

2.6.- Capítulo VI. Explotación.

La explotación del DPV comprende todas las acciones encaminadas a la defensa del mismo y su mejor uso y aprovechamiento. A tal efecto, la explotación incluye, entre otras, las operaciones de ordenación y autorización de obras, accesos e instalaciones, usos de las zonas de protección y elementos funcionales, gestión de tasas y cánones, concesiones de áreas de servicio, etc.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Asimismo, la Ley prevé el establecimiento de un canon por el uso privativo del DPV, así como por la explotación por terceros de obras y servicios públicos relativos al mismo.

Como instrumento de apoyo a la toma de decisiones, a la explotación del dominio público viario y a la información a los usuarios, se prevé que las administraciones competentes dispondrán del **Sistema de Información de Carreteras de Andalucía**, gestionado por la Consejería competente en materia de carreteras que, coordinado con el sistema de información territorial de la misma, integrará todos los datos básicos de la red de carreteras de Andalucía necesarios para el desarrollo y aplicación de la política sectorial en esta materia.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

3.- TÍTULO III. PROTECCIÓN Y USO DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO.

Contiene las disposiciones relativas a la protección y al uso del DPV, desarrolladas en 2 Capítulos dedicados a las limitaciones a la propiedad para la protección de las carreteras y al uso de las mismas y de las zonas de protección.

3.1.- Capítulo I. Limitaciones de la Propiedad para la Protección de las Carreteras.

Se establecen 4 Zonas para la protección de las Carreteras:

a) **Zona de Dominio Público Adyacente**: ya definida anteriormente.

b) **Zona de Servidumbre Legal**: consiste en 2 franjas de terreno, una a cada lado de las Carreteras, delimitadas interiormente por la Zona de Dominio Público Adyacente y exteriormente por 2 líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, y a una distancia de 25 metros de Vías de Gran capacidad y de 8 metros en las Vías Convencionales, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas.

c) **Zona de Afección**: consiste en 2 franjas de terreno, una a cada lado de las Carreteras, delimitadas interiormente por la Zona de Servidumbre Legal y exteriormente por 2 líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de 100 metros en Vías de Gran Capacidad, de 50 metros en las Vías Convencionales de la Red Autonómica y de 25 metros en el resto de las Carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas (la legislación estatal solo establecía 2 casos de 100 y 50 metros respectivamente).

d) **Zona de No Edificación:** consiste en dos franjas de terreno, una a cada lado de las mismas, delimitadas interiormente por las aristas exteriores de la calzada y exteriormente por dos líneas paralelas a las citadas aristas y a una distancia de cincuenta metros en las vías de gran capacidad y de veinticinco metros en el resto de las carreteras, medidos en horizontal y perpendicularmente desde las citadas aristas". Esta anchura ha sido recientemente modificada a través de la reciente aprobación del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía

En aquellos lugares en los que el borde exterior de la zona de no edificación quede dentro de las zonas de dominio público adyacente o de servidumbre legal, dicho borde coincidirá con el borde exterior de la zona de servidumbre legal.

En aquellos tramos en los que las zonas de no edificación se superpongan en función de la titularidad o categoría de la carretera respecto de la que se realice su medición, prevalecerá en todo caso la de mayor extensión, cualquiera que sea la carretera determinante.

www.oposiciones-caminos-andalucia.es OPOSICIONES ITOP

Por otro lado, se regula la intervención administrativa **en materia de accesos a las carreteras**. **En concreto, este artículo 57 también ha sido modificado por el Decreto-ley 3/2024, y su redacción ha quedado como:**

Artículo 57. Accesos a las carreteras 17.02.2024

1. La Administración titular podrá limitar la construcción de accesos a las carreteras para la protección de las mismas y establecer, con carácter obligatorio, los lugares en los que tales accesos puedan construirse.

2. Igualmente podrá acordar la ordenación de los accesos existentes con la finalidad de mejorar la explotación de las carreteras, la seguridad vial o la integración paisajística del dominio público viario.

3. El acceso a los elementos de servicio se establecerá obligatoriamente por la Administración competente en razón de la titularidad de la carretera y en la forma que reglamentariamente se determine.

4. El acceso a los elementos de servicio situados junto a una vía de gran capacidad se realizará siempre a través de una vía de servicio, tendrán vallado exteriormente tanto su recinto como la vía de servicio y se accederá a los mismos exclusivamente desde la vía de gran capacidad.

Se regulan también las prohibiciones y régimen de autorizaciones a que está sometida la realización de publicidad y la instalación de carteles informativos (señalar como curiosidad que se prohíbe, fuera de los tramos urbanos, cualquier tipo de publicidad en cualquier lugar visible desde la **CALZADA**, mientras que en la Ley 25/1988 se hacía la referencia desde la **ZONA DE DOMINIO PÚBLICO.** Actualmente, la Ley 37/2015 coincide con la Ley de Carreteras de Andalucía prohibiendo, fuera de los tramos urbanos, cualquier tipo de publicidad en cualquier lugar visible desde la **CALZADA**). No obstante, **no se considera publicidad** los carteles informativos autorizados por la Administración titular de la vía, o, en su caso, comunicados a esta, y que se adecuen a las prescripciones siguientes:

a. Señales de servicio.

b. Los informativos e indicativos que localicen lugares de interés general para los usuarios de las carreteras, ya sean culturales, medioambientales o turísticos, poblaciones, urbanizaciones y centros importantes de atracción con acceso directo desde la carretera, siempre que no contengan, a su vez, mensajes publicitarios.

c. Los que se refieran a actividades y obras que afecten a la carretera.

d. Rótulos de los establecimientos mercantiles o industriales que sean indicativos de la actividad que se desarrolla en los mismos, siempre que estén situados sobre los inmuebles en que aquellos tengan su sede o en sus accesos y no incluyan

www.oposiciones-caminos-andalucia.es OPOSICIONES ITOP

comunicación adicional alguna tendente a promover la contratación de los productos o servicios que ofrezcan.

3.2.- Capítulo II. Uso de las Carreteras y de las Zonas de Protección.

Se regula la facultad de la Administración titular de las carreteras de establecer límites a la circulación cuando así lo requieran las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o la seguridad vial de las mismas, sometiéndose la circulación de los vehículos y transportes especiales a Autorización previa.

Asimismo, se regula el otorgamiento de Autorizaciones en el DPV y en el resto de Zonas de Protección para los usos y actividades complementarias permitidas en ellas.

a) **Uso de la Zona de Dominio Público Adyacente**: podrán realizarse aquellas obras, instalaciones o actuaciones que exija la prestación de un servicio público de interés general y siempre previa la correspondiente Autorización o Concesión del propio servicio público, sin perjuicio de las posibles competencias concurrentes en la materia.

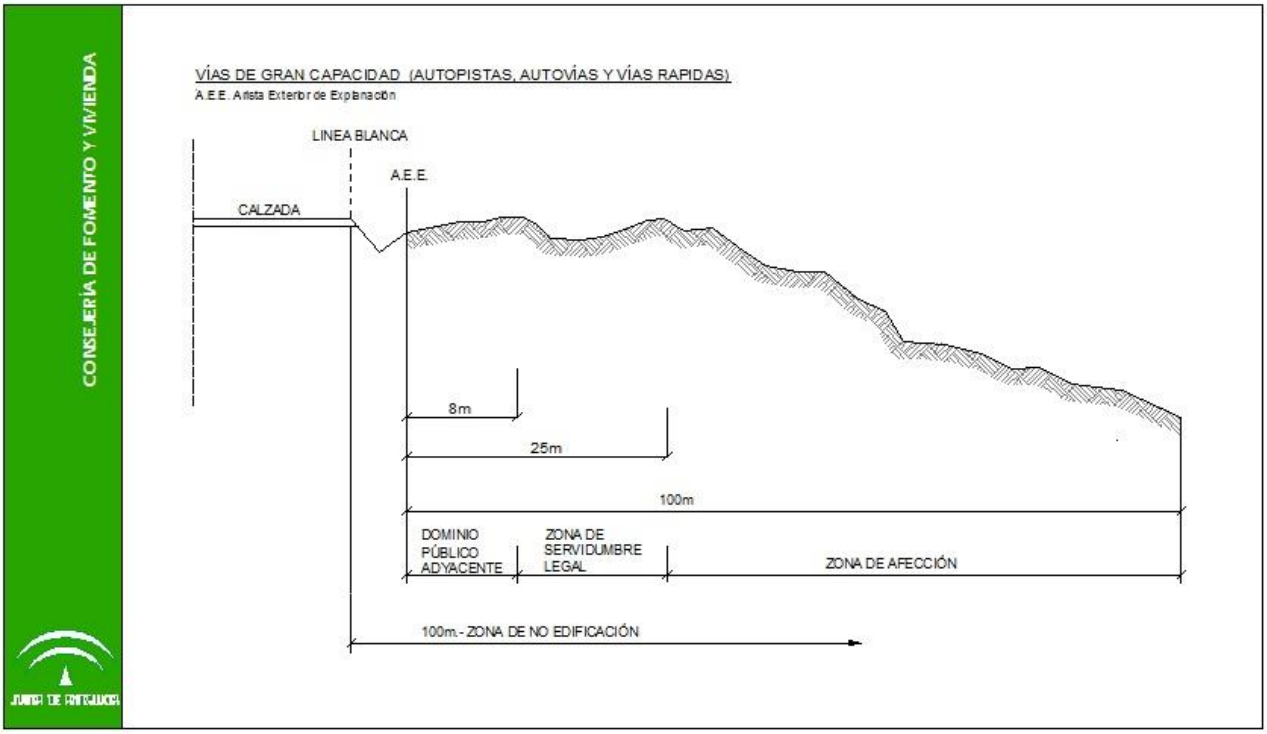
b) **Uso de la Zona de Servidumbre Legal**: en ningún caso podrán realizarse obras, ni instalaciones, ni, en general, cualesquiera otras actuaciones que impidan la efectividad de la servidumbre legal o que afecten a la seguridad vial. A estos efectos, cualquier actuación requiere la previa Autorización administrativa, salvo en el caso de cultivos que no supongan pérdida de las condiciones de visibilidad.

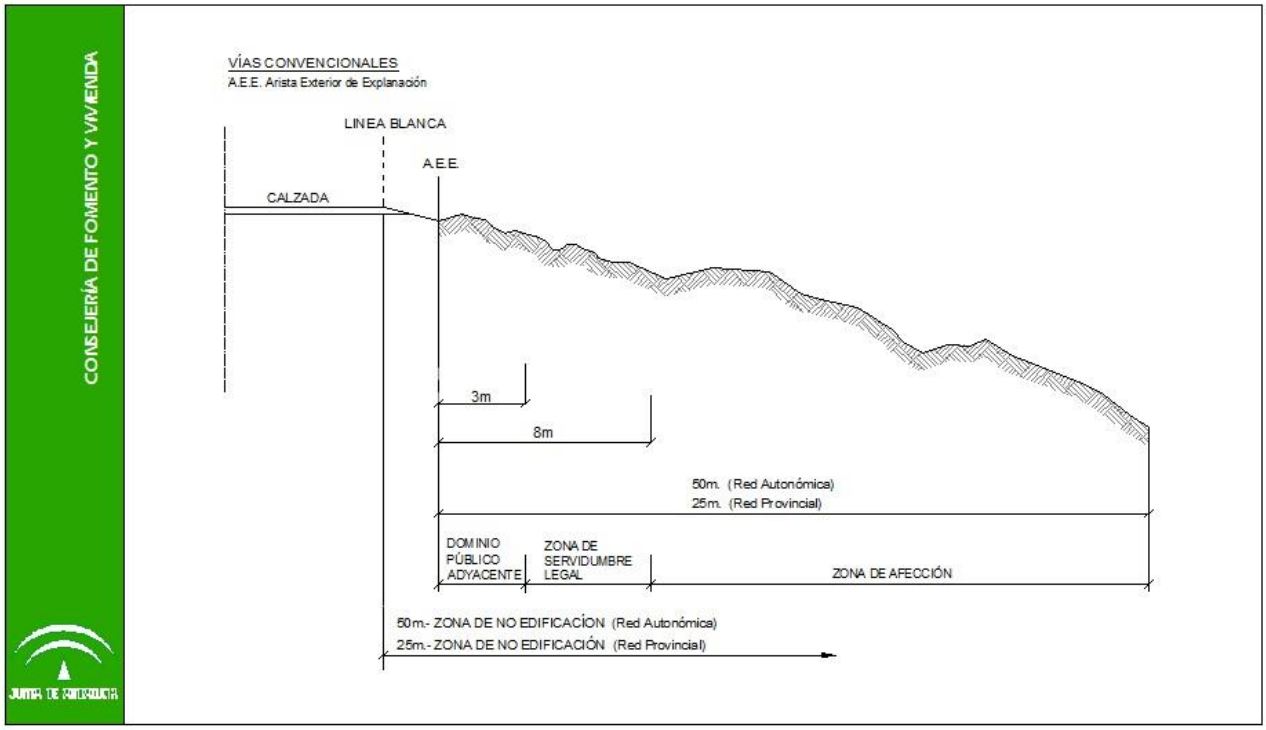
c) **Uso de la Zona de Afección**: para realizar cualquier tipo de obras o instalaciones, fijas o provisionales, modificar las existentes, o cambiar el uso o destino de las mismas, se requiere la previa Autorización administrativa.

d) **Uso de la Zona de No Edificación**: está prohibido realizar cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones existentes, y siempre previa la correspondiente Autorización administrativa.

NOTA: *El siguiente esquema debe entenderse teniendo en cuenta las nuevas anchuras de las distintas zonas, modificadas por el Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, por el que se adoptan medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica en Andalucía.*

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es


CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
VÍAS DE GRAN CAPACIDAD (AUTOPISTAS, AUTOVÍAS Y VÍAS RAPIDAS)
A.E.E. Arista Exterior de Explanación
LINEA BLANCA
A.E.E.
CALZADA
8m
25m
100m
DOMINIO PÚBLICO ADYACENTE
ZONA DE SERVIDUMBRE LEGAL
ZONA DE AFECCIÓN
100m.- ZONA DE NO EDIFICACIÓN
JUNTA DE ANDALUCIA


CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
VÍAS CONVENCIONALES
A.E.E. Arista Exterior de Explanación
LINEA BLANCA
A.E.E.
CALZADA
3m
8m
50m. (Red Autonómica)
25m. (Red Provincial)
DOMINIO PÚBLICO ADYACENTE
ZONA DE SERVIDUMBRE LEGAL
ZONA DE AFECCIÓN
50m.- ZONA DE NO EDIFICACIÓN (Red Autonómica)
25m.- ZONA DE NO EDIFICACIÓN (Red Provincial)
JUNTA DE ANDALUCIA

4.- TÍTULO IV. DEFENSA DEL DOMINIO PÚBLICO VIARIO.

Completa las normas de uso y protección del DPV, regulando en 2 Capítulos la intervención de la Administración ante la vulneración de los preceptos de la Ley y estableciendo el régimen de infracciones y sanciones.

4.1.- Capítulo I. Intervención de la Administración.

Se establecen las medidas a adoptar por la Administración titular de las Carreteras, en el caso de la vulneración de los preceptos en materia de esta Ley. Así, dichas medidas consistirán en:

a) Actuar para el restablecimiento del orden jurídico infringido y la realidad alterada, con la reposición de las cosas a su estado anterior.

b) Tramitar y resolver los procedimientos de suspensión y anulación de los actos administrativos en los que se pudieran estar amparando las actuaciones realizadas.

c) Tramitar y resolver el procedimiento sancionador correspondiente.

d) Fijar y valorar los daños y perjuicios de las actuaciones indebidamente realizadas.

Se regulan asimismo la suspensión de actuaciones y usos no autorizados, las posibles legalizaciones o las demoliciones de las mismas y por último la ejecución subsidiaria de las resoluciones definitivas, en su caso

4.2.- Capítulo II. Infracciones y Sanciones.

Se clasifican las Infracciones en **Leves, Graves y Muy Graves.**

a) **Leves**: entre otras, circular sin las Autorizaciones establecidas en la Ley por las Carreteras con pesos o cargas por eje que excedan en más de un 1% y menos de un 10% de los límites establecidos.

b) **Graves**: entre otras, circular sin las Autorizaciones establecidas en la Ley por las Carreteras con pesos o cargas por eje que excedan en más de un 10% y en menos de un 15% de los límites establecidos.

c) **Muy Graves**: circular sin las Autorizaciones establecidas en la Ley por las Carreteras con pesos o cargas por eje que excedan en más de un 15% de los límites establecidos, y aquellas calificadas como graves cuando se aprecie reincidencia.

Tanto las Infracciones como las Sanciones correspondientes, prescriben a los 2, 3 y 4 años respectivamente.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

En lo que se refiere al importe de las Sanciones, la Ley opta por la reducción de los importes aplicables de acuerdo con la legislación estatal, en el entendimiento de que el principal fundamento y justificación de las disposiciones sobre protección del DPV ha de consistir básicamente en la restauración de la realidad alterada, permitiendo además que, de considerarse urgente la reparación del daño o la restitución o reposición de las cosas a su estado anterior, la Administración pueda llevar a cabo con carácter inmediato las actuaciones necesarias, sin necesidad de requerimiento ni audiencia previa del sujeto responsable.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

5.- DISPOSICIONES.

5.1.- Disposiciones Adicionales.

Han de destacarse la 1ª, en la que se regula el proceso para la asunción efectiva por la Comunidad Autónoma y las Diputaciones Provinciales de las competencias sobre las Carreteras de las que resultan titulares en aplicación de esta Ley, a través de la creación por el Consejo de Gobierno de Comisiones Mixtas de Transferencias, y la 4ª que contiene previsiones sobre la ampliación de la Zona de Dominio Público de las Carreteras preexistentes hasta los límites establecidos en esta ley, permaneciendo dichas Zonas, gasta tanto se adopte el acuerdo de ampliación, con la extensión legalmente establecida a la entrada en vigor de la misma.

5.2.- Disposiciones Transitorias.

El conjunto de estas Disposiciones contiene normas destinadas a llenar posibles lagunas temporales de aplicación de la ley en relación con:

- Los procedimientos en trámite a su entrada en vigor
- El proceso hasta la asunción efectiva de competencias por las Administraciones titulares
- El establecimiento de plazo y procedimiento para la adecuación de la publicidad y carteles a lo dispuesto en aquélla (3 meses)
- La transformación en derecho de ocupación de los derechos de uso y disfrute sobre elementos considerados por la ley como funcionales de las Carreteras
- Posibilitar el ejercicio de las competencias en materia sancionadora mientras no se aprueben las normas reglamentarias correspondientes, en las infracciones referidas a la Red de Especial Interés de la Comunidad Autónoma:
  - Infracciones Leves: Delegados Provinciales de la Consejería competente
  - Infracciones Graves: Director General de Carreteras
  - Infracciones Muy Graves: Titular de la Consejería competente en materia de Carreteras

5.3.- Disposición Derogatoria.

Se deroga expresamente el artículo 41 de la ley 11/1987 Reguladora de las relaciones entre la Comunidad Autónoma de Andalucía y las Diputaciones Provinciales, que se refiere al esquema competencial en materia de carreteras y que pasa a ser regulado por esta Ley.

5.4.- Disposiciones Finales.

Destaca la 1ª Disposición que modifica el punto 8 del Anexo I y el punto 1 del Anexo II de la Ley 7/1994 de Protección Ambiental, al objeto de acomodar a esta Ley de Carreteras, la relación de Proyectos de Infraestructuras de Transporte que han de someterse a EIA. Por último, señalar que esta Ley 8/2001 de 12 de julio de Carreteras de Andalucía tuvo su entrada en vigor a los 3 meses de su publicación en BOJA.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

4.- LAS CARRETERAS EN LA ADMINISTRACIÓN AUTÓNOMA ANDALUZA. CLASIFICACIÓN Y JERARQUÍA DE LA RED DE CARRETERAS.

En Andalucía, la carretera es la infraestructura de transporte con mayor capacidad de articulación territorial, ya que conecta entre sí al conjunto de los núcleos de población y centros de producción y sirve de apoyo y complemento imprescindible a los demás modos de transporte. Este hecho explica que la actual red viaria tenga como base la red histórica de vías y caminos, configurada en muchos de sus trazados ya en época romana y que se ha ido gestando en siglos posteriores.

4.1.- Las carreteras en la administración autónoma andaluza.

La Constitución Española de 1.978 en su artículo 148.1.5º establece que las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en materia de:

"Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable"

La anterior versión del Estatuto de Autonomía en su artículo 13.10 señalaba la competencia exclusiva de la C.A. Andaluza en carreteras **"cuyo itinerario se desarrolle íntegramente por el territorio andaluz"**.

Sobre la base de estas disposiciones constitucionales y estatutarias, fueron transferidas las funciones y servicios de tal índole a la Administración Andaluza por el **Real Decreto 951/1984 de 28 de marzo de 1984 sobre "Traspaso de Funciones y Servicios de la Administración del Estado en materia de carreteras"**. La efectividad de esta transferencia se produce el 1 de julio de 1984.

Este traspaso de funciones se refiere tanto a:

- La **administración y gestión de las carreteras** que pasan a ser de titularidad de la C.A.

- Las **funciones** que la antigua Ley de carreteras de 1974 (modificada por la Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras, actualmente derogada por la Ley 37/2015 de Carreteras) atribuía a los órganos de la Administración del Estado en relación con las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal.

- La **facultad de proyectar, construir, conservar y explotar nuevas carreteras de interés autonómico.**

En virtud del marco legal establecido, la Administración Autonómica Andaluza tiene competencia para planificar toda la red viaria de la región, excepto la parte que la Administración Central se reserva competencia exclusiva en aplicación del artículo 149.1.24º

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

de la Constitución: **"Obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma".**

Así, la propia **Ley de Carreteras 25/1988** ya dispuso que formaban parte de la Red de Carreteras del Estado: *"Las integradas en un itinerario de Interés General o cuya función en el Sistema de Transporte afecte a más de una Comunidad Autónoma"*

La actual **Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras** mantiene este mismo concepto en su artículo 4.4

La Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras surgió como consecuencia del traspaso de competencias en materia de carreteras del Estado a las Comunidades Autónomas. Sustituyó a la Ley 51/1974 de 19 de diciembre, y reduje el objeto de la nueva Ley a las carreteras estatales.

Con esta Ley el Estado se reservó competencia y titularidad sobre unos 20.000 km de carreteras y otros 60.000 pasaron a ser gestionados por las CC. AA.

Como se ha señalado, el sistema competencial aplicable en materia de carreteras, en el marco de la organización territorial del Estado que establece y regula la Constitución española, viene contenido en el artículo 149.1 de la norma fundamental, en sus disposiciones 21 y 24, las cuales reservan a la Administración del Estado la competencia exclusiva en materia de régimen general de comunicaciones, tráfico y circulación de vehículos a motor, así como respecto a las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma. A su vez, el artículo 148.1.5 reconoce a las Comunidades Autónomas la posibilidad de asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de las mismas, estableciéndose, igualmente, en la disposición 4 del mismo apartado, que resultan de competencia de las Comunidades Autónomas las obras públicas de interés de las mismas en su propio territorio

Por su parte, el anterior Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 13, apartado 10, 9 y 6, atribuía a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de carreteras y caminos cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, de obras públicas de interés para la Comunidad cuya realización no afecte a otra Comunidad Autónoma y siempre que no tenga la calificación de interés general del Estado, así como en materia de bienes de dominio público y servidumbres públicas dentro de su ámbito competencial.

Tal y como se ha comentado, los medios necesarios para el ejercicio de las competencias asumidas en virtud del Estatuto de Autonomía fueron transferidas a la Comunidad Autónoma de Andalucía por el Real Decreto 951 / 1984 de 28 de marzo, tras el cual el sistema viario queda dividido competencialmente entre el Estado y la Comunidad Autónoma, recayendo en la Junta de Andalucía las competencias para la administración y gestión de las carreteras de titularidad propia, así como las funciones que la Ley 51 / 1974 de 19 de diciembre de Carreteras, atribuía al Estado en relación con las carreteras provinciales y locales.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

La Ley 11/ 1987 de 26 de diciembre reguladora de las relaciones entre la Comunidad Autónoma de Andalucía y las Diputaciones Provinciales de su territorio (derogada posteriormente por la Ley 5/2010, de 11 de junio, de autonomía local de Andalucía), declaró en su artículo 26 la competencia exclusiva de aquélla en materia de carreteras, si bien estableció en el artículo 41 la delegación en las segundas del mantenimiento, conservación y mejora de la red andaluza de carreteras, en la que se integran las vías de titularidad provincial y las de la Comunidad Autónoma, excepto aquella parte de la red que por Ley sea declarada de especial interés para la Comunidad.

Tras la asunción por la Comunidad Autónoma de Andalucía del ejercicio efectivo de las competencias en materia de carreteras, no se estimó necesario abordar con carácter inmediato la elaboración de una legislación viaria propia, habida cuenta de que la aplicación supletoria del marco legislativo estatal vigente entonces, constituido por la referida Ley 51 / 1974 y su normativa de desarrollo, fue considerada suficiente para abordar la gestión de dicha competencia, sin perjuicio de la aprobación de normativa autonómica de carácter organizativo o de desarrollo parcial.

Con posterioridad, la **Ley 25/1988 de 29 de julio de Carreteras, cuyo objeto fue la regulación de la Planificación, Proyección, Construcción, Conservación, Financiación, Uso y Explotación de las carreteras ESTATALES**, así como sus normas de desarrollo, **constituían un marco normativo cuya aplicación supletoria en el ámbito competencial viario de la Comunidad Autónoma de Andalucía** ha devenido a todas luces insuficiente en orden a dotar a los poderes públicos de los instrumentos jurídicos y técnicos adecuados a la estructura y configuración del sistema viario andaluz.

La experiencia acumulada en la gestión autonómica de las carreteras, los cambios producidos en la normativa estatal, así como la aprobación por la Comunidad Autónoma de una serie de normas legales y reglamentarias de indudable incidencia en la configuración y régimen jurídico del sistema viario de Andalucía (véase la Ley 1 / 1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía ó la Ley 7 / 1994 de Protección Ambiental (**en concreto derogada por la nueva Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental** (GICA)), han puesto de manifiesto la necesidad de contar con una norma autonómica que, con rango de Ley, desarrolle en todos sus extremos las competencias que tiene atribuidas la Comunidad Autónoma en materia de carreteras y caminos.

Con la aprobación del nuevo Estatuto de Autonomía, aprobado por Ley Orgánica 2 / 2007 de 19 de marzo, de Reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía (publicada en el BOE de 20 de marzo de 2007), el marco legal básicamente se mantiene, **pero es conveniente conocer cómo queda recogido el ámbito competencial en este nuevo Estatuto. Aunque en los artículos 56 y 64 se incluyen otras infraestructuras, os incluyo la totalidad de los mismos por su importancia.**

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Artículo 56. Vivienda, urbanismo, ordenación del territorio y obras públicas.

[…]

7. Corresponde a la ***Comunidad Autónoma*** *la* ***competencia exclusiva en materia de planificación, construcción y financiación de las obras públicas en el ámbito de la Comunidad, siempre que no estén declaradas de interés general por el Estado.***

8. La ***Comunidad Autónoma de Andalucía participará en la planificación y programación de las obras públicas de interés general competencia del Estado a través de los órganos y procedimientos multilaterales*** *a que se refiere el apartado 1 del artículo 221 de este Estatuto.* ***La Comunidad Autónoma emitirá informe previo sobre la calificación de obra de interés general del Estado****. En el supuesto de las obras calificadas de interés general o que afecten a otra Comunidad Autónoma, podrán suscribirse* ***convenios de colaboración*** *para su gestión, de conformidad con lo dispuesto en la legislación del Estado y según lo establecido en el Título IX.*

9. ***La Comisión Bilateral Junta de Andalucía-Estado emitirá informe previo sobre la determinación de la ubicación de infraestructuras y equipamientos de titularidad estatal en Andalucía.***

10. ***La calificación de interés general del Estado respecto de obras públicas titularidad de la Comunidad Autónoma requerirá informe previo de la misma y se ejecutarán, en todo caso, mediante convenio de colaboración.***

Artículo 64. Transportes y comunicaciones.

1. Corresponde a la ***Comunidad Autónoma la competencia EXCLUSIVA sobre:***

1.ª ***Red viaria de Andalucía, integrada por ferrocarriles, carreteras y caminos, y cualquier otra vía cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz.***

2.ª Transporte marítimo y fluvial de personas y mercancías que transcurra íntegramente dentro de las aguas de Andalucía.

3.ª Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

4.ª Centros de transporte, logística y distribución localizados en Andalucía, así como sobre los operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, la logística y la distribución localizadas en Andalucía.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

5.ª Puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos y, en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía ***que no tengan la calificación legal de interés general del Estado.***

2. Corresponden a la ***Comunidad Autónoma las competencias de EJECUCIÓN sobre:***

1.ª Puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

2.ª Ordenación del transporte de mercancías y personas que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, cualquiera que sea el titular de la infraestructura.

3. Corresponde a la Comunidad Autónoma, en materia de red ferroviaria, la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Andalucía en los términos previstos en la legislación del Estado.

4. La Comunidad Autónoma participa en los organismos de ámbito supra-autonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Andalucía que son de titularidad estatal, en los términos previstos en la legislación del Estado.

5. La Comunidad Autónoma emitirá informe previo sobre la calificación de interés general de un puerto, aeropuerto u otra infraestructura de transporte situada en Andalucía en cuya gestión podrá participar, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes. En el caso de que se trate de una infraestructura de titularidad de la Comunidad Autónoma, se requerirá informe previo de ésta, y se ejecutará mediante convenio de colaboración.

6. Corresponde a la Comunidad Autónoma la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal.

7. La integración de líneas o servicios de transporte que transcurran íntegramente por Andalucía en líneas o servicios de ámbito superior requiere el informe previo de la Junta de Andalucía.

8. La Comunidad Autónoma de Andalucía participará en el establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tránsito internacional de acuerdo con lo previsto en el Título IX.

9. Corresponde a la Junta de Andalucía, en los términos previstos en la legislación del Estado, la competencia ejecutiva en materia de comunicaciones electrónicas.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

4.2.- Clasificación y jerarquía de la red de carreteras.

Aunque ya lo hemos apuntado anteriormente, la Ley 8/2001 especifica como se clasifican las carreteras de la RCA y su jerarquía

El Título I contiene las disposiciones generales de la Ley, agrupadas en cinco capítulos referentes al dominio público viario, su titularidad y competencias, sus elementos, la **clasificación de las carreteras** y de las actuaciones y el Catálogo de Carreteras de Andalucía. Destacamos los artículos 1 y 2:

Artículo 1. Objeto.

La presente Ley tiene por objeto regular el dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía, determinando su titularidad y estableciendo los procesos de planificación, proyección, construcción, financiación, conservación y explotación del mismo, así como las normas sobre su uso, protección y defensa.

Artículo 2. Dominio público viario.

*El dominio público viario de la red de carreteras de Andalucía está formado por las **carreteras, sus zonas funcionales y las zonas de dominio público adyacente a ambas**, definidas en la presente Ley.*

Por su parte, el Capítulo I de este Título, además de que contiene la definición del objeto de la Ley y el concepto jurídico de dominio público viario, **delimita la red de carreteras de Andalucía** y su **jerarquización en dos categorías**: la red autonómica y la red provincial, declarando a la primera como red de especial interés para la Comunidad Autónoma y a la segunda como red de especial interés provincial.

Artículo 3. Red de Carreteras de Andalucía.

1. La red de carreteras de Andalucía está constituida por las carreteras que discurriendo íntegramente en el territorio andaluz, no estén comprendidas en la red de carreteras del Estado y se encuentren incluidas en el Catálogo de Carreteras de Andalucía.

2. La red de carreteras de Andalucía está formada por las siguientes categorías:

*a) La red **autonómica**, que comprende la red básica, la red intercomarcal y la red complementaria.*

*b) La red **provincial**, compuesta por la red comarcal y la red local.*

3. El Plan General de Carreteras de Andalucía definirá cada una de las categorías de la red de carreteras de Andalucía, de acuerdo, en su caso, con los criterios que se establezcan reglamentariamente.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

Artículo 4. Redes de especial interés.

1. Se declara red de especial interés para la Comunidad Autónoma al conjunto de las carreteras que estén comprendidas dentro de la red autonómica.

2. Se declara red de especial interés provincial al conjunto de las carreteras que estén comprendidas dentro de la red provincial, en los ámbitos territoriales de cada provincia.

Por su parte, **la clasificación de las carreteras es abordada por el capítulo IV**, según el cual las vías que se integran en la red de carreteras de Andalucía se clasifican funcionalmente en dos grandes bloques: las vías de gran capacidad (autopistas, autovías y vías rápidas) y las vías convencionales que agrupan al resto de las carreteras.

Artículo 15. Clasificación de las carreteras.

1. Las carreteras de la red de carreteras de Andalucía ***se clasifican funcionalmente en vías de gran capacidad y vías convencionales.***

2. Son vías de gran capacidad las autopistas, las autovías y las vías rápidas.

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

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

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

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

4. 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.

5. Son vías rápidas las carreteras que tiene una sola calzada para ambos sentidos de la circulación, limitación total de acceso a las propiedades colindantes y no cruzan al mismo nivel con otra carretera, vía, senda, camino, línea de ferrocarril o de tranvía, cualesquiera que fuesen sus características.

Los correspondientes estudios y proyectos de estas vías podrán prever las reservas de suelo necesario para su futura conversión en autopista o autovía.

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

6. Son vías convencionales las que no reúnen las características propias de las vías de gran capacidad.

7. Los ramales de enlace y las vías de giro de los cruces de todas las vías se consideran vías convencionales, salvo los que relacionen vías de gran capacidad entre sí, que tendrán la misma naturaleza que éstas.

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es

4.3.- Red de Carreteras de Andalucía. Datos Básicos.

Antes del traspaso de funciones a la Administración Autónoma Andaluza, la Red de Carreteras a cargo de la Administración Central en Andalucía ascendía a más de 12.300 km; con el traspaso de funciones, quedó reducida a unos 2.600 km (R.I.G.E.). Tras el traspaso de funciones y servicios del Estado a la Administración Autónoma Andaluza en materia de carreteras en 1.984, la Red de Carreteras de Andalucía quedó distribuida por titularidades de la siguiente forma:

1. Red de carreteras de la Administración Central:.....2.659 km
2. Red de carreteras de la Administración Autonómica:.....9.687 km
3. Red de carreteras de Diputaciones provinciales:.....10.787 km

TOTAL RED.....23.133 KM

Este sistema viario se completaba con carreteras municipales y vías de servicio de otros Organismos, como el IARA, AMA, Confederaciones Hidrográficas, etc.

NOTA: Los datos que se muestran a continuación evolucionan continuamente, y por tanto, se recomienda memorizar los principales órdenes de magnitud.

Según los datos del ANUARIO ESTADÍSTICO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE 2023, EN ANDALUCÍA

1. ***Red de carreteras de la Administración Central:.....3.539 km***
2. ***Red de carreteras de la Administración Autonómica:.....10.554 km***
3. ***Red de carreteras de Diputaciones provinciales:..... 9.228 km***

TOTAL RED.....23.321 KM

OPOSICIONES ITOP www.oposiciones-caminos-andalucia.es

CONFORME AL CATÁLOGO DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA, ACTUALIZACIÓN DICIEMBRE 2024

RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA (KMS)

PROVINCIA	RED BÁSICA	RED INTERCOMARCAL	RED COMPLEMENTARIA	TOTAL
ALMERÍA	154,51	355,16	307,27	816,94
CÁDIZ	214,36	370,34	451,22	1035,92
CÓRDOBA	207,69	629,92	806,91	1644,52
GRANADA	405,33	610,27	621,88	1637,48
HUELVA	230,53	392,21	146,68	769,42
JAÉN	258,62	584,04	641,4	1484,06
MÁLAGA	263,78	446,11	536,8	1246,69
SEVILLA	287,78	955,53	671,82	1915,13
TOTAL	**2022,6**	**4343,58**	**4183,98**	**10550,16**

RED PROVINCIAL DE CARRETERAS DE ANDALUCÍA (KMS)

PROVINCIA	RED PROVINCIAL
ALMERÍA	1.226
CÁDIZ	801
CÓRDOBA	1.883
GRANADA	1.265
HUELVA	833
JAÉN	907
MÁLAGA	860
SEVILLA	1.454
TOTAL	**9.228**

Dentro de esta red se contemplan tres niveles de jerarquía, en virtud de las funciones que desempeña cada tipo de carretera:

1. LA **RED BÁSICA**, dividida a su vez en Red Básica estructurante y Red Básica de articulación.

   - LA **RED BÁSICA ESTRUCTURANTE** está constituida por aquellas carreteras que, junto con la Red de Carreteras del Estado, configuran la malla viaria que da soporte a los desplazamientos de largo recorrido y a las principales conexiones exteriores.

   - LA **RED BÁSICA DE ARTICULACIÓN** constituye el soporte de las principales relaciones de largo y medio recorrido, tanto internas como de origen o destino en la región, excluyendo las carreteras que configuran la Red Básica estructurante.

2. LA **RED INTERCOMARCAL** complementa las funciones de la Red Básica respecto al tráfico de medio recorrido, conectando los distintos ámbitos territoriales entre sí.

3. LA **RED COMPLEMENTARIA** está constituida por aquellas carreteras que conforman el resto de la Red Autonómica no incluidas en las categorías anteriores, y que tengan, entre otras, las siguientes funciones:
   - Garantizar la movilidad en las Áreas Metropolitanas
   - Proporcionar accesibilidad a zonas de especial interés turístico y estratégico
   - Proporcionar accesibilidad desde las poblaciones a la Red Básica e Intercomarcal

OPOSICIONES ITOP
www.oposiciones-caminos-andalucia.es