



**NORMA FORAL 20/1990, DE 25 DE JUNIO, DE CARRETERAS**  
**DEL TERRITORIO HISTÓRICO DE ÁLAVA**  
**(BOTH A nº 78, de 9 de julio de 1990)**

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

A lo largo de los últimos años, el proceso de actualización del régimen foral privativo en materia de carreteras ha ido completándose en torno a la necesidad de modernización de nuestra red viaria y a su inserción en una dimensión europea imprescindible, con proyección al futuro.

El Estatuto de Autonomía del País Vasco (art. 10-34), desarrollado por la Ley de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de sus Territorios Históricos (art.7-8), ha conducido a la reciente promulgación de la Ley 2/1989 del Parlamento Vasco reguladora del Plan General de Carreteras del País Vasco, que sienta los criterios básicos sobre los que ha de articularse la coordinación en la materia de las distintas Administraciones Públicas con competencia en la misma.

En ÁLAVA este proceso de actualización cobra si cabe, una singular importancia pues entronca con un régimen foral tradicional ininterrumpidamente ejercitado por las instituciones del Territorio Histórico, al haber sido excepcionalmente respetado incluso por el régimen político anterior (Decreto 3.140/1975 de adaptación de la Ley de Carreteras de 19 de diciembre de 1974), pudiendo destacarse la circunstancia de que el reglamento foral vigente hasta la actualidad, fue aprobado por la Diputación Foral en sesión de 15 de diciembre de 1939.

De todo ello se desprende la importancia y la oportunidad actual de la promulgación de una Norma Foral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA, que modernizando la anacrónica y dispersa normativa foral existente, instrumentalice el ejercicio de las importantes competencias exclusivas reconocidas a favor del ente foral por el Estatuto de Autonomía, a la vez que complete el mencionado proceso de actualización.

La Norma Foral del Territorio Histórico de ÁLAVA se estructura en cuatro títulos, seis disposiciones adicionales, cuatro transitorias y una única disposición derogatoria, complementándose a su vez, con dos anexos, el primero de los cuales contiene el documento de aprobación inicial del "Mapa de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA", incluyendo el segundo de los mismos, la relación detallada de tramos de carretera actualmente dependientes de ÁLAVA pero situados en provincias limítrofes a la misma (Vizcaya, Navarra, La Rioja y Burgos).

El Título Primero ("Disposiciones Generales") define el objeto y el ámbito de aplicación de la Norma Foral agotando las competencias correspondientes al Territorio Histórico ("planificación, proyecto, construcción, modificación, conservación, financiación, uso y explotación"); recogiendo el criterio de jerarquización previsto en la Ley del Plan General de Carreteras del País Vasco y completándolo con la referencia a las redes locales y vecinales; separando titularidad de competencia y distribuyendo ésta en base al criterio de solidaridad de todas las entidades públicas alavesas en el compromiso de permanente funcionalidad de la red viaria e instaurando, por último, un importante instrumento de ordenación y planificación ("El Plan Integral de Carreteras de Álava") homologable al de la Comunidad Autónoma del País Vasco y elaborado participativamente al objeto de que sirva como guía de todas las actuaciones públicas y privadas con incidencia en las carreteras de ÁLAVA.

El Título Segundo ("Construcción, modificación, y conservación") desarrolla parte del título

competencial objeto de la Norma Foral y descrito en el título anterior comenzando por la planificación y proyección de las carreteras y destacando la importancia de la coordinación entre los distintos planes de las entidades públicas del Territorio Histórico respecto de los cuales establece el principio de la prevalencia del Plan Integral de Carreteras en lo que a esta materia se refiere. Introduce a continuación, la definición de los conceptos utilizados en la norma para referirse a las distintas clases de obras, haciendo especial hincapié en los aspectos medio- ambientales a considerar forzosamente en su proyección y ejecución.

El Título Tercero ("Financiación y explotación") constituye un fiel reflejo en sus aspectos financieros del régimen competencial previsto en los títulos anteriores en cuanto que asignando un papel preponderante a la Diputación Foral, en la medida de los recursos presupuestariamente disponibles al efecto, respeta el ámbito legal de actuación de los Municipios y Concejos todo ello sin perjuicio del régimen de subvenciones que resulte en cada caso procedente.

Además de lo ya indicado, este Título Tercero introduce una importante innovación en el régimen foral al reservar a favor de la Diputación Foral la determinación y delimitación de los emplazamientos en los que sea posible el establecimiento de Áreas de Servicio de las carreteras alavesas, que podrán ser explotadas a través de cualesquiera de los sistemas de gestión previstos en la normativa legal correspondiente.

El Título Cuarto ("Uso y Policía") desarrolla los aspectos más tradicionales de intervención de la Diputación Foral en el control de los actos de edificación y uso de las carreteras y elementos auxiliares de las mismas. El sistema anterior de las distancias se sustituye por el de las zonas en los márgenes de las carreteras, homogeneizando así el régimen de limitaciones a los criterios previstos en la legislación estatal y que en la práctica han sido utilizados en Álava al menos desde la adaptación de la Ley de Carreteras de 1974. Se introduce como novedad más importante en esta materia, la de la previsión de una banda de servicios generales dentro de la cual deben de instalarse aquellos servicios públicos (electricidad, teléfonos ... etc.) no directamente relacionados con la carretera.

El régimen de autorizaciones contenido en este título cuarto, regulariza el mecanismo de concurrencia de los permisos de policía atinentes a las carreteras, con las licencias urbanísticas, contemplando a su vez, un régimen procedimental que extrema las garantías de seguridad para los particulares al prever el silencio administrativo positivo así como determinados plazos de prescripción de las infracciones que se cometiesen.

En coherencia con los importantes objetivos perseguidos a través de esta Norma Foral, las disposiciones adicionales encierran expresos mandatos a la Diputación Foral para que, con la brevedad requerida, ponga en funcionamiento algunos de los mecanismos previstos (Plan Integral y Mapa de Carreteras); proceda a la regularización por convenio de la situación de los tramos de carretera dependientes de Álava y situados en otras provincias y desarrolle las normas técnicas y de señalización emanadas de las Instituciones Comunes a la vez que determine la nomenclatura de las carreteras en coordinación con los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa.

El régimen transitorio contemplado en cuatro disposiciones, prevé la situación legal de las autopistas sujetas a concesión estatal respetando esta en tanto no se extinga, estableciendo además el régimen coyuntural de las iniciativas en curso de ejecución a la entrada en vigor de la Norma Foral.

Por último, la disposición derogatoria declara sin vigencia todas aquellas disposiciones anteriores que contradigan la Norma Foral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA,

debiendo ser interpretada en conexión con la disposición adicional segunda en la que se ordena la publicación de la correspondiente tabla de vigencias.

## **TITULO I: DISPOSICIONES GENERALES**

### ***Capítulo primero: Objeto y ámbito de aplicación.***

#### **Artículo 1.- Objeto**

La presente Norma Foral tiene como objeto el establecimiento de las disposiciones que han de regir desde su entrada en vigor, la planificación, proyecto, construcción, modificación, conservación, financiación, uso y explotación de las carreteras que discurren dentro de los límites del Territorio Histórico de ÁLAVA, con la única excepción de las autopistas sujetas a régimen de concesión estatal en tanto esta no se extinga.

#### **Artículo 2.- Ámbito material de aplicación**

Se consideran carreteras las vías de dominio público que, con independencia de la entidad titular de las mismas, hayan sido o sean en el futuro proyectadas, construidas o acondicionadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

Se excluyen del ámbito material de aplicación de esta Norma Foral, los caminos así como las calles, avenidas, rondas, paseos y cualquier otra vía que componiendo la red interior municipal o local de comunicaciones, no sirva de enlace directo entre distintos núcleos de población, o en su caso, disponga de un trayecto alternativo adecuado.

#### **Artículo 3.- Jerarquización y clasificación de carreteras**

Las carreteras alavesas se jerarquizarán, en atención a su funcionalidad, en las siguientes redes:

- Red de interés preferente.
- Red Básica.
- Red Comarcal.
- Red Local.
- Red vecinal.

En cuanto a sus características técnicas o geométricas y de acuerdo con la legislación general, las carreteras de Álava se clasifican a su vez en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

#### **Artículo 4.- Redes de Carreteras**

1. La Red de Interés Preferente comprenderá los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a pasos fronterizos, a los puertos y al aeropuerto de Foronda, los itinerarios que soporten tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atiendan un volumen considerable de pesados o de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores.

2. La Red Básica estará compuesta por las carreteras que sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, estructuren el Territorio Histórico, formando itinerarios completos, así como las que teniendo un tráfico importante conecten con otros Territorios Históricos o Comunidades Autónomas.

3. La Red Comarcal abarcará las carreteras que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos:

a) Carreteras que comuniquen comarcas o Cuadrillas vecinas dentro del Territorio Histórico de ÁLAVA.

b) Carreteras que sin un tráfico importante pero superior a los dos mil vehículos por día, comuniquen comarcas pertenecientes a distintos Territorios Históricos o Provincias.

4. La red local estará constituida por las carreteras que no estando integradas en la Red de Interés Preferente, ni en la Básica ni en la Comarcal, sirvan de acceso a núcleos de población de más de quinientos habitantes, o tengan principio y fin en carreteras incluidas en redes de nivel superior, siempre que su funcionalidad en el conjunto de la Red lo haga aconsejable.

Podrán ser integradas también en la red local, aquellas carreteras que no cumpliendo con las condiciones señaladas en el párrafo anterior, sirvan como mínimo a tres Concejos y así lo requiera el servicio de la circulación.

5. La red vecinal estará constituida por las carreteras que no se hallen integradas en ninguna de las redes definidas en los apartados anteriores del presente artículo.

### ***Capítulo segundo: Titularidad de las Carreteras.***

#### **Artículo 5.- Titularidad de las carreteras**

Las carreteras ubicadas dentro del Territorio de ÁLAVA pertenecen a aquella de las entidades públicas de carácter territorial que acredite su titularidad por cualesquiera medios probatorios legalmente admisibles, o que en su defecto demostre que había costado su construcción.

#### **Artículo 6.- Catálogo de carreteras**

La Diputación Foral aprobará un catálogo de carreteras que revisado anualmente y renovado quinquenalmente, establezca las titularidades correspondientes así como otros datos de interés sobre las mismas.

El catálogo de carreteras preverá asimismo, y para los casos en que proceda, los emplazamientos a partir de los cuales el deber de conservación deja de corresponder a la Diputación Foral para ser ejercitada por los municipios.

#### **Artículo 7.- Transferencia de titularidad**

Las carreteras o tramos de ellas, que siendo clasificadas dentro de las redes de interés preferente, básica, comarcal o local sean de titularidad de una entidad municipal o concejil, podrán ser transferidas al Territorio Histórico a través de un convenio entre las entidades interesadas.

Del mismo modo, las carreteras que sean clasificadas dentro de la red vecinal siendo su titularidad del Territorio Histórico, podrán ser transferidas a la entidad local que corresponda, a través de un convenio entre las entidades interesadas.

### ***Capítulo tercero: Régimen competencial.***

#### **Artículo 8.- Competencias del Territorio Histórico**

Con independencia de la titularidad dominical de las carreteras, corresponde a la exclusiva competencia del Territorio Histórico de ÁLAVA, la planificación, proyección, construcción, modificación, conservación, financiación, uso y explotación de todas las carreteras de ÁLAVA.

#### **Artículo 9.- Competencias de Municipios y Concejos**

En el marco de esta Norma Foral, corresponde a las Entidades Locales el ejercicio de las

funciones de policía y de conservación de las carreteras que integradas en la red vecinal, discurren dentro de sus límites territoriales respectivos, pudiendo establecer ordenanzas reguladoras en el ámbito de su jurisdicción e interés respectivo.

#### **Artículo 10.- Relaciones interadministrativas**

La Diputación Foral y las Entidades Locales, ajustarán sus relaciones recíprocas en materia de carreteras, a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a los ámbitos competenciales respectivos, garantizando conjunta y solidariamente la continuidad y funcionalidad permanente de la red viaria.

### ***Capítulo cuarto: El Plan Integral de Carreteras de Álava.***

#### **Artículo 11.- Concepto de Plan Integral de Carreteras**

El Plan Integral de Carreteras es un instrumento de planificación sectorial, aprobado por las Juntas Generales del Territorio Histórico de ÁLAVA, que establece las disposiciones, objetivos, prioridades y mejoras que deban introducirse en la totalidad de las carreteras alavesas, a la vez que recoge las previsiones del Plan General de Carreteras del País Vasco en lo que resulte preceptivo y vinculante.

#### **Artículo 12.- Documentación**

El estudio de clasificación de la red viaria, así como el catálogo y el mapa de carreteras previstos en la presente Norma Foral, quedarán incorporados al Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA compartiendo su procedimiento de aprobación.

#### **Artículo 13.- Obligatoriedad**

La Administración Pública al igual que los particulares, quedarán obligados al cumplimiento de las disposiciones y previsiones contenidas en el Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA.

#### **Artículo 14.- Procedimiento de aprobación**

El procedimiento de aprobación del Plan Integral de Carreteras deberá de observar como mínimo, el siguiente procedimiento:

a) Elaboración y aprobación del anteproyecto por la Diputación Foral, previa la realización e inclusión en el expediente correspondiente, de los siguientes documentos:

- Análisis y diagnóstico de la red viaria.
- Objetivos previstos y planificación de actuaciones.
- Estudio de implicaciones medio-ambientales de las actuaciones previstas.
- Estudio de incidencia sobre el planeamiento urbanístico.

b) Información Pública por periodo de un mes con comunicación escrita a las entidades públicas afectadas así como con publicación de los anuncios correspondientes en el Boletín Oficial del Territorio Histórico de ÁLAVA y en uno de los diarios de mayor circulación.

c) Aprobación del proyecto por parte de la Diputación Foral y elevación del mismo a las Juntas Generales.

d) Aprobación definitiva por las Juntas Generales del Territorio Histórico de ÁLAVA.

### **Artículo 15.- Vigencia**

El Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA tendrá vigencia indefinida, sin perjuicio de su revisión o modificación.

Se entiende por revisión a los efectos del presente artículo, la alteración general de determinaciones o previsiones incluidas en el Plan Integral de Carreteras, motivada por la adopción de nuevos criterios de ordenación de las vías de comunicación.

La modificación hace referencia por el contrario, a la alteración de aspectos puntuales o concretos del Plan Integral de Carreteras, que no incidan sustancialmente sobre los criterios que condujeron a su aprobación.

### **Artículo 16.- Revisión y modificación**

La revisión del Plan Integral de Carreteras, así como las modificaciones puntuales que supongan la alteración sustancial de un trazado, deberán de observar el mismo procedimiento que el establecido para su aprobación.

Las modificaciones puntuales o de detalle que hagan referencia a una obra de conservación o de corrección parcial de trazado, podrán ser aprobadas directamente por la Diputación Foral debiendo incorporarse al siguiente anteproyecto de revisión.

## **TITULO II : CONSTRUCCIÓN, MODIFICACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LAS CARRETERAS DE ÁLAVA**

### ***Capítulo primero: Planificación y proyección de carreteras.***

### **Artículo 17.- Coordinación de planes**

El Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA así como los distintos planes de otras entidades públicas del Territorio Histórico que establezcan previsiones en materia de carreteras, deberán coordinarse entre sí en cuanto se refiera a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad y continuidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

### **Artículo 18.- Carácter vinculante del Plan Integral de Carreteras**

El Planeamiento Urbanístico Municipal así como otros instrumentos de planificación que puedan ser elaborados por los Ayuntamientos y los Concejos incidiendo en las redes de interés preferente, básica comarcal o local, acomodarán necesariamente sus previsiones a lo dispuesto en el Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA.

### **Artículo 19.- Propuestas de carreteras**

Los Ayuntamientos, Concejos o particulares a quienes interese la construcción de nuevos tramos de carretera o cualquier modificación de los existentes, podrán solicitarlo por escrito, de la Diputación Foral, exponiendo los fundamentos de conveniencia, interés o necesidad en que apoyen su iniciativa.

### **Artículo 20.- Toma en consideración**

Las propuestas y solicitudes referidas en el artículo anterior, que sean tomadas en consideración por la Diputación Foral serán incorporadas al anteproyecto de Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA para su aprobación si procediere, por parte de las Juntas Generales del Territorio Histórico con los trámites procedimentales correspondientes.

### **Artículo 21.- Informe entidades afectadas**

Las iniciativas que afecten al interés de entidades públicas distintas de las proponentes, serán sometidas a informe de las mismas dentro de las fases procedimentales de elaboración y aprobación o revisión del Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA.

### **Artículo 22.- Ejecutividad del Plan Integral de Carreteras**

Definitivamente aprobado el Plan Integral de Carreteras de ÁLAVA, será ejecutado conforme a los criterios, plazos y demás determinaciones en el mismo contenidos.

### **Artículo 23.- Evaluación impacto ambiental**

Los proyectos de construcción de autopistas, autovías y carreteras que supongan nuevo trazado, deberán incluir el correspondiente estudio de evaluación del impacto ambiental en los términos de la normativa aplicable al efecto.

### **Artículo 24.- Expropiación Forzosa**

Le expropiación de bienes y derechos y la imposición, en su caso, de servidumbres necesarias para la ejecución de las actuaciones programadas en el Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, se efectuará con arreglo a lo establecido en la legislación vigente.

La aprobación de cada Plan Integral de Carreteras conllevará la declaración de ocupación prevista en la legislación de expropiación, en relación a los bienes y derechos a que dé lugar la realización de las actuaciones programadas por aquel.

## ***Capítulo segundo: Construcción, mejora y conservación.***

### **Artículo 25.- Conceptos**

A los efectos de la presente Norma Foral, las obras que se realicen sobre las carreteras, se clasificarán en:

- Obras de primer establecimiento que son las consistentes en la implantación de una nueva carretera.
- Obras de modificación en planta, consistentes en la realización de trazados alternativos parciales (variantes o circunvalaciones).
- Obras de mejora, que son las conducentes a la mejora de las características técnicas de la carretera manteniendo básicamente su trazado.
- Obras de conservación, que son las necesarias para mantener las características mínimas exigibles para el uso adecuado de las carreteras.

### **Artículo 26.- Adecuación de las obras al Plan Integral**

Las obras que se realicen en las carreteras alavesas deberán de ser coherentes con las determinaciones contenidas en el Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA.

Ello no obstante, las obras de mejora y las de conservación definidas en el artículo anterior, podrán ser autorizadas por la Diputación Foral a través del procedimiento de modificación puntual previsto en el artículo dieciséis de la presente Norma Foral.

### **Artículo 27.- Adecuación de las obras a su entorno natural**

Los proyectos de ejecución de obras de primer establecimiento, modificación en planta o mejora de las carreteras deberán ser previamente informados por el órgano medio-ambiental competente de la Diputación Foral en orden a la determinación de las medidas correctoras

necesarias para su adecuación a su entorno natural.

A tal efecto, los presupuestos de los proyectos a que se refiere el párrafo anterior, contendrán una partida específicamente destinada a financiar la implantación de las medidas correctoras que se establezcan y que en ningún caso importarán una cantidad inferior al cinco por ciento del presupuesto total de ejecución de la obra concreta a la que se refieran.

#### **Artículo 28.- Actos de control municipal**

Las obras de construcción, mejora o conservación de carreteras clasificadas como de interés preferente o incluidas en la red básica, en la red comarcal o en la red local de carreteras, no están sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1,b) de la Ley 7/1985 de 2 de Abril Reguladora de las Bases de Régimen Local.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, la Administración competente pondrá en conocimiento de los Ayuntamientos afectados los proyectos de obras públicas en el momento de la aprobación de los mismos.

### **TITULO III : FINANCIACIÓN Y EXPLOTACIÓN**

#### **Artículo 29.- Financiación**

La financiación de las actuaciones en las redes de carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA, se realizará mediante las consignaciones que se prevean al efecto en los Presupuestos del Territorio Histórico, así como con los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas y excepcionalmente de los particulares.

#### **Artículo 30.- Mejora y Conservación**

Las operaciones de mejora, conservación y mantenimiento así como las actuaciones encaminadas a la defensa de las carreteras integradas en las redes de interés preferente, básica, comarcal y local, serán realizadas directamente por la Diputación Foral, sin perjuicio de los convenios que pueda suscribir al respecto con Ayuntamientos y Concejios.

#### **Artículo 31.- Emplazamientos Áreas de Servicio**

La Diputación Foral, a través de la correspondiente delimitación que será aprobada en ejecución de la presente Norma Foral, establecerá los emplazamientos en los que sea posible el establecimiento de Áreas de Servicio de las carreteras alavesas.

A tal efecto, tendrán la consideración de 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 asistencia sanitaria, la información, la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

#### **Artículo 32.- Procedimiento y carácter vinculante**

El procedimiento de aprobación de la delimitación de emplazamientos a que se refiere el artículo anterior, garantizará en todo caso la audiencia de todas las entidades públicas, privadas y particulares afectados por la misma.

El Planeamiento Urbanístico así como las ordenanzas municipales y concejiles que se dicten en materia de carreteras, deberán de adecuarse necesariamente a la delimitación de las Áreas de Servicio que sea aprobada por la Diputación Foral. La efectiva implantación de las Áreas de Servicio en los emplazamientos previstos con la citada delimitación, se realizará a través de

Planes Especiales u otros instrumentos de planeamiento de los previstos en la legislación urbanística o en la de Ordenación del Territorio.

### **Artículo 33.- Gestión Áreas de Servicio**

Las Áreas de Servicio podrán ser explotadas por cualesquiera de los sistemas de gestión previstos en la normativa legal correspondiente.

### **Artículo 34.- Licencia municipal necesaria**

Las instalaciones que deban edificarse sobre las zonas delimitadas como emplazamiento de las Áreas de Servicio, precisarán de la correspondiente licencia municipal.

## **TITULO IV : USO Y POLICÍA DE CARRETERAS**

### ***Capítulo primero: Normas generales.***

#### **Artículo 35.- Utilización y conservación**

La Diputación Foral, los Ayuntamientos y los Concejos, velarán por el óptimo estado de utilización y conservación permanente de la red de carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA.

#### **Artículo 36.- Concepto**

Se entiende por "Policía de Carreteras" a los efectos previstos en el presente título, el control de los actos de edificación y uso de las carreteras y de las superficies de protección de las mismas, al objeto de preservarlas en la más óptima forma de utilización y de conservación permanente.

### ***Capítulo segundo: Policía de carreteras.***

#### **Artículo 37.- Zonas de protección**

A los efectos de la presente Norma Foral se establecen en las carreteras de ÁLAVA, las siguientes zonas:

- de dominio público.
- de servidumbre.
- de afección.

Se superponen además a las mismas, las siguientes líneas:

- límite de edificación.
- de servicios públicos generales.

#### **Artículo 38.- Zona de dominio público.**

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en autopistas, autovías y vías rápidas, y de tres metros en el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

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

soportes de la estructura.

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

3. Solo podrán realizarse obras o instalaciones en la zona de dominio público de la carretera, previa autorización del órgano competente de la Diputación Foral, cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

#### **Artículo 39.- Zona de servidumbre**

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

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del órgano competente de la Diputación Foral, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

3. En todo caso, el órgano competente de la Diputación Foral podrá autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.

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

#### **Artículo 40.- Zona de afección**

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

2. Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras e instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las mismas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del órgano competente de la Diputación Foral, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

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

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

#### **Artículo 41.- Prohibición de publicidad**

Fuera de los tramos urbanos de las carreteras queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que esta limitación otorgue en ningún caso derecho a indemnización.

En las carreteras de circunvalación aunque transcurran por zonas urbanas regirá la prohibición establecida en el párrafo anterior en sus mismos términos.

Pese a lo dispuesto en los párrafos anteriores se permiten los carteles informativos y los anuncios propios de las estaciones de servicio o instalaciones auxiliares de la carretera, siempre que los mismos sean instalados en el interior de la parcela en la que se ubiquen las citadas instalaciones auxiliares previa la oportuna autorización del órgano competente de la Diputación Foral.

#### **Artículo 42.- Línea de edificación**

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

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas, autovías y vías rápidas y a veinticinco metros en el resto de las carreteras de la arista exterior de la calzada más próxima, medidas horizontalmente a partir de la mencionada arista. Se entiende que la arista exterior de la calzada es el borde derecho en el sentido de la marcha, del carril exterior de la carretera.

2. Con carácter general, en las carreteras que discurren total y parcialmente por zonas urbanas, el órgano competente de la Diputación Foral, podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la fijada en el punto anterior, de conformidad con el planeamiento urbanístico correspondiente, y de acuerdo al procedimiento que reglamentariamente se establezca.

3. Asimismo, el órgano competente de la Diputación Foral, previo informe de las entidades locales afectadas, podrá por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras en zonas o comarcas perfectamente delimitadas.

4. En las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la línea límite de edificación se situará a cien metros medidos horizontalmente a partir de la arista exterior de la calzada en toda la longitud de la variante.

#### **Artículo 43.- Expropiación en zona de servidumbre y línea límite de edificación**

En la zona de servidumbre y en la comprendida hasta la línea límite de edificación, el órgano competente de la Diputación Foral podrá proceder a la expropiación de los bienes existentes, entendiéndose implícita la declaración de utilidad pública, siempre que disponga previamente de un proyecto aprobado de trazado o de construcción para reparación, ampliación o conservación de la carretera que lo hiciera indispensable o conveniente.

#### **Artículo 44.- Línea de servicios generales**

A ambos lados también de la carretera, y en una franja de terreno de cuatro metros de anchura situados con inmediación a la línea de servidumbre, por la parte interior de la misma hacia la carretera, se establece la denominada línea de servicios generales destinada a servir de alojamiento a los servicios públicos no directamente relacionados con el servicio de la carretera.

#### **Artículo 45.- Limitación y reordenación de accesos**

La Diputación Foral a través de sus órganos competentes, podrá limitar los accesos a las carreteras alavesas y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos puedan construirse.

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

Cuando los accesos no previstos se soliciten por los propietarios o usufructuarios de una propiedad colindante, o por otros directamente interesados, el órgano competente de la Diputación Foral podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso, siempre que el acceso sea de interés público o exista imposibilidad de otro alternativo y más adecuado.

Los accesos preexistentes a la realización por la Diputación Foral de obras de mejora de las carreteras que afecten a aquellos, deberán ser repuestos por la misma sin perjuicio de la utilización de las facultades a que se refieren los dos primeros apartados del presente artículo.

### ***Capítulo tercero: Uso de las carreteras.***

#### **Artículo 46.- Utilización común general**

En tanto que bienes de dominio público, el uso común general de las carreteras se ejercerá libremente, con arreglo a la naturaleza de las mismas, a los actos de afectación y apertura al uso público y a las disposiciones en vigor.

El resto de las utilidades se sujetarán a las disposiciones específicas que les resulten de aplicación.

#### **Artículo 47.- Limitaciones de uso**

La Diputación Foral a través de sus órganos competentes, podrá imponer limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras, cuando las condiciones, situación, exigencias técnicas o de seguridad vial así lo requirieren.

#### **Artículo 48.- Instalaciones auxiliares**

La Diputación Foral podrá establecer instalaciones de aforo, estaciones de pesaje y demás medios instrumentales que resulten necesarios para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras.

### ***Capítulo cuarto: Régimen de autorizaciones.***

#### **Artículo 49.- Permisos de policía**

Los permisos de policía necesarios con arreglo a los capítulos anteriores del presente título, se otorgarán por el órgano competente de la Diputación Foral cuando los actos de edificación o uso del suelo para cuya realización se solicitan aquellos, estén de acuerdo con las previsiones de la presente Norma Foral, Plan Integral de Carreteras de Álava y demás disposiciones normativas en vigor.

#### **Artículo 50.- Carácter previo a las urbanísticas**

Las licencias urbanísticas que hayan de instarse de las entidades municipales exigirán la previa concesión de la autorización concurrente del órgano foral competente.

### **Artículo 51.- Presentación de documentos**

La solicitud de permiso de policía deberá estar acompañada en todo caso, del correspondiente proyecto o memoria técnica que defina la obra o uso a autorizar en la carretera afectada, a fin de que el órgano competente pueda comprobar la adecuación entre lo solicitado y las determinaciones de las disposiciones y planes aplicables.

Las solicitudes de permiso de policía se presentarán en el Registro General de la Diputación Foral acompañadas de la expresada documentación.

Si se advirtieran deficiencias subsanables en la documentación presentada, el órgano competente de la Diputación Foral se lo advertirá al peticionario, para que dentro de los diez días siguientes corrija los defectos que se le señalen, con apercibimiento de que en caso contrario se archivarán sin más las actuaciones.

### **Artículo 52.- Plazo para resolver**

Los permisos de policía solicitados habrán de ser otorgados o denegados en el plazo de dos meses a contar desde la presentación en debida forma de la solicitud.

Cuando el órgano competente para resolver no notifique su decisión dentro del plazo señalado en el apartado anterior, el peticionario podrá denunciar la mora y si transcurriese otro mes desde la fecha de la misma, sin resolución expresa debidamente notificada, se entenderá concedida por silencio administrativo positivo.

En ningún caso se entenderán adquiridas por silencio administrativo positivo, facultades en contra de las prescripciones de planes o normas aplicables.

### **Artículo 53.- Caducidad**

Los permisos de policía concedidos caducarán por el simple transcurso de un periodo de un año desde que los mismos fueren otorgados sin que se iniciaran las obras o usos autorizados, o desde que se interrumpieran los mismos sin justificación.

A tal efecto, la declaración de caducidad se resolverá previa la instrucción de un expediente administrativo en el que se acrediten como mínimo, las circunstancias señaladas en el párrafo anterior.

## ***Capítulo quinto: Intervención y Control.***

### **Artículo 54.- Paralización de obras y suspensión de usos no autorizados**

Los órganos competentes en la materia de la Diputación Foral, dispondrán la paralización inmediata de las obras y la suspensión de usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en los permisos de policía.

Los Ayuntamientos y Concejos dispondrán asimismo de las mismas facultades y obligaciones en orden a la inmediata paralización de las obras y la suspensión de los usos a que se refiere el párrafo anterior, dando cuenta a continuación al órgano competente de la Diputación Foral a los efectos oportunos.

Las facultades a que se refieren los dos párrafos anteriores del presente artículo no podrán ser utilizadas contra una actuación o utilización realizada con más de cuatro años de antelación.

### **Artículo 55.- Procedimiento de legalización**

En el plazo de dos meses, contados desde la notificación de la suspensión, el interesado habrá de solicitar el oportuno permiso, o en su caso, ajustar las obras a la autorización u orden de

ejecución concedida.

Transcurrido dicho plazo sin haberse instado la expresada licencia o sin haberse ajustado las obras a las condiciones señaladas, el órgano competente de la Diputación Foral acordará la demolición de las obras a costa del interesado y procederá a impedir definitivamente los usos a los que diera lugar. De igual manera procederá si la autorización fuere denegada por ser su otorgamiento contrario a las prescripciones de la normativa en vigor.

Simultáneamente se incoarán e instruirán los expedientes sancionadores por infracción que resultaren procedentes.

#### **Artículo 56.- Condiciones de las instalaciones**

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa urbanística en vigor, los propietarios de terrenos, construcciones, instalaciones, plantas vegetales y cualesquiera otros elementos que incidan directa o indirectamente sobre la carretera o alguna de las zonas de protección señaladas en la presente Norma Foral. Deberán mantenerlos en las debidas condiciones de seguridad.

#### **Artículo 57.- Incumplimiento de condiciones**

Cuando alguna de las instalaciones, construcciones o plantaciones señaladas en el artículo anterior, incumpla las condiciones en el mismo exigidas, el órgano foral competente requerirá a su propietario para que proceda a su cumplimiento, con el apercibimiento de que en caso contrario se realizará por ejecución subsidiaria y a cargo y costa del mismo.

#### **Artículo 58.- Multas coercitivas**

Con independencia de las sanciones por infracción previstas en esta Norma Foral, y una vez transcurrido el plazo señalado en el requerimiento correspondiente, el órgano competente de la Diputación Foral podrá imponer multas coercitivas en los términos prevenidos en la vigente Ley de Procedimiento Administrativo.

El importe de cada una de estas multas no podrá ser, en ningún caso, inferior al diez por ciento ni superior al veinte por ciento de la cuantía fijada para la infracción cometida.

#### **Artículo 59.- Ruina urbanística**

En el caso de que las instalaciones o construcciones a que se refieren los dos artículos anteriores, se hallen en situación de ruina de conformidad con la normativa urbanística, el órgano foral competente dará cuenta a la entidad urbanística actuante a los efectos oportunos, todo ello sin perjuicio de la exigencia o en su caso, rápida adopción de las medidas que estime oportunas en defensa de la carretera.

#### **Artículo 60.- Responsabilidad administrativa**

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

2. Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o de afección de la carretera, llevadas a cabo sin los permisos de policía requeridos o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

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

c) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin el pertinente permiso o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

### 3. Son infracciones graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, de servidumbre o afección de la carretera, llevadas a cabo sin los permisos o licencias requeridas, o incumplir algunas de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación.

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

d) Colocar o verter objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera, entendiéndose por tal la zona destinada al uso de vehículos y compuesta de calzada y arcén.

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

f) Colocar señales informativas en las zonas de dominio público, servidumbre y afección sin autorización del órgano foral competente.

### 4. Son infracciones muy graves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas entre la arista exterior de la explanación y la línea de edificación, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas.

b) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga prestando su función.

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

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

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

f) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la

carretera.

#### **Artículo 61.- Procedimiento Sancionador**

El procedimiento sancionador se iniciará de oficio o a instancia de particular, y se tramitará conforme a las reglas previstas al efecto en la legislación de procedimiento administrativo común a todas las Administraciones Públicas.

#### **Artículo 62.- Cuadro de multas**

Las multas correspondientes a las infracciones señaladas, serán impuestas en función de las circunstancias de peligrosidad e intencionalidad conforme al siguiente cuadro:

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

#### **Artículo 63.- Órganos competentes**

La imposición de las sanciones por infracciones tipificadas en el artículo 60 corresponderá a los órganos competentes en razón de la materia que el Consejo de Diputados determine.

#### **Artículo 64.- Prescripción infracciones**

El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el siguiente capítulo, será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las leves a contar desde que la Administración tenga conocimiento del supuesto hecho infractor.

#### **Artículo 65.- Indemnización daños y perjuicios**

Toda persona que cause daños en las carreteras alavesas o en cualesquiera de sus instalaciones o elementos funcionales, deberá indemnizarlos con independencia de las sanciones que resultaren procedentes con arreglo a esta Norma Foral y Código de Circulación.

La exigencia de resarcimiento de los daños y perjuicios a que se refiere el apartado anterior, se resolverá previa la instrucción del oportuno expediente administrativo en el que se dará audiencia al interesado.

#### **Artículo 66.- Reparación de daños en casos de urgencia**

En los supuestos en que por motivos de seguridad o cualesquiera otros debidamente acreditados en resolución del órgano competente de la Diputación Foral, se haga inaplazable la reparación de los daños y perjuicios a que se refiere el artículo anterior, podrá procederse a su inmediata restitución y a la exigencia posterior del importe correspondiente al causante de los mismos.

#### **Artículo 67.- Daños ocasionados con motivo de delito o falta**

Sin perjuicio de lo previsto en el artículo anterior, cuando los hechos como consecuencia de los cuales se hubiesen derivado los daños pudieran ser constitutivos de delito o falta, se pasará el tanto de culpa a la jurisdicción penal, dejando en suspenso la tramitación y resolución de los correspondientes expedientes administrativos de exigencia de resarcimiento, en tanto se disponga el sobreseimiento de la causa o se dicte sentencia firme, debiendo constituirse como parte la Administración Foral en las diligencias judiciales caso de que se incoasen.

### **DISPOSICIONES ADICIONALES**

**Primera.-** En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral, y en los términos previstos en la misma, la Diputación Foral elaborará y someterá a la aprobación de las Juntas Generales, un proyecto de Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA.

**Segunda.-** En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente Norma Foral, la Diputación Foral publicará la tabla de vigencias de las disposiciones forales afectadas por la misma.

**Tercera.-** La aprobación y promulgación de la presente Norma Foral por parte de las Juntas Generales, implica asimismo, la aprobación inicial del "Mapa de Carreteras del Territorio Histórico de ÁLAVA", incluido como anexo I a la misma, y que será expuesto a un trámite de información pública previo a su aprobación definitiva, todo ello sin perjuicio de lo previsto en el artículo doce y disposiciones concordantes de esta Norma Foral.

**Cuarta.-** Se autoriza a la Diputación Foral para el otorgamiento de los convenios que resulten necesarios al objeto de regularizar la situación jurídica de los tramos de carretera costeados hasta la actualidad por el Territorio Histórico pero situados fuera de su jurisdicción, y que se incluyen en el anexo II de la presente norma foral.

**Quinta.-** Se autoriza asimismo a la Diputación Foral para que, a través de sus órganos competentes continúe con la progresiva liberalización de limitaciones de peso vigentes a la entrada en vigor de esta Norma Foral sobre las carreteras alavesas.

**Sexta.-** Se autoriza también a la Diputación Foral, para el desarrollo normativo mediante Decretos u Ordenes Forales de los extremos de la presente Norma Foral que precisaren del mismo.

**Séptima.-** La Diputación Foral desarrollará las normas técnicas y de señalización emanadas de las Instituciones Comunes del País Vasco, y relativas a disposiciones de proyecto, construcción y conservación.

Asimismo, la Diputación Foral en coordinación con los Territorios Históricos de BIZKAIA y GIPUZKOA, y oídas las recomendaciones de la Comisión del Plan General de Carreteras, determinará la nomenclatura de las carreteras no incluidas en la "Red Objeto" del referido Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

**Primera:** Las autopistas A-68 Vasco-Aragonesa y A-1 Burgos-Máizaga en lo que se refiere a los tramos que discurren por el Territorio Histórico de ÁLAVA, seguirán rigiéndose por sus normas específicas en tanto se mantengan vigentes las concesiones estatales a que se hallan sujetas.

Extinguidas las concesiones, los referidos tramos se regularán por las disposiciones de esta Norma Foral.

**Segunda:** Las obras de construcción, mejora o conservación que se hallaren en curso de ejecución a la entrada en vigor de esta Norma Foral, continuarán rigiéndose por las disposiciones anteriores a la misma.

**Tercera:** El planeamiento urbanístico o las ordenanzas municipales y concejiles aprobadas con anterioridad a la presente Norma Foral y que entren en contradicción con sus determinaciones, deberán de adecuarse a la misma en el plazo de un año desde su entrada en vigor.

**Cuarta:** La delimitación de emplazamiento de las Áreas de Servicio que sea aprobada por la Diputación Foral, al igual que el Plan Integral de Carreteras del Territorio Histórico de Álava, establecerán el régimen transitorio correspondiente a efectos de su interrelación con el planeamiento urbanístico y demás disposiciones de los Municipios y los Concejos.

## **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

**Primera.-** Quedan derogadas todas aquellas disposiciones anteriores en cuanto se opongan, contradigan o resulten incompatibles con las disposiciones de esta Norma Foral, y en especial las siguientes:

- Reglamento para la Construcción, Conservación y Policía de las Carreteras de la provincia de Álava de 15 de diciembre de 1939.