XUNTA DE GALICIA

CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS

ANTEPROXECTO DE LEI DE ESTRADAS DE GALICIA

MEMORIA XUSTIFICATIVA

1 OBXECTO 3

2 INTRODUCIÓN 4

2.1 MARCO NORMATIVO E ANTECEDENTES 4

2.2 A LEI 4/1994 DE ESTRADAS DE GALICIA 4

2.3 OBXECTIVOS 5

3 RESUME E ANÁLISE 7

3.1 DISPOSICIÓNS XERAIS 7

3.2 PLANIFICACIÓN E PROXECTOS 8

3.2.1 PLANIFICACIÓN 8

3.2.2 ESTUDOS E PROXECTOS 9

3.2.3 COORDINACIÓN 9

3.3 CONSTRUCIÓN, FINANCIAMENTO E EXPLOTACIÓN 11

3.3.1 CONSTRUCIÓN 11

3.3.2 FINANCIAMENTO 11

3.3.3 EXPLOTACIÓN 12

3.4 PROTECCIÓN DO DOMINIO PÚBLICO VIARIO 12

3.4.1 DELIMITACIÓN DE ZONAS 12

3.4.2 USOS AUTORIZABLES 15

3.4.3 AUTORIZACIÓNS 15

3.4.4 MEDIDAS DE PROTECCIÓN DA LEGALIDADE VIARIA 16

3.5 RÉXIME SANCIONADOR 17

3.5.1 INFRACCIÓNS 17

3.5.2 SANCIÓNS 17

3.5.3 PROCEDEMENTO 18

3.6 PARTE FINAL 19

3.6.1 DISPOSICIÓNS ADICIONAIS 19

3.6.2 DISPOSICIÓNS TRANSITORIAS 19

3.6.3 DISPOSICIÓN DERROGATORIA 20

3.6.4 DISPOSICIÓNS FINAIS 20

4 CONCLUSIÓNS 21

1 OBXECTO

O obxecto da presente memoria é xustificar a necesidade de elaborar unha nova Lei de Estradas de Galicia, que veña a substituír á vixente Lei 4/1994, de 14 de setembro, e os principais cambios que se pretenden introducir con respecto a aquela, analizando a incidencia de cada un deles en relación á situación actual.

Con seu contido, dáselle cumprimento ó esixido no artigo 41.2 da Lei 16/2010, de 17 de decembro, de Organización e Funcionamento da Administración Xeral e o Sector Público Autonómico Galicia sobre a documentación esixida para a elaboración de disposicións administrativas de carácter xeral.

2 INTRODUCIÓN

2.1 MARCO NORMATIVO E ANTECEDENTES

A Constitución Española, no seu artigo 148.1.5º, establece que as comunidades autónomas poden asumir competencias en materia de estradas cando o seu itinerario se desenrole integramente no territorio destas.

Por outro lado, o Estatuto de Autonomía de Galicia resérvalle, no seu artigo 27.8, á Comunidade Autónoma a competencia exclusiva en materia de estradas non incorporadas á Rede de Interese Xeral do Estado cando o seu itinerario se desenrole integramente no territorio desta.

Asumidas pola Xunta de Galicia as competencias en materia de estradas polo Decreto 156/1982, de 15 de decembro, elaborouse inicialmente a Lei 6/1983, de 22 de xuño, de limitacións da propiedade nas estradas non estatais de Galicia, que se limitaba, como o seu nome indica, a modificar as distancias que para as diferentes zonas de protección das estradas marcaba a, por entonces vixente, Lei 51/1974, de 19 de decembro, de Estradas dado que, a falta de lexislación autonómica sobre a materia, resultaba de aplicación supletoria esa Lei estatal.

Posteriormente, a Lei 4/1994, de 14 de setembro, de Estradas de Galicia veu a establecer un réxime xeral sobre a materia, vixente na actualidade, mediante unha lei que ofrecía novas ferramentas para superar problemas, satisfacer necesidades e, ó mesmo tempo, salvagardar e garantir os intereses xerais da Comunidade Autónoma.

2.2 A LEI 4/1994 DE ESTRADAS DE GALICIA

A Lei 4/1994 de Estradas de Galicia regulou os distintos aspectos do servizo viario, por medio de normas que respondían tanto ás esixencias técnicas do seu tempo como ás demandas dos usuarios e á realidade das peculiaridades da Comunidade Autónoma e das súas características de distribución da poboación, dispersa en pequenos núcleos moi numerosos. Actualizou tamén as definicións das estradas e estableceu unha nova clasificación e unha nova denominación das súas categorías.

No que se refería a plans, estudios de planificación e proxectos, estableceu a necesaria coordinación cos instrumentos de planeamento urbanístico.

Os preceptos reguladores do uso, explotación e defensa da estrada orientáronse directamente tanto a potenciar e mellorar os variados servizos esixidos polas crecentes necesidades do tránsito público como a protexer e conservar o patrimonio viario, que debe ser obxecto de coidadosa e esmerada atención, empregando e aplicando estritamente os procedementos que contiña a Lei para sancionar as infraccións á mesma.

Por último, actualizou o especial réxime xurídico regulador das denominadas redes arteriais e travesías, de acordo coas circunstancias peculiares das estradas e treitos das mesmas que discorren por solo urbano.

Transcorridos máis de dezasete anos dende a súa entrada en vigor, a Lei 4/1994 de Estradas de Galicia amosouse como unha ferramenta eficaz para o desenvolvemento dunha rede de estradas máis segura e de maior capacidade, para o que se teñen construído novas e importantes vías de alta capacidade e acondicionado e mellorado as estradas convencionais, ó tempo que permitiu ordenar de xeito razoablemente satisfactorio os usos permitidos na súa zona de influencia.

Porén, os continuos avances técnicos no campo da enxeñería de estradas, así como a necesidade de recorrer e innovadores instrumentos para financiar a execución das infraestruturas, fixeron necesarias varias modificacións puntuais no texto orixinal da Lei, que provocaron lixeiros desaxustes na súa estrutura.

Asemade, algunhas das determinacións previstas na Lei 4/1994 de Estradas de Galicia non se aplicaron na práctica, e a falta de precisión nalgúns outros aspectos obrigou, de xeito excesivo, á aplicación supletoria da normativa estatal sobre a materia (en particular, do Regulamento Xeral de Estradas, aprobado por Real Decreto 1812/1994, de 2 de setembro).

No ámbito das estradas autonómicas, a creación da Axencia Galega de Infraestruturas a través do Decreto 173/2011, de 4 de agosto, polo que se aproba o seu estatuto, en virtude da autorización prevista na disposición adicional cuarta da Lei 16/2010, de 17 de decembro , de Organización e Funcionamento da Administración Xeral e do Sector Público Autonómico de Galicia, fai necesario adaptar o texto lexislativo a un esquema de funcionamento no que a xestión ordinaria da rede de estradas poida ser asumida por entes públicos desta natureza, tanto no caso da administración autonómica como no das entidades locais, sen que, en ningún caso, este esquema sexa obrigatorio.

Os cambios lexislativos noutros aspectos sectoriais ou básicos, acaecidos dende a entrada en vigor da Lei 4/1994, como é o caso das lexislacións de contratación pública, ordenación do territorio, urbanismo e avaliación ambiental, tanto de plans e programas como de proxectos, aconsellan tamén unha adaptación a aquelas da lexislación en materia de estradas.

Os aspectos expostos nos parágrafos anteriores aconsellaron proceder a unha actualización do réxime vixente en materia de estradas que corrixa estes defectos e incorpore as novidades técnicas e normativas máis actuais sobre a materia. É por iso que se considera oportuno renovar a lexislación autonómica en materia de estradas e adaptala ás máis avanzadas prácticas lexislativas que se teñen posto en práctica noutras comunidades autónomas nos últimos tempos

2.3 OBXECTIVOS

Entre os obxectivos que se perseguen acadar, destacan os seguintes:

a) Homoxeneizar o tratamento das estradas non incorporadas á Rede do Estado con itinerario comprendido integramente no territorio da Comunidade Autónoma, dotando de maior autonomía ás entidades locais, pero mantendo na administración autonómica a competencia de coordinación en materia de planificación de estradas, pola súa relación coa ordenación do territorio.

b) Harmonizar o procedemento de aprobación de plans, estudos e proxectos en materia de estradas, integrándoo coas lexislacións, sectoriais ou básicas, concorrentes en materia de medio ambiente, ordenación do territorio, contratación e expropiacións, ó tempo que se mellore e simplifique a coordinación co planeamento urbanístico e se garanta a participación da cidadanía e do resto de administracións nos procesos de planificación e deseño, a través dos trámites de información pública en materia de estradas e informe das administracións afectadas.

c) Renovar a clasificación das estradas, adoptando o concepto de vía para automóbiles para o caso das estradas de calzada única e dobre sentido de circulación (con ou sen previsión de futura duplicación de calzada), sen accesos directos e que están especialmente proxectadas para a exclusiva circulación dese tipo de vehículos, superando e refundindo dese xeito os conceptos de vía rápida e corredor, de xeito coherente co previsto na lexislación estatal en materia de tráfico.

d) Regular de xeito máis detallado os catálogos de estradas e os inventarios de travesías, como instrumentos públicos que serven para identificar as estradas e travesías das redes de titularidade da Comunidade Autónoma e das entidades locais de Galicia.

e) Axilizar a tramitación dos expedientes para a construción das estradas, establecendo que a aprobación dos estudos e proxectos implique a súa declaración de utilidade pública e a necesidade de urxente ocupación dos terreos e bens necesarios.

f) Ampliar os métodos para a construción de estradas, dentro do marco que establece a lexislación de contratos públicos, e para o seu financiamento, regulando de xeito máis claro os distintos instrumentos posibles, especialmente os derivados dos recursos xerados pola explotación das estradas.

g) Optimizar o emprego dos recursos públicos permitindo, por exemplo, expropiar só os terreos como solo en situación rural, deixándolle ós/ás propietarios/as expropiados/as a titularidade dos seus aproveitamentos urbanísticos, ou optar por repoñer os bens e servizos afectados, en lugar de indemnizar ás persoas propietarias pola súa perda.

h) Redefinir o sistema de protección do dominio público viario, harmonizando a definición e as dimensións das súas zonas de protección cos usos autorizables e prohibidos nelas e regulando de xeito máis detallado e claro, seguindo o esquema do procedemento administrativo común, a tramitación das autorizacións e as súas condicións xerais.

i) Actualizar as medidas de protección da legalidade viaria con que conta a administración titular da estrada, ó tempo que se harmonice o réxime de imposición de sancións, aclarando o procedemento a seguir, racionalizando a tipificación das infraccións e detallando as súas circunstancias agravantes e atenuantes.

j) Racionalizar o reparto dos elementos determinantes para o exercicio das competencias, deslindando de xeito claro os que lle corresponden ineludiblemente á administración titular da estrada dos que lle poden ser atribuídos ó organismo xestor ó que, no seu caso, aquela lle encomende a xestión da rede da súa titularidade e, en todo caso, das que lle atribúe a lexislación reguladora das bases do réxime local ó concello polo que discorra a estrada.

Coa adopción na Lei das medidas necesarias para acadar estes obxectivos, preténdese actualizar e modernizar a lexislación autonómica en materia de estradas e, ó tempo, desenvolver de xeito completo e innovador todos os aspectos que nelas inciden, ofrecendo solucións eficaces ás necesidades detectadas no tempo transcorrido dende a entrada en vigor da actual Lei 4/1994 de Estradas de Galicia e tendo en conta a experiencia acumulada na materia.

Así, procúrase lograr a máxima eficacia na aplicación da lexislación en materia de estradas e, nese sentido, búscase un instrumento útil, que axude realmente á adecuada xestión das redes de estradas autonómicas e locais, redundando nunha mellor prestación do servizo público viario e nunha maior satisfacción dos cidadáns usuarios das estradas.

3 RESUME E ANÁLISE

A nova Lei de Estradas de Galicia estrutúrase en 5 títulos:

- I – Disposicións xerais
- II – Planificación e proxección
- III – Construción, financiamento e explotación
- IV – Protección do dominio público viario
- V – Réxime sancionador

A Lei 4/94 estruturábase, en cambio, en 4 capítulos:

- I – Disposicións xerais
- II – Réxime das estradas
- III – Uso e defensa das estradas
- IV – Travesías e redes arteriais

Ademais, a parte final de ambas leis contén unha serie de disposicións adicionais, transitorias, derrogatorias e finais.

Aparte do cambio do nivel principal de divisións, sen maior transcendencia, os principais cambios na estruturación do texto consisten nunha división máis nítida das distintas actividades de xestión da rede de estradas, así como dunha maior integración no corpo do texto das disposicións relativas ós treitos singulares de rede.

Así, mentres que o apartado de disposicións xerais se mantén en ambos textos cun contido similar, o capítulo que na Lei 4/1994 de refería ó réxime das estradas, denominado dun xeito relativamente ambiguo, na nova Lei divídese en dous títulos, un referido á actividade planificadora e outro á materialización física do planificado.

Do mesmo xeito, o capítulo que na Lei 4/1994 trataba do uso e defensa das estradas divídese na nova Lei en dous, segregando o réxime de sancións das disposicións sobre protección do dominio público viario.

Por último, elimínase o capítulo referido a travesías e redes arteriais, dado que se optou por integrar nos artigos correspondentes do texto as disposicións específicas de travesías e treitos urbanos, cando foron precisas, e, por outra parte, desapareceu o concepto de rede arterial.

3.1 DISPOSICIÓNS XERAIS

O Título I da nova Lei de Estradas de Galicia, está dedicado a determinar o obxecto e finalidade da Lei, que transcende o clásico ámbito da estrada para referirse ó máis amplo de dominio público viario. Deste xeito pretendese integrar un dobre aspecto: a estrada e o resto de elementos que aparecen conexos a ela e ó específico réxime xurídico que se aplica a esta complexa realidade. Todo elo sen deixar de lado que, aínda hoxe en día, a propia estrada continúa a ser o elemento determinante, a través da súa titularidade, da responsabilidade do denominado servizo público viario e das facultades e prerrogativas que acompañan ó exercicio desa titularidade.

Neste sentido, a titularidade que se recoñece ás distintas administracións territoriais sobre as estradas aparece vinculada á súa inclusión nos seus respectivos catálogos de estradas, que se configuran dese xeito como os instrumentos públicos que serven para identificar e inventariar as estradas da súa titularidade.

O concepto, as partes fundamentais e as clases de estradas, xunto cos elementos funcionais e de servizo integrados no dominio público viario, conforman o resto do Título I, no que destaca a definición e clasificación das estradas, na que se inclúen as vías para automóbiles, que refunden os conceptos de vía rápida e corredor empregados anteriormente.

Tamén neste Título se introducen os conceptos de treitos urbanos e travesías, que terán especial repercusión no resto da Lei, e se prevén as circunstancias para a conversión das travesías urbanas en vías urbanas, momento no que a súa administración titular deberallas entregar ó concello polo que discorran.

3.2 PLANIFICACIÓN E PROXECTOS

O Título II contén as disposicións relativas os aspectos de planificación e proxección das estradas, coa intención de ofrecer mecanismos de traballo áxiles e flexibles en cada caso, á vez que garantan os debidos niveis de seguridade xurídica, coordinación entre administracións, participación cidadá e calidade na posta en servizo das estradas. O Título divídese en 3 capítulos:

- I – Planificación
- II – Estudos e proxectos
- III – Coordinación

3.2.1 PLANIFICACIÓN

O Capítulo I do Título II dedícase de maneira completa ó Plan Director de Estradas de Galicia e ós plans sectoriais de estradas, que se instauran como os instrumentos técnicos e xurídicos de planificación sectorial de estradas, coa consideración de instrumentos de ordenación do territorio.

A estrutura de do Capítulo comeza definindo o concepto e natureza de cada tipo de plan, para despois establecer as bases tanto do seu contido como da súa tramitación que, en ambos casos, serán desenvolvidas regulamentariamente.

Cabe destacar a regulación que se establece para a natureza dos plans de estradas. Trátase de instrumentos de ordenación do territorio, dos definidos na Lei 10/1995, de 23 de novembro, de Ordenación do Territorio de Galicia, se ven a súa natureza é distinta no caso do Plan Director de Estradas de Galicia e no resto dos plans sectoriais de estradas.

O Plan Director de Estradas de Galicia, como instrumento de planificación das actuacións en materia de estradas das distintas administracións que actúan na comunidade autónoma, ten a consideración de programa coordinado de actuación, mentres que os plans sectoriais de estradas, que desenvolven aquel no ámbito da administración titular dunha determinada rede de estradas, considéranse planes sectoriais de incidencia supramunicipal.

Coherentemente coa súa natureza, o contido dos distintos plans e a súa tramitación cumprirán con todas as esixencias que, para os do seu tipo, establece en cada caso a normativa autonómica en materia de ordenación do territorio. Do mesmo xeito, os plans así redactados e tramitados gozan da efectividade que lles corresponde, en función do seu tipo.

3.2.2 ESTUDOS E PROXECTOS

O Capítulo II do Título II refírese ós documentos necesarios para construír ou modificar as estradas existentes.

En primeiro lugar defínense os distintos tipos de estudos e proxectos que se consideran a efectos legais, sen menoscabo da redacción doutro tipos de estudios adicionais ou complementarios que non teñen a transcendencia xurídica daqueles. Así, simplifícase o catálogo de estudos dos que consta o expediente dunha actuación, reducíndoos a catro tipos, segundo o grado de definición da solución que se acada en cada un deles: estudo informativo, anteproxecto, proxecto de trazado e proxecto de construción.

O estudo informativo desenvolve a planificación para unha determinada actuación, fundamentalmente a nivel de trazado, analizando as diferentes alternativas posibles e seleccionando a máis axeitada. O anteproxecto ou proxecto de trazado desenvolve o deseño da actuación, co estudio a escala adecuada da solución óptima e das solucións construtivas que sexa necesario empregar. O proxecto de trazado avanza no proceso de concreción do deseño da solución, determinando os principais aspectos xeométricos da actuación e definindo os bens e dereitos afectados Por último, o proxecto construtivo desenvolve completamente a actuación, co detalle suficiente para facer posible a súa construción e posterior explotación.

A continuación, establécese a necesidade de tramitar cada tipo de estudo ou proxecto. Administrativamente, o estudo informativo está pensado para servir de base ós expedientes de información pública e oficial (das diferentes lexislacións concorrentes), avaliación de impacto ambiental e viabilidade en materia de concesións. O anteproxecto é requirido cando se pretende licitar un contrato de concesión e, ademais, tanto este como o proxecto de trazado poden servir de base ó expediente de expropiacións. Por último, o proxecto de construción é necesario para licitar os contratos de obras.

Finalmente, resúmese o contido de cada tipo de estudo e proxecto e, nunha serie de artigos, establécese o procedemento para a súa tramitación, aínda que ambos aspectos serán obxecto dun desenvolvemento máis profuso por vía regulamentaria. Así, establécense os casos en que estes documentos deben ser sometidos ós trámites de información pública e informe das administracións afectadas, sendo nese caso preciso que os proxectos sexan, previamente a aqueles, aprobados provisionalmente. Regúlase tamén o sometemento ós informes sectoriais de todas as administracións con competencias que poidan resultar afectadas. Por último, regúlase a aprobación definitiva e os seus efectos, diferenciando o caso dos proxectos que veñen recollidos na planificación vixente dos que non o están.

3.2.3 COORDINACIÓN

O Capítulo III do Título II aborda os aspectos relativos á coordinación entre administracións e entre os planeamentos urbanístico e viario, aspecto fundamental para a correcta articulación de calquera rede de estradas, especialmente no entorno urbano.

No relativo á necesidade de coordinar a planificación en materia de estradas que leven a cabo as distintas administracións públicas con competencias na materia, establécese a preeminencia na Xunta de Galicia como administración coordinadora dos plans de estradas das entidades locais, en base á súa competencia en materia de ordenación do territorio.

No relativo á coordinación co planeamento urbanístico, recálcase a condición de instrumentos de ordenación do territorio dos estudios e proxectos de estradas, que como proxectos sectoriais de incidencia supramunicipal vinculan á ordenación urbanística das entidades locais nas que se asenten e prevalecen sobre esta mentres no se adapte a eles, no relativo ó sistema viario e de comunicacións.

Tamén se establece a obriga de que a administración titular das estradas participe nos procesos de redacción, revisión ou modificación de instrumentos de planeamento urbanístico, mediante informes para os que se establecen uns criterios xerais sobre a súa emisión.

Neste campo, ten unha especial relevancia a inclusión dun novo criterio para de optimizar a xestión dos terreos incluídos nas zonas de protección das estradas que pasen a formar parte de sectores de solo urbanizable, cando se sitúen nas marxes das estradas.

Así, establécese como criterio xeral que, neses casos, destinaranse ó sistema xeral viario, incluíndoos como parte do sector de solo urbanizable, os terreos comprendidos entre a liña exterior da zona de dominio público e a liña límite de edificación, e que no instrumento de planeamento preverase a obtención deses terreos por parte da administración titular da estrada mediante cesión obrigatoria ou ocupación directa.

O criterio anterior consistía en clasificar eses terreos como solo rústico de protección de infraestruturas. Con este cambio, ese criterio, que segue vixente no solo rústico, modifícase cando se establezan sectores urbanizables no entorno das estradas.

Deste xeito obtéñense unha serie de vantaxes, tanto para a administración titular da estrada como para o propietario dos terreos adxacentes.

En primeiro lugar, ó destinarse esa franxa de terreo, entre a estrada e a liña límite de edificación, ó sistema xeral viario, garántese que, no posterior desenvolvemento do sector de solo urbanizable, todas as edificacións quedarán situadas por detrás desa liña, co que se da cumprimento á principal función desta.

Ademais, deste xeito, incluso se evita que esa franxa de terreo se destine a viario ou zona verde, concentrando a edificación no resto do sector.

Nese sentido, mellora incluso, dende o punto de vista de protección da estrada, a situación actual, que permitía eses usos no artigo 94.i do Regulamento Xeral de Estradas (Real Decreto 1812/1994), onde se ben se indicaba que "as edificacións deberán quedar sempre detrás da liña límite de edificación", tamén se permitía que "diante desta liña non se autorizarán máis obras que as necesarias para viarios, aparcamentos, illotes ou zonas axardinadas" Incluso permitía que "na zona de servidume se poderán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viarios ou aparcamento".

Por outro lado, ó incluíla no sector de solo urbanizable, en lugar de clasificala como solo rústico de protección de infraestruturas, evítase que esa franxa de terreo quede en situación de permanente abandono.

Ademais, a administración poderá obter eses terreos de xeito gratuíto, ó ser obrigada a súa cesión por parte dos propietarios dos terreos orixinais, como parte do procedemento de desenvolvemento urbanístico do sector, ou incluso a súa ocupación directa, antes de que se produza ese desenvolvemento.

En ambos casos, iso non resulta lesivo para os intereses dos propietarios dos terreos, dado que conservan o aproveitamento urbanístico deses terreos.

Por último, ademais do anterior, os propietarios obteñen unha vantaxe adicional, dado que ó permitírselles incorporar ó sector esa franxa de terreo (que doutro xeito quedaría excluída del), gozan dunha maior edificabilidade: a correspondente ós terreos clasificados como sistema xeral, que terán que trasladar á parte do sector non clasificada como tal.

Coherentemente co anterior, no futuro Regulamento da Lei de Estradas estableceranse criterios para informar as modificacións do planeamento urbanístico, entre os que se eximirá da obriga de clasificar como solo rústico de protección de infraestruturas ó que se incorpore a sectores de solo urbanizable.

3.3 CONSTRUCIÓN, FINANCIAMENTO E EXPLOTACIÓN

O Título III regula a construción, o financiamento e a explotación das estradas, para obter unha maior eficacia na asignación de recursos e diversificar as fontes para a obtención dos mesmos, co fin de garantir un servizo público viario de calidade. Coherentemente, o Título divídese en 3 capítulos dedicados a cada un destes aspectos:

- I – Construción
- II – Financiamento
- III – Explotación

3.3.1 CONSTRUCIÓN

O Capítulo I do Título III trata sobre o réxime da construción das obras de estradas.

As modalidades de execución de obras amplíanse, permitindo, ademais da execución directa con medios propios, a súa contratación con terceiros por calquera modalidade prevista na lexislación de contratos, así como por encomenda ou convenio con outras administración, entes públicos ou particulares.

A continuación, defínese o réxime de inspección e dirección das obras de estradas e a establécese a súa cualificación como actuacións de interese xeral, o que as exime da obriga de obter licenza municipal.

Por último, establécense as bases para a xestión das expropiacións e dos bens e servizos afectados.

No relativo ás expropiacións, destaca a posibilidade que se lle outorga á administración para, no caso de terreos en situación urbanizada, expropiar só o solo en situación de rural, deixando o aproveitamento urbanístico en posesión do propietario expropiado sempre que este o solicite, a administración titular o considere oportuno e sexa posible conforme ó planeamento urbanístico.

No caso dos bens e servizos afectados tamén se introduce unha importante novidade con respecto á lexislación actual, ó permitirlle ó organismo xestor optar, en substitución da expropiación, pola súa reposición. Nese caso, regúlase o réxime de responsabilidades do titular orixinal, ó que lle corresponderá o seu mantemento, conservación e explotación.

3.3.2 FINANCIAMENTO

O Capítulo II do Título III analiza os instrumentos de financiamento das actuacións en materia de estradas. Nese aspecto, a nova Lei amplía de xeito significativo os mecanismos de financiamento ós que se poderá recorrer para acometer as inversións e gastos derivados da planificación, proxección, construción, mellora, conservación e explotación das estradas.

Así, inclúense como posibles mecanismos de financiamento as consignacións orzamentarias a prol do organismo xestor, os recursos propios e alleos de sociedades concesionarias, os procedementos de colaboración con outras administracións, entes públicos ou particulares, os recursos xerados pola explotación das estradas, as contribucións especiais e cantos outros veñan previstos na normativa urbanística, patrimonial ou de contratación administrativa.

Regúlanse, en particular, os tipos de recursos xerados pola explotación das estradas que se destinan ó financiamento do organismo xestor da rede, entre os que destacan, ademais da recadación polas indemnizacións por danos e as sancións, distintas taxas e a enaxenación de

bens de natureza patrimonial ou do aproveitamento urbanístico dos terreos que formen parte da rede de estradas.

Por último, tamén se regula o réxime das contribucións especiais, dun xeito sensiblemente similar ó establecido na Lei 4/1994.

3.3.3 EXPLOTACIÓN

O Capítulo III do Título III regula o réxime de explotación do dominio público viario, entendido como o conxunto de operación de conservación e mantemento, así como todas as accións encamiñadas á súa defensa, mellor uso e aproveitamento.

O Capítulo comeza definindo as diferentes actividades comprendidas dentro do concepto de explotación.

A continuación establécese o reparto de competencias entre a administración titular das estradas e os concellos polos que estas discorren, especialmente complexo no caso das travesías e nos treitos urbanos. Así, establécese que lle corresponde ós concellos a conservación e o mantemento de tódolos elementos situados no dominio público viario, que sen formar parte da estrada nin das súas zonas funcionais e de servizo, lle sirvan a aqueles para exercer as súas competencias. Entre eles inclúense os elementos destinados a axardinamento, abastecemento e saneamento de auga, alumeado público das travesías, recollida de residuos e transporte de viaxeiros.

En canto ós modos de explotación, se ben se establece como regra xeral que a xestión e explotación da rede será realizada directamente polo seu organismo xestor, admítense tódolos sistemas de xestión indirecta previstos na lexislación vixente en materia de contratos do sector público, e incluso a creación de entidades ou sociedades públicas a tal fin.

En coherencia coa ampliación das modalidades de explotación admitidas, especialmente as indirectas, e tendo en conta a necesidade de garantir a calidade da prestación do servizo viario, introdúcense as figuras da inspección e a dirección de explotación.

Por último, regúlanse as condicións nas que o organismo xestor da rede de estradas pode impor limitacións á circulación en certos treitos daquela, así como para determinados tipos de vehículos, en particular ós transportes especiais, e a necesidade de coordinar o exercicio desa competencia coas da administración competente en materia de tráfico.

3.4 PROTECCIÓN DO DOMINIO PÚBLICO VIARIO

No Título IV disponse o réxime de protección do dominio público viario, para o que se establece o tradicional sistema de limitacións ás propiedades contiguas e de control de usos mediante autorizacións administrativas. Divídese en 4 capítulos:

- I – Delimitación de zonas
- II – Usos autorizables
- III – Autorizacións
- IV – Medidas de protección da legalidade viaria

3.4.1 DELIMITACIÓN DE ZONAS

O Capítulo I do Título IV dedícase a definir a zona de dominio público e as súas zonas de protección e a establecer a liña límite de edificación.

A zona de dominio público defínese en base ós terreos adquiridos pola administración nos que se asentan todos os elementos do dominio público viario. Así, integra ós terreos ocupados polas estradas, polos seus elementos funcionais e de servizo e, tamén, polas zonas adxacentes a estas e que, sen ter sido ocupadas por ningún dos elementos anteriores, foran adquiridas pola administración.

En xeral, esta definición coincide coa vixente na Lei 4/1994, e considérase preferible á establecida noutras leis autonómicas, ou na Lei 25/1988, de 29 de xullo, de Estradas, que optan por definir o dominio público mediante unhas distancias fixas á aresta exterior da explanación das estradas, en función da clasificación destas, e de xeito independente da titularidade real dos terreos.

En contraposición, a definición que ben rexendo na lexislación autonómica dende 1994 salvagarda de xeito máis eficiente o dereito á propiedade, ó non estender as limitacións de uso propias do dominio público a terreos de titularidade privada.

As zonas de protección da estrada son dúas, a de servidume e a de afección, e a súa delimitación adaptase lixeiramente con respecto á prevista na Lei 4/1994.

Así, para a zona de servidume establécense unhas dimensións máis acordes á súa función. Para iso diminúese esta ata 10 metros nas autoestradas, autovías e vías para automóbiles, dado que as súas dimensións actuais (17 metros) considerábanse innecesarias e, polo tanto, supoñían unha restrición excesiva dos dereitos da cidadanía nos terreos da súa propiedade. En contraposición, no resto de estradas e nos elementos funcionais e de servizo, a zona de servidume amplíase dende os 2 ata os 5 metros, dado que nestes casos se teñen apreciado circunstancias exactamente contrarias ás anteriores.

Pola súa parte, as dimensións da zona de afección non se modifican.

Pola súa parte, o criterio para definir a liña límite de edificación cambia de xeito significativo. En lugar de empregar para iso unha liña física en ocasións indeterminada ou de difícil determinación, como é a referencia á aresta exterior da explanación que se emprega na Lei 4/1994, optouse por harmonizar a definición da liña con outras leis autonómicas que a establecen por referencia a unha liña física que sexa máis sinxela de identificar, como é o caso da liña exterior de delimitación das calzadas, que normalmente coincide coas marcas viarias de borde empregadas como sinalización horizontal. Dese xeito simplifícase moito a explotación da estrada e a xestión do seu réxime de protección.

Para compensar o feito de que se cambie a referencia para a determinación da liña límite de edificación, acercándoa ó eixe da estrada, foi preciso cambiar en sentido inverso as distancias entre ese punto de referencia e a liña propiamente dita, ampliándoas, de xeito que ambos efectos se compensen aproximadamente, aínda que non de xeito perfecto, dado que non existen unha correlación directa entre as liñas de referencia empregadas la Lei 4/1994 e na nova.

Por outra parte, tamén se eliminou a diferenza entra as distancias que se establecían para a liña límite de edificación na Lei 4/1994 en función da clasificación funcional das estradas convencionais, uniformándoa, dado que un simple cambio na clasificación da estrada provocaría cambios significativos no réxime de propiedade do solo adxacente que non estarían fundados en ningún cambio físico da estrada (o cal non sucede cando se produce un cambio real da clase de estrada como, por exemplo, cando unha estrada convencional se desdobra para converterse nunha autovía). Co novo criterio, só os cambios físicos da estrada repercuten nas súas liñas de edificación, o cal se considera un criterio máis coherente coa estrutura da Lei e máis respectuoso co réxime de propiedade do solo adxacente.

Por outra parte, sería pouco coherente que a nova Lei derive a clasificación funcional da rede ós instrumentos de planificación, pero que esa clasificación tivese efectos na delimitación de preceptos establecidos na propia Lei.

Como novidade, en aras dunha mellor coordinación co planeamento urbanístico, nos treitos urbanos das estradas nos se establecen nin as zonas de protección nin a liña límite de edificación, dado que lle corresponderá ó planeamento urbanístico e as ordenanzas municipais establecer o réxime de actuacións e usos permitidos no entorno da estrada, do mesmo xeito que no resto do núcleo urbano.

Este sistema non ten porque supoñer unha desprotección do dominio público nas zonas urbanas, dado que para a clasificación de calquera solo como tal sempre será preciso o informe vinculante da administración titular da rede de estradas, que poderá velar, dese xeito, para que no correspondente instrumento urbanístico se recolla unha ordenación coherente co réxime de protección das estradas vixente con carácter xeral nos treitos interurbanos.

Como primeira ferramenta de control para a administración titular da estrada, nos terreos que actualmente aínda están clasificados como rústicos, no entorno das estradas debería existir unha banda de terreo coa consideración de especial protección de infraestruturas. Esta banda, como regra xeral, debería estenderse ata os límites das zonas de protección da estrada.

Así, cando un instrumento de planeamento municipal pretenda converter en urbanizables terreos rústicos lindeiros coa estrada, a administración titular poderá esixir que se respecte esa banda de solo rústico de especial protección de infraestruturas. Isto é, que a citada banda quede destinada ó sistema xeral viario, como se explica no apartado 2.2.2.3 desta Memoria.

Deste xeito, o planeamento municipal, só podería delimitar como ámbito edificable, dentro do sector de solo urbanizable, aquel que quede máis separado da estrada que a liña límite de edificación e, polo tanto, o desenvolvemento posterior dese ámbito de solo urbanizable será automaticamente compatible co réxime de protección da estrada, posto que se realizará fora desa liña.

Aínda no caso de terreos urbanizables que non respecten a zona destinada a sistema xeral viario, a administración conta con ferramentas para protexer á estrada, de cara á súa transformación nun treito urbano. Isto basease en que nos solos urbanizables aínda é necesario un instrumento de planeamento para o seu desenvolvemento e para a súa transformación en solo urbano.

Dado que os terreos clasificados como urbanizables (ou rústicos) aínda contan con zonas de protección e liña límite de edificación, a administración titular da estrada poderá, a través de seu informe vinculante, garantir que o instrumento de desenvolvemento deberá respectar o réxime de actuacións e usos permitidos nas distintas zonas e as edificación deberanse situar por detrás da liña límite de edificación, co que se garante que a transformación do solo rústico en urbano se realice respectando o réxime necesario de protección do dominio público viario.

Só unha vez transformado o solo en urbano, segundo o procedemento anterior, deixaríanse de aplicar no treito da estrada afectada as zonas de protección e a liña límite de edificación, pero de xeito que, implicitamente, o planeamento urbanístico da zona xa recolla as prescricións necesarias para a protección do dominio público viario. Hai que ter en conta, ademais, que as modificacións posteriores de calquera instrumento de planeamento que lle afecte ás estradas tamén deberán ser informadas con carácter vinculante polas súas respectivas administracións titulares.

A cambio, o feito de non definir zonas de protección nin liña límite de edificación nos treitos urbanos redunda nunha maior simplicidade administrativa, ó desvincular o outorgamento de licencias en zona urbana á necesidade de obter autorización sectorial de estradas. Tendo en conta ademais que a competencia para outorgar a autorización sectorial de estradas nas zonas urbanas e fora da zona de dominio público xa lle corresponde na lexislación vixente á administración local. É dicir, á mesma administración con competencias para o outorgamento das licencias urbanísticas. Polo tanto, con este cambio, sen menoscabar a protección do dominio público viario, redúcese a carga administrativa para os cidadáns.

Por último, este Capítulo péchase recalcando que o réxime de protección establecido, no que non afecte á zona de dominio público viario, non altera a situación de propiedade preexistente dos terreos ós que afecta nin a titularidade dos dereitos de terceiros sobre eles. Do mesmo xeito, non xera dereito a indemnización para os titulares dos dereitos sobre os terreos afectados, coa excepción da indemnización que proceda pola ocupación de terreos da zona de servidume cando así o requira o servizo público viario.

3.4.2 USOS AUTORIZABLES

No Capítulo II do Título IV procédese a establecer os usos autorizables nas diferentes zonas definidas no Capítulo anterior.

O criterio xeral é ser máis restritivo canto maior sexa a proximidade co dominio público viario e a conexión das distintas zonas co servizo público viario.

Así, o réxime máis restritivo establécese na explanación das estradas e das súas zonas funcionais e de servizo, onde só se permiten os cruzamentos imprescindibles para dar continuidade ás redes e infraestruturas de servizos públicos, pasos inferiores ou superiores e obras de acceso á estrada. Excepcionalmente, admítense tamén algúns apoios ou condución subterráneas de redes e infraestruturas de servizos públicos, segundo unhas estritas condicións.

No resto da zona de dominio público (é dicir, na zona de dominio público adxacente), admítense, ademais, o resto de canalizacións subterráneas de redes e infraestruturas de servizos públicos, sen outras restricións e, excepcionalmente, e apoios de redes e infraestruturas aéreas de servizos públicos con menos restricións que na explanación das estradas e das súas zonas funcionais e de servizo.

Na zona de servidume, ademais dos usos permitidos na zona de dominio público adxacente, permítense cultivos agrícolas, plantación e tala de árbores, peches completamente diáfanos para usos agrícolas e gandeiros, movementos de terra e explanacións e, excepcionalmente, viarios, aparcamentos, illotes e zonas axardinadas de uso público.

O resto de usos que non se prexudiquen a integridade da estrada, a seguridade viaria ou a súa adecuada explotación serán autorizables na zona de afección, se ben, entre a estrada e a liña límite de edificación prohíbese calquera tipo de construción de nova planta, de xeito que na parte das zonas de protección comprendida entre a estrada e a liña límite de edificación só se poderán autorizar as obras necesarias para viarios, aparcamentos, illotes ou zonas axardinadas.

3.4.3 AUTORIZACIÓNS

O Capítulo III do Título IV establece o réxime de outorgamento de autorizacións nas zonas de dominio público e de protección das estradas.

A sección primeira dedícase ás condicións xerais ás autorizacións de todo tipo e a sección segunda establece unha serie de condicións particulares para certos tipos singulares de autorizacións, se ben estas, no seu conxunto, deberán ser obxecto dun desenvolvemento regulamentario máis extenso.

Así, na sección primeira establécese a necesidade de obter autorización previa para a execución de obras e instalacións ou a realización de calquera outra actividade na zona de dominio público da estrada ou nas súas zonas de protección e atribúeselle á administración titular a competencia para o seu outorgamento.

O procedemento para a tramitación das autorizacións establécese en base ós criterios xerais da Lei 30/1992, de 26 de novembro, do Réxime Xurídico das Administracións Públicas e do

Procedemento Administrativo Común, coas especificidades propias da natureza sectorial da Lei de Estradas.

Entre outros aspectos, regúlase que as autorizacións outorgaranse a reserva de aqueloutras licencias e autorizacións necesarias, sen prexuízo de terceiro, sen que supoñan cesión do dominio público e que se executarán, en todo caso, baixo a inspección e control do persoal da administración titular da estrada, o que inclúe o seu replanteo, inspección periódica e comprobación da conformidade entre o autorizado e o executado.

Tamén se regula, entre outros aspectos, que as autorizacións serán transmisibles, que se outorgarán en precario e que exclúen o abono ó interesado de calquera indemnización por razón de danos ou prexuízos ocasionados pola explotación e uso da estrada e polas obras realizadas pola súa administración titular.

Establécense tamén os casos nos que será posible proceder á modificación ou suspensión das autorizacións e a tramitación dese tipo de expedientes, así como o réxime das garantías que se poderán requirir ós titulares de autorización que afecten ó dominio público viario para responder, en caso necesario, polos danos e prexuízos causados ó mesmo.

Pola súa parte, na sección segunda, establécense condicións específicas para unha serie de autorizacións particulares como son, en concreto, os accesos e a e publicidade, que pola súa natureza non encaixaban adecuadamente entre as condicións xerais.

No caso dos accesos, a regulación establecida consolida os criterios previstos na actual Lei 4/1994, e delimita de xeito máis claro o alcance das competencias da administración titular da estrada nese ámbito.

Por último, no caso da publicidade, mantense con carácter xeral a regulación anterior.

3.4.4 MEDIDAS DE PROTECCIÓN DA LEGALIDADE VIARIA

Por último, o Capítulo IV do Título IV recolle de xeito integral as medidas de protección da legalidade viaria, coas que se pretende conseguir unha máis áxil resposta das administracións ante a eventual comisión de infraccións viarias.

Entre elas, cabe destacar a posibilidade de paralizar obras ou suspender usos non autorizados ou que non se axusten ás condición nas que foron autorizados. Para iso, a administración poderá incluso suspender o subministro de servizos públicos a ditos obras ou usos. Tamén poderá precintar as obras ou instalacións e ordenar a retirada da maquinaria e dos materiais acopiados, e calquera outra medida que estime oportuna, no caso de que se puidese poñer en risco grave a seguridade viaria, incluíndo a retirada de calquera obxecto ou elemento abandonado, instalado ou depositado no dominio público viario.

Ó interesado corresponderalle solicitar a legalización das obras ou usos nun prazo fixado que, en caso de incumprilo, habilitará á administración para acordar a demolición das obras e a suspensión definitiva dos usos e o restablecemento da realidade física alterada.

Tamén se regula o caso de obras ou instalacións ruinosas situadas entre a estrada e a liña límite de edificación, se ben neste caso corresponderalle ós concellos a competencia para incoar o expediente de declaración de ruína e a subseguinte demolición, no seu caso.

A Lei concédelle á administración, con carácter xeral, a potestade para a execución subsidiaria das obrigas impostas ó interesado, á súa costa, cando estes as incumprise. O mesmo sucede coa reparación dos danos producidos ó dominio público viario e coa restitución da realidade física alterada.

Por último, indícase expresamente que estas medidas de protección, incluíndo expresamente as indemnización por motivo dos danos e perdas causadas ó dominio público viario, son compatibles coas sancións ou calquera outro tipo de responsabilidades que procedan.

3.5 RÉXIME SANCIONADOR

O Título V regula o réxime de sancións en materia de estradas e divídese en 3 capítulos:

- I – Infraccións
- II – Sancións
- III – Procedemento

3.5.1 INFRACCIÓNS

O Capítulo I do Título V tipifica as distintas infraccións da nova Lei de Estradas de Galicia.

A nova estrutura das infraccións resulta máis coherente que a anterior e basease fundamentalmente nunha tripla caracterización das mesmas.

Por un lado, como é inevitable, o principal criterio de clasificación é a gravidade da acción. Polo outro, tamén se ten en conta a situación da acción con respecto á estrada. Así, accións idénticas, tipifícanse de xeito máis severo canto maior é a súa proximidade á calzada da estrada, aplicando as zonas nas que se divide o dominio público da estrada e as súas zonas de protección. Por último, considérase a posibilidade de obter autorización para a actuación realizada.

Tamén se regulan os criterios para a determinación das responsabilidades polas infraccións cometidas, a obriga de restitución e reposición das cousas ó seu estado anterior, sen prexuízo da sanción que se impoña, e os prazos de prescrición das infraccións, que se amplían lixeiramente con respecto á Lei 4/1994.

3.5.2 SANCIÓNS

O Capítulo II do Título V refírese ás sancións derivadas das infraccións tipificadas no Capítulo anterior.

Os importes das sancións increméntanse moderadamente con respecto á Lei 4/1994. Así, os importes máximos das sancións para os distintos tipos de infracción experimentan os seguintes cambios:

- Infraccións leves: de 250.000 pesetas a 2.500 € (+67 %).
- Infraccións graves: de 1.000.000 pesetas a 10.000 € (+67 %).
- Infraccións moi graves: de 25.000.000 pesetas a 250.000 € (+67 %).

Estes incrementos son totalmente coherentes coa variación da inflación rexistrada entre a data de aprobación da Lei 4/1994 (outubro de 1994) e a actualidade, que foi do 61,7 %. Ó mesmo tempo, permiten adecuar o baremo de sancións a unha progresión decimal máis intuitiva na nova unidade monetaria.

No relativo á gradación das sancións, a nova Lei tamén supón un importante avance con respecto ó texto anterior. Así, dos 3 criterios de gradación xenéricos recollidos na Lei 4/1994

(danos e prexuízos producidos, risco creado e intencionalidade do causante), pásase a un sistema con 8 circunstancias agravantes e 3 atenuantes.

Por último, ademais de regular a posibilidade de impor multas coercitivas e a forma de actuar nos casos nos que se produza concorrencia de sancións, establécense uns prazos de prescrición das sancións, inexistentes na Lei 4/1994, independentes dos das infraccións das que veñan derivadas.

3.5.3 PROCEDEMENTO

O Capítulo III do Título V regula o procedemento para a imposición das sancións derivadas das infraccións tipificadas na nova Lei.

O principio xeral é que o procedemento se axustará, de xeito supletorio, ó establecido no Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, polo que se aproba o Regulamento do Procedemento para o Exercicio da Potestade Sancionadora. Dese xeito libérase á nova Lei de Estradas, ou ós seus Regulamentos de desenvolvemento, da necesidade de regular moitos aspectos que se considera que están correctamente definidos no citado Regulamento e que, por outra parte, é o que se ven aplicando na práctica na actualidade para a tramitación do réxime de sancións da Lei 4/1994.

Tras recoñecer a natureza pública da acción para esixir a observancia da nova Lei, reafírmase a condición de autoridade do persoal funcionario adscrito ás funcións de conservación e explotación das estradas, cando se atope no exercicio de ditas funcións, o que lle outorga presunción de veracidade ós feitos reflectidos nas actas de inspección e denuncias que formule. En consonancia, eses documentos adquiren a condición de públicos, coas responsabilidades que diso se derivan.

A continuación, establecese o procedemento a seguir cando das condutas constitutivas de infracción en materia de estradas tamén puidesen sen consideradas delitos ou faltas, coa indicación expresa de que a mesma acción non poderá ser sancionada penal e administrativamente, se ven o feito de que a autoridade xudicial competente non estimase a existencia de delito ou falta non exclúe a posibilidade de imposición dunha sanción administrativa. En calquera caso, a posibilidade de que a administración titular da estrada exercite as medidas de protección da legalidade viaria previstas na Lei e a obriga de repoñer a realidade física alterada ó seu estado primitivo son independentes da imposición de calquera tipo de sanción penal.

Finalmente, establécese a posibilidade de recorrer á vía administrativa de constrinximento para esixir os importes correspondentes ás multas, ós danos e prexuízos causados, así como ós derivados dos gastos pola reposición da realidade física alterada, así como o réxime de caducidade do procedemento, para o que se establece, como norma xeral, un prazo dun ano dende a incoación do expediente.

3.6 PARTE FINAL

A parte final da nova Lei de Estradas de Galicia consta das seguinte disposicións:

- 3 disposicións adicionais.
- 2 disposicións transitorias.
- 1 disposición derrogatoria.
- 3 disposicións finais.

3.6.1 DISPOSICIÓNS ADICIONAIS

A disposición adicional primeira regula o réxime das edificacións, instalacións e peches preexistentes na zona comprendida entre a liña exterior de delimitación da calzada da estrada e a liña límite de edificación. Nelas, sempre que non se produza cambio de uso nin incremento de volume, poderanse autorizar, con carácter xeral, obras de mantemento, conservación e rehabilitación e, excepcionalmente, obras de rehabilitación estrutural.

Por outra parte, regúlase a situación na que edificacións, instalacións ou peches preexistentes se vexan afectadas por obras de reforma da estrada. Nese caso, sempre que conten con autorización, cando esta lles fose esixible, os elementos afectados poderán ser repostos coas mesmas características que tivesen, debendo quedar situados, en todo caso, fora da zona de dominio público.

A disposición adicional segunda habilita a posibilidade de que organismos autónomos ou axencias públicas, distintos da administración titular das estradas, asuman a súa xestión das estradas, para o que actuarán como organismos xestores daquelas. A este respecto, regúlase que a administración titular lle poida atribuír a estes organismos unha serie de competencias que, en principio ou en ausencia de organismo xestor específico, a Lei lle atribúe a ela. En todo caso, mantéñense unha serie de competencias reservadas á administración titular da estrada e que en ningún caso lle poderán ser encomendadas ó organismo xestor. Trátase, polo xeral, de competencias das que, pola súa natureza, non poden gozar as administracións non territoriais, ou ben de competencias relacionadas co núcleo da planificación viaria e coa integridade da rede de estradas, así como medidas excepcionais de modificación de certas previsións legais. Este esquema, aparte de amparar a creación de novos instrumentos de xestión, como a Axencia Galega de Infraestruturas, flexibiliza a encomenda de atribucións a aqueles, que se poderá realizar nos seus propios Decretos de creación.

Por último, a disposición adicional terceira habilita ó Consello da Xunta de Galicia para actualizar mediante decreto a contía das multas previstas no texto lexislativo.

3.6.2 DISPOSICIÓNS TRANSITORIAS

A disposición transitoria primeira establece o réxime transitorio para os procedementos administrativos iniciados con anterioridade á entrada en vigor da nova Lei, que se rexerán polo disposto na normativa anterior, salvo que resultaran restritivos dos dereitos dos particulares, así como o destino que se lle deberá dar ós posibles recursos económicos xerados por estes procedementos.

Pola súa parte, a disposición transitoria segunda impón a aplicación supletoria da normativa estatal de desenvolvemento nos aspectos técnicos, mentres a Xunta de Galicia non regule con carácter específico sobre esas materias.

3.6.3 DISPOSICIÓN DERROGATORIA

Esta disposición derroga a Lei 4/1994, de 14 de setembro, de Estradas de Galicia.

3.6.4 DISPOSICIÓNS FINAIS

A disposición final primeira recolle o título competencial ó amparo do que se dita a nova Lei de Estradas de Galicia.

A disposición final segunda habilita á persoa titular da consellería competente en materia de estradas para o desenvolvemento regulamentario da nova Lei.

Por último, a disposición final terceira establece que a nova Lei entrará en vigor ós 3 meses da súa publicación no Diario Oficial de Galicia.

4 CONCLUSIÓNS

Considérase que co contido desta Memoria xustifícase tanto a necesidade de elaborar unha nova Lei de Estradas de Galicia, que veña a substituír á vixente Lei 4/1994, de 14 de setembro, como os principais cambios que se pretenden introducir con respecto a aquela.

Polo tanto, co seu contido, dáselle cumprimento ó esixido na letra a do artigo 41.2 da Lei 16/2010, de 17 de decembro, de Organización e Funcionamento da Administración Xeral e o Sector Público Autonómico Galicia sobre a documentación esixida para a elaboración de disposicións administrativas de carácter xeral

Santiago de Compostela, 16 de xullo de 2012

A directora da Axencia Galega de Infraestruturas

Ethel María Vázquez Mourelle