Insistimos de novo en que pode non coincidir a administración titular da estrada coa administración que outorgue a autorización.

No apartado 2 debería concretarse máis o alcance da expresión *"empresas subministradoras de servizos públicos"*.

En relación coas previsións dos apartados 5 e 6, aconséllase prever a incoación dun expediente de reposición da legalidade viaria, unha vez instruido o cal e previa audiencia do interesado, se adopte o correspondente acordo, regulando os posibles contidos de tal acordo segundo os casos (obras ou usos legalizables, obras ou usos non legalizables ou obras ou usos que non se axusten ás condicións previstas na autorización). Finalmente, deberían recollerse as previsións aplicables para o caso de incumprimento do disposto no devandito acordo segundo cal fora o contido deste.

Os apartados 7 e 8 deberían integrar dous preceptos diferenciados relativos, respectivamente, á retirada de obxectos e ás obras ruinosas (tal e como fan, respectivamente, o artigo 62 da lei foral 5/2007, do 28 de marzo, de estradas de Navarra de estradas e o artigo 100 do Regulamento estatal de estradas).

Artigo 56.- Danos e perdas causados ó dominio público viario

No apartado 2 debería aludir ao aboamento da indemnización por danos e perdas.

Artigo 57.- Compatibilidade de actuacións

En relación coa previsión recollida no segundo inciso, recoméndase diferenciar o expediente sancionador do expediente de reposición da legalidade viaria (no caso de seguirse a recomendación efectuada no comentario ao artigo 55 do anteproxecto).

7.- Comentarios ao Título V.- Réxime sancionador

Artigo 59.- Tipificación das infraccións

Con carácter xeral, debería terse presente, tal e como expresa a STC 136/1991, do 20 de xuño, no seu fundamento de dereito primeiro:

Segundo a STC 87/1985, o artigo 149.1.1 C.E. supón "un límite á normación sancionadora autonómica, derivado do seu carácter de normación limitada ratione loci, e iso en función de que a previsión de ilícitos administrativos supoña sempre unha delimitación negativa do ámbito do libre exercicio do dereito, cuxa igualdade de goce en todo o territorio nacional trata de asegurar o art. 149.1.1. Como tal límite implica que aínda que a lexislación sancionadora autonómica poda

modular tipos e sancións, ao facelo non debe romper «a unidade no fundamental do esquema sancionatorio». No caso de que a norma sancionadora autonómica introduza tipos ou prevea sancións que difiran dos recollidos na normación establecida polo Estado para todo o territorio nacional, é esixible que esa desigualdade teña un fundamento razoable, de modo que as disposicións autonómicas «non introduzan diverxencias irrazoables e desproporcionadas ao fin perseguido respecto do réxime xurídico aplicable noutras partes do territorio» (art. 149.1.1 C.E.).

(...) na comparación entre a norma estatal e a norma autonómica debe facerse un dobre xuízo, o de equivalencia para comprobar que se trate de situacións comparables, e o de xustificación no seu caso da desigualdade de trato, ou sexa, se a mesma ten un fundamento razoable e proporcionado en relación co fin perseguido."

Xunto ao anterior, bótase en falta a tipificación do incumprimento da prohibición en materia de publicidade.

Por máis abastamento, aconséllase tipificar como infracción de carácter leve o incumprimento das obrigas establecidas na Lei que non estea tipificado como infracción grave ou moi grave. Esta cláusula de peche, común en moitas leis, permitiría sancionar condutas que puideran escapar do listado do artigo 59.1, sempre que a obriga de cuxo cumprimento se tratase estivera delimitada no resto do articulado da lei co grao de concreción e certeza esixible a estes efectos sancionadores, conforme á xurisprudencia constitucional acerca do principio de tipicidade (STC 242/05, do 10 de outubro), o que sería unha cuestión a determinar á hora da aplicación da lei á vista do suposto concreto.

Artigo 60.- Concorrencia de infraccións

Aconséllase seguir a liña do artigo 4.4 do Real Decreto 1398/1993, do 4 de agosto, polo que se aproba o Regulamento do procedemento para o exercicio da potestade sancionadora, indicando que cando da comisión dunha infracción derive necesariamente a comisión doutra ou outras, deberá impoñerse únicamente a sanción correspondente á infracción máis grave cometida.

Artigo 61.- Responsabilidade

No apartado 1.a) recoméndase a inclusión da persoa propietaria do terreo no que se realiza a actividade infractora na enumeración dos posibles suxeitos responsables e diferenciado do promotor. Ou ben, de manterse a redacción proposta, aconséllase introducir o inciso *"co seu coñecemento"* (tal e como se recolle, por exemplo, no artigo 75.1.a) da Lei navarra de estradas).

No apartado 2 debería diferenciarse entre a sanción, a reparación do dano, a indemnización de danos non reparables e dos prexuízos causados e o restablecemento da realidade física alterada.

Artigo 62.- Obriga de restitución

No parágrafo primeiro debería aludirse a *"persoa ou persoas responsables"*. Ademais, reitérase a recomendación efectuada en relación co apartado 2 do artigo 61. Neste sentido, a rúbrica do precepto non só debería aludir á obriga de restitución senón tamén á de reparación e indemnización.

Aconséllase substituir o último inciso do primeiro parágrafo por un parágrafo independente do seguinte tenor ou similar: *Esixirase a restitución das cousas e a súa reposición ao seu estado anterior, calquera que sexa o tempo transcorrido*

Artigo 63.- Prescrición das infraccións

Recoméndase recoller no apartado 3 a previsión do artigo 132.2 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, a teor da cal: *Interrumpirá a prescrición a iniciación, con coñecemento do interesado, do procedemento sancionador, reanudándose o prazo de prescrición se o expediente sancionador estivera paralizado máis dun mes por causa non imputable ao presunto responsable.*

Artigo 64.- Sancións

Aconséllase mellorar a redacción do primeiro parágrafo do apartado 1 nos seguintes termos ou similares: *"As infraccións previstas nesta lei sancionaranse coas seguintes multas:"*

Recoméndase tamén precisar a redacción do primeiro inciso do apartado 2 nos seguintes termos ou similares: *"Cando o beneficio económico obtido coa comisión da infracción(...)".*

Artigo 65.- Gradación

Aconséllase mellorar a redacción do primeiro inciso nos seguintes termos ou similares: *"Para a gradación das sancións teranse en conta as seguintes circunstancias".*

A cuarta circunstancia agravante semella ser unha reiteración do disposto no artigo 60 do anteproxecto.

Na definición da reincidencia recoméndase seguir os termos do artigo 131.3.C) da Lei 30/1992, do 26 de novembro, entendendo por tal a comisión no termo dun ano de máis dunha infracción da mesma natureza cando así fose declarado por resolución firme.

En relación coa circunstancia agravante oitava reitérase o disposto anteriormente sobre a diferenciación entre as sancións e as medidas de reposición da legalidade viaria.

Artigo 67.- Concorrencia de sancións

Aconséllase regular neste artigo o suposto propiamente de concorrencia de sancións, seguindo a liña do artigo 133 da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

Artigo 68.- Prescrición das sancións

Recoméndase prever no apartado 2 os supostos de interrupción do prazo de prescrición, en liña co disposto no artigo 132.3 da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

Artigo 69.- Potestade sancionadora

De todos os supostos previstos no artigo soamente revisten natureza sancionadora as multas contempladas no apartado a). Polo que respecta á obriga de restitución ou reposición e a outras medidas de protección da legalidade viaria, teñen unha natureza resarcitoria (por todas, STSX Galicia 1397/2001, do 27 de outubro ou as máis recentes sentenzas do TSX de Madrid 293/2010, do 15 de marzo ou do TSX de Murcia 997/2011, do 14 de outubro). E respecto das multas coercitivas, como sinala, entre outras, a STSX de Galicia 238/2005, do 14 de abril, " *tampouco revisten carácter retributivo ou sancionador, senón que constitúen un dos medios de execución forzosa dos que dispón a Administración, e aspiran a vencer a resistencia dos administrados a observar a conduta imposta nun previo acto administrativo (SSTS de 22-4-92, 22-6-87 e 19-6-87)".*

Artigo 70.- Procedemento e competencia

Aconséllase mellorar a redacción do apartado 1 citando expresamente a normativa de aplicación supletoria (Lei 30/1992, do 26 de novembro e Real Decreto 1398/1993, do 4 de agosto e, para as entidades locais, deberá terse presente o disposto na normativa de réxime local).

Tendo en conta a modificación operada no artigo 127.2 da Lei 30/1992, do 26 de novembro, pola Lei 4/1999,do 13 de xaneiro, recoméndase suprimir o último inciso do apartado 3.

Artigo 71.- Acción pública

O termo acción resulta máis propio do ámbito procesual. No eido sancionador aconséllase prever a posibilidade de incoación do procedemento sancionador como consecuencia dunha denuncia, entendida como acto polo que calquera persoa, en cumprimento ou non dunha obriga legal, pon en coñecemento dun órgano administrativo a existencia dun determinado feito que pode constituir infracción administrativa (tal e como prevé o artigo 11.1.d) do RD 1398/1993, do 4 de agosto).

Artigo 72.- Condición de autoridade

A redacción do precepto debería gañar en precisión e claridade, tendo en conta o disposto no artigo 137.3 da Lei 30/1992, do 26 de novembro. Neste sentido podería seguirse a liña do artigo 76, apartado 2 e 5, da lei andaluza de estradas.

Artigo 73.- Condutas constitutivas de delito ou falta

No apartado 1 aconséllase que a redacción gañe en precisión e claridade tendo en conta o previsto no artigo 7 do RD 1398/1993, do 4 de agosto.

Recoméndase substituir o último inciso do apartado 4 polo máis preciso de que: *"En todo caso, os feitos declarados probados por resolución xudicial penal firme vinculan aos órganos administrativos respecto dos procedementos sancionadores que substancien*" ou redacción similar (artigo 137.2 da Lei 30/1992, do 26 de novembro e 7 do RD 1398/1993, do 4 de agosto).

Artigo 75.- Caducidade do procedemento

En relación coa posibilidade de ampliación do prazo prevista no último inciso do primeira parágrafo, debería terse presente o disposto no artigo 42 da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

No parágrafo segundo aconséllase a substitución do termo "*implicará"* polo de *"producirá"* ou similar, e *"poderá abrirse"* polo de *"poderá incoarse*". Ademais, resulta de difícil comprensión o sentido do *inciso "actos de trámite previos á intrucción do expediente caducado".*

8.- Comentarios á parte final

Disposición adicional primeira.- Edificacións, instalacións e peches preexistentes

Debería clarexarse a relación entre o disposto no apartado 2 e o previsto no artigo 29 do anteproxecto pois semella existir unha reiteración.

Disposición adicional segunda.- Organismos xestores

A redacción do precepto resulta confusa, polo que debe gañar en precisión e claridade, singularmente no relativo ao alcance do concepto *"xestión"*, na delimitación do ámbito de *"xestión"* , no emprego e significado dos termos *"encomenda"* e "*normativa de desenvolvemento que regule o funcionamento do organismo xestor"* , debendo ter presente a noción de organismo autónomo e de axencia pública e que nos estatutos destas entidades se recollen as funcións a elas atribuidas (tal e como se prevé, para o caso dos organismos autónomos e das axencias públicas do sector público autonómico no artigo 54.5 da Lei 16/2010, do 17 de decembro), quedando excluidos en todo caso, como parece desprenderse do apartado 3 do precepto que nos ocupa, aqueles asuntos que no anteproxecto se atribúen expresamente á competencia do Consello da Xunta, da Consellería da Administración Xeral da Comunidade Autónoma de Galicia competente en materia de estradas e da administración titular da estrada que se enumeran no devandito apartado.

Ademais, debería clarexarse a relación desta disposición con outros preceptos do anteproxecto, e, de maneira especial, co seu artigo 34.3.

Por máis abastamento, logo de atender os termos da disposición, podería entenderse incluida no seu ámbito a actual Axencia Galega de Infraestruturas a cal, conforme ao disposto no artigo 7.1.b) do Decreto 173/2011, do 4 de agosto, lle corresponde, entre outras funcións, a de emitir informe nos procedementos de aprobación, modificación ou revisión dos instrumentos de ordenación do territorio e dos instrumentos de ordenación urbanística que afecten directamente a algunha estrada de titularidade autonómica (o que non se compadecería co previsto no apartado 3.e) da disposición adicional que nos ocupa).

Por máis abastamento, no apartado 3.a) resulta de difícil comprensión a alusión á aprobación provisional (non se alude a este trámite no anteproxecto); en relación coa alusión ao trámite de audiencia, no apartado 3.c) remitímonos á recomendación xurídica formulada en relación co artigo 20. Ademais, no apartado 3.d) debería suprimirse a referencia aos *"estudos"* toda vez que no anteproxecto só se alude aos estudos informativos.

Por último, aconséllase acoutar o alcance do disposto no apartado 4 dado que a redacción proposta está formulada en termos demasiado amplos, debendo estarse ás concretas funcións da entidade en cuestión. Isto mesmo cabe dicir respecto do segundo inciso do apartado 2 da Disposición transitoria primeira.

Disposición adicional terceira.- Actualización de sancións

De conformidade cunha consolidada doutrina xurisprudencial, é necesario que a lei estableza o criterio (o índice de prezos ao consumo ou calquera outro) a que se haberá de suxeitar o

Consello da Xunta na actualización da contía das sancións, dadas as esixencias do principio de legalidade en materia sancionadora.

Disposición transitoria primeira.- Réxime transitorio

Conforme ás Directrices de técnica normativa, a rúbrica das disposicións debe facer referencia de maneira concisa pero precisa o seu contido. Neste sentido aconséllase substituir a rúbrica do precepto pola seguinte ou similar: *Procedementos administrativos iniciados con anterioridade á entrada en vigor desta lei.*

Aconséllase clarexar e mellorar a redacción do último inciso do apartado 1 nos seguintes termos ou similares: *"con excepción dos expedientes sancionadores, aos que será de aplicación a norma máis favorable para os presuntos infractores".*

Disposición transitoria segunda.- Normativa de aplicación supletoria

É doutrina do Consejo de Estado que *"a supletoriedade do dereito estatal non depende de que os ordenamentos autonómicos o chamen como tal dereito supletorio. Antes o contrario, a supletoriedade do dereito estatal vén establecida polo artigo 149.3 CE, in fine, e, por iso, imponse aos ordenamentos autonómicos. A estes non lles é dable dispoñer a supletoriedade da lexislación estatal"* (Ditame 680/2004, do 27 de maio). En aplicación desta doutrina aconséllase suprimir o primeiro parágrafo.

En relación co segundo parágrafo, reiteramos a recomendación efectuada no comentario ao artigo 18 do anteproxecto.

Disposición final primeira.- Título competencial

Aconséllase recoller a dicción literal do artigo 27.8 do Estatuto de Autonomía de Galicia. Por máis abastamento, polo que respecta ás citas legais, remitímonos á recomendación efectuada máis arriba con carácter xeral.

Disposición final terceira.- Entrada en vigor

Aconséllase recoller un período de *vacatio legis* que posibilite o coñecemento material da norm e a adopción das medidas necesarias para a súa aplicación.

IV.- É todo canto se informa sen prexuízo doutro mellor criterio fundado en Dereito.

Santiago de Compostela, 28 de xuño de 2012

A letrada da Xunta de Galicia

Carmen Mª Salgueiro Moreira

ANEXO:

ANTEPROXECTO DE LEI DE ESTRADAS DE GALICIA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

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 desenvolva 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 desenvolva integramente no territorio desta.

Asumidas pola Xunta de Galicia as competencias en materia de estradas polo Decreto 156/1982, de 15 de decembro, a Lei 4/1994, de 14 de setembro, de Estradas de Galicia veu a determinar o réxime vixente sobre a materia, derrogando a Lei 6/1983, de 22 de xuño, de limitacións da propiedade nas estradas non estatais de Galicia, 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.

Aquela 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 da cidadanía e á realidade das peculiaridades da Comunidade Autónoma y 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, estudos 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 a aquela.

Por último, actualizou o especial réxime xurídico regulador das denominadas redes arteriais e travesías, de acordo coas circunstancias peculiares das estradas e treitos destas 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 necesarios 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 chegaron a ser aplicadas na práctica, mentres que 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 se lle poida encomendar a entes públicos desta natureza, sempre que estean baseados en principios de eficacia, eficiencia e funcionalidade, tanto no caso da administración autonómica como no das entidades locais, sen que, en ningún caso, esta encomenda sexa obrigatoria.

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 aconsellan proceder a unha actualización do réxime vixente en materia de estradas que aborde estes aspectos e incorpore as novidades técnicas e normativas máis actuais sobre a materia.

II

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

a) Homoxeneizar o tratamento das redes de estradas das diferentes administracións de Galicia, 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 afectadas nos procesos de planificación e deseño, a través dos trámites de información pública e audiencia en materia de estradas.

c) Renovar a clasificación das estradas, adoptando, por unha parte 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; e, por outra, incorporando tamén o concepto de autovías urbanas para aquelas vías que, tendo características xeométricas de autovías, especialmente no que se refire á súa sección tipo, están integradas no medio urbano e, polo tanto, teñen unha maior relación con el, a través de elementos de integración, accesos ou incluso intersecciónS a nivel.

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 cada administración.

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, a prevalencia sobre outras utilidades públicas concorrentes 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 de colaboración con outras entidades e 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, así como as condicións particulares para determinados usos.

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 de competencias, deslindando de xeito claro as que lle corresponden ineludiblemente á administración titular da estrada das que lle poden ser atribuídas 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 nesta 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 4/94 de Estradas de Galicia e tendo en conta a experiencia acumulada na materia.

Con esta Lei procúrase lograr a máxima eficacia na súa aplicación e, nese sentido, buscará ser 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 da cidadanía usuaria.

III

A Lei estruturase en cinco título, tres disposicións adicionais, dúas transitorias, unha derrogatoria e tres finais.

O Título I, que consta de dez artigos (do 1 ó 10, ambos inclusive), 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 e as autovías urbanas, que constitúen unha nova clasificación que responde a unha tipoloxía de estrada que ata o de agora non tiña acomodo entre o resto de estradas de altas prestacións, a pesar da súa progresiva implantación. 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.

O Título II consta de trece artigos (do 11 ó 23) e regula a 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 seu Capítulo I (artigos 11 a 14) 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. No Capítulo II (artigos 15 a 21) prevense os documentos técnicos (estudios informativos, anteproxectos, proxectos de trazado e proxectos de construción) para a execución de estradas, determinando os aspectos fundamentais do seu contido e do procedemento para a súa tramitación, sendo susceptibles ambos aspectos dun desenvolvemento regulamentario máis completo. Por último, dedícase o Capítulo III (artigos 22 e 23) á coordinación entre administracións e entre os planeamentos urbanístico e viario, aspecto fundamental para a correcta planificación de calquera rede de estradas, especialmente no entorno urbano. Tamén se regula a necesidade de coordinar a planificación en materia de estradas que leven a cabo as distintas administracións públicas con competencias na materia, así como a preeminencia na Xunta de Galicia como administración coordinadora dos plans de estradas das entidades locais, no seu papel de administración competente en materia de ordenación do territorio.

O Título III (artigos 24 a 36) refírese á construción e financiamento das actuacións e á explotación do dominio público viario. O Capítulo I (artigos 24 a 29), que se refire á construción das estradas, amplíanse os métodos posibles, dentro do marco que establece a lexislación de contratos públicos. No Capítulo II (artigos 30 a 32), dedicado ó financiamento das actuacións, regúlanse de xeito máis claro os distintos instrumentos existentes, especialmente os derivados dos recursos xerados pola explotación das estradas. En ambos casos trátase de 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. O Capítulo III (artigos 33 a 36), reservado á explotación, mantén o método de xestión directa e gratuíta para a cidadanía usuaria como preferente, aínda que abre a posibilidade de empregar outras posibles formas de xestión, de entre as previstas na lexislación de contratos públicos.

No Título IV (artigos 37 a 57) 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. Así, no Capítulo I (artigos 37 a 42) establécense e

delimítanse as zonas de dominio público e de protección (zonas de servidume e afección) da estrada e a liña límite de edificación. No Capítulo II (artigos 43 a 46) regúlanse os usos permitidos en cada unha das zonas anteriores. O Capítulo III (artigos 33 a 36) dedícase ás autorizacións, regulando tanto as súas condicións xerais (na súa Sección 1ª, artigos 47 a 51), como as específicas en casos como o dos accesos ou o da publicidade (na Sección 2ª, artigos 52 e 53). No que se refire ó réxime de competencias, cabe destacar o establecido nos treitos urbanos das estradas, nos que se ten presente en todo momento o propósito de mellorar a xestión destes ámbitos nos que comparten responsabilidades distintas administracións públicas. Por último, o Capítulo IV (artigos 54 a 57) 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.

O Título V (artigos 58 a 75) recolle os principios do réxime sancionador. O Capítulo I (artigos 58 a 63) tipifica as infraccións viarias, que se teñen homoxeneizado e clasificado en función non só da súa natureza, senón tamén da situación da infracción con respecto á estrada e da posibilidade de obter autorización para a actuación realizada. O Capítulo II (artigos 64 a 68) establece as correspondentes sancións para as infraccións anteriores e o Capítulo III (artigos 69 a 75) regula o procedemento administrativo sancionador que se dispón para a garantía dos cidadáns.

Por último, o texto remata coas disposicións adicionais, transitorias, derrogatorias e finais. Merecen especial atención as tres disposicións adicionais, que regulan, entre outros aspectos, o réxime de usos permitidos en edificacións, instalacións e peches preexistentes, á entrada en vigor da presente Lei, independentemente da súa situación con respecto á estrada, e a posibilidade de encomendarlle a organismos xestores, distintos da administración titular das estradas, a súa xestión. As dúas disposicións transitorias regulan o réxime ó que deben acoller os procedementos en curso e a normativa de aplicacións supletoria ata a aprobación do Regulamento que desenvolva o texto legal. A disposición derrogatoria única refírese á Lei 4/1994, de 14 de setembro, de Estradas de Galicia, e as tres disposicións finais fan referencia ó título competencial ó amparo do que se dita a Lei, á habilitación á Xunta de Galicia para o seu desenvolvemento regulamentario e ó criterio para a súa entrada en vigor.

TÍTULO I - DISPOSICIÓNS XERAIS

Artigo 1. Obxecto.

Esta Lei ten por obxecto regular o dominio público viario das redes de estradas de titularidade da Comunidade Autónoma de Galicia ou das entidades locais do seu ámbito territorial, establecendo

os procesos de planificación, proxección, construción, financiamento, explotación, uso e protección daquel.

Artigo 2. Dominio público viario.

O dominio público viario estará constituído por:

a) As estradas de titularidade da Comunidade Autónoma ou das entidades locais.

b) Os elementos funcionais ou de servizo das ditas estradas, así como as construcións e instalacións existentes neles.

c) As zonas de dominio público adxacentes ás estradas de titularidade da Comunidade Autónoma ou das entidades locais e ós seus elementos funcionais e de servizo.

Artigo 3. Concepto de estradas.

1. Son estradas as vías de dominio e uso público proxectadas e construídas fundamentalmente para a circulación de vehículos automóbiles.

2. Para os efectos desta Lei non terán a consideración de estradas, nin se incluirán, polo tanto, nas redes da Comunidade Autónoma ou das entidades locais:

a) As vías urbanas que compoñen a rede interior de comunicacións dunha poboación, agás as travesías.

b) Os camiños públicos ou privados, entre os que se inclúe ós camiños de servizo, veciñais, agrícolas, forestais ou pecuarios.

Artigo 4. Clases de estradas.

1. As estradas clasifícanse en autoestradas, autovías, vías para automóbiles, autovías urbanas e estradas convencionais.

2. Autoestradas son as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales para a exclusiva circulación de vehículos automóbiles e reúnen as seguintes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre si por elementos físicos de carácter lonxitudinal ou por unha franxa de terreo non destinada á circulación, salvo en treitos singulares con carácter temporal.

b) Non cruzan nin son cruzadas ó mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos de peóns, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas.

d) Están valadas, en ambas marxes, en toda a súa lonxitude.

3. Autovías son as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales para a exclusiva circulación de vehículos automóbiles, coas excepcións previstas na lexislación vixente en materia de tráfico, e reúnen as seguintes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre si por elementos físicos de carácter lonxitudinal ou por unha franxa de terreo non destinada á circulación, salvo en treitos singulares con carácter temporal.

b) Non cruzan nin son cruzadas ó mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos de peóns, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas, excepto no caso excepcional de se autorice a conexión de vías de servizo ás calzadas principais, para levar a cabo unha reordenación de accesos ou por outras razóns de interese público.

d) Están valadas, en ambas marxes, en toda a súa lonxitude.

4. Vías para automóbiles son as estradas que están especialmente proxectadas, construídas e sinalizadas como tales para a exclusiva circulación de vehículos automóbiles e reúnen as seguintes características:

a) Dobre sentido de circulación en calzada única, podendo estar proxectadas con previsión da súa futura duplicación de calzada.

b) Non cruzan nin son cruzadas ó mesmo nivel por outra vía de comunicación ou servidume de paso, pasos de peóns, vías ciclistas, liña de ferrocarril ou outra infraestrutura, salvo as excepcións que se establezan regulamentariamente.

c) As propiedades lindeiras non teñen acceso directo a elas, agás no caso excepcional de que se autorice a conexión de vías de servizo á calzada principal, para levar a cabo unha reordenación de accesos ou por outras razóns de interese público.

d) Están valadas, en ambas marxes, en toda a súa lonxitude.

5. Autovías urbanas son as estradas que reúnen as seguintes características:

a) Constan de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre si por unha mediana de tipo urbano, elementos físicos de carácter lonxitudinal ou por unha franxa de terreo non destinada á circulación, salvo en treitos singulares con carácter temporal.

b) Poden ser cruzadas ó mesmo nivel por outras estradas, pasos de peóns ou vías ciclistas, pero non por liñas de ferrocarril ou outras infraestruturas.

c) As propiedades lindeiras teñen acceso limitado ás mesmas.

d) Pódense dotar de elementos de integración urbana nas súas marxes.

6. Estradas convencionais son as que non reúnen as características das autoestradas, autovías, vías para automóbiles ou autovías urbanas.

Artigo 5. Partes da estrada: explanación, calzada e beiravía.

1. A explanación dunha estrada ou dos seus elementos funcionais e de servizo asociados é a superficie comprendida entre as dúas liñas lonxitudinais exteriores daquela. A liña exterior da explanación, en cada unha das marxes da estrada, é a intersección do noiro de desmonte ou de terraplén co terreo natural.

Naqueles treitos de estrada nos que existan túneles, pontes, viadutos, estruturas ou obras similares, a liña exterior da explanación será a proxección ortogonal da liña exterior de delimitación das obras sobre el terreo.

2. Calzada é a parte pavimentada da estrada destinada á circulación de vehículos automóbiles.

3. Beiravía é a franxa lonxitudinal pavimentada, contigua á calzada, non destinada ó uso de vehículos automóbiles salvo en circunstancias excepcionais.

Artigo 6. Elementos funcionais e de servizo das estradas.

1. Son elementos funcionais e de servizo das estradas todos aqueles espazos e instalacións que, sen ter a consideración de estradas, se estimen necesarios para a debida conservación e explotación daquelas, a adecuada comodidade e atención das persoas usuarias e o bo funcionamento da circulación na rede de estradas.

2. Terán a consideración de elementos funcionais ou de servizo:

a) Aquelas infraestruturas complementarias constituídas por espazos e instalacións destinadas a ordenar, mellorar ou regularizar o sistema xeral de transportes e comunicacións, tales como centros operativos de conservación e explotación, instalacións de subministro de carburantes,

áreas de servizo, áreas de descanso, estacións e centros de control, aparcamentos disuasorios e calquera outros semellantes.

b) Os espazos lonxitudinais, sensiblemente paralelos ás estradas, respecto da que teñen un carácter secundario por servir ás propiedades e edificios lindeiros, tales como as vías e camiños de servizo, ou estar destinados á circulación de peóns e vehículos terrestres de tracción humana, como as beirarrúas, as sendas peonís e os carrís para a circulación de bicicletas.

Artigo 7. Treitos urbanos.

Para os efectos desta Lei, considérase treito urbano dunha estrada aquel que discorre por solo clasificado como urbano ou de núcleo rural polo correspondente instrumento de planeamento urbanístico, sempre que conte con aliñacións marcadas no antedito instrumento e aquel fose informado pola administración titular da estrada.

Artigo 8. Travesías e vías urbanas.

1. Para os efectos desta Lei considérase travesía o treito dunha estrada no que, discorrendo por solo clasificado como urbano ou de núcleo rural, existen edificacións consolidadas que formen parte do núcleo de poboación. As travesías clasifícanse nas seguintes categorías:

a) Travesías urbanas, no caso de que discorran por solo clasificado como urbano.

b) Travesías rurais, no caso de que discorran por solo clasificado como de núcleo rural.

2. Considérase vía urbana calquera das que compoñen a rede interior de comunicacións dunha poboación.

3. As travesías urbanas adquirirán a condición de vías urbanas cando o seu tráfico sexa maioritariamente urbano e exista unha alternativa viaria que proporcione un mellor nivel de servizo, supoña unha redución dos tempos de viaxe e manteña a continuidade do itinerario, empregando estradas de titularidade da administración titular da estrada ou doutras administracións de maior ámbito territorial.

4. As travesías urbanas que teñan adquirido a condición de vías urbanas entregaránselle ó concello polo que estas discorran, seguindo os procedementos de cambios de titularidade previstos nesta Lei.

Artigo 9. Titularidade das estradas.

1. A titularidade das estradas obxecto desta Lei correspóndelle á Comunidade Autónoma ou ás entidades locais.

2. A administración titular da estrada é responsable do servizo público viario, así como do debido exercicio das facultades e prerrogativas que lle recoñece esta Lei.

3. As estradas de titularidade da Comunidade Autónoma compoñen a Rede Autonómica de Estradas de Galicia, mentres que as de titularidade das respectivas entidades locais compoñen as súas correspondentes redes de estradas.

4. Os cambios de titularidade de estradas ou treitos delas, cando non se trate de travesías urbanas ou treitos delas, haberán de ser aprobados por decreto da Xunta de Galicia, por proposta da consellería competente en materia de estradas e previo acordo entre as administracións afectadas.

5. Os cambios de titularidade das travesías urbanas ou treitos delas, cando teñan adquirido a consideración de vías urbanas, se realicen a prol do concello polo que estas discorran e exista acordo entre este e a administración titular da estrada, poderá ser aprobado pola consellería competente en materia de estradas. No resto dos casos, haberá de ser aprobado, de xeito motivado, por decreto da Xunta de Galicia, por proposta da antedita consellería.

6. As resolucións ou decretos polas que se aproben os cambios de titularidade das estradas obxecto desta Lei deberán ser publicados no Diario Oficial de Galicia, e serán efectivos ó día seguinte da súa publicación naquel, salvo no caso de que unha das administracións afectadas sexa a Administración Xeral do Estado.

7. Os cambios de titularidade poderán abranguer estradas, treitos delas, elementos funcionais ou de servizo e espazos da zona de dominio público adxacente.

Artigo 10. Catálogos de estradas e inventarios de travesías.

1. Os catálogos de estradas son os instrumentos públicos que serven para identificar e inventariar as estradas das redes de cada administración titular.

2. Os inventarios de travesías son os instrumentos públicos que serven para identificar e inventariar as travesías existentes nas redes de estradas de cada administración titular.

3. O Consello de la Xunta de Galicia, por proposta da consellería competente en materia de estradas, aprobará por decreto o catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia e o seu inventario de travesías. A actualización do catálogo da Rede Autonómica de Estradas de Galicia

e o seu inventario de travesías realizarase por orden da consellería competente en materia de estradas.

4. As entidades locais aprobarán os respectivos catálogos das estradas da súa titularidade e os inventarios de travesías correspondentes.

5. Os catálogos de estradas e os inventarios de travesías poderanse modificar nos seguintes supostos:

a) Por cambio de titularidade de estradas ou das travesías, segundo os procedementos desta Lei.

b) Por construción de novas estradas.

c) Por variación de trazado en estradas existentes.

d) Por variación dos datos que identifican ás estradas ou travesías contidas neles.

TÍTULO II - PLANIFICACIÓN E PROXECCIÓN

CAPÍTULO I - PLANIFICACIÓN

Artigo 11. Planificación en materia de estradas.

1. A planificación en materia de estradas de Galicia realizarase a través dos seguintes instrumentos:

a) Plan Director de Estradas de Galicia.

b) Plans sectoriais de estradas.

2. Os plans de estradas de calquera ámbito territorial da Comunidade Autónoma de Galicia deberán coordinarse entre si para garantir a funcionalidade do sistema de comunicacións e harmonizar os intereses públicos implicados.

Artigo 12. Plan Director de Estradas de Galicia.

1. O Plan Director de Estradas de Galicia é o instrumento técnico e xurídico de planificación plurianual das actuacións en materia de estradas das distintas administracións, referido á totalidade do ámbito territorial da Comunidade Autónoma de Galicia. O Plan Director de Estradas de Galicia determina, conxuntamente e de acordo co réxime de competencias vixente, as administracións responsables da execución de cada actuación e, no seu caso, os criterios para

establecer os necesarios acordos ou convenios entre as administracións que deban proceder ó seu desenvolvemento conxunto.

2. O Plan Director de Estradas de Galicia, unha vez aprobado polo Consello da Xunta de Galicia, ten a consideración de programa coordinado de actuación, segundo o disposto na lexislación autonómica de ordenación do territorio e urbanismo.

3. O Plan Director de Estradas de Galicia non modificará directamente as determinacións das figuras de planeamento xeral reguladas na lexislación urbanística nin nos plans de ordenación do medio físico regulados na lexislación autonómica de ordenación do territorio.

Porén, no caso de que as obras e actuacións previstas no Plan esixan unha modificación das determinacións dos plan xerais ou normas complementarias ou subsidiarias de planeamento e plans que os desenvolvan, procederase, unha vez definida a obra ou actuación de que se trate a nivel de plan sectorial, estudo ou proxecto aprobado definitivamente, á adaptación dos ditos plans.

Artigo 13. Plans sectoriais de estradas.

Os plans sectoriais de estradas son os instrumentos técnicos e xurídicos de desenvolvemento do Plan Director de Estradas de Galicia, no ámbito da administración titular dunha determinada rede de estradas.

Os plans sectoriais de estradas, unha vez aprobados polo Consello da Xunta de Galicia, poderán ter, se así o establece a administración titular na orde de elaboración dun novo plan sectorial, a consideración de plan sectorial de incidencia supramunicipal, segundo o disposto na lexislación autonómica de ordenación do territorio e urbanismo.

Os plans sectoriais de estradas que sexan declarados de incidencia supramunicipal prevalecerán sobre a ordenación urbanística nos aspectos relativos ó sistema viario e de comunicacións. A estes efectos, as súas directrices vincularán o planeamento das entidades locais, que haberán de adaptarse a elas no prazo dun ano dende a data da súa aprobación.

Artigo 14. Contido e tramitación.

1. O contido do Plan Director de Estradas de Galicia e dos plans sectoriais de estradas establecerase regulamentariamente e incluirá o que a lexislación autonómica de ordenación do territorio lle esixe ós instrumentos da súa natureza, o necesario para a tramitación do procedemento de avaliación ambiental de plans e programas e un estudo de avaliación de impacto de seguridade viaria.

2. O procedemento para a tramitación do Plan Director de Estradas de Galicia e dos plans sectoriais de estradas establecerase regulamentariamente e seguirá o procedemento xeral previsto para os instrumentos da súa natureza na lexislación autonómica de ordenación do territorio, coas excepcións previstas nesta Lei. En canto sexa posible, o procedemento realizarse de xeito simultáneo co de avaliación ambiental de plans e programas, establecido pola lexislación básica sobre a materia.

3. Posteriormente á aprobación definitiva do Plan Director de Estradas de Galicia por parte do Consello da Xunta, daráselle traslado deste ó Parlamento de Galicia para o seu exame.

CAPÍTULO II - ESTUDOS E PROXECTOS

Artigo 15. Tipoloxía dos estudos e proxectos.

Para construír novas estradas ou modificalas existentes, deberanse redactar os estudos e os proxectos correspondentes, de acordo coa tipoloxía seguinte:

a) O estudo informativo, que consiste na análise dos datos necesarios para definir e valorar, en liñas xerais, as diferentes alternativas a un problema viario determinado, e propor a solución máis axeitada para este.

b) O anteproxecto, que consiste no estudio a escala adecuada da solución óptima e das solucións construtivas que sexa necesario empregar.

c) O proxecto de trazado, que consiste na determinación dos principais aspectos xeométricos da actuación e na definición concreta dos bens e os dereitos afectados.

d) O proxecto de construción, que consiste no desenvolvemento completo da solución óptima, co detalle suficiente para facer factible a súa construción e posterior explotación.

Artigo 16. Necesidade de estudos e proxectos.

1. Deberanse elaborar estudos informativos cando sexa preceptivo o sometemento da actuación ós trámites de información pública e audiencia en materia de estradas, segundo o previsto nesta Lei. Non obstante, cando as circunstancias concorrentes aconsellen que a función do estudo informativo sexa asumida por un anteproxecto, proxecto de trazado ou proxecto de construción, poderase elaborar un destes en lugar daquel.

2. Deberanse elaborar anteproxectos cando así sexa esixido pola lexislación de contratos do sector público.

3. Deberanse elaborar proxectos de construción para a licitación de contratos de obras de estradas, excepto no caso de contratos que, como parte da prestación, comprendan tamén a redacción do correspondente proxecto.

Artigo 17. Documentación e contido.

O contido dos estudos e proxectos a que fai referencia este capítulo establecerase regulamentariamente e incluirá os documentos esixidos para os da súa natureza pola lexislación sobre contratos do sector público, avaliación de impacto ambiental, expropiación forzosa, seguridade e saúde no traballo e demais materias transversais ou sectoriais con incidencia sobre a actuación.

Artigo 18. Redacción e aprobación provisional.

1. Tódolos estudos e proxectos a que fai referencia este capítulo redactaranse segundo as normas técnicas aprobadas, no ámbito das súas competencias, pola consellería competente en materia de estradas e, de xeito supletorio, pola Administración Xeral do Estado para as estradas da súa competencia, particularmente no que se refire á sinalización de estradas, así como a calquera outro aspecto que se derive do cumprimento de tratados, convenios e acordos de carácter internacional subscritos polo Reino de España

2. A redacción dos estudos e proxectos poderá realizarse directamente polo órgano competente da administración promotora da actuación con medios propios, mediante a súa contratación con terceiros, ou mediante encomenda ou convenio con outras administracións, con organismos, sociedades ou entes públicos ou con particulares.

3. Os estudos e proxectos deben ser redactados baixo a dirección ou inspección e a supervisión do órgano competente da administración promotora da actuación e serán subscritos por profesional técnico competente.

4. A orde de inicio dos traballos de redacción de estudos e proxectos a elaborar con medios propios, a adxudicación a terceiros do contrato para a súa redacción ou a formalización do correspondente convenio ou encomenda para a realización daqueles implicará a declaración de utilidade pública, a prevalencia desta utilidade pública sobre a dos montes veciñais o os aproveitamentos de recursos mineiros que non dispoñan dunha concesión outorgada, a necesidade de ocupación, con carácter temporal, dos terreos necesarios para a execución dos traballos de recoñecemento técnico, xeolóxicos, xeotécnicos, arqueolóxicos e calquera outros que fosen precisos para a súa redacción, e a urxencia da ocupación, sempre que se teña formulado, e tramitado conforme á lexislación de expropiación forzosa, a relación concreta e

individualizada dos bens e dereitos que é necesario ocupar e, en xeral, cumprido os requisitos previos que esixe aquela.

5. Os estudos e proxectos que deban someterse ós trámites de información pública e audiencia serán aprobados de xeito provisional polo órgano competente da administración promotora da actuación, previa emisión do informe de supervisión.

Artigo 19. Informes sectoriais.

Os estudos e proxectos someteranse ó informe de todas as administración cuxas competencias se puidesen ver afectadas pola actuación, conforme ó establecido nas respectivas lexislacións sectoriais de aplicación.

Nos supostos de actuacións sobre tramos urbanos que afecten a terreos situados fora da zona de dominio público, remitirase ademais o proxecto ó concello correspondente para que no prazo dun (1) mes emita informe sobre el. En caso de que este non se emita no prazo sinalado, entenderase que non existe obxección algunha ó proxecto presentado.

Artigo 20. Información pública e audiencia en materia de estradas.

1. Será preceptivo o sometemento dos estudos informativos, ou, no seu caso, dos estudos ou proxectos que asuman a súa función segundo o previsto nesta Lei, ós trámites de información pública e audiencia en materia de estradas cando concorra algunha das seguintes circunstancias:

a) Construción de novas estradas ou tramos delas non previstas no planeamento urbanístico municipal.

b) Modificacións substanciais de estradas existentes que lle afecten de xeito significativo ó planeamento urbanístico municipal, entendendo que existe afección significativa nos seguintes supostos:

1.º No caso de treitos urbanos, cando as obras se executen fora dos terreos de dominio público viario ou dos comprendidos entre este e as aliñacións marcadas no correspondente instrumento de planeamento urbanístico.

2.º No caso de treitos non urbanos de estradas que atravesen solo non clasificado como rústico polo correspondente instrumento de planeamento urbanístico, cando as obras se executen fora dos terreos de dominio público viario ou dos comprendidos entre este e a liña límite de edificación.

2. Os estudos e proxectos que se sometan ó trámite de información pública en materia de estradas farano por un prazo mínimo de trinta (30) días hábiles, ampliable a xuízo da administración promotora da actuación, mediante un anuncio que se publicará no Diario Oficial de Galicia, nos taboleiros de anuncios dos concellos afectados e, como mínimo, en dous medios de comunicación de entre os de máis difusión no ámbito da actuación. A documentación que compón o estudo informativo estará a disposición da cidadanía na sede central da administración promotora da actuación, na sede territorial deste que abranga o ámbito da actuación, no seu caso, e nos concellos afectados. As alegacións presentadas neste procedemento deberán versar sobre a concepción global do trazado das distintas alternativas analizadas.

3. Simultaneamente, os estudos e proxectos sometidos ó trámite de información pública en materia de estradas ós que se refiren os puntos anteriores, tamén se someterán á audiencia, en materia de estradas, das administracións territoriais afectadas polo ámbito da actuación para que, nun prazo de trinta (30) días hábiles, ampliable a xuízo da administración promotora da actuación, examinen se o trazado proposto é o máis adecuado para os seus intereses e informen sobre ese aspecto. Transcorrido ese prazo sen que as administracións consultadas emitisen o citado informe, entenderase que amosan a súa conformidade co trazado proposto.

4. Transcorridos os prazos dos trámites de información pública e audiencia e recibidas as alegacións e informes presentados, darase resposta motivada ás alegacións formuladas. O informe resultante será posto a disposición das persoas interesadas e notificaráselle ás administracións ás que se lle tivese dado trámite de audiencia e ós particulares que tivesen presentado alegacións.

Artigo 21. Aprobación definitiva.

1. Os estudos e proxectos serán aprobados de xeito definitivo, cando non teñan que ser posteriormente sometidos ós trámites de información pública e audiencia, polo órgano competente da administración promotora da actuación, previa emisión do preceptivo informe de supervisión.

2. No caso de estudos ou proxectos sometidos ós trámites de información pública e audiencia, unha vez emitido o informe sobre as alegacións presentadas, o órgano competente da administración promotora da actuación debe adoptar a correspondente resolución, que pode ser de aprobación definitiva e pode comprender, nese caso, todo o ámbito do estudo ou proxecto ou ben só unha parte daquel. A resolución tamén pode deixar sen efecto a tramitación do expediente ou parte deste, ou ben pode acordar a suspensión, total ou parcial, da tramitación do expediente. Na resolución pódense introducir as prescricións de carácter técnico, social e