



**PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DE LA
NORMA FORAL DE CARRETERAS Y CAMINOS DE
GIPUZKOA**

UNIDAD DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN

Julio 2017

PROPUESTA nº 1 - Título de la Norma Foral.

Redacción actual:

Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa

Motivo: La regulación de los caminos por Norma Foral responde a una situación histórica en la que Diputación ejercía una cierta tutela sobre los Ayuntamientos, muchos de ellos carentes de medios económicos y de personas para desarrollar adecuadamente sus competencias. Los tiempos han cambiado y la tendencia es a profundizar en la autonomía municipal. No tiene sentido mantener esa regulación.

Propuesta: Suprimir en toda la Norma, desde su título, la mención a caminos y ceñir su ámbito a las carreteras. En consonancia con lo regulado por los otros Territorios Históricos que tienen una Norma Foral de Carreteras

Redacción propuesta:

Norma Foral de Carreteras de Gipuzkoa

PROPUESTA nº 2 - Artículo 2. Definiciones.

Redacción actual:

1.- A los efectos de esta Norma Foral son "carreteras" todas las vías o infraestructuras de comunicación terrestre de titularidad pública proyectadas, construidas o acondicionadas para la circulación de vehículos automóviles y destinadas al uso público.

2.- Son "caminos" a los efectos de esta Norma Foral todas las vías de comunicación terrestre de titularidad pública destinadas al uso público, cuando, por no encontrarse pavimentadas o por no reunir los requisitos y características técnicas normales de las proyectadas, construidas o acondicionadas para la circulación de vehículos automóviles, no puedan calificarse de carreteras.

Las pistas rurales y forestales de titularidad pública, aunque se encuentren pavimentadas, tienen a efectos de esta Norma el carácter de "caminos".

3.- No son "carreteras" ni "caminos" a efectos de esta Norma Foral:

a) Las calles, plazas, paseos y demás viales o vías de comunicación situados en suelo urbano o contiguos al mismo siempre que no formen parte como travesías de la Red de Carreteras de la Diputación Foral.

b) Las "vías de servicio", entendiéndose por tales las carreteras y caminos que, aun siendo de titularidad pública y estando abiertos al uso público, se hayan construido y sirvan como elementos auxiliares o complementarios de actividades específicas de sus titulares.

c) Las carreteras y caminos de titularidad privada, en todo caso.

4.- A efectos de esta Norma Foral se entiende por borde o línea exterior de la calzada la arista exterior de la parte de la carretera pavimentada y destinada a la circulación de los vehículos automóviles.

En los caminos se entenderá por borde o línea exterior de la calzada la arista exterior de la zona pavimentada cuando ésta exista.

5.- Por borde o línea exterior de la explanación se entiende la arista de intersección con el terreno natural de los taludes de desmonte o terraplenes de la carretera o camino y, en su caso, de los paramentos exteriores de sus obras de fábrica y sus cimentaciones.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se tomará como borde o línea exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

Cuando el terreno natural esté al mismo nivel que la carretera o camino, el borde o línea exterior de la explanación será la línea exterior de la cuneta o, si ésta no existiera, la situada a 50 centímetros medidos desde la línea exterior del pavimento. Cuando se trate de caminos no pavimentados, el borde o línea exterior de la explanación será el de la zona de tránsito.

6.- Las distancias a que se hace referencia en esta Norma Foral se medirán siempre en horizontal y perpendicularmente al eje de la carretera o camino.

Motivo: Adecuar las definiciones para hacerlas más acordes a terminología legal nacional e internacional. Coherencia con la propuesta nº 1

Propuesta: Modificar la redacción y suprimir la mención a caminos

Redacción propuesta:

1.- A los efectos de esta Norma Foral son carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas para la circulación de vehículos automóviles.

2.- No tendrán consideración de carreteras a efectos de esta Norma Foral:

a) Las calles que componen la red interior de los núcleos de población, siempre que no formen parte como travesías de la Red de Carreteras de la Diputación Foral.

b) Las vías de servicio, entendiéndose por tales las que, aun siendo de titularidad pública y estando abiertos al uso público, se hayan construido y sirvan como elementos auxiliares o complementarios de actividades específicas de sus titulares.

c) Las vías de titularidad privada, en todo caso.

d) Los carriles habilitados exclusivamente para la circulación de bicicletas.

e) Los caminos.

4.- A efectos de esta Norma Foral se entiende por borde o línea exterior de la calzada la arista exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de los vehículos automóviles.

5.- Por borde o línea exterior de la explanación se entiende la arista de intersección con el terreno natural de los taludes de desmonte o terraplenes de la carretera y, en su caso, de los paramentos exteriores de sus obras de fábrica y sus cimentaciones.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se tomará como borde o línea exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de las obras sobre el terreno.

Cuando el terreno natural esté al mismo nivel que la carretera, el borde o línea exterior de la explanación será la línea exterior de la cuneta o, si ésta no existiera, la situada a 50 centímetros medidos desde la línea exterior del pavimento.

6.- Las distancias a que se hace referencia en esta Norma Foral se medirán siempre en horizontal y perpendicularmente al eje de la carretera.

PROPUESTA nº 3 - Artículo 5- Clasificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa.

Redacción actual:

Las carreteras y caminos de Gipuzkoa se clasifican según su titularidad, según su funcionalidad y según su tipología y características técnicas.

A.- POR SU TITULARIDAD

Por su titularidad, las carreteras y caminos de Gipuzkoa se clasifican en dos categorías:

1.- Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa

Son las carreteras de titularidad de la Diputación Foral y forman la denominada "Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa".

2.- Carreteras y caminos municipales

Son las carreteras y caminos de titularidad de los Municipios guipuzcoanos y forman en su conjunto la "Red de Carreteras y Caminos Municipales de Gipuzkoa".

B.- POR SU FUNCIONALIDAD

Por su funcionalidad, las carreteras de Gipuzkoa se clasifican por su pertenencia a las siguientes Redes:

1.- Red de Interés Preferente (Red Roja)

La Red de Interés Preferente (Red Roja) comprende los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos de interés general, los itinerarios que soportan tráficos interautonómicos importantes de largo recorrido, así como los que atienden un volumen considerable de vehículos pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores.

2.- Red Básica (Red Naranja)

La Red Básica (Red Naranja) comprende las carreteras que, sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, estructuran el Territorio Histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico importante conectan con otros Territorios Históricos o con otras Comunidades Autónomas.

3.- Red Comarcal (Red Verde)

La Red Comarcal (Red Verde) comprende las carreteras que, sin un tráfico importante, comunican comarcas vecinas.

4.- Red Local (Redes Amarilla y Gris)

La Red Local comprende las restantes carreteras de Gipuzkoa y se divide en:

4.1.- Red Amarilla, que comprende las carreteras que, sin pertenecer a la Red Comarcal, sirven para la comunicación entre sí de núcleos de población de distintos Municipios o de acceso al casco urbano de un Municipio.

4.2.- Red Gris, integrada por las carreteras que no pertenecen a ninguna de las Redes anteriores.

Por su funcionalidad, las carreteras municipales se clasifican todas ellas dentro de la Red Amarilla o Gris.

C.- POR SU TIPOLOGÍA Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Por su tipología y características técnicas, las carreteras de Gipuzkoa se clasifican en las siguientes categorías:

1.- Autopistas

Son autopistas las carreteras que, por estar especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales,

- a) Están destinadas a la exclusiva circulación de vehículos automóviles,
- b) Disponen para cada sentido de la circulación de calzadas distintas separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios,
- c) No cruzan ni son cruzadas a nivel por carretera, camino, vía férrea o paso alguno y
- d) Carecen de accesos hacia o desde las propiedades colindantes.

2.- Autovías

Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas,

- a) Disponen para cada sentido de la circulación de calzadas distintas separadas entre sí salvo en puntos singulares o con carácter temporal,
- b) No cruzan ni son cruzadas a nivel por carretera, camino, vía férrea o paso alguno y
- c) Carecen de accesos hacia o desde las propiedades colindantes, salvo específicas entradas o salidas limitadas en cuanto a su situación y distancias.

3.- Carreteras convencionales

Son las carreteras que no reúnen las características señaladas en los apartados anteriores.

Por vía reglamentaria y en razón de sus características de diseño y construcción podrán establecerse diversas categorías de carreteras convencionales.

Motivo: Incorporar la clasificación de “carreteras multicarril” para una mejor adaptación a la realidad del sistema viario. Coherencia con la propuesta nº 1

Propuesta: Modificar la redacción y suprimir la mención a caminos

Redacción propuesta:

Artículo 5- Clasificación de las carreteras de Gipuzkoa.

A.- POR SU FUNCIONALIDAD

Por su funcionalidad, las carreteras de Gipuzkoa se clasifican en las siguientes Redes:

1.- Red de Interés Preferente (Red Roja).- Comprende los itinerarios de carácter internacional, los de acceso a los pasos fronterizos, a los puertos y a los aeropuertos de interés general, los itinerarios que soportan tráficos interautonómicos de largo recorrido, así como los que atienden un volumen considerable de vehículos pesados o una carga apreciable de mercancías peligrosas tanto exteriores como interiores.

2.- Red Básica (Red Naranja).- Comprende las carreteras que, sin pertenecer a la Red de Interés Preferente, estructuran el Territorio Histórico formando itinerarios completos y las que teniendo un tráfico numeroso conectan con otros Territorios Históricos o con otras Comunidades Autónomas.

3.- Red Comarcal (Red Verde).- Comprende las carreteras que, sin un tráfico numeroso, comunican comarcas vecinas.

4.- Red Local (Redes Amarilla y Gris).- Comprende las restantes carreteras de Gipuzkoa y se divide en:

4.1.- Red Amarilla, que comprende las carreteras que, sin pertenecer a la Red Comarcal, sirven para la comunicación entre sí de núcleos de población de distintos municipios o de acceso al casco urbano de un municipio.

4.2.- Red Gris, integrada por las carreteras que no pertenecen a ninguna de las Redes anteriores.

5.- Las carreteras municipales se clasifican todas ellas dentro de la Red Amarilla o Gris.

B.- POR SUS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Por características técnicas, las carreteras de Gipuzkoa se clasifican en las siguientes categorías:

1.- Autopistas.- Son autopistas las carreteras que, por estar especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales,

a) Están destinadas a la exclusiva circulación de vehículos automóviles,

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

c) No cruzan ni son cruzadas a nivel por carretera, camino, vía férrea o paso alguno y

d) Carecen de accesos hacia o desde las propiedades colindantes.

2.- Autovías.- Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas,

a) Disponen para cada sentido de la circulación de calzadas distintas separadas entre sí salvo en puntos singulares o con carácter temporal,

b) No cruzan ni son cruzadas a nivel por carretera, camino, vía férrea o paso alguno y

c) Carecen de accesos hacia o desde las propiedades colindantes, salvo específicas entradas o salidas limitadas.

3.- Carreteras multicarril.- Son carreteras multicarril las que, sin ser autopistas o autovías, tienen al menos dos carriles destinados a la circulación para cada sentido, con separación o delimitación entre sentidos salvo en puntos singulares, pudiendo tener accesos o cruces a nivel.

4.- Carreteras convencionales.- Son las carreteras que no reúnen las características señaladas en los apartados anteriores.

PROPUESTA nº 4 - Artículo 9- Inventarios de carreteras y caminos

Redacción actual:

1. La Diputación Foral así como los Ayuntamientos de Gipuzkoa dispondrán en todo momento de un inventario de las carreteras, caminos y demás bienes inmuebles que integran el dominio público viario de su titularidad.

El inventario deberá contener la descripción de cada carretera o camino, con indicación lo más exacta posible de su longitud, límites inicial y final y características generales, incluyendo, a poder ser, los documentos de deslinde de los citados bienes.

2. El inventario deberá aprobarse formalmente y rectificarse cuando así resulte necesario para asegurar su debida actualización.

3. Para la inscripción de las carreteras y caminos de Gipuzkoa en el Registro de la Propiedad será documento suficiente la certificación administrativa de la persona que ostente la facultad de fe pública en la Administración titular, en la que, en base al Inventario debidamente aprobado, se describa con suficiencia el bien de que se trata.

Motivo: Regular la ejecución del deslinde del dominio público viario

Propuesta: Modificar.

Redacción propuesta:

Artículo 9- Inventario de carreteras. Deslinde y facultad de investigación

1. La Diputación Foral dispondrá de un inventario de las carreteras y demás bienes que integran el dominio público viario de su titularidad.

El inventario deberá contener la descripción de cada carretera, con indicación lo más exacta posible de su longitud, límites inicial y final y características generales, incluyendo, a poder ser, los documentos de deslinde de los citados bienes.

2. El inventario deberá aprobarse formalmente y rectificarse cuando así resulte necesario para asegurar su debida actualización.

3. Para la inscripción de las carreteras y caminos de Gipuzkoa en el Registro de la Propiedad será documento suficiente la certificación administrativa de la persona que ostente la facultad de fe pública en la Administración titular, en la que, en base al Inventario debidamente aprobado, se describa con suficiencia el bien de que se trata.

4. El deslinde se incoará de oficio o a petición de cualquier interesado, en cuyo caso, los gastos que se deriven de la tramitación del procedimiento y de las operaciones que sobre el terreno hayan de efectuarse correrán a cargo del solicitante.

5. La incoación del expediente de deslinde facultará a la Diputación Foral para realizar o autorizar, incluso en terreno privado, previa comunicación al propietario, los trabajos necesarios de corta duración para la toma de datos y fijación de puntos, sin perjuicio de las indemnizaciones a que pudiera dar lugar por los daños y perjuicios causados y a resultados del deslinde que finalmente se apruebe.

6. El deslinde aprobado y reflejado en acta declara la posesión y la titularidad dominical a favor de la Diputación Foral. Su concreción física se realizará mediante el amojonamiento. El deslinde aprobado e inscrito en el Registro de la Propiedad tendrá preferencia frente a otras inscripciones que puedan incidir sobre el mismo ámbito físico a que se refiere el deslinde, en función de la naturaleza demanial de los bienes deslindados.

7. La Diputación Foral podrá investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrá recabar todos los datos e informes que considere necesarios y promover la práctica del correspondiente deslinde o la práctica del resto de actuaciones que procedan en defensa del dominio público.

8. La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde. Dicha resolución será título suficiente, asimismo, para que la administración proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público. Asimismo tendrá la facultad de iniciar de oficio el expediente de recuperación posesoria, de oficio y en cualquier tiempo, sobre dichos bienes y derechos.

PROPUESTA nº 5 - Artículo 10 - Desafectación

Redacción actual:

1. Los terrenos de dominio público viario sólo quedarán desafectados del mismo mediante resolución expresa y previa información pública del expediente en el que se acrediten la legalidad y oportunidad de la desafectación.

No producirán la desafectación del dominio público viario el uso o las utilidades privadas, por prolongadas que hayan sido en el tiempo.

2. Los Planes de Ordenación y Proyectos de obras que impliquen la sustitución de determinados tramos de carreteras o dejen sobrantes, no producirán por sí mismos la desafectación, continuando los terrenos sustituidos o sobrantes afectos al dominio público viario mientras no se resuelva expresamente en sentido contrario, previo el oportuno expediente tramitado conforme a lo previsto en el anterior apartado de este artículo.

La desafectación de los caminos podrá realizarse tácitamente por sustitución de los existentes mediante la construcción de nuevos viales en ejecución de proyectos o planes urbanísticos debidamente aprobados.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados precedentes, y sin desafectación expresa, podrán realizarse por la Administración titular permutas de bienes hasta entonces afectos al dominio público viario siempre que los bienes adquiridos sean de valor semejante y pasen a integrar dicho dominio público.

4. Los actos de desafectación y permutas deberán hacerse constar en los correspondientes Inventarios de Carreteras y Caminos y, en su caso, en los Catálogos.

Motivo: En muchas ocasiones se trata de pequeñas desafectaciones previas a que se revierta la titularidad a su anterior poseedor: la obligación de hacer la información pública ralentiza y encarece el trámite (si hay que publicarlo en un periódico) de forma que a veces cuesta más el trámite que el importe a cobrar. Abrir la posibilidad de las permutas. En la actual redacción parece pensarse sólo en bienes con un valor contable, cuando muchas veces se trata de permutar para su regulación suelos de uso viario de superficies dispares pero que en ningún caso tienen o van a tener valor contable ya que van a seguir adscritos a dominio público viario.

Propuesta: Modificar.

Redacción propuesta:

1. Los terrenos de dominio público viario sólo quedarán desafectados del mismo mediante resolución expresa en el que se acrediten la legalidad y oportunidad de la desafectación.

No producirán la desafectación del dominio público viario el uso o las utilidades privadas, por prolongadas que hayan sido en el tiempo.

2. Los Planes de Ordenación y Proyectos de obras que impliquen la sustitución de determinados tramos de carreteras o dejen sobrantes, no producirán por sí mismos la desafectación, continuando los terrenos sustituidos o sobrantes afectos al dominio público viario mientras no se resuelva expresamente en sentido contrario, previo el oportuno expediente tramitado conforme a lo previsto en el anterior apartado.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados precedentes, y sin desafectación expresa, se podrán realizar permutas de bienes hasta entonces afectos al dominio público viario siempre que los bienes adquiridos sean de valor semejante y pasen a integrar dicho dominio público.

Si la permuta es entre administraciones públicas y afecta a suelos públicos destinados o que se van a destinar a viales públicos, se podrá realizar siempre que sean funcionalmente equiparables.

4. Los actos de desafectación y permutas deberán hacerse constar en el correspondiente Inventario y Catálogo de Carreteras.

PROPUESTA nº 6 - Artículo 11- Traspasos de titularidad.

Redacción actual:

1.- Las carreteras de titularidad municipal podrán integrarse en la Red de Carreteras de la Diputación Foral cuando resulten de interés para completar dicha Red.

El traspaso de una carretera a la Diputación Foral implicará el traspaso de sus elementos funcionales pero no necesariamente el de otras instalaciones existentes, que quedarán en principio de titularidad municipal.

2.- Las travesías y tramos de carreteras de la Diputación que dispongan de una variante o itinerario alternativo pasarán a titularidad municipal cuando así lo disponga la Administración Foral.

Sobre los tramos objeto de traspaso la Diputación Foral podrá imponer un régimen de reserva y salvaguarda para evitar que el establecimiento por parte del nuevo titular de limitaciones al tránsito de vehículos provoque el desplazamiento a la variante de tráfico propios de la red urbana interna, desvirtuando su funcionalidad. Será de exclusiva competencia municipal la explotación ordinaria y extraordinaria de la vía, exceptuando los cortes totales de tráfico y la adopción de medidas de restricción que menoscaben su capacidad. En estos casos, y sin perjuicio de las competencias atribuidas a los órganos correspondientes en materia de tráfico, se requerirá la autorización del órgano competente de la Diputación Foral, según lo establecido en esta Norma Foral.

3.- Las carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris) de la Diputación Foral que en su totalidad o en su mayor parte tengan carácter urbano serán también traspasadas por la Diputación, éstas en toda su longitud, al Municipio o Municipios respectivos.

4.- Las citadas carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris) podrán también ser objeto de traspaso al Municipio o Municipios respectivos cuando a juicio de la Diputación Foral la carretera carezca de interés supramunicipal.

5.- El traspaso de las carreteras o tramos de carretera que adquieran la condición de vías urbanas requerirá acuerdo expreso de la Diputación Foral sobre su inclusión o exclusión del Catálogo, previa audiencia del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados y se perfeccionará por su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, sin necesidad de acta de entrega.

Se considerará que una carretera o un tramo de carretera de la red de Diputación adquiere la condición de vía urbana cuando el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano, como consecuencia de la construcción de una variante de población que, siendo alternativa a la carretera o tramo objeto de traspaso, mantenga la continuidad de la Red de Carreteras de la Diputación Foral, proporcionando un mejor nivel de servicio.

El traspaso de aquellas carreteras o tramos de carretera que no tengan la condición de vías urbanas requerirá, además, el acuerdo expreso del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados aceptando el traspaso de la titularidad. En caso de no ser aceptado dicho traspaso de titularidad, decidirán las Juntas Generales en Pleno, teniendo en cuenta las resoluciones y alegaciones pertinentes.

6.- La entrega de una carretera o tramo de ella como consecuencia de los traspasos previstos en los anteriores apartados deberá realizarse siempre en adecuado estado de conservación.

Motivo: Mejorar la confusa redacción actual para evitar equívocos. Incluir la posibilidad de sustituir la entrega en adecuado estado de conservación por una contraprestación económica cuando el Ayuntamiento prevea reurbanizar el tramo traspasado.

Propuesta: Nueva redacción

Redacción propuesta:

1.- Las carreteras de titularidad municipal podrán integrarse en la Red de Carreteras de la Diputación Foral cuando resulten de interés para completar dicha Red.

El traspaso de una carretera a la Diputación Foral implicará el traspaso de sus elementos funcionales pero no necesariamente el de otras instalaciones existentes, que quedarán en principio de titularidad municipal.

2.- Las travesías y tramos de carreteras de la Diputación que dispongan de una variante o itinerario alternativo pasarán a titularidad municipal cuando así lo disponga la Administración Foral. Se considerará que dispone de variante o itinerario alternativo cuando el tráfico que soporta sea mayoritariamente urbano y la variante mantenga la continuidad de la Red de Carreteras de la Diputación Foral, proporcionando un mejor nivel de servicio.

Sobre los tramos objeto de traspaso la Diputación Foral podrá imponer un régimen de reserva y salvaguarda para evitar que el establecimiento por parte del nuevo titular de limitaciones al tránsito de vehículos provoque el desplazamiento a la variante de tráfico propios de la red urbana interna, desvirtuando su funcionalidad. Será de exclusiva competencia municipal la explotación ordinaria y extraordinaria de la vía, exceptuando los cortes totales de tráfico y la adopción de medidas de restricción que menoscaben su capacidad. En estos casos, y sin perjuicio de las competencias atribuidas a los órganos correspondientes en materia de tráfico, se requerirá la autorización del órgano competente de la Diputación Foral, según lo establecido en esta Norma Foral.

3.- Cuando las carreteras de la red foral tengan su comienzo en un tramo urbano, el traspaso podrá limitarse a ese tramo trasladando el inicio de la carretera foral al final de la zona urbana. Cuando tengan su final en un tramo urbano, el traspaso podrá limitarse a ese tramo trasladando el final de la carretera foral al inicio de la zona urbana.

4.- Las carreteras de la Red Local podrán ser objeto de traspaso cuando a juicio de la Diputación Foral la carretera carezca de interés supramunicipal.

5.- Las carreteras de la Red Local que en su totalidad o en su mayor parte tengan carácter urbano serán traspasadas por la Diputación al municipio o municipios respectivos en toda su longitud.

6.- En los supuestos de los apartados 2 y 3 el traspaso requerirá acuerdo expreso de la Diputación Foral, previa audiencia del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados.

7.- En los supuestos de los apartados 4 y 5 el traspaso requerirá, además, el acuerdo expreso del Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados aceptando el traspaso de titularidad. En caso de no ser aceptado decidirán las Juntas Generales en Pleno, teniendo en cuenta las resoluciones y alegaciones pertinentes.

8.- Los traspasos se perfeccionarán por su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, sin necesidad de acta de entrega.

9.- La entrega de una carretera o tramo de ella como consecuencia de un traspaso deberá realizarse siempre en adecuado estado de conservación. En los casos en que los Ayuntamientos prevean modificar las características y diseño de la zona traspasada para adecuarla a los nuevos usos urbanos, el importe previsto para ejecutar las reparaciones necesarias para lograr un adecuado estado de conservación podrá transformarse en una contraprestación económica por el mismo importe, que el Ayuntamiento se comprometerá a destinar para financiar las obras que vaya a acometer.

PROPUESTA nº 7 - Artículo 17- Efectos del Plan Territorial

Redacción actual:

1.- El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa será vinculante tanto para las Administraciones Públicas como para particulares.

2.- En lo que se refiere a la Diputación Foral:

a) La Diputación Foral ajustará sus actuaciones en materia de carreteras a los objetivos establecidos en el Plan Territorial.

b) La Diputación Foral ejecutará como mínimo las actuaciones previstas en los programas del Plan.

c) En ningún caso podrán construirse nuevas carreteras ni variantes de travesías ni transformarse las carreteras existentes en autopistas o autovías sin que dichas actuaciones se encuentren previstas en el Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa.

A efectos de lo dispuesto en este apartado, no se entenderán como nuevas carreteras los ensanches y mejoras, ni los acondicionamientos y modificaciones que no supongan una alteración sustancial del trazado de carreteras ya existentes.

3.- Los Planes Municipales de Ordenación Territorial y Urbana quedarán vinculados a las determinaciones y previsiones del Plan Territorial de Carreteras en los términos previstos en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

4.- Los Planes Municipales de Carreteras y Caminos no podrán contener determinaciones que contradigan las del Plan Territorial.

Motivo: El Plan Territorial nunca se ha llegado a aprobar. Se propone ajustar sus efectos a esa circunstancia

Propuesta: Modificar.

Redacción propuesta:

1.- El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa será vinculante tanto para las Administraciones Públicas como para particulares.

2.- Los Planes Municipales de Ordenación Territorial y Urbana quedarán vinculados a las determinaciones y previsiones del Plan Territorial de Carreteras en los términos previstos en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

3.- Los Planes Municipales de Carreteras y Caminos no podrán contener determinaciones que contradigan las del Plan Territorial.

PROPUESTA nº 8 - Artículo 21.2- Tramitación y aprobación de los proyectos de construcción

Redacción actual:

2.- La información pública se anunciará en el Boletín Oficial de Gipuzkoa y en uno al menos de los periódicos de mayor difusión en el Territorio.

Motivo: Otras normativas similares han eliminado la obligación de publicar en los periódicos. Lo seguiremos haciendo cuando haya expropiaciones porque así lo exige la legislación vigente, pero eliminamos obligación genérica

Propuesta: Suprimir la obligación de publicar en un periódico.

Redacción propuesta:

2.- La información pública se anunciará en el Boletín Oficial de Gipuzkoa y en las plataformas telemáticas oficiales.

PROPUESTA nº 9 - Artículo 26.- Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación

Redacción actual:

Motivo: En consonancia con lo establecido en la Ley 37/2005, de carreteras, en su artículo 12.8. La conveniencia de incluir algo referente a las obras de emergencia se debe a que el Departamento de Infraestructuras Viarias en ocasiones declara la emergencia de algunos proyectos con efectos contractuales, pero dicha situación de emergencia no tiene reflejo en el proceso expropiatorio, que no prevé nada al respecto. Por tanto, para ocupar los terrenos se deben utilizar los procedimientos habituales previstos en la Ley de Expropiación Forzosa, que normalmente conllevan plazos que resultan inapropiados para resolver la emergencia detectada.

Este artículo de la Ley habilita la ocupación inmediata de los terrenos, con carácter temporal para resolver la emergencia, ya que elimina la necesidad de abono del depósito previo y de la indemnización por rápida ocupación, que son los requisitos que establece el procedimiento de urgencia de la LEF para poder ocupar los terrenos. Sin embargo, la lectura del artículo plantea alguna duda con respecto al trámite a seguir en el caso de que las obras de emergencia requieran una ocupación que deba ser de carácter definitivo.

Propuesta: Añadir un apartado 8.

Redacción propuesta:

8. El acuerdo de declaración de obras de emergencia en carreteras implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de los terrenos necesarios para su ejecución, y no requerirá la realización previa del trámite de información pública, ni el procedimiento ordinario de abono del depósito previo y en su caso de la indemnización por rápida ocupación para su ocupación temporal, previstos en la legislación de expropiación forzosa.

La valoración de las indemnizaciones y daños a que dé lugar la ocupación temporal, siempre que fuera posible evaluarlas de antemano a la ocupación, será ofrecida por la administración mediante acuerdo con el propietario en un plazo de 10 días desde la declaración de emergencia. Si la oferta fuera rechazada expresamente por el propietario, las partes elevarán, en el plazo de 20 días posterior, sus tasaciones fundadas al órgano competente para la valoración de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa.

Si la resolución de la emergencia conlleva la ejecución de obras cuya naturaleza requiera el carácter definitivo de la ocupación de los terrenos necesarios, el proyecto que determine dicha ocupación definitiva se tramitará según lo previsto en esta Norma Foral sin perjuicio de la ocupación temporal que, para resolver la emergencia, haya sido previamente tramitada con arreglo al procedimiento descrito en este artículo.

PROPUESTA nº 10 - Artículo 29.- Auzolan.

Redacción actual:

Las Administraciones Locales podrán contribuir mediante la facilitación de materiales y otros medios técnicos y económicos a los trabajos que se lleven a cabo en auzolan para la mejora de carreteras y caminos de interés de la comunidad vecinal.

Motivo: Obsoleto

Propuesta: Eliminar el artículo por innecesario.

Redacción propuesta:

PROPUESTA nº 11 - Artículo 35.- Planes de conservación.

Redacción actual:

1.- Las Administraciones titulares de las carreteras o caminos o, en su caso, las entidades responsables de su explotación deberán llevar un adecuado control de su estado de conservación así como de las incidencias y daños sufridos y formular con periodicidad Planes de Conservación en los que se recogerán las actuaciones a realizar a su cargo.

2.- Los Planes de Conservación recogerán las actuaciones a realizar en cada ejercicio económico en relación con aspectos tales como:

a) Mantenimiento y acondicionamiento de explanaciones y obras de fábrica.

b) Refuerzo y rehabilitación de firmes.

c) Instalaciones, señalización y balizamiento.

d) Ordenación de tráfico.

e) Tratamiento estético y ambiental de las carreteras o caminos y sus márgenes y mantenimiento de las medidas correctoras adoptadas como consecuencia de los Estudios de Impacto Ambiental.

3.- En los Planes de Conservación se prestará especial atención a todas aquellas actuaciones que incidan en la mejora de la seguridad viaria en los tramos con mayor índice de siniestralidad.

Motivo: Redundancia, no es objeto de regulación por Norma Foral

Propuesta: Eliminar el artículo.

Redacción propuesta:

PROPUESTA nº 12 - Artículo 37 bis.- Explotación de servicios, accesos, caminos, aceras o viales construidos en reposición de otros afectados o de nueva planta

Redacción actual: En la disposición adicional cuarta se establece: Los caminos construidos por la Administración en reposición de otros anteriormente existentes quedarán de titularidad del Municipio o particulares titulares del camino o caminos repuestos.

Motivo: Por su contenido, no debe estar en una disposición adicional sino en el articulado. La redacción es demasiado genérica y no queda claro su alcance. Genera controversias que conviene queden aclaradas y precisadas.

Propuesta: Añadir un artículo después del 37.

Redacción propuesta:

1. En el caso de servicios, instalaciones, accesos, caminos o vías de comunicación construidas en reposición de otros que hayan resultado afectados, las responsabilidades y obligaciones derivadas de su funcionamiento, mantenimiento y conservación, corresponderán a la persona, organismo o entidad titular originaria de los mismos. Estas responsabilidades son independientes de que la titularidad del suelo sobre el que discurren siga siendo de la administración que los haya adquirido por cualquiera de los sistemas establecidos. Se diferenciará así la propiedad del suelo de la responsabilidad del uso del suelo.

Cuando para reponer la explanación sobre la que discurren esos caminos o vías de comunicación se hayan generado taludes en desmonte o terraplén de más de tres metros de altura, el mantenimiento extraordinario de estos taludes ante inestabilidades correrá a cargo de la administración que los haya construido.

2. Las aceras repuestas o construidas de nueva planta, junto con su mobiliario urbano, barandillas y elementos funcionales ubicados detrás del bordillo de separación con la calzada, incluyendo los propios bordillos, quedarán siempre de titularidad del Ayuntamiento del municipio en el que se ubican. Al igual que en el caso anterior, la titularidad del suelo es independiente de la del suelo que ocupan.

PROPUESTA nº 13 - Artículo 40.2.- Limitaciones respecto al Uso General y usos especiales

Redacción actual: Párrafo 1

La Administración titular de la vía podrá, no obstante, establecer limitaciones especiales de tránsito a todos o determinados tipos de vehículos cuando así lo exijan las condiciones de la carretera o camino, la seguridad o las circunstancias del tráfico y, en el caso de montes, la protección ambiental del entorno.

Motivo: En autopistas y autovías las limitaciones pueden afectar también a viandantes o ciclistas, no solo a vehículos

Propuesta: Incluir mención a animales, viandantes o ciclistas

Redacción propuesta:

La Administración titular de la vía podrá, no obstante, establecer limitaciones especiales de tránsito a todos o determinados tipos de vehículos así como a animales, viandantes o ciclistas cuando así lo exijan las condiciones de la carretera, la seguridad, las circunstancias del tráfico o la protección ambiental del entorno.

PROPUESTA nº 14 - Artículo 44.- Accesos. Características y condiciones

Redacción actual:

1. Los accesos que se construyan o modifiquen en carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa reunirán las características y condiciones previstas en las normas técnicas de aplicación y en todo caso las siguientes:

- a) Los radios interiores del empalme con la carretera en el sentido del giro deberán tener un mínimo de 9 metros.
- b) La pendiente o rampa del acceso en sus 10 primeros metros a partir de la calzada, arcén y cuneta, en su caso, no deberá ser superior al 4 por 100.
- c) El acceso en sus 10 primeros metros deberá ser afirmado con acabado asfáltico, de hormigón o similar.
- d) La anchura mínima del acceso en sus 10 primeros metros a partir del empalme será de 5 metros.

Excepcionalmente y en casos debidamente justificados podrán autorizarse accesos de características distintas a las señaladas.

2. Las aguas procedentes del acceso deberán ser recogidas antes de llegar a la carretera y conducidas de forma adecuada para que no invadan la calzada ni afecten a la explanación de la carretera.

3. Los accesos deberán señalarse conforme a lo que establezca en cada caso la Administración titular de la carretera o camino.

4. La Administración fijará el punto exacto del empalme atendiendo las necesidades de seguridad del tráfico.

5. En función de la tipología de la carretera y de la intensidad del tráfico de la misma y de la del acceso, la Administración podrá imponer, además, alguna o varias de las siguientes condiciones:

- a) Carriles de aceleración y deceleración para entradas o salidas a derechas.
- b) Carriles especiales para giros a izquierdas.
- c) Enlaces a distinto nivel.
- d) Otras soluciones especiales, tales como glorietas y semáforos.

6. Para la debida ordenación de los accesos, la Administración podrá condicionar su autorización a la posibilidad de imponer en el futuro sobre los viales particulares o de servicio que accedan a una carretera las limitaciones de uso, servidumbres de paso o cargas que estime necesarias para permitir la realización de maniobras o el acceso a fincas colindantes o cercanas.

Conforme a lo previsto en el Título IV de esta Norma Foral, las limitaciones de uso, servidumbres o cargas que así se impongan dentro de la zona de protección de la carretera no serán indemnizables.

7. Para su debida ordenación, la Administración se reserva asimismo el derecho de imponer la variación de los accesos construidos cuando resulte conveniente para la carretera proceder a su supresión, sustitución o traslado.

Motivo: Conviene adecuar la redacción a la realidad topográfica de las carreteras de Gipuzkoa, dejando más abierta la necesidad de analizar caso por caso.

Propuesta: Modificar

Redacción propuesta:

1. Los accesos que se construyan o modifiquen en carreteras de la red Foral reunirán las características y condiciones previstas en las normas técnicas de aplicación y aquellas que resulten necesarias para garantizar su uso en condiciones de seguridad y fluidez.

2. En función de la tipología de la carretera y de las intensidades de tráfico existentes o previstas, la Administración podrá exigir la construcción de: carriles de aceleración y deceleración, carriles especiales para giros a izquierdas, enlaces a distinto nivel, rotondas u otras soluciones especiales.

3. Quien lo promueva deberá presentar documento técnico suficiente para definir sus características geométricas de giros, pendientes, visibilidad, afirmado y señalización. En todo caso, en sus 5 primeros metros deberá estar afirmado con acabado asfáltico, de hormigón o equivalente, con una pendiente o rampa no superior al 4 por 100.

4. Las aguas procedentes del acceso deberán ser recogidas antes de llegar a la carretera y conducidas de forma adecuada para que no invadan la calzada ni afecten a la explanación de la carretera.

5. Los accesos deberán señalizarse conforme a lo que establezca en cada caso la administración titular. La instalación y mantenimiento de esas señales correrá a cargo de quien ostente la titularidad del acceso.

6. Para la debida ordenación de los accesos, la administración podrá condicionar su autorización a la posibilidad de imponer en el futuro las limitaciones de uso, servidumbres de paso o cargas que estime necesarias para permitir la realización de maniobras o el acceso a fincas colindantes o cercanas.

Conforme a lo previsto en el Título IV de esta Norma Foral, las limitaciones de uso, servidumbres o cargas que así se impongan dentro de la zona de protección de la carretera no serán indemnizables.

7. Para su debida ordenación, la administración se reserva asimismo el derecho de imponer la variación de los accesos construidos cuando resulte conveniente para la carretera proceder a su supresión, sustitución o traslado.

PROPUESTA nº 15 - Artículo 45.- Apartaderos.

Redacción actual:

La implantación de nuevas paradas de vehículos de transporte público de viajeros en carreteras de las Redes de Interés Preferente y Básica (Redes Roja y Naranja) exigirá la adopción de medidas que garanticen la seguridad vial.

Motivo: Las medidas de seguridad vial deben adoptarse en cualquier caso, independientemente de la categoría o red de la carretera. Lo que dice es una obviedad que no afecta a terceros sino solo a la administración, ya que los apartaderos son de iniciativa pública, están siempre en zona de dominio público y sometidos a los controles y autorizaciones que rigen en esa zona.

Propuesta: Eliminar el artículo por innecesario.

Redacción propuesta:

PROPUESTA nº 16 - Artículo 46.- Cierres en carreteras y caminos

Redacción actual:

1. No se admitirá el cierre de caminos salvo que resulte imprescindible para la racional explotación agrícola o ganadera de los terrenos situados a ambos lados del camino y haciendo siempre fácil el tránsito público por los mismos.
2. El cierre de carreteras queda siempre prohibido por lo que, si se trata de evitar el paso de ganado, deberán arbitrarse otro tipo de técnicas, que sólo en la Red Local (Red Amarilla y Gris) y excepcionalmente serán autorizadas.

Motivo: Tenía su justificación al referirse a caminos. En el caso de carreteras la prohibición es obvia, tal y como queda establecido en el Título III, capítulo I, artículos 38-41

Propuesta: Eliminar el artículo

Redacción propuesta:

PROPUESTA nº 17 - Artículo 48.6.- Señales informativas

Redacción actual:

6. La preseñalización de estaciones de servicio se ajustará en cuanto a distancias a su normativa específica.

Motivo: Hay estaciones de servicio que se implantan sin necesidad de pedir autorización porque se ubican dentro de polígonos comerciales o industriales, como una actividad más, y luego piden que se señalice su negocio apelando a que es un servicio a los usuarios de la carretera.

Propuesta: Añadir aclaración

Redacción propuesta:

6. La preseñalización de estaciones de servicio se ajustará en cuanto a distancias a su normativa específica. Sólo se señalarán las estaciones establecidas al servicio de la carretera, no las implantadas como actividad económica comercial en zonas industriales o de servicios.

PROPUESTA nº 18 - Artículo 51.3.- Responsabilidad por daños

Redacción actual:

3.- El importe reclamado, que será el del costo de la reposición, podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

Motivo: Hay otros costes más allá de los de la mera reposición que ahora no se pueden cobrar. La Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, referida a la red de carreteras del Estado así lo establece

Propuesta: Modificar el apartado en el mismo sentido de la citada Ley.

Redacción propuesta:

3.- El importe reclamado será el del coste de la reparación, al que se podrá añadir el resarcimiento del coste que conlleve la intervención para el auxilio público mediante personal, ya sea a través de medios propios o contratados, medios de señalización o balizamiento, la custodia de vehículos o cargas y la retirada de restos en caso de accidente o avería.

4.- El importe reclamado podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

PROPUESTA nº 19 - Artículo 58.- Áreas y estaciones de servicio

Redacción actual:

1. Sin perjuicio de lo establecido en los siguientes apartados, las áreas y estaciones de servicio se regularán por su normativa propia.
2. Las construcciones se situarán a las distancias establecidas con carácter general.

Las instalaciones, no obstante, podrán situarse a distancias inferiores siempre que se garantice lo dispuesto en los dos apartados siguientes y como mínimo a las siguientes distancias desde el borde o línea exterior de la calzada:

	<u>Metros</u>
-Autopistas y autovías de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja):	15
-Restantes carreteras de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja):	12
-Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde):	12
-Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris):	8

3. La explanada de aparcamiento y maniobra contará con espacio suficiente y estará dotada de un drenaje adecuado.
4. Las características y condiciones de los accesos directos a la carretera se ajustarán estrictamente a lo previsto en el Título III de esta Norma Foral.

Motivo: Las distancias genéricas de las construcciones son excesivas para los actuales diseños de las estaciones de servicio, con control y pago en la salida. Conveniencia de regular aspectos ahora no definidos.

Propuesta: Modificar la redacción y añadir apartados 4 y 5.

Redacción propuesta:

1. Sin perjuicio de lo establecido en los siguientes apartados, las áreas y estaciones de servicio y el diseño de sus accesos directos a la carretera se regularán por su normativa propia y por lo previsto en el Título III de esta Norma Foral.
2. Las instalaciones y construcciones ligadas a la venta de combustibles podrán situarse como mínimo a las siguientes distancias desde el borde o línea exterior de la calzada:

	<u>Metros</u>
-Autopistas y autovías de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja):	15
-Restantes carreteras de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja):	12
-Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde):	12
-Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris):	8

3. El resto de las construcciones se situarán a las distancias establecidas con carácter general.
4. En autopistas, autovías, carreteras multicarril y carreteras con acceso controlado no estará permitida la conexión rodada del área o estación de servicio con las fincas, viales o caminos colindantes.
5. Corresponderá al titular de la instalación la conservación y mantenimiento de toda la señalización y balizamiento ligada a su explotación que se coloque en la carretera y su entorno, y de los ramales de acceso desde el punto donde la línea blanca interior del ramal de entrada o salida se separa de la línea blanca exterior de la carretera.

PROPUESTA nº 20 - Artículo 60.4 y 60.5.- Cierres de fincas.

Redacción actual:

4.- Para la instalación de cierres ligeros se respetarán las siguientes distancias mínimas al borde o línea exterior de la calzada:

Autopistas y autovías: 8 metros.
Carreteras convencionales de la Red de Interés Preferente (Red Roja): 3 metros.
Carreteras convencionales de la Red Básica (Red Naranja): 3 metros.
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde): 3 metros.
Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris): 2 metros.
Caminos: 1 metro.

En carreteras, en los bordes que se apoyen sobre terraplén podrá autorizarse su colocación a una distancia menor pero nunca inferior a dos metros, siempre que la parte superior del cierre quede por debajo de la cota de la calzada.

5.- Para la instalación de cierres con obras de fábrica se respetarán las siguientes distancias mínimas al borde o línea exterior de la explanación:

Autopistas y autovías: 8 metros.
Carreteras convencionales de la Red de Interés Preferente (Red Roja): 8 metros.
Carreteras convencionales de la Red Básica (Red Naranja): 8 metros.
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde): 3 metros.
Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris): 3 metros.
Caminos: 3 metros.

En estos casos la distancia del cierre a la arista exterior de la explanación no podrá ser inferior a vez y media de la altura de aquel y en ningún caso ésta será superior a cuatro (4) metros.

En las zonas de suelo urbano o urbanizable la distancia será la establecida por los planes e instrumentos urbanísticos siempre que antes de su aprobación los mismos hayan sido objeto de informe favorable por el Departamento titular de la Red Foral, sin que en ningún caso pueda ser inferior a tres metros medidos desde el borde o línea exterior de la calzada.

Motivo: Incorporar las limitaciones de las carreteras multicarril

Propuesta: Modificar redacción.

Redacción propuesta:

4.- Para la instalación de cierres ligeros se respetarán las siguientes distancias mínimas al borde o línea exterior de la calzada:

Autopistas y autovías: 8 metros.
Carreteras multicarril y convencionales de la Red de Interés Preferente (Red Roja) y Red Básica Red Naranja): 3 metros.
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde) y Red Local (Red Amarilla y Gris): 2 metros.

En todos los casos la distancia podrá ser superior para evitar que se restrinja la visibilidad de los vehículos que circulan por la vía. En los casos en que la acción del ganado pueda socavar el pie del terraplén, se podrá exigir su retranqueo para alejarlo a 0,50 metros de dicho pie.

En carreteras convencionales de la red local, los cierres provisionales tipo pastor eléctrico podrán situarse a una distancia de un metro siempre que no se restrinja la visibilidad o se menoscabe la seguridad para vehículos y usuarias.

5.- Para la instalación de cierres con obras de fábrica se respetarán las siguientes distancias mínimas al borde o línea exterior de la explanación:

Autopistas y autovías:8 metros.

Carreteras multicarril y convencionales de la Red de Interés Preferente (Red Roja) y Red

Básica (Red Naranja):8 metros.

Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde) y Red Local (Redes Amarilla y Gris):3 metros.

En estos casos la distancia del cierre a la arista exterior de la explanación no podrá ser inferior a vez y media de la altura de aquel y en ningún caso ésta será superior a cuatro (4) metros.

En las zonas de suelo urbano o urbanizable la distancia será la establecida por los planes e instrumentos urbanísticos siempre que antes de su aprobación los mismos hayan sido objeto de informe favorable por el Departamento titular de la Red Foral.

**PROPUESTA nº 21 - Artículo 63.- Escombreras y vertederos
Artículo 65.- Movimientos de tierras. Excavaciones**

Redacción actual:

Artículo 63.- Escombreras y vertederos

1.- Para la ejecución de escombreras y vertederos se exigirán como mínimo las siguientes condiciones:

- a) Antes de comenzar el vertido se habilitará un acceso provisional en las condiciones de radios, pendientes y demás previstas en esta Norma Foral.
- b) Igualmente deberá procederse al previo deslinde y amojonamiento de los terrenos de la carretera o camino.
- c) Salvo autorización expresa en contrario, los vertidos se mantendrán en todo punto a cota inferior a la de la rasante de la carretera o camino.
- d) La limpieza de la carretera o camino deberá asegurarse mediante la ejecución o colocación de las instalaciones que resulten precisas.
- e) Una vez finalizados los trabajos autorizados se procederá al acondicionamiento superficial del terreno.

2.- Las autorizaciones que se concedan para escombreras y vertederos se someterán siempre a plazo.

Artículo 65.- Movimientos de tierras. Excavaciones

1.- Los movimientos de tierras y excavaciones sólo podrán realizarse si su objeto o la finalidad que los justifica resulta autorizable.

2.- En todo caso será necesario que los mismos no afecten a las condiciones de drenaje ni saneamiento y no alteren la estabilidad de la explanación de la carretera o camino.

Motivo: Los términos escombrera y vertedero ya no se utilizan porque tienen connotaciones que no son autorizables. Se trata siempre de movimientos de tierras y rellenos. Como el artículo 65 se refiere a algo similar, se propone unificarlos y adecuar la redacción.

Propuesta: Unificar y modificar la redacción.

Redacción propuesta:

Artículo 65.- Movimientos de tierras y rellenos.

1. Para su autorización se tendrá en cuenta que no supone perjuicio para la carretera o su explotación, que no altera la estabilidad de la explanación, que no se reduce la visibilidad ni se modifica el drenaje en detrimento de la carretera o de terceros. Para garantizarlo se podrán exigir la realización de los estudios y la adopción de las medidas que resulten pertinentes.

2. Antes de comenzar con los trabajos se habilitará un acceso provisional que cumpla con las condiciones previstas en esta Norma Foral. En él se habilitarán las instalaciones que resulten precisas para garantizar la limpieza de neumáticos antes de su incorporación a la carretera.

3. Una vez finalizados los trabajos autorizados se procederá al cierre del acceso, a la restitución de la zona de dominio público adecuándola a la nueva situación y al acondicionamiento superficial del terreno para favorecer su integración ambiental.

4. En las carreteras que por estar sometidas a restricciones de peso puedan resultar deterioradas con el tránsito reiterado de vehículos pesados se podrá exigir a quien haga la petición que realice un estudio técnico del estado del firme y su previsible evolución. Si los trabajos generan un deterioro que reduzca su vida útil, se exigirá la adopción de medidas en forma de obras o compensación económica para restituir el firme a su situación original.

5.- Estas autorizaciones se someterán siempre a plazo.

PROPUESTA nº 21 bis - Artículo 70.- Servidumbres

Redacción actual:

Los espacios de las zonas de protección en los que está prohibida la construcción, tienen el carácter de zona de servidumbre a efectos de que la administración titular de la carretera o camino, o, en su caso, la competente en materia de tráfico, puedan utilizar o autorizar la utilización de los terrenos, debiendo sus titulares soportar los siguientes usos:

- a) Almacenar temporalmente materiales, maquinaria y herramientas destinadas a las obras de construcción, reparación, conservación o explotación de la carretera o camino.
- b) Realizar trabajos relacionados con la conservación o explotación de la carretera o camino.
- c) Depositar temporalmente objetos o materiales de cualquier tipo que por cualquier causa se encuentren en la carretera o camino y constituyan un obstáculo o peligro para el tránsito.
- d) Estacionar temporalmente vehículos o remolques que no puedan ser obligados a circular por avería o cualquier otra razón.
- e) Verter las aguas procedentes de la carretera o camino.
- f) Colocar con carácter provisional señales de tráfico o señales indicadoras.
- g) Realizar otros usos para fines análogos orientados al mejor servicio de la carretera o camino.

Motivo: A veces tenemos problemas para colocar señales y carteles. Este capítulo III impone limitaciones al uso de la propiedad (distancias de construcción, cierres, invernaderos, plantaciones...). La actual redacción incluye servidumbres permanentes (verter las aguas procedentes de la carretera, realizar otros usos para fines análogos orientados al mejor servicio de la carretera) junto a otros provisionales. La colocación de señales no es una ocupación permanente, puede ser eliminada en cualquier momento. Se puede entender como una servidumbre más, que no altera la propiedad del suelo. En este caso, la delimitación de la cabecera "los espacios de las zonas de protección en los que está prohibida la construcción" igual es demasiado amplia.

Propuesta: Modificar redacción del apartado "f".

Redacción propuesta:

- f) Colocar señales de tráfico, informativas o elementos de seguridad y balizamiento, siempre en la ubicación más próxima a la calzada que permita la normativa técnica de aplicación.

PROPUESTA nº 22 - Artículo 73.- Edificios y otros elementos fuera de alineación

Redacción actual:

1. Los edificios, construcciones e instalaciones ya existentes situados a distancias inferiores a las legalmente permitidas por esta Norma Foral se declaran «fuera de alineación».
2. En los edificios y demás elementos «fuera de alineación» sólo se podrán autorizar aquellas actividades, trabajos u obras tendentes a su reparación, mantenimiento o rehabilitación siempre que no supongan un aumento de volumen ni impliquen un incremento de valor. Si conllevan una alteración de alineaciones o modificación de accesos, se podrán autorizar siempre que supongan una mejora para la seguridad del tráfico.
3. En todo caso, las actividades, trabajos u obras en edificios y demás elementos «fuera de alineación» sólo serán posibles cuando no resulte precisa la demolición, retirada o traslado de los mismos por actuaciones previstas en el Plan Territorial de Carreteras o en un Proyecto ya aprobado o en tramitación.
4. Las obras podrán también denegarse si el edificio, construcción o instalación se encuentran en estado de ruina. Se considerarán en estado de ruina a estos efectos los edificios, construcciones o instalaciones cuando presenten un agotamiento generalizado de sus elementos estructurales o fundamentales o cuando el coste de las obras necesarias sea superior al 50 por 100 del valor actual, excluido el valor del terreno.
5. Las limitaciones establecidas en los apartados anteriores lo serán sin perjuicio de las normas destinadas a la conservación y puesta en valor de los edificios y otros elementos catalogados por su interés histórico, artístico o cultural.

Motivo: En Gipuzkoa hay multitud de casas y caseríos aislados cercanos a carreteras (en muchas ocasiones, anteriores a la propia construcción de la carretera) que no pueden acometer pequeñas ampliaciones que la legislación urbanística les permite porque suponen un “aumento de volumen”. Esa restricción, clásica en la legislación de carreteras, va desapareciendo porque era reflejo de una mentalidad paternalista y proteccionista. Se hizo para que, en caso de que el caserío resultara afectado por una posterior mejora de la carretera, no incrementara su valor expropiatorio. Pero esa limitación era perpetua y no se indemnizaba, lo que es un abuso. La restricción hay que limitarla en el tiempo o cuando haya una previsión cierta de mejora de la carretera que le pueda afectar.

Propuesta: Modificar redacción.

Redacción propuesta:

1. Los edificios, construcciones e instalaciones ya existentes situados a distancias inferiores a las establecidas por esta Norma Foral se declaran «fuera de alineación».
2. En los edificios y demás elementos «fuera de alineación» se podrán autorizar trabajos para su reparación, mantenimiento o rehabilitación y aquellos que, al amparo de sus derechos edificatorios otorgados por el planeamiento urbanístico municipal, no impliquen acercar las alineaciones preexistentes a la carretera. A estos efectos de aproximación a la carretera no se tendrán en cuenta los balcones o porches adosados descubiertos.
3. En todo caso, las actividades, trabajos u obras en edificios y demás elementos «fuera de alineación» sólo serán autorizables cuando no resulte precisa su demolición, retirada o traslado por actuaciones previstas en los planes sectoriales de carreteras o en un proyecto aprobado o en tramitación.
4. Las obras se denegarán si el edificio, construcción o instalación están declarados fuera de ordenación por el planeamiento urbanístico municipal.
5. Las limitaciones establecidas en los apartados anteriores lo serán sin perjuicio de las normas destinadas a la conservación y puesta en valor de los edificios y otros elementos catalogados por su interés histórico, artístico o cultural.

PROPUESTA nº 23 - Artículo 77.4- Sometimiento a autorización administrativa

Redacción actual:

4. Quedan excluidos tan sólo de la necesidad de autorización:

a) El tránsito normal por las carreteras y caminos y las actividades y usos meramente agrícolas o de ajardinamiento en las zonas de protección, salvo la plantación o tala de arbustos y arbolado.

b) Las actividades, trabajos y obras que realice la administración titular de la vía en razón de su conservación, mantenimiento, mejora o explotación y las actuaciones llevadas a cabo por otras Administraciones en el ejercicio de sus competencias en materia de tráfico y seguridad vial.

c) Las actividades, trabajos y obras en suelo clasificado expresamente por el planeamiento vigente como suelo urbano y que se sitúen a más de 18 metros del borde o línea exterior de la calzada.

Motivo: Actualmente hay confusión sobre el proceder de otras administraciones que tiene competencias en materia de tráfico y seguridad vial (Ertzaintza, DGT, Dirección de tráfico del GV...). Se ha acordado con ellos una redacción más clara.

Propuesta: Modificar redacción.

Redacción propuesta:

4. Quedan excluidos tan sólo de la necesidad de autorización:

a) El tránsito normal por las carreteras y caminos y las actividades y usos meramente agrícolas o de ajardinamiento en las zonas de protección, salvo la plantación o tala de arbustos y arbolado.

b) Las actividades, trabajos y obras que realice la administración titular de la vía en razón de su conservación, mantenimiento, mejora o explotación.

c) Las actuaciones llevadas a cabo por otras administraciones en el ejercicio de sus competencias en materia de policía, tráfico y seguridad vial cuando no implique colocar elementos o instalaciones permanentes. Cuando se trate de actuaciones de mantenimiento de instalaciones existentes ligadas a esas mismas materias, deberán comunicarlo previamente a la administración titular.

d) Las actividades, trabajos y obras en suelo clasificado expresamente por el planeamiento vigente como suelo urbano y que se sitúen a más de 18 metros del borde o línea exterior de la calzada.

PROPUESTA nº 24 - Artículo 96.- Definición, clasificación y tipificación

Redacción actual:

1.- Constituyen infracción administrativa todos los actos y omisiones ilícitos que, por vulnerar preceptos de esta Norma Foral, se tipifican como tales en el presente artículo.

2.- Las infracciones pueden ser:

- 1) Leves.
- 2) Graves.
- 3) Muy graves.

3.- Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público o de protección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones o licencias requeridas, o incumplir alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Colocar, verter, arrojar, abandonar o, por incumplimiento de la obligación de garantizar una adecuada colocación de cargas, permitir la caída de materiales u objetos de cualquier naturaleza en la zona de dominio público, siempre que no se afecte a la seguridad vial, en cuyo caso serán graves.

c) Realizar en la explanación o en la zona de dominio público, plantaciones o cambios de uso no permitidos, sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada, siempre que no se afecte a la seguridad vial, en cuyo caso serán graves.

d) No abonar el canon por la utilización de las infraestructuras viarias de titularidad foral en el momento en que se utilice la citada infraestructura viaria, cuando el tránsito esté sujeto al pago de canon.

4.- Son infracciones graves:

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

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

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

d) Colocar, verter, arrojar, abandonar o, por incumplimiento de la obligación de garantizar una adecuada colocación de cargas, permitir la caída de materiales u objetos de cualquier naturaleza en la calzada o arcén.

e) Realizar pintadas en la calzada, muros, señales y otros elementos de la carretera o camino, cualquiera que sea su finalidad.

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

g) Colocar carteles informativos en las zonas de dominio público o de protección sin autorización.

h) Obstruir con actos u omisiones a la Administración competente el ejercicio de sus funciones de explotación y policía de las carreteras y caminos.

i) Son también infracciones graves las calificadas como leves cuando exista reincidencia. A estos efectos se considerará que existe reincidencia cuando en el plazo de un año se haya cometido por igual responsable alguna otra infracción y la misma se encuentre ya declarada y sancionada por resolución definitiva.

5.- Son infracciones muy graves:

a) Construir de nueva planta o ampliar sin autorización expresa edificios de viviendas, comerciales o industriales en zona de protección a distancias inferiores a las establecidas como mínimas.

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

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

d) Establecer en la zona de protección instalaciones de cualquier naturaleza o realizar alguna actividad que resulten peligrosas, incómodas o insalubres para quienes usan la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

e) Depositar, colocar u ocupar la carretera o camino con maquinaria, materiales u objetos de cualquier naturaleza sin la debida autorización o con incumplimiento de las adecuadas condiciones de señalización.

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

g) Establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera.

h) Realizar movimientos de tierras, excavaciones u otros actos en la zona de dominio público viario o de protección que perjudiquen o pongan en riesgo la estabilidad de las estructuras o explanación de la carretera o camino.

i) Incumplir las órdenes de ejecución dictadas por la Administración para el mantenimiento de la seguridad de la carretera y camino o de quienes los usan.

j) Impedir o prestar resistencia al ejercicio legítimo de las facultades y derechos derivados de las servidumbres legales establecidas en esta Norma Foral.

k) Realizar en general actos u omisiones que voluntariamente causen destrozos, daños o perjuicios a las carreteras y caminos y a cualesquiera de los elementos o bienes de todo tipo que forman parte del dominio público viario.

l) Son también infracciones muy graves las calificadas como graves cuando exista reincidencia. A estos efectos se considerará que existe reincidencia cuando en el plazo de un año se haya cometido por igual responsable alguna otra infracción grave y la misma se encuentre ya declarada y sancionada por resolución definitiva.

Motivo: Se mantiene la clásica clasificación de infracciones leves, graves y muy graves, pero se modifica su orden de exposición de manera que se inicia con las muy graves ya que se establece una interrelación, de forma que en determinados casos una infracción puede agravarse por reiteración o atenuarse si se retiran los elementos denunciados que no hayan producido daños.

Propuesta: Modificar orden y redacción.

Redacción propuesta:

1.- Constituyen infracción administrativa todos los actos y omisiones ilícitos que, por vulnerar preceptos de esta Norma Foral, se tipifican como tales en el presente artículo.

2.- Las infracciones pueden ser: Muy graves, Graves y Leves.

3.- Son infracciones muy graves:

- a) Construir de nueva planta o ampliar edificios o construcciones fijas a distancias inferiores a las marcadas por esta Norma o contraviniendo las limitaciones establecidas.
- b) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público sin las autorizaciones requeridas o incumpliendo alguna de las condiciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización.
- c) Sustraer, deteriorar o destruir cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación; o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando se impida que el elemento siga prestando su función.
- d) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de sus elementos funcionales cuando las actuaciones afecten a la calzada o arcenes o puedan afectar a la seguridad viaria.
- e) Dañar o deteriorar la carretera o sus elementos funcionales circulando con pesos, cargas o gálbos que excedan de los límites autorizados.
- f) Provocar el ensuciamiento de la calzada o arcén con materiales o elementos que afecten a la seguridad vial.
- g) Establecer cualquier clase de publicidad prohibida visible desde la zona de dominio público de la carretera.
- h) Colocar carteles o pancartas, cualquiera que sea su naturaleza, visibles desde la zona de dominio público de la carretera y que, por tanto, puedan distraer la atención de quien conduce.
- i) Instalar o utilizar elementos luminosos, focos, haces de luces o similares que puedan deslumbrar a quienes conducen.
- j) Realizar movimientos de tierras, excavaciones u otros actos en la zona de dominio público viario o de protección que perjudiquen o pongan en riesgo la estabilidad de las estructuras o explanación de la carretera.
- k) Incumplir las órdenes de ejecución dictadas por la Administración para el mantenimiento de la seguridad de la carretera o de quienes las usan.
- l) Impedir o prestar resistencia al ejercicio legítimo de las facultades y derechos derivados de las servidumbres legales establecidas en esta Norma Foral.
- m) Realizar en general actos u omisiones que voluntariamente causen destrozos, daños o perjuicios a las carreteras y a cualquiera de los elementos o bienes de todo tipo que forman parte del dominio público viario.
- n) Son también infracciones muy graves las calificadas como graves cuando exista reincidencia. A estos efectos se considerará que existe reincidencia cuando durante el plazo establecido para la prescripción de infracciones muy graves se haya cometido por igual responsable alguna otra infracción grave.

4.- Son infracciones graves:

- a) Construir de nueva planta o ampliar edificios o construcciones fijas a distancias inferiores a las marcadas por esta Norma o contraviniendo las limitaciones establecidas, cuando se hubieran restituido las cosas a su estado anterior sin causar daños o perjuicios.
- b) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público sin las autorizaciones requeridas o incumpliendo alguna de las condiciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización y se hubieran restituido las cosas a su estado anterior sin causar daños o perjuicios.
- c) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de protección sin las autorizaciones requeridas o incumpliendo alguna de las condiciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible

su legalización y no se hubieran restituido las cosas a su estado anterior, o bien, cuando se hubieran restituido pero causado daños o perjuicios.

d) Deteriorar cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o modificar intencionadamente sus características o situación, cuando no se impida que el elemento siga prestando su función.

e) Destruir, deteriorar, alterar o modificar cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma cuando las actuaciones no afecten a la calzada o arcenes y no puedan afectar a la seguridad vial.

f) Dejar caer por inadecuado mantenimiento de cierres, muretes o arbolado, permitir la caída por incumplimiento de la obligación de colocar adecuadamente las cargas, colocar, verter, depositar, arrojar o abandonar, materiales, vehículos, ramas u objetos de cualquier naturaleza en la calzada o arcén.

g) Provocar el ensuciamiento de la calzada o arcén con materiales o elementos que afecten a la seguridad vial, cuando se limpie sin que se hayan ocasionado daños a terceros.

h) Realizar pintadas en la calzada, muros, señales y otros elementos de la carretera, cualquiera que sea su finalidad.

i) Establecer cualquier clase de publicidad prohibida visible desde la zona de dominio público de la carretera, cuando se retire tras requerimiento a tal efecto.

j) Colocar carteles o pancartas, cualquiera que sea su naturaleza, visibles desde la zona de dominio público de la carretera y que, por tanto, puedan distraer la atención de quien conduce, cuando se retiren tras requerimiento a tal efecto.

k) Instalar o utilizar elementos luminosos, focos, haces de luces o similares que puedan deslumbrar a quienes conducen, cuando se retiren tras requerimiento a tal efecto.

l) Realizar en la zona de protección actuaciones o actividades peligrosas, molestas o insalubres para quienes usan la carretera sin adoptar las medidas pertinentes para evitar la afección.

m) Obstruir con actos u omisiones a la Administración competente el ejercicio de sus funciones de explotación y policía.

n) Son también infracciones graves las calificadas como leves cuando exista reincidencia. A estos efectos se considerará que existe reincidencia cuando durante el plazo establecido para la prescripción de infracciones graves se haya cometido por igual responsable alguna otra infracción leve.

5.- Son infracciones leves:

a) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público o de protección sin las autorizaciones requeridas o incumpliendo alguna de las condiciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b) Realizar obras, instalaciones o actuaciones en la zona de protección sin las autorizaciones requeridas o incumpliendo alguna de las condiciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización y se hubieran restituido las cosas a su estado anterior sin causar daños o perjuicios.

c) Colocar, verter, arrojar, abandonar o, por incumplimiento de la obligación de garantizar una adecuada colocación de cargas, permitir la caída de materiales u objetos de cualquier naturaleza en la zona de explanación o dominio público exteriores a la calzada y arcén.

d) No abonar en el momento establecido para ello el canon por la utilización de las infraestructuras viarias de titularidad foral cuando el tránsito esté sujeto a su pago.

PROPUESTA nº 25 - Artículo 103.- Multas.

Redacción actual:

1.- Las infracciones administrativas tipificadas en la presente Norma Foral serán sancionadas con multa.

2.- Según la gravedad de las infracciones, las cuantías de las multas serán las siguientes:

A.- En las Redes de Interés Preferente, Básica y Comarcal (Redes Roja, Naranja y Verde):

—Infracciones leves: De 150,00 a 2.000,00 euros.

—Infracciones graves: De 2.000,00 a 8.000,00 euros.

—Infracciones muy graves: De 8.000,00 a 150.000,00 euros.

B.- En la Red Local (Redes Amarilla y Gris):

—Infracciones leves: De 100,00 a 1.000,00 euros.

—Infracciones graves: De 1.000,00 a 4.000,00 euros.

—Infracciones muy graves: De 4.000,00 a 75.000,00 euros.

C.- En caminos:

—Infracciones leves: De 60,00 a 600,00 euros.

—Infracciones graves: De 600,00 a 2.400,00 euros.

—Infracciones muy graves: De 2.400,00 a 45.000,00 euros.

3.- En la cuantificación de las multas se tendrán en cuenta el riesgo objetivo que de la infracción se haya derivado o se derive para el dominio público o terceros, así como la existencia de intencionalidad y la reiteración en la actuación infractora.

Se tendrán en cuenta, asimismo, el valor de las obras o instalaciones y el de los perjuicios o daños causados.

En todo caso, en la cuantificación de las multas deberá tenerse en cuenta el beneficio obtenido con la actividad infractora. Cuando dicho beneficio sea superior a la cuantía de la multa que corresponda, se incrementará ésta hasta alcanzar la cuantía de aquél.

4.- Se considerará como circunstancia atenuante de la responsabilidad, pudiendo reducirse la cuantía de las multas, el haber procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción de propia iniciativa o ante el primer requerimiento de las autoridades de la Administración competente.

5.- Las multas que se impongan a los distintos sujetos responsables como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

Motivo: Es necesario actualizar las cuantías. La red verde se equipara a estos efectos a la local amarilla, ya que por geometría, funciones y uso son más parecidas.

Propuesta: Modificar.

Redacción propuesta:

1.- Las infracciones administrativas tipificadas en la presente Norma Foral serán sancionadas, atendiendo a su gravedad y al tipo de red donde se cometan, con las siguientes multas:

A.- En las Redes de Interés Preferente y Básica (Redes Roja y Naranja):

- Infracciones leves: De 200,00 a 3.000,00 euros.
- Infracciones graves: De 3.000,00 a 10.000,00 euros.
- Infracciones muy graves: De 10.000,00 a 200.000,00 euros.

B.- En la Red Comarcal (Red Verde) y Red Local Amarilla:

- Infracciones leves: De 150,00 a 1.500,00 euros.
- Infracciones graves: De 1.500,00 a 5.000,00 euros.
- Infracciones muy graves: De 5.000,00 a 100.000,00 euros.

C.- En la Red Local Gris:

- Infracciones leves: De 80,00 a 800,00 euros.
- Infracciones graves: De 800,00 a 2.400,00 euros.
- Infracciones muy graves: De 2.400,00 a 48.000,00 euros.

3.- En la cuantificación de las multas se tendrán en cuenta el riesgo originado, el valor de las obras o instalaciones y el de los daños o perjuicios causados en el dominio público o a terceros, así como la intencionalidad y reiteración en la actuación infractora.

En todo caso, en la cuantificación de las multas deberá tenerse en cuenta el beneficio obtenido con la actividad infractora. Cuando dicho beneficio sea superior a la cuantía de la multa que corresponda, se incrementará ésta hasta alcanzar la cuantía de aquél.

4.- Se considerará como circunstancia atenuante de la responsabilidad, pudiendo reducirse la cuantía de las multas, el haber corregido la causa de la infracción de propia iniciativa o ante el primer requerimiento de la administración competente.

5.- Las multas que se impongan a los distintos sujetos responsables como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

PROPUESTA nº 26 - Artículo 109.- Investigación, deslinde y amojonamiento

Redacción actual:

Motivo: En consonancia con lo establecido en la Ley 37/2005, de carreteras, en su artículo 30.7. Tratándose de la inmatriculación de terrenos, su aplicación se remite a aquellos terrenos que no cuenten con inscripción registral previa y, por tanto, no será un caso frecuente. No obstante, se trata de una cautela que ayuda a mejorar la defensa del dominio público viario.

Teniendo en cuenta que la denominada zona de servidumbre en la Ley de Carreteras estatal no es equivalente a una zona homónima en la NFCCG, se propone la inclusión de este artículo en los siguientes términos:

Propuesta: Añadir un apartado 4.

Redacción propuesta: Cuando se trate de inmatricular por terceros en el Registro de la Propiedad bienes inmuebles colindantes con alguna carretera, no podrá practicarse la inmatriculación si no se acompaña al título la certificación de la Administración competente sobre dicha carretera en la que se acredite que no se invade el dominio público.

PROPUESTA nº 27 - Disposición adicional primera

Redacción actual:

En las nuevas zonas residenciales próximas a las carreteras, se deberá prever la adopción de las medidas pertinentes para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que resulten de los informes emitidos por el Departamento para el Desarrollo Sostenible.

Asimismo, se deberán establecer las medidas necesarias para adaptarse a las disposiciones establecidas en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, fundamentalmente de diseño del área a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en relación con las infraestructuras viarias preexistentes.

Entre dichas medidas para reducir el ruido y con el objetivo añadido de minimizar al impacto visual, siempre que fuera posible, se instalarán pantallas naturales consistentes en la plantación de árboles y arbustos de especies autóctonas.

Motivo: Adecuar las disposiciones a los cambios legislativos

Propuesta: Derogar la Disposición adicional primera y sustituirla por un nuevo Artículo a incorporar al Título IV – Capítulo II (art. 56 bis) y por una Disposición transitoria

Redacción propuesta:

Artículo nuevo 56 bis: Responsabilidad en materia acústica

En lo que respecta a nuevos desarrollos o actividades que se implanten en áreas acústicas o zonas de servidumbre acústica afectadas por infraestructuras viarias preexistentes, donde los niveles de inmisión pueden ser superiores a los objetivos de calidad acústica, la persona física o jurídica promotora o, en su defecto, el Ayuntamiento como competente para otorgar la licencia, es responsable de adoptar las medidas pertinentes, en el diseño del ámbito de actuación, en su entorno o en fachada, para garantizar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior y en el exterior establecidos en la legislación vigente y sus decretos de desarrollo. Las consecuencias del incumplimiento de esta responsabilidad no podrán ser imputadas, ni en ese momento ni en el futuro, a la administración titular de la infraestructura.

Disposición transitoria

En tanto no se apruebe el mapa acústico o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las carreteras de la red Foral, se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas a efectos de lo dispuesto en la legislación vigente y sus decretos de desarrollo, el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por ésta, cumpla con los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes.

PROPUESTA nº 28 - Disposición adicional tercera

Redacción actual:

1.- La Diputación Foral de Gipuzkoa queda facultada para proceder a la retirada sin indemnización ni previo aviso de cualquier clase de publicidad sita en las zonas de dominio público de las carreteras.

2.- La Diputación Foral queda así mismo facultada para proceder a la retirada de la publicidad visible desde las carreteras, previo requerimiento a la propiedad del terreno.

Motivo: Se incorpora la mención a las pancartas

Propuesta: Modificar texto para añadir mención.

Redacción propuesta:

1.- La Diputación Foral de Gipuzkoa queda facultada para proceder a la retirada sin indemnización ni previo aviso de cualquier clase de publicidad, carteles o pancartas, cualquiera que sea su naturaleza, situadas en las zonas de dominio público de las carreteras.

2.- La Diputación Foral queda así mismo facultada para proceder a la retirada de la publicidad, carteles o pancartas, cualquiera que sea su naturaleza, visibles desde las carreteras, previo requerimiento a la propiedad del terreno.

PROPUESTA nº 29 - Disposición adicional cuarta

Redacción actual:

Los caminos construidos por la Administración en reposición de otros anteriormente existentes quedarán de titularidad del Municipio o particulares titulares del camino o caminos repuestos.

Motivo: Se incorpora como artículo detrás del 37 (propuesta nº 12)

Propuesta: Eliminar.

Redacción propuesta:

PROPUESTA nº 30 - Disposición final segunda

Redacción actual:

1. La presente Norma Foral no afecta a la vigencia de las normas técnicas de proyecto y de ejecución de obras y a las de señalización, tráfico y seguridad vial de obligado cumplimiento en Gipuzkoa en virtud de tratados internacionales o de leyes del Estado o la Comunidad Autónoma.

2. Como normativa supletoria de lo previsto en esta Norma Foral se estará a lo dispuesto en la legislación que regula los bienes de titularidad pública en Gipuzkoa.

Motivo: Añadir la mención a las directivas europeas

Propuesta: Modificar.

Redacción propuesta:

1. La presente Norma Foral no afecta a la vigencia de las normas técnicas de proyecto y de ejecución de obras y a las de señalización, tráfico y seguridad vial de obligado cumplimiento en Gipuzkoa en virtud de tratados internacionales, de directivas europeas o de leyes del Estado o la Comunidad Autónoma.

2. Como normativa supletoria de lo previsto en esta Norma Foral se estará a lo dispuesto en la legislación que regula los bienes de titularidad pública en Gipuzkoa.