

## NOTA

El presente texto es un documento de divulgación sin ningún carácter oficial, que recoge la norma íntegra actualizada.

# Decreto Foral Normativo 1/2006, de 6 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa

## INTRODUCCION

Artículo único.

## DISPOSICIONES DEROGATORIAS

Disposición derogatoria

## DISPOSICIONES FINALES

Disposición final

## ANEXO

### TEXTO REFUNDIDO DE LA NORMA FORAL DE CARRETERAS Y CAMINOS DE GIPUZKOA

#### TITULO PRELIMINAR. DISPOSICIONES GENERALES

##### CAPITULO I. OBJETO, DEFINICIONES Y CLASIFICACIÓN

Artículo 1 Objeto de la Norma Foral

Artículo 2 Definiciones

Artículo 3 Titularidad de las carreteras y caminos de Gipuzkoa

Artículo 4 Competencia

Artículo 5 Clasificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa

Artículo 6 Catálogo de la red de carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa

##### CAPITULO II. DOMINIO PUBLICO VIARIO

Artículo 7 Régimen demanial de las carreteras y caminos de Gipuzkoa

Artículo 8 Alcance del dominio público viario. Zona de dominio público

Artículo 9 Inventarios de carreteras y caminos

Artículo 10 Desafectación

Artículo 11 Traspasos de titularidad

##### CAPITULO III. RELACIONES INTERADMINISTRATIVAS

Artículo 12 Coordinación y colaboración entre Administraciones

#### TITULO I. NORMAS SOBRE PLANIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

##### CAPITULO I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 13 Instrumentos de la planificación viaria

Artículo 14 Coordinación con la Planificación General, Económica y

Territorial

## CAPITULO II. PLAN TERRITORIAL DE CARRETERAS DE GIPUZKOA

Artículo 15 Objeto y naturaleza del Plan Territorial

Artículo 16 Tramitación y aprobación. Publicación

Artículo 17 Efectos del Plan Territorial

Artículo 18 Modificación y revisión

## CAPITULO III. PLANES MUNICIPALES

Artículo 19 Objeto, naturaleza y efectos de los Planes Municipales

## TITULO II. NORMAS SOBRE CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y EXPLOTACIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

### CAPITULO I. PROYECTOS

Artículo 20 Proyectos de construcción. Contenido

Artículo 21 Tramitación y aprobación de los proyectos de construcción

Artículo 22 Efectos de la aprobación de los Proyectos de Construcción

Artículo 23 Proyectos Previos. Anteproyectos y Proyectos de trazado

Artículo 24 Estudios informativos

### CAPITULO II. DISPONIBILIDAD DE TERRENOS. EXPROPIACIONES

Artículo 25 Adquisición y ocupación de bienes

Artículo 26 Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación

### CAPITULO III. FINANCIACIÓN

Artículo 27 Recursos Financieros

Artículo 28 Contribuciones especiales

Artículo 29 Auzolan

### CAPITULO IV. EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Artículo 30 Licencias y Permisos Municipales

Artículo 31 Contratación de las obras

Artículo 32 Deslinde y amojonamiento

### CAPITULO V. EXPLOTACIÓN

Artículo 33 Explotación. Concepto

Artículo 34 Formas de explotación

Artículo 35 Planes de conservación

Artículo 36 Trabajos de explotación

Artículo 37 Señalización

## TITULO III. NORMAS SOBRE USO DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

### CAPITULO I. USO NORMAL DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

Artículo 38 Uso General

Artículo 39 Responsabilidades

Artículo 40 Limitaciones respecto al Uso General y usos especiales

Artículo 41 Otros usos y aprovechamientos

### CAPITULO II. CONDICIONES GENERALES Y ESPECIFICAS PARA LOS DISTINTOS USOS Y APROVECHAMIENTOS EN LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO. PROHIBICIONES

Artículo 42 Condiciones Generales

- Artículo 43 Accesos. Apertura de nuevos
- Artículo 44 Accesos. Características y condiciones
- Artículo 45 Apartaderos
- Artículo 46 Cierres en carreteras y caminos
- Artículo 47 Conducciones subterráneas
- Artículo 48 Señales informativas
- Artículo 49 Tendidos e instalaciones aéreas
- Artículo 50 Instalaciones al servicio de la carretera o camino

### CAPITULO III. DAÑOS A LAS CARRETERAS, CAMINOS Y SUS ELEMENTOS FUNCIONALES

- Artículo 51 Responsabilidad por daños
- Artículo 52 Reparación

## TITULO IV. NORMAS SOBRE USO DE LAS ZONAS COLINDANTES CON LAS CARRETERAS Y CAMINOS

### CAPITULO I. ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

- Artículo 53 Extensión de las zonas de protección

### CAPITULO II. LIMITES, DEBERES Y CARGAS EN LAS ZONAS DE PROTECCIÓN

- Artículo 54 Principios generales
- Artículo 55 Límites
- Artículo 56 Deberes y cargas

### CAPITULO III. CONDICIONES ESPECIALES PARA DETERMINADAS ACTIVIDADES, TRABAJOS Y OBRAS. PROHIBICIONES

- Artículo 57 Construcciones en general
- Artículo 58 Áreas y estaciones de servicio
- Artículo 59 Carteles, letreros y rótulos
- Artículo 60 Cierres de fincas
- Artículo 61 Conducciones subterráneas
- Artículo 62 Edificios
- Artículo 63 Escombreras y vertederos
- Artículo 64 Invernaderos y construcciones no fijas
- Artículo 65 Movimientos de tierras. Excavaciones
- Artículo 66 Plantaciones
- Artículo 67 Tala y poda de árboles
- Artículo 68 Tendidos e instalaciones aéreas
- Artículo 69 Viales municipales y paseos. Instalaciones de alumbrado

### CAPITULO IV. SERVIDUMBRES LEGALES

- Artículo 70 Servidumbres
- Artículo 71 Indemnización

### CAPITULO V. DISPOSICIONES ESPECIALES

- Artículo 72 Usos y obras provisionales
- Artículo 73 Edificios y otros elementos fuera de alineación
- Artículo 74 Prohibición de la publicidad

### CAPITULO VI. OTRAS NORMAS DE PROTECCIÓN

- Artículo 75 Planes Especiales y Ordenanzas

## TITULO V. NORMAS DE INTERVENCIÓN Y CONTROL. COORDINACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

### CAPITULO I. DISPOSICIÓN GENERAL

Artículo 76 Principios generales de la intervención y control

### CAPITULO II. AUTORIZACIONES

Artículo 77 Sometimiento a autorización administrativa

Artículo 78 Competencia

Artículo 79 Carácter y naturaleza

Artículo 80 Procedimiento y resolución. Silencio administrativo

Artículo 81 Tasas

Artículo 82 Garantías

Artículo 83 Efectos

Artículo 84 Compatibilidad con otras autorizaciones

Artículo 85 Vigencia y caducidad

Artículo 86 Revocación y modificación de condiciones

Artículo 87 Suspensión de autorizaciones

### CAPITULO III. INFORMES

Artículo 88 Actuaciones sometidas a informe

Artículo 89 Contenido

### CAPITULO IV. ORDENES Y PROHIBICIONES DE EJECUCIÓN

Artículo 90 Conservación y mejoras

Artículo 91 Demolición

### CAPITULO V. CONCESIONES

Artículo 92 Aprovechamientos privativos. Concurso

### CAPITULO VI. COORDINACIÓN CON LOS PLANES Y OTROS INSTRUMENTOS URBANÍSTICAS DE CARÁCTER MUNICIPAL

Artículo 93 Formulación de planes y otros instrumentos urbanísticos

Artículo 94 Aprobación de planes e instrumentos urbanísticos. Informe preceptivo

Artículo 95 Adaptación del planeamiento vigente

## TITULO VI. NORMAS DE DEFENSA Y SANCIÓN

### CAPITULO I. INFRACCIONES

Artículo 96 Definición, clasificación y tipificación

Artículo 97 Responsables

Artículo 98 Medidas restitutorias y sancionadoras

### CAPITULO II. PROCEDIMIENTO Y SANCIÓN

Artículo 99 Incoación de expedientes

Artículo 100 Paralización o suspensión de actividades y usos no autorizados

Artículo 101 Procedimiento sancionador. Competencia

Artículo 102 Resolución del expediente

Artículo 103 Multas

Artículo 104 Restitución e indemnización de daños

Artículo 105 Prescripción

Artículo 106 Ejecución forzosa

Artículo 107 Responsabilidad Penal. Intervención de la Autoridad Judicial

### CAPITULO III. DEFENSA DEL DOMINIO PUBLICO VIARIO

Artículo 108 Detenciones privadas

Artículo 109 Investigación, deslinde y amojonamiento

Artículo 110 Recuperación posesoria

### TÍTULO VII. REGULACIÓN DE LOS CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE GRAVÁMENES A APLICAR A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR LA UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA

Artículo 111 Objeto

Artículo 112 Definiciones

Artículo 113 Cálculo de los peajes

Artículo 114 Elementos de modulación de los peajes

Artículo 115 No cabe pago simultáneo entre peajes y tasas

Artículo 116 Descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales

Artículo 117 Pago de peajes

#### DISPOSICIONES ADICIONALES

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA

#### DISPOSICIONES FINALES

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA

ANEXO I. Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento

ANEXO II. Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes

ANEXO III. Clasificación de vehículos según límites de emisión

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 29 Julio 2010 de Incorporación a la Red de Carreteras el tramo final del corredor del Urumea de Martutene a Amara y modificación del Catálogo de Carreteras («B.O.G.» 30 agosto).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 20 Julio 2010 de Incorporación a la Red de Carreteras y al Catálogo la variante oeste de Arrasate («B.O.G.» 28 julio).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 22 junio 2010 sobre la Incorporación a la Red de Carreteras y al Catálogo

La Disposición Final Primera de la Norma Foral 11/2005, de 2 de diciembre, por la que se modifica la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, autoriza al Consejo de Diputados para que en el plazo de seis meses a partir de su publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa elabore un Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, incluyendo la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales, al que se incorporen las modificaciones que en su texto se introducen por la propia Norma Foral 11/2005, por la Norma Foral 7/2000, de 28 de diciembre de Modificación de la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, y por la Disposición Adicional Primera de la Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, por la que se regula el Canon de Utilización de Infraestructuras Viarias y se regulan determinados aspectos del Régimen Jurídico Tributario de la Sociedad Pública Foral «Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras S.A.».

Además, la facultad de regularizar, aclarar y armonizar las Normas Forales que se refunden justifican otras modificaciones que se inspiran en diversos criterios, tales como la integración de la perspectiva de género conforme a la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, la introducción de determinadas precisiones terminológicas y aclaraciones del texto que tienen como finalidad contribuir a la aclaración de sus preceptos, corrigiendo errores de concordancia, ajustando la numeración de los artículos y coordinando los preceptos y las remisiones y referencias entre artículos.

En consecuencia, se ha elaborado un Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa, que se incorpora como anexo y que tiene por objeto, en cumplimiento del mandato normativo, recoger las modificaciones que han quedado detalladas.

En su virtud, de conformidad con la Comisión Jurídica Asesora, a propuesta del Diputado Foral del Departamento para las Infraestructuras Viarias, previa deliberación y aprobación del Consejo de Diputados en sesión celebrada el día 6 de junio de 2006,

DISPONGO

#### **Artículo único**

Se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa que se acompaña a continuación.

#### **Disposición derogatoria**

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

1. La Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.
2. La Norma Foral 7/2000, de 28 de diciembre, de Modificación de la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.
3. La disposición adicional primera de la Norma Foral 7/2002, de 3 de octubre, por la que se regula el Canon de Utilización de Infraestructuras Viarias y se regulan determinados aspectos del Régimen Jurídico Tributario de la Sociedad Pública Foral «Bidegi Gipuzkoako Azpiegituren Agentzia-Agencia Guipuzcoana de Infraestructuras, S.A.».
4. La Norma Foral 11/2005, de 2 de diciembre, de Modificación de la Norma Foral 17/1994, de 25 de noviembre, de Carreteras y Caminos de Gipuzkoa.

#### **Disposición final**

El presente Decreto Foral Normativo y el Texto Refundido que aprueba entrarán en vigor el día siguiente al de su

## ANEXO

# TEXTO REFUNDIDO DE LA NORMA FORAL DE CARRETERAS Y CAMINOS DE GIPUZKOA

## TITULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES

### CAPITULO I OBJETO, DEFINICIONES Y CLASIFICACIÓN

#### ***Artículo 1 Objeto de la Norma Foral***

1. La presente Norma Foral tiene por objeto establecer el régimen jurídico privativo de las carreteras y caminos de Gipuzkoa.
2. En virtud de las facultades y competencias reconocidas al Territorio Histórico, el régimen jurídico privativo de las carreteras y caminos de Gipuzkoa se extiende a todos los aspectos relacionados con la planificación, financiación, proyecto, construcción, modificación, conservación, explotación, uso y defensa de dichas carreteras y caminos así como a los relacionados con la integración de los mismos en su entorno.

#### ***Artículo 2 Definiciones***

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 circularon 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».

Véase N. Foral [GIPUZKOA] 1/2007, 24 enero, de Vías Ciclistas del Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 31 enero).

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.

### **Artículo 3 Titularidad de las carreteras y caminos de Gipuzkoa**

**1.** Pertencen a la Diputación Foral las carreteras incluidas en el Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

**2.** El resto de las carreteras y caminos objeto de esta Norma son de titularidad municipal.

**3.** Todos los viales y vías de comunicación terrestre abiertos al uso público se presumen de titularidad pública.

### **Artículo 4 Competencia**

Sin perjuicio de la superior potestad de las Juntas Generales de Gipuzkoa para dictar normas de general aplicación y de las específicas competencias atribuidas a las mismas por esta Norma Foral, la planificación, construcción, modificación, conservación, explotación y defensa de las carreteras y caminos de Gipuzkoa corresponden a las Administraciones titulares de los mismos.

### **Artículo 5 Clasificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa**

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.

## **Artículo 6 Catálogo de la red de carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa**

**1.** La Diputación Foral de Gipuzkoa mantendrá permanentemente actualizado el Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

El Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa contendrá la relación detallada y la clasificación de todas las carreteras de las que la Diputación Foral es titular con expresión de su identificación y denominación oficial.

Las carreteras no incluidas en dicho Catálogo son de titularidad y competencia municipal y su administración y conservación corresponden al Ayuntamiento del término municipal por el que transcurren.

El Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa y cuantas actualizaciones se realicen del mismo deberá publicarse en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

**2.** Los Municipios de Gipuzkoa aprobarán y mantendrán también actualizado el Catálogo de sus carreteras y caminos, que servirá de base para el inventario a que posteriormente se hace referencia en esta Norma.

**3.** La identificación y denominación de las carreteras se realizará de acuerdo con lo establecido por las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma del País Vasco y en coordinación con los territorios limítrofes.

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 22 enero 2013, del Consejo de Diputados, de traspaso al municipio de San Sebastián de la titularidad de la carretera GI-21 que discurre por el barrio de Añorga, entre las rotondas de Errekalde y Añorga-txiki (incluida ésta) («B.O.G.» 31 enero).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 22 enero 2013, del Consejo de Diputados, de traspaso al municipio de San Sebastian de la titularidad de la carretera GI-2137 que discurre entre los p.k. 0,250 y 3,770 los barrios de Martutene y Loiola, desde el límite del término municipal de Astigarraga hasta la rotonda de Riveras de Loiola («B.O.G.» 31 enero).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 30 octubre 2012, del Consejo de Diputados, de traspaso al municipio de Tolosa la titularidad del tramo inicial de la carretera GI-3421 «A la ermita de Izaskun (Ibarra)» que comienza en la calle Santa Clara, p.k. 0,00, y finaliza en el p.k. 0,750 («B.O.G.» 7 noviembre).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 24 mayo 2012, del Departamento de Movilidad e Infraestructuras Viarias, sobre incorporación a la Red de Carreteras de la Variante de Zumarraga y modificación del Catálogo de Carreteras («B.O.G.» 29 mayo).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 21 junio 2011 de modificación del Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa, tras la puesta en servicio del tronco y sus enlaces del nuevo tramo de la variante de la N-634 en Eibar («B.O.G.» 28 junio).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 7 junio 2011 sobre el traspaso al municipio de Azpeitia del antiguo tramo inicial de la carretera GI-2635 «De Azpeitia a Beasain» desde el p.k. 23,650 de la GI-2634 hasta la rotonda de Atxubiaga («B.O.G.» 17 junio).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 20 mayo 2011 de traspaso a los municipios de Pasaia y Donostia-San Sebastián de la carretera GI-2640 «Travesía Herrera-Molinao (Donostia-San Sebastián a Pasaia)» («B.O.G.» 27 mayo).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 26 abril de Incorporación a la Red de Carreteras del nuevo tramo de la GI-40 de conexión entre Martutene, la zona hospitalaria de Donostia-San Sebastián y la GI-20 y modificación del Catálogo de Carreteras («B.O.G.» 4 mayo).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 26 abril de Incorporación a la Red de Carreteras del nuevo tramo de la carretera variante de la GI-2635 «De Azpeitia a Beasain» en Azpeitia y modificación del Catálogo de Carreteras («B.O.G.» 4 mayo).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 15 marzo 2011 sobre la Incorporación a la Red de Carreteras de la Variante de Andoain y modificación del Catálogo de Carreteras («B.O.G.» 22 marzo).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 8 setiembre de 2009 sobre modificación del Catálogo de la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa tras la puesta en servicio de la Variante de Urnieta («B.O.G.» 17 setiembre).

Véase, Acuerdo [GIPUZKOA] 1 setiembre de incorporación al catálogo y a la red de carreteras el semienlace de Orio y adscripción a Bidegi la AP-8-33 («B.O.G.» 9 setiembre).

Véase Actualización del Catálogo de la Red de Carreteras («B.O.G.» 8 julio).

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 23 de junio sobre la Incorporación a la Red Foral de Carreteras el nuevo tramo de la carretera N-121-A y la GI-3455 así como en el catálogo de carreteras de la Diputación Foral («B.O.G.» 30 junio)

Véase, Acuerdo de 19 de mayo de 2009 de Incorporación a la Red Foral de Carreteras del tramo de la autopista AP-1 entre el enlace de Eskoriatza y el enlace de Arrasate/Mondragón así como en el catálogo de carreteras de la Diputación Foral y adscripción del citado tramo a Bidegi, S.A. («G.A.O.» 21 mayo).

## **CAPITULO II DOMINIO PUBLICO VIARIO**

### ***Artículo 7 Régimen demanial de las carreteras y caminos de Gipuzkoa***

Las carreteras y caminos de Gipuzkoa son bienes de dominio y uso público, por lo que no son enajenables, embargables ni prescriptibles. Ni su titularidad ni las actuaciones públicas destinadas a su construcción, conservación o explotación están sometidas a tributo alguno.

### ***Artículo 8 Alcance del dominio público viario. Zona de dominio público***

1. Forman parte de las carreteras y, por tanto, del dominio público viario, además de la calzada o superficie destinada al tráfico rodado, todos los elementos de su explanación tales como arcenes, bermas, cunetas, paseos, taludes y terraplenes, los muros de sostenimiento y contención, puentes, viaductos, túneles, estructuras y demás obras de fábrica y, en general, todos los elementos construidos en función de la carretera.
2. También forman parte de la carretera y, por tanto, del dominio público viario los terrenos de titularidad pública situados por encima y por debajo de la carretera y a ambos lados de la misma en una anchura de ocho metros en las Autopistas, Autovías y, en general, en todas las carreteras de la Red de Interés Preferente (Red Roja), y de tres metros en las restantes carreteras, medidos a partir de la línea exterior de la explanación.
3. También forman parte del dominio público viario por su carácter de elementos funcionales de las carreteras:

- a) Los elementos de señalización, balizamiento e iluminación de las mismas.
- b) Las instalaciones destinadas al control de aforos.
- c) Las instalaciones destinadas al pesaje y control de cargas.
- d) Las zonas de aparcamiento o descanso de titularidad pública al servicio de la carretera.
- e) Las áreas de servicio de titularidad pública.
- f) Los edificios y construcciones destinados al servicio de las carreteras, tales como centros de control, almacenes y parques de maquinaria.
- g) Los demás terrenos, construcciones e instalaciones destinados a la correcta conservación y explotación de las carreteras.

4. El dominio público viario de los caminos se extiende a toda su explanación, incluidas sus estructuras, muros, obras de fábrica y demás elementos funcionales.

5. A efectos de lo previsto en esta Norma Foral todos los terrenos de dominio público viario de una carretera o camino constituyen su «zona de dominio público».

#### **Artículo 9 Inventarios de carreteras y caminos**

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.

#### **Artículo 10 Desafectación**

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 utilizaciones 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.

#### **Artículo 11 Traspasos de titularidad**

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.

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 15 septiembre de 2009 de traspaso al municipio de Arrasate de la carretera GI-3553 «Al Barrio de Garagartza (Arrasate-Mondragón)» («B.O.G.» 23 septiembre)

Véase Acuerdo [GIPUZKOA] 21 julio de 2009 sobre el traspaso al municipio de Getaria del tramo inicial de 800 metros de la GI-3391 («B.O.G.» 28 julio)

### **CAPITULO III**

# RELACIONES INTERADMINISTRATIVAS

## ***Artículo 12 Coordinación y colaboración entre Administraciones***

1. Las actuaciones de las distintas Administraciones Públicas con incidencia en las carreteras y caminos de Gipuzkoa se llevarán a cabo de conformidad con los principios de coordinación, colaboración, información mutua y respeto de sus competencias respectivas.

2. Los Ayuntamientos, en el ejercicio de sus competencias urbanísticas y medioambientales, deberán velar por el cumplimiento de esta Norma Foral, aplicándola en todo caso como propia de la ordenación urbana o territorial de su Municipio.

Los Ayuntamientos denegarán toda licencia urbanística o de actividad para obras o actuaciones que se opongan a lo dispuesto en esta Norma Foral.

3. Sin perjuicio de su titularidad, la Diputación Foral y los Ayuntamientos podrán establecer acuerdos y convenios de colaboración en orden a la mejora y mantenimiento de las carreteras y caminos, principalmente en el caso de travesías, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

## TITULO I

# NORMAS SOBRE PLANIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

## CAPITULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

## ***Artículo 13 Instrumentos de la planificación viaria***

La planificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa podrá realizarse mediante los siguientes instrumentos:

- a) El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa.
  
- b) Los Planes Municipales de Carreteras y Caminos.

## ***Artículo 14 Coordinación con la Planificación General, Económica y Territorial***

1. La planificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa respetará los contenidos obligatorios del Plan General de Carreteras del País Vasco y se establecerá en coordinación con la planificación económica, territorial y urbana de la Comunidad Autónoma.

La coordinación con la ordenación territorial y urbana se llevará a cabo en los términos previstos en la legislación reguladora de la ordenación del territorio del País Vasco y en la presente Norma Foral.

2. La planificación de las carreteras y caminos de Gipuzkoa deberá además coordinarse con los Planes y proyectos de los territorios limítrofes en lo que se refiera a actuaciones con mutuas incidencias.

## CAPITULO II

# PLAN TERRITORIAL DE CARRETERAS DE GIPUZKOA

## ***Artículo 15 Objeto y naturaleza del Plan Territorial***

1. El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa tendrá por objeto:

- a) Establecer los objetivos generales para la Red de Carreteras de la Diputación Foral.
  
- b) Establecer las características a las que deberán tender las citadas carreteras según su clasificación.
  
- c) Establecer los programas de las actuaciones a realizar en dichas carreteras durante un determinado período en orden al cumplimiento de los objetivos señalados en el Plan.

2. El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa tendrá la naturaleza de Plan Territorial Sectorial a los efectos de lo dispuesto en la legislación de ordenación territorial del País Vasco.

#### **Artículo 16 Tramitación y aprobación. Publicación**

1. El Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa será formulado por la Diputación Foral y tramitado conforme a lo previsto en la legislación de ordenación del territorio del País Vasco para los Planes Territoriales Sectoriales.
2. La aprobación definitiva del Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa se realizará por Norma Foral de las Juntas Generales.
3. Antes de su remisión a las Juntas Generales, el Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa será sometido a los siguientes trámites:

- a) Información pública por plazo mínimo de dos meses para que los ciudadanos en general pueda formular alegaciones y sugerencias.

- b) Audiencia del Plan a todos los Ayuntamientos del Territorio, a las Administraciones de los territorios limítrofes y a la Administración General de la Comunidad Autónoma para que en el plazo de información pública y en el de un mes más puedan formular igualmente las alegaciones y sugerencias que estimen oportunas.

- c) Informe posterior de la Comisión del Plan General de Carreteras y de la de Ordenación del Territorio del País Vasco.

- d) Aprobación por el Consejo de Diputados de la Diputación Foral, previo estudio y resolución de las alegaciones, sugerencias e indicaciones recogidas en los anteriores trámites.

4. Para su entrada en vigor, el Plan Territorial de Carreteras en su contenido dispositivo deberá publicarse íntegramente en el Boletín Oficial de Gipuzkoa, ello sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

#### **Artículo 17 Efectos del Plan Territorial**

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.

#### ***Artículo 18 Modificación y revisión***

1. En la Norma Foral que apruebe el Plan se establecerán las determinaciones del mismo que la Diputación Foral podrá modificar, previa información pública o sin ella y dando simple cuenta a las Juntas Generales, y las que en todo caso deberán ser aprobadas por las Juntas Generales previa información pública.

2. El Plan Territorial de Carreteras deberá adecuarse en todo momento a los recursos económicos disponibles.

3. Con independencia de las modificaciones que durante su vigencia se introduzcan, el Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa deberá revisarse cuando sobrevinieren circunstancias que así lo aconsejen y, en todo caso, con un año de antelación respecto a la fecha de finalización de los plazos de sus programas de actuación.

4. Para la revisión del Plan Territorial de Carreteras se seguirán los mismos trámites que para su aprobación primera.

5. Cuando en el Plan General de Carreteras del País Vasco se introduzcan contenidos obligatorios no contemplados en el Plan Territorial, dichos contenidos prevalecerán sobre lo previsto en el mismo, debiendo inmediatamente procederse a su modificación o revisión en los términos anteriormente establecidos.

## **CAPITULO III PLANES MUNICIPALES**

#### ***Artículo 19 Objeto, naturaleza y efectos de los Planes Municipales***

1. Los Municipios de Gipuzkoa podrán redactar para sus carreteras y caminos Planes Municipales de Carreteras y Caminos con el mismo o similar objeto que el del Plan Territorial de Carreteras de Gipuzkoa.

2. Los Planes Municipales de Carreteras y Caminos tendrán la naturaleza de Planes Especiales con los efectos previstos en la legislación urbanística vigente.

3. De conformidad con su naturaleza, los Planes Municipales de Carreteras y Caminos se tramitarán conforme a lo dispuesto para los Planes Especiales en la legislación urbanística.

## **TITULO II NORMAS SOBRE CONSTRUCCIÓN, MEJORA Y EXPLOTACIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS**

### **CAPITULO I**

# PROYECTOS

## **Artículo 20 Proyectos de construcción. Contenido**

1. Para la ejecución de obras de construcción, conservación y mejora de las carreteras y caminos y en los casos previstos en la legislación reguladora de la contratación pública, deberá aprobarse previamente el correspondiente Proyecto técnico de Construcción en el que se definirán de forma completa y con el detalle suficiente las obras a realizar.
2. Los Proyectos de Construcción deberán ajustarse a las normas técnicas de obligado cumplimiento en la Comunidad Autónoma y, en función de la naturaleza de las obras, contener todos los estudios necesarios de carácter geológico y geotécnico, hidrológico, de estructuras y de tráfico y seguridad, a fin de evitar imprevistos y problemas tanto en su ejecución como en su posterior funcionamiento.
3. Los Proyectos, con el objetivo de respeto y armonización con el medio natural o urbano donde se emplazan, deberán analizar los aspectos medioambientales y de protección del patrimonio cultural, de acuerdo con la normativa vigente aplicable sobre procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
4. Los Proyectos de Construcción de nuevas carreteras o variantes de carreteras de la Red Roja o Naranja incluirán, además, la previsión de apartaderos y áreas de servicio y descanso cuando así se estime necesario.
5. Los Proyectos de Construcción contendrán en su caso la determinación, con su relación concreta e individualizada a efectos de legitimación de expropiaciones, de la totalidad de los terrenos, construcciones y otros bienes o derechos a que afecten y que se estime preciso ocupar o adquirir.

## **Artículo 21 Tramitación y aprobación de los proyectos de construcción**

1. Cuando las obras supongan nuevas afecciones de suelo, el Proyecto de Construcción deberá someterse, antes de su aprobación definitiva, a información pública por plazo de un mes.

Sólo se excepcionan de lo así dispuesto los Proyectos de pequeñas mejoras locales cuando el suelo afectado pertenezca ya a la Administración actuante.

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.
3. Durante la información pública cualquier persona podrá conocer el Proyecto y formular sugerencias o alegaciones sobre el interés de las obras, su concepción y su compatibilidad con el medio.
4. Del Proyecto sometido a información pública se dará también audiencia a los demás Departamentos y Organismos Públicos que puedan resultar afectados en sus competencias respectivas y, en especial y en su caso, a los Ayuntamientos afectados para que en el plazo citado informen sobre su conformidad o disconformidad con el Proyecto y formulen las alegaciones o sugerencias que estimen oportunas.
5. Los Proyectos deberán someterse además al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo a la normativa aplicable.
6. Realizados los trámites de los apartados anteriores, la Diputación Foral o el Ayuntamiento competente, vistas las alegaciones, sugerencias o indicaciones que en su caso se hayan podido formular, decidirá sobre la ejecución de las obras, procediendo, en su caso, a aprobar definitivamente el Proyecto tramitado.
7. La aprobación del Proyecto, si existe disconformidad de algún Ayuntamiento, deberá realizarse en forma motivada.
8. Cuando los Proyectos no supongan nuevas afecciones de suelo los trámites de información pública y audiencia previa a los Ayuntamientos serán potestativos.

## **Artículo 22 Efectos de la aprobación de los Proyectos de Construcción**

1. La aprobación de los Proyectos de Construcción por la Diputación Foral o los Ayuntamientos, siempre que los mismos se hayan tramitado conforme a lo previsto anteriormente, facultará para la inmediata ejecución de las obras previstas en los mismos.

La ejecución inmediata de las obras previstas podrá realizarse aunque exista disconformidad con el planteamiento urbanístico en vigor si el Proyecto desarrolla actuaciones previstas en el Plan Territorial de Carreteras.

2. Los Proyectos aprobados producirán además la reserva del suelo afectado durante un plazo de cinco años.

Durante dicho plazo no se concederán por ninguna Administración autorizaciones, permisos o licencias de edificación o usos permanentes de suelo incompatibles con las previsiones del Proyecto.

Las limitaciones previstas en los Títulos III y IV de esta Norma Foral respecto a las zonas de dominio público y protección regirán como si la carretera existiera en la forma prevista en el Proyecto y cualquier actividad, trabajo u obra que pretenda realizarse en dichas zonas quedará sometido a los regímenes de intervención y control y de defensa y sanción previstos en los Títulos V y VI de esta Norma Foral.

3. Los Proyectos que desarrollen determinaciones del Plan Territorial o del Plan General de Carreteras resultarán de obligado cumplimiento en la formulación y aprobación del planeamiento urbanístico municipal y en caso de disconformidad prevalecerán sobre el mismo.

4. Además de los efectos a que se ha hecho referencia, la aprobación de los Proyectos de Construcción conllevará los de legitimación de expropiaciones previstos en el Capítulo II de este Título.

### **Artículo 23 Proyectos Previos. Anteproyectos y Proyectos de trazado**

1. Con el fin de anticipar los efectos previstos en los apartados 2 y 3 del artículo anterior en cuanto a reserva de suelo, suspensión de autorizaciones, permisos y licencias, régimen de limitaciones previstas para las zonas de dominio público y protección y de calificación urbanística, la Administración podrá redactar, tramitar y aprobar Proyectos Previos que deberán contener como mínimo las determinaciones necesarias para definir con la debida aproximación los terrenos afectados por las obras a realizar.

2. Los Proyectos Previos se tramitarán y aprobarán conforme a lo previsto en el artículo 21.

En los supuestos en los que la «Declaración de Impacto Ambiental» sea preceptiva, deberá realizarse en el trámite de aprobación del Proyecto Previo.

3. La aprobación de los Proyectos Previos conllevará los efectos señalados y, si contienen la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones y otros bienes o derechos a que afecten y que se estima será preciso ocupar o adquirir, su aprobación producirá también los efectos de legitimación de expropiaciones previstos en el apartado 4 del artículo anterior.

4. La tramitación y aprobación de los Proyectos Previos conforme a lo previsto en el apartado 2 de este artículo exime de la obligación de efectuar los trámites de información pública y audiencia para la aprobación del correspondiente Proyecto de Construcción así como de la necesidad, en su caso, para dicha aprobación de una nueva «Declaración de Impacto Ambiental» cuando la misma se haya ya efectuado en el procedimiento de aprobación del Proyecto Previo.

5. Cuando se opte por la tramitación y aprobación de un Proyecto Previo, la aprobación del correspondiente Proyecto de Construcción no servirá para ampliar el plazo de cinco años en cuanto a su eficacia de reserva de suelo y limitaciones consiguientes.

6. A los efectos de esta Norma Foral, los Anteproyectos a escala no menor de 1/2. 000 y los Proyectos de Trazado a que se refieren otras leyes y normas de carreteras se considera tienen el carácter de Proyectos Previos.

### **Artículo 24 Estudios informativos**

1. Con anterioridad a la tramitación del Proyecto Previo o de construcción, y especialmente en los casos en que se requiera la Declaración de Impacto Ambiental, la Administración actuante, si así lo estima oportuno, someterá a información pública un Estudio Informativo que contendrá los datos necesarios y el análisis realizado para definir y valorar en líneas generales las distintas alternativas a un determinado problema viario así como las soluciones que se proponen a éste.

2. La tramitación del Estudio Informativo servirá para garantizar la participación ciudadana y de las Instituciones en el proceso de toma de decisiones.

3. Los Estudios Informativos no producirán los efectos jurídicos previstos en el artículo anterior para los Proyectos Previos ni vincularán a la Administración respecto de las decisiones a adoptar.

## **CAPITULO II**

## DISPONIBILIDAD DE TERRENOS. EXPROPIACIONES

### **Artículo 25 Adquisición y ocupación de bienes**

1. La adquisición de terrenos, construcciones y otros bienes y derechos precisos para la ejecución de las obras, las ocupaciones temporales así como la imposición de las servidumbres para la reposición o implantación de servicios se logrará mediante expropiación.
2. La disponibilidad de los bienes y derechos precisos podrá también lograrse por permuta, compraventa o, en los casos que proceda, por ocupación directa o cesión de acuerdo con los mecanismos previstos en la legislación urbanística.

### **Artículo 26 Legitimación expropiatoria. Utilidad pública y necesidad de ocupación**

1. La aprobación de los proyectos de carreteras implicará la declaración a efectos de expropiación forzosa de la utilidad pública de las obras y, si contuvieren en su documentación la relación concreta e individualizada de los terrenos, construcciones y otros bienes o derechos a que afecten, la de la necesidad de ocupación y adquisición de los mismos así como la de imposición o modificación de servidumbres.
2. La declaración de necesidad de ocupación y adquisición de los terrenos, construcciones y otros bienes y derechos e imposición de servidumbres se extenderá a la de todos los que resulte preciso adquirir u ocupar para la ejecución de las obras, reposición de servicios y demás actividades precisas para su correcta explotación posterior.
3. La legitimación expropiatoria se hará extensiva además a todos los terrenos, construcciones, bienes y derechos afectados por las modificaciones del proyecto siempre que no se produzca una alteración sustancial del mismo y, antes de acordarse, se informe adecuadamente y por plazo de quince días a las personas u organismos interesados mediante notificación o publicación en el Boletín Oficial de Gipuzkoa a efectos de alegaciones y sugerencias.
4. Dicha legitimación alcanza también a los proyectos de obras complementarias previstos en la legislación sobre contratación administrativa cuando en su tramitación y aprobación se haya respetado lo dispuesto en el apartado anterior.
5. Se declara la utilidad pública, a efectos de su expropiación, de todos los terrenos y bienes de titularidad privada colindantes con las carreteras y situados a ambos lados de las mismas en una anchura de 8 (ocho) metros en las carreteras de la Red de Interés Preferente (Red Roja), en las autopistas y en las autovías, y de 3 (tres) metros en las restantes carreteras, medidos a partir del borde o línea exterior de la explanación.
6. Se declara así mismo la utilidad pública a efectos de su expropiación de los siguientes terrenos y bienes:
  - a) Terrenos y bienes situados en las zonas de protección de las carreteras, cuando resulten precisos para actividades al servicio de las mismas y que, de ser de titularidad pública, resultarían de dominio público viario.
  - b) Terrenos y bienes situados en las zonas de protección de las carreteras, cuando los mismos generen peligro para el dominio público viario o la seguridad vial o su eliminación sirva para aumentar la capacidad de la carretera.
  - c) Terrenos y bienes precisos para la reordenación de accesos existentes o previstos.
7. La necesidad concreta e individualizada de ocupación de los bienes y derechos señalados habrá de declararse por la Administración expropiante en la forma y con los trámites previstos en la legislación reguladora de la expropiación forzosa.

## CAPITULO III

# FINANCIACIÓN

## **Artículo 27 Recursos Financieros**

1. La financiación de las obras de construcción, mejora y conservación de carreteras y caminos así como las de ordenación de accesos y, en general, las actuaciones exigidas para el buen funcionamiento y explotación de los mismos deberán realizarse con cargo a los Presupuestos de la Administración titular de las vías, ello sin perjuicio de la colaboración que pueda obtenerse de otras Entidades públicas y privadas.
2. La financiación de las obras podrá también realizarse cuando así proceda mediante los mecanismos previstos en la legislación urbanística.
3. Para las obras que supongan un beneficio especial para determinadas personas físicas o jurídicas, y en especial en la ejecución de accesos y viales de servicio, podrá acordarse la aplicación de contribuciones especiales siempre que se cumplan los requisitos previstos en la legislación reguladora de dichos tributos.
4. La Administración podrá acudir también a la financiación de las obras mediante su explotación en régimen de gestión directa.
5. La Administración podrá acudir también a la financiación privada de las obras mediante su explotación en régimen de gestión indirecta.

## **Artículo 28 Contribuciones especiales**

1. En el supuesto de aplicación de contribuciones especiales, serán sujetos pasivos del tributo aquellas personas físicas o jurídicas que de una forma directa se beneficien por las actuaciones realizadas y, especialmente, titulares de fincas y establecimientos colindantes con la carretera o camino y de urbanizaciones o barrios cuya comunicación quede mejorada.
2. La base imponible de las contribuciones se determinará por los siguientes porcentajes en relación con el coste total del proyecto:
  - a) Con carácter general, hasta el 25 por 100.
  - b) En los viales de servicio, hasta el 50 por 100.
  - c) En los accesos para fincas, urbanizaciones o determinados establecimientos, hasta el 90 por 100.
3. Para la cuantificación de las cuotas que habrán de satisfacer los sujetos pasivos se tendrán en cuenta los siguientes criterios:
  - a) Superficie de las fincas beneficiadas o metros lineales de fachada o frente.
  - b) Coeficiente de edificabilidad y tipos de usos en suelos urbanos y urbanizables o aptos para urbanizar.
  - c) Proximidad de las fincas, establecimientos o urbanizaciones respecto de la carretera o camino.
  - d) Todos los demás criterios que sean determinados en atención a las circunstancias particulares que concurran para establecer las contribuciones especiales.

## **Artículo 29 Auzolan**

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.

## **CAPITULO IV EJECUCIÓN DE LAS OBRAS**

### ***Artículo 30 Licencias y Permisos Municipales***

1. Las obras de construcción, conservación o mejora de carreteras y las relacionadas directamente con su explotación no están sometidas a licencia urbanística ni otros actos de control previo por parte de los Ayuntamientos y su ejecución no podrá ser paralizada o suspendida salvo por la autoridad judicial competente.
2. Cuando las obras se realicen por la Diputación Foral, y salvo que por razones de emergencia ello no sea posible, la ejecución de las mismas se comunicará para su debido conocimiento al Ayuntamiento o Ayuntamientos afectados antes de su inicio.

### ***Artículo 31 Contratación de las obras***

1. Para la contratación de las obras por la Administración se estará a lo dispuesto en la legislación que regula la contratación pública.
2. La licitación podrá convocarse siempre que resulte previsible la disponibilidad de los terrenos antes de la adjudicación.

### ***Artículo 32 Deslinde y amojonamiento***

Una vez finalizadas las obras, y cuando las mismas impliquen nuevas afecciones de suelo, deberá procederse siempre a su correcto deslinde y amojonamiento.

## **CAPITULO V EXPLOTACIÓN**

### ***Artículo 33 Explotación. Concepto***

La explotación de las carreteras y caminos comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y de quienes la usan, e incluye las operaciones referentes a señalización, ordenación de accesos, imposición de límites y control del uso del dominio público viario y, finalmente, la regulación, autorización y sanción de los usos del suelo en las zonas de protección.

### ***Artículo 34 Formas de explotación***

1. La explotación de las carreteras y caminos se llevará a cabo directamente por la Administración titular de los mismos.
2. La explotación de las carreteras y caminos municipales de Gipuzkoa podrá encomendarse por los Ayuntamientos a los Consorcios o Mancomunidades que en su caso estimen conveniente constituir.
3. Podrán así mismo constituirse organismos autónomos o sociedades públicas a las que la Administración titular encomiende la explotación de las carreteras y caminos.
4. Las carreteras podrán también explotarse en régimen de concesión o por cualesquiera de los sistemas previstos para la gestión indirecta de los servicios públicos.

El contrato de gestión indirecta determinará el correspondiente régimen jurídico-administrativo y económico-financiero así como, en su caso, las fórmulas de reparto de los beneficios o riesgos de la explotación.

5. Las Áreas de Servicio públicas podrán ser explotadas conjunta o independientemente de la explotación de la carretera y bajo cualesquiera de las fórmulas previstas en los anteriores apartados.

#### **Artículo 35 Planes de conservación**

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.

#### **Artículo 36 Trabajos de explotación**

1. La Administración titular de la carretera o camino o, en su caso, la entidad responsable de su explotación podrá realizar por sí o a través de terceros cuantos trabajos resulten precisos para la adecuada explotación de la vía y demás elementos del dominio público viario.

2. Las obras que afecten al tráfico se pondrán en conocimiento de la Administración competente en dicha materia para su debida colaboración.

#### **Artículo 37 Señalización**

1. Corresponde con exclusividad a la Administración titular de la carretera o camino determinar la señalización para el correcto funcionamiento del tráfico o la adecuada información a quienes la usen.

2. El establecimiento y conservación de las señales de interés de otras entidades o personas, públicas o privadas, corresponderá a las interesadas previa autorización de la Administración titular de la carretera o camino.

3. Sólo se exceptiona de lo dispuesto en los dos apartados anteriores la señalización provisional en casos de emergencia.

4. Las señales que se coloquen en las carreteras deberán ajustarse en todo caso a los modelos oficiales de señalización.

## **TITULO III NORMAS SOBRE USO DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS**

# CAPITULO I

## USO NORMAL DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

### **Artículo 38 Uso General**

1. Todos los ciudadanos tiene el derecho a transitar por las carreteras y caminos de Gipuzkoa conforme a su destino y de acuerdo con las leyes, normas y señales de tráfico y circulación.
2. El tránsito por las carreteras y caminos de Gipuzkoa podrá someterse al pago de peaje o derechos de uso.

Véase N. Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril).

### **Artículo 39 Responsabilidades**

1. De conformidad con lo dispuesto en la normativa sobre tráfico y seguridad vial, el tránsito por las carreteras y caminos de Gipuzkoa se realizará a riesgo y ventura de quienes las usen y bajo su propia responsabilidad.
2. No obstante, quienes sufran daños o lesiones en sus bienes o derechos a causa del funcionamiento normal o anormal de la Administración o entidad responsable de la explotación de las carreteras o caminos en el ejercicio de sus obligaciones, tendrán derecho a recibir indemnización por dichos daños o lesiones en los términos previstos en la ley.
3. No existirá responsabilidad de la Administración o entidad responsable de la explotación por los daños y lesiones que puedan producirse cuando existiera fuerza mayor o los hechos causantes se produzcan por responsabilidad de las personas perjudicadas o de terceros.

### **Artículo 40 Limitaciones respecto al Uso General y usos especiales**

1. El tránsito por las carreteras y caminos de Gipuzkoa no tendrá en principio otras limitaciones que las previstas en la legislación sobre tráfico y seguridad vial y demás leyes, normas y ordenanzas de general aplicación.
2. 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.

Las limitaciones podrán consistir tanto en la prohibición u obligación de transitar en determinadas condiciones como en la sujeción a previa autorización administrativa.

Las limitaciones deberán siempre establecerse con carácter particular para un tramo, camino o carretera o recorrido determinados y, a ser posible, con carácter temporal.

3. Excepcionalmente la Administración titular de la carretera o camino podrá permitir el tránsito de vehículos que por sus dimensiones, carga u otras circunstancias no cumplan con las limitaciones específicas establecidas de acuerdo a lo previsto en el apartado anterior. El tránsito de vehículos en estos supuestos requerirá autorización expresa de la Administración que se solicitará y otorgará en las condiciones establecidas en el Título V de esta Norma Foral.

### **Artículo 41 Otros usos y aprovechamientos**

1. Sobre los bienes del dominio público viario no existen más derechos que los de circulación o tránsito y en las condiciones a que se ha hecho referencia. La realización de otros usos o aprovechamientos en el dominio público viario sólo será posible siempre que dichos usos y aprovechamientos resulten por su naturaleza de necesaria ubicación en el mismo, sean compatibles con la circulación o tránsito y no limiten su seguridad y comodidad.



En la calzada, arcenes y cunetas de las carreteras y caminos no serán admisibles más usos y aprovechamientos que los imprescindibles para accesos y cruces a distinto nivel de conducciones y vías de paso peatonal o rodado.

Sólo excepcionalmente se permitirán ocupaciones temporales o indefinidas cuando resulten imprescindibles para trabajos, obras o servicios que no permitan otra solución alternativa.

2. Los usos y aprovechamientos previstos en el apartado anterior, salvo que los realice la Administración titular de la carretera o camino o la entidad responsable de su explotación, sólo podrán efectuarse previo el otorgamiento expreso por la Administración titular de la vía de las autorizaciones o concesiones a que se hace referencia en el Título V de esta Norma Foral.

Las autorizaciones o concesiones que se otorguen para dichos usos o aprovechamientos de las carreteras y caminos de Gipuzkoa, sus elementos funcionales y demás bienes del dominio público viario se sujetarán a las condiciones que la Administración discrecionalmente señale para la defensa y correcto funcionamiento de dichos bienes.

3. Salvo que expresamente se indique otra cosa en la autorización o concesión, las condiciones a que se ajustarán los distintos usos y aprovechamientos serán las que se especifican en el Capítulo siguiente.

## **CAPITULO II**

### **CONDICIONES GENERALES Y ESPECIFICAS PARA LOS DISTINTOS USOS Y APROVECHAMIENTOS EN LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO. PROHIBICIONES**

#### ***Artículo 42 Condiciones Generales***

1. Las actividades, trabajos y usos a que se refiere el artículo anterior y que afecten a la calzada y demás elementos del dominio público viario deberán realizarse de forma que no impidan ni dificulten en la medida de lo posible al tránsito o circulación por la carretera o camino.

2. Cuando las obras o usos afecten o puedan afectar al tránsito o circulación por las carreteras, se observará lo dispuesto en la normativa vigente sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras.

3. Tratándose de usos o aprovechamientos que resultan excepcionales y que afectan a la zona de dominio público viario, la Administración titular de la vía no responderá de las roturas, averías, desperfectos y otros daños que puedan ocasionarse en las obras o instalaciones por causa del tráfico o de los trabajos de conservación, explotación, obras de mejora o de nueva planta que se realicen en la carretera o camino o en sus elementos funcionales.

4. Las entidades o personas titulares de usos y aprovechamientos sobre el dominio público viario responderán siempre de los daños y lesiones que pudieran ocasionar con sus instalaciones a la carretera o camino y sus elementos funcionales o a quienes las usen.

5. Las entidades o personas titulares de instalaciones quedarán además obligadas a variarlas por su cuenta si ocasionaran perjuicios a la carretera o camino o en el caso de que un proyecto de modificación o mejora de los mismos lo hiciera necesario.

#### ***Artículo 43 Accesos. Apertura de nuevos***

1. Se consideran accesos a una carretera de la red Foral:

a) Las conexiones de ésta con las vías de servicio de la propia carretera o con otras vías que no sean de la red Foral.

b) Las entradas y salidas directas de vehículos a núcleos urbanos e industriales, y a fincas y predios colindantes.

2. La Administración podrá limitar los accesos a las carreteras de la red Foral y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos puedan construirse. Asimismo, podrá promover la reordenación de los accesos existentes con objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial. En todos los casos se valorará especialmente su influencia en las condiciones de seguridad de la vía y en su nivel de servicio.

3. Queda prohibida la construcción o apertura de nuevos accesos directos en autopista y autovías, salvo que se trate de accesos a estaciones y áreas de servicio o zonas de dominio público viario. No se autorizarán accesos directos a los ramales de enlaces e intersecciones ni a carriles de cambio de velocidad.

4. En carreteras convencionales, se distinguen diversos supuestos:

a) Accesos desde actuaciones urbanísticas. Se entiende como tal cualquier actividad o acción urbanizadora que surja como consecuencia del desarrollo del planeamiento urbanístico, o de infraestructuras de servicios públicos de interés general exceptuando las viviendas unifamiliares o bifamiliares aisladas y las pequeñas explotaciones agrícolas. Como criterio general, no tendrán acceso directo sino a través de un sistema local o general diseñado de forma que asegure el mejor reparto de los flujos circulatorios y minimice los efectos negativos que la conexión pueda suponer. La tipología de la conexión vendrá condicionada por las intensidades de tráfico y características de las carreteras y zona adyacentes. Podrá autorizarse un acceso directo cuando quede suficientemente justificada la imposibilidad de otro tipo de acceso y por su ubicación no afecte de forma importante al tráfico.

b) Accesos desde caminos agrícolas, viviendas unifamiliares o bifamiliares aisladas, pequeñas explotaciones agrícolas y otras vías públicas. Incluye a los caminos agrícolas, vías pecuarias, caminos vecinales y demás viales destinados al tráfico rodado que sirvan a una colectividad y no estén incluidos en una red de rango superior a la municipal. Se limitarán:

i) Por razones de visibilidad. Todo acceso deberá disponer de una visibilidad en la carretera superior a la distancia de parada para el carril y sentido de circulación de la margen en que se sitúa. En el tramo de la carretera definido por dicha distancia, existirá plena visibilidad para cualquier obstáculo situado en el acceso a una distancia de tres metros del borde exterior del arcén. En los casos en que se permitan los giros a izquierdas, la distancia de visibilidad deberá ser superior a la de cruce.

ii) Por distancia a otros accesos: La distancia mínima entre accesos, incluyendo cualquier tipo de conexión con la carretera de otras vías públicas o privadas, será de 150 metros.

5. Se consideran nuevos accesos los que se modifiquen o reformen cuando la modificación o reforma suponga un cambio de funcionalidad respecto de los anteriormente existentes.

6. No se considerarán accesos nuevos a efectos de esta Norma Foral los que, sin cambio de funcionalidad, se construyan en sustitución de otros existentes. Los accesos construidos en estos supuestos no podrán abrirse al uso hasta que el antiguo al que sustituyan quede suprimido.

7. Queda exenta de lo previsto en los apartados anteriores la realización de accesos provisionales a obras o vertederos siempre que no sea posible o conveniente la utilización de otro existente. La autorización para accesos provisionales fijará necesariamente su plazo, nunca superior a un año, finalizado el cual deberán suprimirse.

8. Si como consecuencia de la revisión del planeamiento urbanístico o de una modificación de éste se procediera a la reclasificación de un ámbito de suelo no urbanizable en el que existieran fincas y propiedades con accesos autorizados, los mismos quedarán caducados automáticamente, debiendo disponerse un plan de accesos acorde con las estipulaciones establecidas en los apartados anteriores.

#### **Artículo 44 Accesos. Características y condiciones**

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.

#### **Artículo 45 Apartaderos**

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.

#### **Artículo 46 Cierres en carreteras y caminos**

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 arbitrase otro tipo de técnicas, que sólo en la Red Local (Red Amarilla y Gris) y excepcionalmente serán autorizadas.

#### **Artículo 47 Conducciones subterráneas**

1. Las redes de conducción de agua, saneamiento, gas, teléfono, electricidad y demás instalaciones o servicios no podrán discurrir bajo la superficie de la carretera o anclarse a sus estructuras. Sin embargo, excepcionalmente y con la debida justificación, las mismas podrán autorizarse cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo aconseje.
2. En ningún caso podrán colocarse arquetas de registro dentro de la calzada y arcenes de la carretera.
3. La Administración por razones de tráfico podrá exigir que la conducción subterránea se realice mediante perforación horizontal y sin afectar a la calzada.

#### **Artículo 48 Señales informativas**

1. En las carreteras y zonas de dominio público sólo podrán colocarse, además de las señales de tráfico:

a) Las que sirvan para indicar lugares, centros o actividades de interés cultural, recreativo, turístico o económico.

b) Las informativas de servicios públicos de interés general.

c) Las informativas de servicios que se refieran a actividades o negocios útiles para quienes usen la carretera.

2. En el caso de señales informativas referidas en el apartado 1. c sólo podrá colocarse una señal de dirección en cada sentido de circulación por cada servicio, excepto en los servicios próximos a la carretera que por disponer de carteles, letreros o rótulos con indicación de la actividad y denominación de la empresa en la finca o sede donde se ejerza la actividad, siguiendo lo establecido en el artículo 59, la información así aportada se pueda considerar redundante. En el caso de existencia de varios servicios, la Administración podrá ordenar la unificación de señales.

3. El número y ubicación de las señales informativas de servicios públicos de interés general y de las que sirvan para indicar lugares, centros o actividades de interés cultural, recreativo, turístico o económico se analizarán individualmente, siempre atendiendo a su carácter informativo no publicitario y con el objetivo de evitar la proliferación de señales que puedan distraer la atención del conductor.

4. En concordancia con lo dispuesto en el artículo 37. 4 de esta Norma Foral, las señales que se coloquen en las carreteras deberán ajustarse a los modelos oficiales de señalización. Los servicios que no dispongan de pictograma aprobado asemejarán en la medida de lo posible su diseño al modelo oficial.

5. Las señales que se coloquen en ningún caso podrán servir para realizar publicidad aunque sea encubierta, no pudiendo incorporar ninguna mención tendente a promover la contratación de bienes y servicios que exceda de la meramente informativa de su ubicación.

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

#### **Artículo 49 Tendidos e instalaciones aéreas**

1. Los tendidos e instalaciones aéreas que crucen sobre las carreteras deberán cumplir las condiciones técnicas y de seguridad al efecto establecidas.

2. El gálibo será suficiente para evitar accidentes.
3. Los postes de sustentación se situarán fuera de la zona de dominio público a una distancia mínima de la línea exterior de la calzada de vez y media su altura, ello sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 68

Número 3 del artículo 49 redactado, con efectos desde el 1 de enero de 2012, por el número uno de la disposición adicional undécima de N. Foral [GIPUZKOA] 7/2011, 26 diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2012 («B.O.G.» 29 diciembre). Vigencia: 1 enero 2012 Efectos / Aplicación: 1 enero 2012

4. Las riostras y anclajes no podrán tampoco colocarse en zona de dominio público.

#### **Artículo 50 Instalaciones al servicio de la carretera o camino**

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos anteriores, la Administración titular de la vía podrá establecer dentro del dominio público viario instalaciones de aforos, pesaje y demás medios instrumentales al servicio de la carretera o camino y su explotación.
2. La Administración titular de una carretera podrá también realizar plantaciones, instalaciones de alumbrado o telecomunicación y marquesinas respetando una distancia mínima de tres metros del borde o línea exterior de la calzada. Esta distancia podrá ser inferior si dichos elementos se sitúan sobre aceras o debidamente protegidos por barreras de seguridad u otros medios.

## **CAPITULO III DAÑOS A LAS CARRETERAS, CAMINOS Y SUS ELEMENTOS FUNCIONALES**

#### **Artículo 51 Responsabilidad por daños**

1. Sin perjuicio de lo previsto para las infracciones en el Título VI de esta Norma Foral, incurrirán en responsabilidad económica frente a la Administración todas las personas que de cualquier modo y circunstancia causen daños a las carreteras o caminos, sus elementos funcionales o, en general, a bienes del dominio público viario.
2. La responsabilidad económica se exigirá siguiendo el procedimiento administrativo ordinario y la resolución que se adopte será ejecutiva una vez adquiera firmeza en vía administrativa.
3. El importe reclamado, que será el del costo de la reposición, podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.

#### **Artículo 52 Reparación**

La Administración estará facultada para actuar por sí y de inmediato para reparar los daños causados en las carreteras, caminos y sus elementos funcionales sin necesidad de esperar a la incoación y tramitación del procedimiento previsto en el artículo precedente.

## **TITULO IV NORMAS SOBRE USO DE LAS ZONAS COLINDANTES CON LAS CARRETERAS Y CAMINOS**

# CAPITULO I

## ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS Y CAMINOS

### **Artículo 53 Extensión de las zonas de protección**

A ambos lados de las carreteras y caminos de Gipuzkoa se establecen dos zonas de protección con las siguientes anchuras:

	Metros
Autopistas y autovías de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja)	100
Restantes carreteras de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja)	50
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde)	30
Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris)	30
Caminos	10

Las citadas distancias se medirán a partir del borde o línea exterior de la explanación de la carretera o camino.

# CAPITULO II

## LÍMITES, DEBERES Y CARGAS EN LAS ZONAS DE PROTECCIÓN

### **Artículo 54 Principios generales**

1. En las zonas de protección de las carreteras y caminos las facultades del derecho de propiedad o de otros derechos de uso y disfrute se ejercerán dentro de los límites y con el cumplimiento de los deberes y cargas establecidos en esta Norma Foral y en las normas y planes que en su desarrollo puedan dictarse.
2. Los límites, deberes y cargas establecidos en esta Norma Foral o en las normas y planes que en su desarrollo puedan dictarse no confieren derecho a indemnización por constituir la delimitación legal del contenido normal de los derechos de propiedad, uso o disfrute sobre los terrenos y bienes situados en las zonas de protección de las carreteras y caminos.

### **Artículo 55 Límites**

1. Son límites generales de los derechos sobre los terrenos y bienes situados en zonas de protección de las carreteras y caminos el que sus titulares, cualesquiera que sean,

a) Deberán respetar las prohibiciones establecidas en esta Norma Foral.

b) No podrán realizar en ningún caso otros usos o actividades que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial y el mantenimiento de la carretera o camino y sus elementos.

2. La utilización del suelo, de las edificaciones y otros bienes situados en zonas de protección se realizará en todo caso en las condiciones establecidas en esta Norma Foral.

### **Artículo 56 Deberes y cargas**

1. Las personas u organismos titulares de terrenos, árboles, carteles, urbanizaciones, instalaciones, edificaciones y construcciones y demás elementos de todo tipo situados en las zonas de protección de las carreteras y caminos

de Gipuzkoa deberán mantenerlos en condiciones de seguridad a fin de evitar cualquier riesgo para la carretera, el camino o quienes los usen.

2. Los titulares de fincas colindantes impedirán en todo caso la caída de objetos y la salida de animales a la carretera o camino, construyendo para ello y por su cuenta las protecciones y cierres que resulten precisos.

## **CAPITULO III**

### **CONDICIONES ESPECIALES PARA DETERMINADAS ACTIVIDADES, TRABAJOS Y OBRAS. PROHIBICIONES**

#### ***Artículo 57 Construcciones en general***

1. Queda prohibida toda construcción a menos de 8 metros del borde o línea exterior de la explanación de las carreteras y de 3 metros de la de los caminos.

La distancia mínima, además, al borde o línea exterior de la calzada de las carreteras será la siguiente:

	Metros
Autopistas y autovías de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja)	50
Restantes carreteras de la Red de Interés Preferente y Básica (Red Roja y Naranja)	25
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde)	18
Carreteras de la Red Local (Red Amarilla)	18
Carreteras de la Red Local (Red Gris)	12

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado siguiente, en las variantes o carreteras de circunvalación que se construyan con el objeto de eliminar las travesías de las poblaciones, la distancia mínima en la zona exterior al centro urbano será de 75 metros.

2. En las zonas de suelo urbano podrán autorizarse construcciones a distancias inferiores a las anteriormente señaladas cuando la existencia de varios edificios marquen alineaciones de hecho que así lo aconsejen. En caso de existencia de Plan de Ordenación, la distancia será la exigida en el mismo.

En las zonas de suelo urbanizable o apto para urbanizar, y cuando razones geográficas o socioeconómicas así lo aconsejen, podrán también los Planes Parciales y Especiales establecer distancias inferiores siempre que quede debidamente garantizada la seguridad viaria mediante la correcta ordenación de los márgenes de la carretera y la adecuada solución de los accesos.

Para la realización de construcciones a distancias inferiores se requerirá siempre que el Plan Parcial o Especial que los autorice se encuentren definitivamente aprobados y vigentes.

En suelo no urbanizable las distancias mínimas serán siempre las establecidas con carácter general y no se permitirán otro tipo de construcciones e instalaciones que las debidamente aprobadas por la Administración urbanística competente.

3. La Administración titular, previa información pública por plazo no inferior a quince días, podrá fijar por específicas razones geográficas o socioeconómicas y para determinadas carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris) o tramos de ellas en zonas o comarcas perfectamente delimitadas una línea límite de construcción inferior a la establecida con carácter general.

4. Las garitas, casetas y construcciones en general de control de acceso ligadas a cierres de fincas tendrán la consideración de cierres y se regularán por lo establecido para tales casos en el artículo 60.

5. Lo dispuesto en los apartados anteriores no es de aplicación a las construcciones al servicio de la carretera que, por considerarse como elementos funcionales de la misma, pertenezcan al dominio público.

#### ***Artículo 58 Áreas y estaciones de servicio***

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:

	Metros
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.

Véase D. Foral [GIPUZKOA] 28/2001, 20 marzo, por el que se regulan las áreas y estaciones de servicio en la Red de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa («B.O.G.» 30 marzo).

#### **Artículo 59 Carteles, letreros y rótulos**

1. La colocación de carteles, letreros y rótulos en la zona de protección de las carreteras se regirá por lo dispuesto en el artículo 48 de esta Norma Foral.

2. Se exceptiona de lo señalado en el apartado anterior y en consecuencia se admite la colocación de carteles, letreros o rótulos con indicación de la actividad y denominación de la empresa situados en la misma finca o edificio donde se ejerza o tenga su sede la misma.

Las características y luminosidad de los referidos carteles, letreros o rótulos no podrán perjudicar la seguridad de la circulación vial ni incluir comunicación adicional alguna tendente a promover el consumo o contratación de bienes y servicios, cualquiera que sea su relación con la actividad o empresa de que se trate.

#### **Artículo 60 Cierres de fincas**

1. No se autorizará ningún cerramiento que disminuya las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial o que impida la conservación y mantenimiento de las carreteras y de sus elementos.

2. A efectos de esta Norma Foral se diferencia entre cierres ligeros y cierres con obras de fábrica. Se consideran cierres ligeros los diáfanos sobre piquetes sin cimientos de fábrica y aquellos que se componen de un conjunto de piquetes o pies derechos, ya sean metálicos circulares o de madera, entre los que se tenderán hilos o mallas, con superficies lisas en todos los casos, ya sean metálicas, sintéticas o construidas con fibras vegetales, que permitan su fácil retirada y traslado, pudiendo disponer de un pequeño zócalo o cimiento conformado a base de bloques de hormigón prefabricado o elemento de cerámica similar, de una altura máxima de cuarenta (40) centímetros, dotado de mechinales para permitir evacuar las aguas de la carretera, en el supuesto de que el cimiento o zócalo sea corrido. Se consideran cierres con obras de fábrica al resto.

3. Los cierres se colocarán en todo caso fuera de la zona de dominio público.

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

	Metros



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

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:

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

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.

6. Se podrá autorizar, a título de precario, la instalación de cierres ligeros en la arista exterior de la explanación cuando existan muros de sostenimiento de taludes de desmonte, sin perjuicio de que la Administración, por causas de interés general relativas al servicio público de carreteras, pueda modificar la autorización, suspenderla o extinguirla sin que adquiera su titular por ello derecho a indemnización alguna.

7. Salvo las operaciones de mera reparación y conservación, la reconstrucción de los cerramientos estará sometida a las mismas condiciones que la nueva construcción, excepto que la ruina afecte a un tramo inferior a un tercio de su longitud.

8. Donde resulte necesario el retranqueo de cerramientos debido a la construcción de nuevas vías, duplicación de calzadas, ensanche de la plataforma u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la aprobación del proyecto en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose en todo caso que el cerramiento se sitúe fuera de la zona de dominio público y que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación vial.

9. Podrán denegarse las autorizaciones para instalar o construir cerramientos cuando estuviera previsto en los planes o proyectos la ampliación o variación de la carretera en un plazo no superior a doce años. No obstante, se podrá otorgar la autorización si el cerramiento cumple las distancias establecidas respecto al futuro trazado de la carretera.

10. Las garitas, casetas de control de acceso, langas, cancelas y puertas de acceso se situarán siempre de forma que la espera de los vehículos se haga fuera de la calzada, por lo que podrán retranquearse a una distancia superior a la genérica establecida en los apartados anteriores.

11. La Administración podrá en cualquier momento y por necesidades del servicio ordenar o proceder a retirar los cierres ya existentes a distancias inferiores a las previstas con carácter general. La retirada del cierre no dará derecho a indemnización salvo en razón de los trabajos que se ocasionen o el material que se inutilice.

#### **Artículo 61 Conducciones subterráneas**

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 47 de esta Norma Foral, las conducciones subterráneas y sus elementos complementarios sólo podrán colocarse en las zonas de protección de las carreteras y caminos a una distancia inferior a la prevista con carácter general para las construcciones e instalaciones cuando existan razones que así lo aconsejen y siempre que quede garantizada la seguridad viaria y el mantenimiento de la propia carretera y de las propias conducciones y elementos complementarios.

2. Las distancias en estos casos desde el borde o línea exterior de la calzada no podrán ser inferiores a las siguientes:

	Metros
Carreteras de la Red de Interés Preferente (Red Roja)	8
Carreteras de la Red Básica (Red Naranja)	8
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde)	8
Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris)	3

3. Tanto en las carreteras como en los caminos la distancia no podrá ser inferior a 1 metro del borde o línea exterior de la explanación.

4. Cuando existan aceras, las conducciones de servicios públicos podrán ubicarse bajo las mismas.

#### **Artículo 62 Edificios**

1. Los edificios que se construyan en la zona de protección de las carreteras y caminos de Gipuzkoa se situarán siempre a las distancias mínimas establecidas con carácter general para las construcciones.

2. Para la autorización de edificios se requerirá siempre un adecuado proyecto de las obras de urbanización de la zona de protección de la carretera y que su ejecución previa o simultánea se garantice de forma suficiente.

3. Cuando el acceso al edificio se plantee desde la carretera, deberá resolverse cumpliendo las condiciones que se establecen para accesos en los artículos 43 y 44 del Título precedente.

4. Las obras provisionales que puedan ser necesarias para la ejecución de la definitiva serán demolidas al término de ésta.

#### **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 64 Invernaderos y construcciones no fijadas**

1. La instalación de invernaderos para explotaciones agrícolas y las construcciones desmontables, siempre que no disminuyan la visibilidad de la carretera y sean no fijas, podrán levantarse a distancias inferiores a las establecidas con carácter general para las construcciones pero siempre fuera de la zona de dominio público y quedando debidamente garantizadas las exigencias de visibilidad y seguridad.

2. Las distancias en estos casos al borde o línea exterior de la calzada no podrán ser inferiores a las siguientes:

	Metros
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)	8
Carreteras de la Red Comarcal (Red Verde)	8
Carreteras de la Red Local (Redes Amarilla y Gris)	3

3. Tanto en las carreteras como en los caminos la distancia no podrá ser inferior a 3 metros del borde o línea exterior de la explanación.

#### **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.

#### **Artículo 66 Plantaciones**

1. No podrán realizarse plantaciones si pueden constituir perjuicio para la carretera o camino u originar inseguridad a quienes los usen.

2. En todo caso las nuevas plantaciones de arbolado no podrán realizarse a menos de tres metros del borde o línea exterior de la explanación.

#### **Artículo 67 Tala y poda de árboles**

1. No podrán realizarse talas de árboles si resultan perjudiciales para la carretera o camino por variar el curso de las aguas o producir inestabilidad de los terrenos.

2. El material obtenido de la tala o poda de arbolado, si se deposita junto a una carretera hasta el momento de su transporte, deberá situarse a una distancia no inferior a tres metros del borde o línea exterior de la explanación.

3. La calzada, paseos y cunetas de la carretera y, en su caso, el camino deberán permanecer en todo momento en perfectas condiciones de limpieza.

#### **Artículo 68 Tendidos e instalaciones aéreas**

1. Sin perjuicio de lo previsto para cruces en el artículo 49 de esta Norma Foral, los tendidos de líneas eléctricas, telefónicas, telegráficas u otras instalaciones aéreas habrán de realizarse a una distancia mínima del borde o línea exterior de la calzada de vez y media la altura de sus postes.

2. En el caso de líneas eléctricas de alta tensión la distancia mínima será, además, la misma que la requerida para construcciones en general.

3. Excepcionalmente, podrán situarse en la zona de dominio público los tendidos e instalaciones aéreas al servicio de la carretera que pertenezcan al dominio público viario, siempre y cuando se justifique debidamente que por motivos físicos, técnicos, económicos o medioambientales dicho servicio no puede discurrir sino por la zona de dominio público, debiendo quedar garantizados, en todo caso, la seguridad vial y el mantenimiento de la propia carretera.

La excepción establecida en el párrafo precedente será también de aplicación a las modificaciones de líneas existentes que resulten necesarias por actuaciones de mejora o construcción de carreteras de la red de carreteras

Número 3 del artículo 68 introducido por el número dos de la disposición adicional undécima de N. Foral [GIPUZKOA] 7/2011, 26 diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales del Territorio Histórico de Gipuzkoa para el año 2012 («B.O.G.» 29 diciembre). Vigencia: 1 enero 2012  
Efectos / Aplicación: 1 enero 2012

**Artículo 69 Viales municipales y paseos. Instalaciones de alumbrado**

1. En la zona de protección de las carreteras podrán admitirse viales municipales, paseos y aceras siempre que resulte debidamente garantizada la seguridad de la carretera y de quienes usen tanto la carretera como los viales, paseos y aceras.
2. Las instalaciones de alumbrado no deberán ser causa de inseguridad para quienes usen las carreteras.

## **CAPITULO IV SERVIDUMBRES LEGALES**

**Artículo 70 Servidumbres**

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.

**Artículo 71 Indemnización**

1. Los daños y perjuicios que pudieran causarse por estos usos deberán ser evaluados e indemnizados de acuerdo con los criterios de la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.
2. El abono de las indemnizaciones correrá siempre a cargo de la Administración, que podrá repercutir su importe

en quien fuera responsable o beneficiaria de los hechos que motivaron la ocupación.

## **CAPITULO V DISPOSICIONES ESPECIALES**

### ***Artículo 72 Usos y obras provisionales***

Discrecionalmente, y garantizando en todo caso la seguridad viaria, la Administración podrá autorizar en la zona de protección usos y obras provisionales o instalaciones ligeras fácilmente desmontables. La autorización en estos casos se otorgará a precario y con plazo máximo determinado.

### ***Artículo 73 Edificios y otros elementos fuera de alineación***

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.

### ***Artículo 74 Prohibición de la publicidad***

1. Con independencia de la distancia a la carretera, queda prohibida toda publicidad que resulte visible desde la misma sin que esta prohibición dé derecho a indemnización.

2. A los efectos establecidos en el apartado anterior no se consideran publicidad los carteles, letreros y rótulos previstos en el apartado 2 del artículo 59 de esta Norma Foral.

3. En las travesías de poblaciones regirá lo dispuesto con carácter general sobre publicidad en los dos apartados anteriores. Se exceptúan, no obstante, aquellos otros carteles, letreros o rótulos que por su tamaño, tipo de letra o situación están diseñados para ser leídos únicamente por los peatones y se considere que en circunstancias normales de tráfico no pueden provocar la distracción de los conductores. También se exceptúa la señalización publicitaria con contenido informativo turístico.

## **CAPITULO VI OTRAS NORMAS DE PROTECCIÓN**

### ***Artículo 75 Planes Especiales y Ordenanzas***

Las normas sobre uso de las zonas de protección adyacentes a las carreteras y caminos de Gipuzkoa del presente Título podrán completarse mediante la aprobación de Planes Especiales y Ordenanzas para la protección y defensa en concreto de determinadas carreteras o tramos de ellas. Los Planes Especiales y Ordenanzas podrán

tener un ámbito de aplicación superior al de las zonas de protección y alcanzar todos los espacios visibles desde la carretera o camino.

## **TITULO V**

### **NORMAS DE INTERVENCIÓN Y CONTROL. COORDINACIÓN CON LOS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS**

#### **CAPITULO I**

#### **DISPOSICIÓN GENERAL**

##### ***Artículo 76 Principios generales de la intervención y control***

1. A fin de asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en esta Norma Foral, las administraciones titulares de las carreteras y caminos de Gipuzkoa ejercerán un continuado control de las actividades, trabajos y obras que afecten o puedan afectar a estos bienes y su funcionamiento, interviniendo dichas actuaciones y sancionando en su caso las infracciones que se cometan mediante las medidas que en este y en el siguiente Título se establecen.
2. La actuación de la Administración para la intervención y el control de las actividades, trabajos y obras que afecten o puedan afectar a las carreteras y caminos de Gipuzkoa y su funcionamiento se ajustará siempre a los principios de igualdad ante la ley, coordinación entre Administraciones Públicas y congruencia con los motivos y fines que justifican dicha actuación.
3. En la aplicación de las medidas de intervención y control se estará siempre a la interpretación menos restrictiva de la autonomía de las distintas Administraciones Públicas y de la libertad y demás derechos de los ciudadanos.

#### **CAPITULO II**

#### **AUTORIZACIONES**

##### ***Artículo 77 Sometimiento a autorización administrativa***

1. Queda sujeta a autorización administrativa la ejecución de toda clase de actividades, trabajos y obras tanto en las carreteras y caminos y sus zonas de dominio público como en las zonas de protección de los mismos.
2. Dentro de las actuaciones sometidas a autorización se encuentran incluidas entre otras las siguientes:

**A.** En zona de dominio público:

- a) El tránsito de vehículos que por sus dimensiones, carga u otras circunstancias no cumplan con las limitaciones especiales establecidas por la Administración titular de la vía.
- b) La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos.
- c) La apertura o reforma de accesos.
- d) La instalación de conducciones subterráneas.

**e)** Los tendidos e instalaciones aéreas.

**f)** Toda otra clase de actividades, trabajos u obras, aun los provisionales y los que supongan mera ocupación temporal.

**B.** En zona de protección:

**a)** Las excavaciones y movimientos de tierras.

**b)** Las escombreras y vertederos.

**c)** Las instalaciones de todas clases, sean o no de servicios públicos, incluso las subterráneas y las aéreas.

**d)** La plantación y tala de arbustos y árboles.

**e)** La colocación o construcción de cierres, cualquiera que sea su naturaleza.

**f)** La colocación de señales, carteles, letreros y rótulos de todo tipo.

**g)** Las obras de urbanización.

**h)** Las obras de edificación y construcción de todo tipo, ya sean fijas o desmontables, en superficie o subterráneas, ya se trate de obras de nueva planta o de ampliación, modificación o reforma de edificios y construcciones existentes, y afecten o no a su estructura o aspecto exterior.

**i)** Las demoliciones totales o parciales de edificios y construcciones de todas clases.

**j)** La primera utilización u ocupación de los edificios, construcciones e instalaciones de todas clases y la modificación del uso de las mismas, aunque no implique la realización de obras.

**k)** Toda otra clase de actividades, trabajos u obras, aun los provisionales y los que supongan mera ocupación temporal.

**3.** La necesidad de autorización se extiende a todas las actuaciones a que se ha hecho referencia, cualquiera que sea la naturaleza o titularidad del suelo en que vayan a realizarse y cualquiera que sea la persona, entidad u organismo, público o privado, que pretenda realizarlas, aunque se promuevan por los poderes públicos o los órganos de la Administración del Estado, de la Comunidad Autónoma o cualquier otra Administración Pública, todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

**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.

### **Artículo 78 Competencia**

1. La competencia para otorgar las autorizaciones previstas en esta Norma Foral corresponde en todo caso a la administración titular de la carretera o camino.

2. Tanto los Ayuntamientos como la Diputación Foral en el ejercicio de esta competencia ajustarán sus relaciones recíprocas a los deberes de información mutua, colaboración, coordinación y respeto a los ámbitos competenciales respectivos.

### **Artículo 79 Carácter y naturaleza**

1. Las autorizaciones en la zona de protección tendrán carácter reglado y deberán otorgarse siempre que las actividades, trabajos u obras para los que se solicitan no contravengan lo dispuesto en esta Norma Foral y en los reglamentos o normas que en su caso la desarrollen.

El régimen aplicable será el vigente en el momento de la resolución. En caso de silencio administrativo, en el régimen aplicable será el vigente en el momento de producirse el acto presunto.

Las denegaciones de autorización en zonas de protección deberán ser motivadas y sólo podrán fundarse en motivos fundados en determinaciones de esta Norma Foral.

2. Las autorizaciones en zona de dominio público serán discrecionales y podrán denegarse por simples razones de oportunidad.

En las autorizaciones especiales para el tránsito de vehículos que por sus dimensiones, carga u otras circunstancias no cumplan con las limitaciones especiales establecidas por la administración titular de la vía, se fijarán las condiciones que dicha Administración considere precisas en cuanto a itinerario, horarios, medidas preventivas y otras.

3. Por razones de seguridad y comodidad de quienes usan las carreteras y caminos, las autorizaciones de actividades, trabajos y obras, tanto en zona de dominio público como de protección, podrán someterse a plazo.

Se someterán en todo caso a plazo máximo las autorizaciones de actividades continuadas.

### **Artículo 80 Procedimiento y resolución. Silencio administrativo**

1. El procedimiento para la concesión de autorizaciones en carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa se ajustará a las siguientes reglas:

a) La persona u organismo interesado en la autorización deberá presentar solicitud por escrito ante la Diputación Foral.

b) Las solicitudes se presentarán acompañadas de la correspondiente documentación en la que se situará y definirá la actividad, trabajo u obra a realizar con el detalle suficiente como para poder comprobarse la adecuación entre lo solicitado y las determinaciones de la presente Norma Foral y, en general, la afección a los elementos de la carretera y su funcionamiento.

Cuando se trate de actividades, trabajos u obras que por su naturaleza así lo requieran, se presentará Proyecto básico o de construcción firmado por técnico competente.

En todo caso se exigirá Proyecto técnico en los supuestos de edificaciones o construcciones de nueva planta, rehabilitación de edificios existentes, construcción de nuevos accesos y áreas o



estaciones de servicio.

**c)** Si se advirtieran defectos en la solicitud o que la documentación presentada no es suficiente, se notificará así a quien presentó la petición para que lo subsane. En la notificación se advertirá que, si no se completa, la solicitud se archivará sin más trámite.

Durante el tiempo que transcurra entre dicha notificación y la presentación formal de la documentación requerida se interrumpirá el plazo previsto en el párrafo siguiente.

**d)** Las autorizaciones solicitadas se otorgarán o denegarán en el plazo máximo de tres meses a contar desde la presentación en debida forma de la correspondiente solicitud.

**e)** En caso de no dictarse resolución expresa, la autorización se entenderá denegada si la actividad se pretendía en la carretera, camino o en bienes de dominio público viario y otorgada por silencio administrativo en todos los demás casos.

Si la autorización se refiere a la apertura o reforma de un acceso, se entenderá siempre denegada.

En ningún caso se entenderán adquiridas por silencio administrativo facultades en contra de lo prescrito en esta Norma Foral.

**2.** Las autorizaciones para actividades, trabajos u obras en carreteras y caminos municipales se sustanciarán y otorgarán conjuntamente con la licencia urbanística cuando se trate de actuaciones sometidas a dicha licencia, por lo que las normas procedimentales y del régimen para su otorgamiento serán las de ésta.

#### **Artículo 81 Tasas**

Las autorizaciones otorgadas por la Diputación Foral en aplicación de esta Norma Foral podrán estar sometidas al devengo de tasas, en la forma y cuantía que se establezca a través de la oportuna Norma Foral.

#### **Artículo 82 Garantías**

**1.** Las autorizaciones en general y, en especial, las que permitan el tránsito de vehículos que por sus dimensiones, carga u otras circunstancias no cumplan con las limitaciones especiales establecidas por la administración titular de la vía, podrán condicionarse al depósito previo de garantía suficiente para asegurar la correcta ejecución de lo autorizado con pleno cumplimiento de las condiciones impuestas y sin perjuicio para las carreteras o caminos y el dominio público viario.

**2.** Establecida garantía, su constitución efectiva será condición suspensiva de los efectos de la autorización.

#### **Artículo 83 Efectos**

**1.** Las autorizaciones amparan tan sólo las actividades, trabajos u obras descritos expresamente en la documentación aportada con las modificaciones que en su caso resulten del texto de la autorización. Cualquier otra actuación que pretenda realizarse deberá ser objeto de nueva autorización.

**2.** Las autorizaciones otorgadas producirán efectos entre la Administración otorgante y el sujeto a quien se otorguen pero no alterarán las situaciones jurídico-privadas entre éste y las demás personas, otorgándose siempre salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de terceros, no pudiendo ser invocadas para excluir la responsabilidad civil, administrativa o penal en que pudieran incurrir las personas u organismos beneficiarios en el ejercicio de las actividades, trabajos u obras autorizadas.

**3.** Las autorizaciones serán transmisibles por los medios legalmente establecidos para la transmisión de derechos y obligaciones y quien las adquiera se subroga en todas las obligaciones que para con la Administración correspondieran a quien fuera titular inicial de la autorización.

La persona u organismo titular inicial de la autorización no quedará, sin embargo, libre de responsabilidad ante la Administración mientras quien la adquiera no asuma expresamente las obligaciones de quien la transmite y no lo haga así constar a la Administración.

#### **Artículo 84 Compatibilidad con otras autorizaciones**

1. Las autorizaciones previstas en esta Norma Foral para actividades, trabajos u obras tanto en el dominio público de las carreteras y caminos como en sus zonas de protección no eximen a sus titulares del deber de obtener las licencias, permisos u otras autorizaciones exigibles en aplicación de otras disposiciones legales.
2. Las autorizaciones de la Diputación Foral, en concreto, no eximen de la necesidad ni prejuzgan la concesión de la licencia urbanística o de actividad y tampoco de los trámites que para su obtención deban realizarse ante otros órganos de la propia Diputación.

#### **Artículo 85 Vigencia y caducidad**

1. Las autorizaciones en materia de carreteras y caminos surtirán efectos desde el momento de su otorgamiento y mientras duren las actividades, trabajos u obras autorizados.

Las autorizaciones sometidas a plazo sólo surtirán efectos durante el mismo y caducarán una vez transcurrido.

2. Si en el plazo señalado o, en su defecto, en el de seis meses a partir de la concesión de la autorización no se iniciaran las actividades, trabajos u obras autorizados, se entenderá como renuncia a su pretensión y la autorización quedará automáticamente caducada.

3. Las autorizaciones concedidas quedarán también caducadas y sin efecto por alguna de las siguientes causas:

- Si las actividades, trabajos u obras se interrumpen por más de seis meses.

- Si, en defecto de plazo establecido al efecto, las actividades, trabajos u obras no se prosiguen y terminan en el plazo de su normal ejecución.

- Si se incumplen las condiciones a que estaban sujetas.

4. La caducidad de las autorizaciones en los supuestos a que se ha hecho referencia, salvo la de las sometidas a plazo, deberá ser objeto de resolución expresa, previa audiencia a la entidad o persona interesada, debiendo notificarse con señalamiento de los recursos que puedan interponerse.

5. La caducidad de una autorización no impide que la misma vuelva a solicitarse y otorgarse.

6. Mientras dure su vigencia, las autorizaciones deberán encontrarse a disposición de la Administración en el lugar de la actividad, trabajo u obra.

#### **Artículo 86 Revocación y modificación de condiciones**

1. Las autorizaciones deberán ser revocadas o modificadas en sus condiciones cuando desaparecieren las circunstancias de hecho que motivaron su otorgamiento o cuando sobrevinieren otras que, de haber existido, habrían justificado la denegación o el otorgamiento en términos distintos.

2. Las autorizaciones, además, podrán ser revocadas cuando se fijen nuevos criterios legales que prohíban la actuación autorizada.

3. La revocación por motivos imputables a la Administración o a la ley comportará el resarcimiento de los daños y perjuicios que se causen.

#### **Artículo 87 Suspensión de autorizaciones**

1. El otorgamiento de autorizaciones quedará en suspenso mientras se encuentren en tramitación Proyectos de Construcción o Previos a partir de la iniciación de la información pública de los mismos y por plazo máximo de un año para la ejecución de todas aquellas actividades, trabajos u obras que puedan suponer un impedimento para sus determinaciones.

2. Las Administraciones titulares de las carreteras y caminos podrán también acordar la suspensión anticipada por plazo máximo de dos años del otorgamiento de autorizaciones en una zona determinada con el fin de proceder a

la redacción de un Proyecto. El acuerdo deberá publicarse en el Boletín Oficial de Gipuzkoa.

3. No será posible acordar nuevas suspensiones en la misma zona y por idéntica finalidad hasta que transcurran cinco años contados a partir de la finalización de la suspensión anterior.

## **CAPITULO III INFORMES**

### ***Artículo 88 Actuaciones sometidas a informe***

1. Quedan sometidos a informe previo vinculante de la administración titular de la carretera:

a) El tránsito de vehículos que por sus dimensiones, carga u otras circunstancias no cumplan con las limitaciones generales previstas en la legislación sobre tráfico y seguridad vial.

b) El tránsito de personas o de vehículos que por sus características, como en el caso de pruebas ciclistas y deportivas, afecten a la libre circulación por la carretera.

2. El informe se solicitará por la administración titular de la competencia en materia de tráfico o transportes para autorizar el tránsito.

### ***Artículo 89 Contenido***

En los informes de la administración titular de la carretera podrán fijarse las condiciones que discrecionalmente se consideren precisas en cuanto a itinerario, horarios, medidas preventivas y otras, y, en especial, la fianza que deberá depositarse para responder de los daños y perjuicios que en su caso pudieran ocasionarse al dominio público viario.

## **CAPITULO IV ORDENES Y PROHIBICIONES DE EJECUCIÓN**

### ***Artículo 90 Conservación y mejoras***

1. La Administración titular de las carreteras y caminos ordenará de oficio o a instancia de cualquier persona la ejecución de los trabajos u obras necesarios para conservar los bienes situados en las zonas de dominio público y de protección en las debidas condiciones de seguridad para la carretera o camino y de quienes las usen.

2. Podrá también por las citadas razones ordenar la ejecución de trabajos u obras en fachadas, cierres u otros elementos, incluso de los espacios libres, aunque excedan de los límites del deber de conservación previsto en la ley.

3. Las obras se ejecutarán a costa de quienes sean titulares del derecho de propiedad si se contuvieren en el límite del deber de conservación y con cargo a los fondos de la Administración que lo ordene cuando lo rebasen para obtener mejoras de interés general.

4. Por razones de seguridad, la administración titular de las carreteras y caminos podrá también dictar prohibiciones en relación con determinadas actuaciones en principio autorizables, tales como la demolición de muros, la tala de árboles u otros elementos, cualquiera que sea su titular. Los perjuicios económicos que puedan irrogarse en relación con dichas prohibiciones serán indemnizados en la forma que proceda conforme a los criterios de responsabilidad patrimonial de la Administración.

### ***Artículo 91 Demolición***

1. Cuando algún edificio, construcción o instalación o parte de ellos situados en la zona de dominio público o de

protección supusieren por su estado ruinoso peligro para la carretera o camino o para quienes los usen y no revistieren un interés de tipo histórico o cultural, la administración titular de la carretera o camino ordenará su total o parcial demolición, previa audiencia a quien sea titular del derecho de propiedad y a quienes allí moren o la ocupen, en su caso.

2. De igual forma, la administración titular de la carretera o camino ordenará, una vez contrastada la información y consensado con el Departamento para el Desarrollo del Medio Rural, la poda o tala de los árboles y/o setos que puedan constituir un peligro para la carretera, camino o quienes los usen.

3. Si la construcción, arbolado u otros bienes revisten un peligro inminente, la Administración podrá ejecutar las actuaciones precisas por sí y a cargo de quien sea titular del derecho de propiedad, incluida la demolición o tala, dándose a la misma cuenta inmediata de lo realizado.

## **CAPITULO V CONCESIONES**

### ***Artículo 92 Aprovechamientos privativos. Concurso***

1. Cuando las actividades, trabajos u obras para las que se solicite autorización constituyan un aprovechamiento privativo de bienes del dominio público viario que limite o excluya la posibilidad de uso por los demás, la Administración podrá denegarlo por razones de oportunidad libremente apreciadas o iniciar un expediente de concesión.

2. El expediente se iniciará estableciendo la Administración el Pliego de Condiciones para la concesión del citado aprovechamiento.

En el Pliego se fijarán las condiciones que la Administración por razones de oportunidad técnica o de otro tipo estima deben imponerse para que la concesión del aprovechamiento sea otorgada. En todo caso se fijará el plazo máximo por el que se otorgará la concesión, que no podrá ser superior a diez años.

3. Aprobado el Pliego, se expondrá al público por plazo de quince días, convocándose al mismo tiempo concurso para la presentación de solicitudes por quien pudiera tener interés en la concesión.

4. El concurso se adjudicará a la mejor oferta con derecho de tanteo para la primera solicitud.

5. Para el otorgamiento de una concesión podrá prescindirse tan sólo del concurso en caso de que la misma se otorgue a favor de una Entidad Pública o, en su caso, de una entidad privada sin ánimo de lucro y para fines de utilidad pública o interés social.

Las concesiones así otorgadas tampoco podrán realizarse por plazo superior a diez años y sólo se otorgarán para usos compatibles con el correcto funcionamiento de la vía y condicionadas al efectivo destino previsto en la concesión.

## **CAPITULO VI COORDINACIÓN CON LOS PLANES Y OTROS INSTRUMENTOS URBANÍSTICAS DE CARÁCTER MUNICIPAL**

### ***Artículo 93 Formulación de planes y otros instrumentos urbanísticos***

1. Los Ayuntamientos, Entidades y particulares que vayan a redactar Planes urbanísticos, cualquiera que sea su clase, y, en su caso, Proyectos de Urbanización u otros instrumentos urbanísticos de planificación, ejecución o gestión, deberán solicitar de la Diputación Foral o Ayuntamientos competentes la información precisa en materia de carreteras y caminos con el fin de coordinar las tareas y la acción urbanística con las previsiones de los Planes de Carreteras y Caminos y los Proyectos aprobados o en redacción.

2. Quienes redacten los citados Planes y demás instrumentos urbanísticos podrán también someter a informe de la Diputación Foral o Ayuntamientos competentes los criterios y soluciones que en materias relacionadas con las carreteras y caminos pretendan adoptar con el fin de que dichas Administraciones se pronuncien por escrito y en

el plazo de tres meses sobre dichos criterios y soluciones.

3. En todo caso, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 17. 3 y 22. 3 de esta Norma Foral, los Planes e instrumentos urbanísticos que se formulen deberán resultar conformes con las determinaciones de los Planes de Carreteras y Caminos y con las de los Proyectos que las desarrollen.

#### **Artículo 94 Aprobación de planes e instrumentos urbanísticos. Informe preceptivo**

1. Para la aprobación de cualesquiera Planes de Ordenación, Normas, Ordenanzas, Proyectos de Delimitación de Suelo Urbano, Estudios de Detalle o, en su caso, sus respectivos Avances, así como de Proyectos de Urbanización y cualesquiera otros instrumentos urbanísticos, siempre que supongan modificación del trazado o características de una carretera, impliquen la apertura de nuevos accesos o afecten a las limitaciones de las zonas de protección, deberá solicitarse informe preceptivo de la administración titular de aquélla.

2. En el procedimiento de aprobación de los citados Planes e instrumentos urbanísticos, el informe se solicitará por la Administración competente para la aprobación inicial inmediatamente de otorgarse la misma y, en todo caso, antes de la aprobación provisional, aprobación que no procederá se otorgue hasta transcurridos dos meses para Planes Generales y Normas Subsidiarias y un mes en los restantes casos, desde la fecha de solicitud del informe.

Cuando en el procedimiento de aprobación no se prevea aprobación provisional, el informe deberá solicitarse antes de la aprobación definitiva, aprobación que no procederá se otorgue hasta transcurrido un mes desde la fecha de solicitud del informe.

3. El informe que se emita por la administración titular, que deberá versar exclusivamente sobre aspectos relacionados con las carreteras, su seguridad y las necesidades del tráfico, será vinculante en todo lo que así se determine en cumplimiento de las determinaciones de esta Norma Foral y de las normas técnicas de aplicación. Cuando se trate de previsiones en relación con nuevas carreteras o variantes, para que el informe sea vinculante, las citadas actuaciones habrán de fundamentarse en Planes o Proyectos debidamente aprobados.

#### **Artículo 95 Adaptación del planeamiento vigente**

1. Sin perjuicio de su inmediata ejecutividad, en caso de disconformidad de las obras previstas en los Planes de carreteras o los Proyectos que los desarrollen con las determinaciones de los Planes y demás instrumentos urbanísticos, las Administraciones competentes para la tramitación de dichos instrumentos procederán de inmediato a su modificación o revisión a fin de adaptarlos en la forma más adecuada.

2. Si en el plazo de seis meses no se formulara e iniciara su tramitación por la Administración competente para su aprobación inicial o en el de un año no se remitiera para su aprobación definitiva, la Diputación Foral actuará de oficio formulando, tramitando y aprobando la modificación correspondiente.

3. Cuando la Administración municipal esté obligada a modificar sus planes e instrumentos urbanísticos para su adaptación a las obras previstas en el Plan Territorial de Carreteras o los Proyectos que lo desarrollen, serán de cuenta de la Diputación Foral los gastos que legalmente deriven de la adaptación.

## **TITULO VI NORMAS DE DEFENSA Y SANCIÓN**

### **CAPITULO I INFRACCIONES**

#### **Artículo 96 Definición, clasificación y tipificación**

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 arceles.

**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.

### **Artículo 97 Responsables**

1. Serán responsables de las infracciones las personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, que cometan cualquiera de los actos u omisiones tipificadas como infracción administrativa en el artículo anterior.

2. La responsabilidad se extenderá a quien promueva, ejecute o gestione la actividad, a la empresa o persona que la ejecute y al personal técnico bajo cuya dirección o control se realice.

La responsabilidad podrá también hacerse extensiva a quien sea titular del derecho de propiedad del suelo o inmueble donde se cometa la infracción y, en su caso, a quien figure como responsable de la autoría del proyecto técnico que se ejecute.

3. En caso de incumplimiento de condiciones de una autorización o concesión serán, además, responsables de la infracción las personas u organismos peticionarios de aquéllas.

### **Artículo 98 Medidas restitutorias y sancionadoras**

La existencia de una infracción administrativa dará lugar a la adopción por parte de la Administración de las medidas precisas para:

1. Imponer a las personas o entidades responsables de la infracción las sanciones de multa que procedan.

2. Restablecer el orden jurídico infringido, exigiendo a sus responsables la restitución de las cosas conforme a la realidad alterada y el cumplimiento, en su caso, de las obligaciones pendientes.

3. Exigir a sus responsables el resarcimiento de los daños y perjuicios causados a la Administración o a terceros.

## **CAPITULO II PROCEDIMIENTO Y SANCIÓN**

### **Artículo 99 Incoación de expedientes**

1. El procedimiento ante una posible infracción se iniciará de oficio.

El personal funcionario y autoridades de la Administración correspondiente estarán obligados a tramitar las denuncias que se formulen por infracciones a lo dispuesto en la presente Norma Foral.

2. Recibida la denuncia, el órgano competente, previas, en su caso, las diligencias que se consideren oportunas, incoará el oportuno expediente en el que se harán constar, como mínimo, los hechos constitutivos de la infracción y sus presuntos responsables.

3. En el supuesto de que se causen daños a la carretera o camino y sus elementos funcionales o, en general a



bienes de dominio público viario, la Administración estará facultada para actuar por sí y de inmediato para reparar los daños causados sin necesidad de esperar a la tramitación y resolución del expediente.

#### **Artículo 100 Paralización o suspensión de actividades y usos no autorizados**

1. Con la incoación del expediente, cuando se trate de actividades, trabajos u obras en curso de ejecución que se realicen sin autorización o sin ajustarse a las condiciones de la misma, el órgano competente ordenará, además, su paralización inmediata.

La paralización se dictará sin necesidad de audiencia previa, notificándose directamente a las personas u organismos interesados.

2. Tanto en caso de actividades como de trabajos y obras la Administración podrá proceder al precintado o cierre de las instalaciones en la forma que considere más efectiva.

Para la efectividad de la paralización, la Administración podrá también requerir a las empresas o entidades prestadoras de los servicios de energía eléctrica, agua, gas y teléfono para que suspendan el suministro o servicio.

3. La paralización no se levantará hasta que la persona u organismo interesado solicite y obtenga la debida autorización o ajuste su actuación a las condiciones de la misma.

4. En los supuestos de publicidad la Administración podrá actuar conforme a lo previsto en la Disposición Adicional Tercera.

#### **Artículo 101 Procedimiento sancionador. Competencia**

1. El procedimiento sancionador será el establecido con carácter general para el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración.

2. Será competente para la incoación, tramitación y resolución del expediente la administración titular de la vía.

3. A los efectos indicados así como para la adopción de las medidas previstas en el artículo anterior, el personal funcionario y autoridades de la administración titular de la vía estarán facultados para acceder a los terrenos de propiedad privada en que hubieren de realizarse comprobaciones o actuaciones.

#### **Artículo 102 Resolución del expediente**

1. La resolución que se dicte por la Administración competente deberá contener las siguientes determinaciones:

- Hechos probados y tipificación de los mismos.

- Responsables.

- Sanción.

- Medidas de restitución que deberán adoptarse e indemnizaciones que, en su caso, procedan.

2. Cuando la cuantía de las indemnizaciones no haya podido determinarse durante el procedimiento, se determinará mediante un procedimiento complementario.

#### **Artículo 103 Multas**

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 a 1. 999 euros.
  
- Infracciones graves: De 2. 000,00 a 7. 999 euros.
  
- Infracciones muy graves: De 8. 000 a 150. 000 euros.

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

- Infracciones leves: De 100 a 999 euros.
  
- Infracciones graves: De 1. 000 a 3. 999 euros.
  
- Infracciones muy graves: De 4. 000 a 75. 000 euros.

**C. En caminos:**

- Infracciones leves: De 60 a 599 euros.
  
- Infracciones graves: De 600 a 2. 399 euros.
  
- Infracciones muy graves: De 2. 400 a 45. 000 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.

**Artículo 104 Restitución e indemnización de daños**

**1.** Conforme a lo previsto en el artículo 98, sin perjuicio de las sanciones que, en su caso, se impongan, quien fuera responsable de las infracciones tipificadas en la presente Norma Foral será obligado a adoptar las medidas precisas para reponer la realidad alterada al estado anterior a la producción de la infracción o adecuar la misma a las condiciones en que la actuación pudiera legalizarse. Cuando se hayan realizado construcciones o instalaciones no legalizables, las mismas deberán demolerse, retirarse o, en su caso, modificarse para su adecuación a la legalidad.

**2.** En todo caso, si existen daños o perjuicios para la Administración o terceros, los mismos deberán valorarse e indemnizarse.

#### **Artículo 105 Prescripción**

1. Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años, las graves a los dos y las leves a los seis meses.
2. Las sanciones impuestas por faltas muy graves prescribirán a los tres años, las impuestas por faltas graves a los dos años y las impuestas por faltas leves al año.
3. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contar a partir del día en que la infracción se hubiera cometido. En las infracciones derivadas de una actividad continuada, el cómputo del plazo de prescripción no se iniciará mientras dure la actividad.
4. La prescripción de la facultad sancionadora no impedirá a la Administración exigir a quien fuera responsable la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior cualquiera que sea el tiempo transcurrido cuando se trate de actuaciones en bienes de dominio público cuyos efectos subsistan.

#### **Artículo 106 Ejecución forzosa**

1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones y demás responsabilidades económicas derivadas de infracciones podrán ser exigidos por la vía administrativa de apremio, una vez adquieran firmeza en dicha vía las resoluciones correspondientes.
2. La Administración podrá proceder además a la ejecución subsidiaria de las medidas de restitución establecidas por cuenta de quien cometió la infracción y a su costa.
3. Podrán también imponerse reiteradas multas coercitivas cuando, transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, no se adopten las medidas exigidas en el mismo. Las multas coercitivas no podrán exceder individualmente de un décimo y en su conjunto del duplo del valor del costo de ejecución.

La imposición de multas coercitivas será independiente de las que puedan proceder en concepto de sanción y compatibles con ellas.

La imposición de las multas coercitivas no impedirá que, si no se lograra con ellas que quien cometió la infracción actúe conforme al requerimiento efectuado, pueda procederse a la ejecución subsidiaria.

4. Cuando la infracción suponga una ocupación no autorizada del dominio público, se estará a lo dispuesto en el Capítulo siguiente.

#### **Artículo 107 Responsabilidad Penal. Intervención de la Autoridad Judicial**

1. En los supuestos en que los actos cometidos contra las carreteras y caminos y sus elementos funcionales pudieran ser constitutivos de delito o falta, la Administración competente deberá ponerlos en conocimiento de la autoridad judicial.
2. Si se hubiera abierto expediente de infracción por dichos actos, trasladadas las actuaciones a la autoridad judicial, la Administración dejará en suspenso el procedimiento sancionador hasta que dicha autoridad se pronuncie. La suspensión del procedimiento sancionador no impedirá que la Administración adopte las medidas precisas para el restablecimiento de la situación alterada cuando la alteración afecte a la seguridad viaria o a terceros.
3. Producida la resolución judicial y, aunque la misma sea absolutoria, la Administración podrá continuar la tramitación del expediente sancionador. En ningún caso procederá, sin embargo, la imposición de sanción administrativa por motivos ya sancionados por la autoridad judicial.
4. También se pondrán en conocimiento de la autoridad judicial los actos de desobediencia o desacato respecto a las resoluciones administrativas u órdenes dictadas en ejecución de esta Norma Foral.

## **CAPITULO III DEFENSA DEL DOMINIO PUBLICO VIARIO**

#### **Artículo 108 Detenciones privadas**

Las detenciones privadas de bienes del dominio público viario, por prolongadas que hayan sido en el tiempo, carecerán de todo valor frente a la titularidad pública de dicho dominio.

#### **Artículo 109 Investigación, deslinde y amojonamiento**

1. La Diputación Foral y los Ayuntamientos tienen el deber y el correlativo derecho de investigar la situación de los bienes que se presuman pertenecientes al dominio público viario, a cuyo efecto podrán recabar de particulares, organismos y entidades de toda naturaleza cuantos datos e informes consideren precisos.
2. Las citadas Administraciones podrán además proceder de oficio a la práctica de los correspondientes deslindes administrativos.

Los deslindes se practicarán previa publicación y con audiencia de las personas que acrediten la condición de interesadas.

3. Tras el deslinde se procederá siempre al amojonamiento de los bienes deslindados.

#### **Artículo 110 Recuperación posesoria**

1. Las Administraciones titulares de carreteras y caminos disponen de la facultad administrativa de recuperación posesoria sobre los bienes del dominio público viario.
2. La recuperación posesoria, y el desahucio o desalojo de quienes ocupen sin título administrativo bastante bienes de dominio público viario, se decretará por la Administración de oficio o a instancia de parte, sin necesidad de previa audiencia y, en caso de resistencia activa o pasiva, se ejecutará de forma coactiva.
3. Cuando para la recuperación posesoria sea preciso la retirada, derribo o destrucción de cierres, instalaciones u otros elementos indebidamente colocados o contruados, la Administración procederá a realizarlo sin necesidad de expediente contradictorio y sin que el particular pueda reclamar ninguna clase de daños o perjuicios por ello.  
Tampoco se requerirá expediente contradictorio ni dará lugar a indemnización alguna la adopción de las medidas que resulten precisas para impedir la utilización de nuevos accesos directos a una carretera abiertos sin la debida autorización.
3. **(sic)** La potestad administrativa de recuperación posesoria y las consiguientes facultades referidas en los apartados anteriores no prescriben, por lo que las actuaciones referidas podrán llevarse a cabo en cualquier tiempo.
5. Los gastos que se originen por dichas actuaciones serán de cuenta de quien fuera responsable de la indebida ocupación o apertura del acceso.

## **TÍTULO VII REGULACIÓN DE LOS CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE GRAVÁMENES A APLICAR A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR LA UTILIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN EL TERRITORIO HISTÓRICO DE GIPUZKOA**

#### **Artículo 111 Objeto**

- 1.- Es objeto del presente Título fijar los criterios para la determinación de los cánones o peajes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 3,5 Tm por la utilización de las infraestructuras de la Red Transeuropea de Carreteras del Territorio Histórico o en aquellas otras que, de acuerdo a lo establecido en esta Norma Foral, así se determine.
- 2.- Asimismo, al margen de la introducción de cánones o peajes en la Red Transeuropea de carreteras, o en parte de ella, mediante disposición con rango de Norma Foral, se podrán aplicar cánones o peajes y/o tasas en las carreteras no incluidas en la red transeuropea, entre ellas en las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras y/o que estén directamente en competencia con determinadas partes

de dicha red, o aplicar cánones o peajes y/o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de «vehículo pesado», siempre que la imposición de peajes y/o tasas a dichas carreteras no sea discriminatoria con respecto al tráfico internacional ni dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

### **Artículo 112 Definiciones**

A efectos del presente título se entenderá por:

- a)** Red Transeuropea de Carreteras: la red transeuropea de carreteras en el Territorio Histórico de Gipuzkoa se corresponde con la definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, modificada por la Decisión nº 884/2004/CE (DO L 167 de 30 de abril de 2004), sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.
  
- b)** Costes de construcción: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación de nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas), o de infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera de los nuevos sistemas de peaje. Los costes de infraestructuras o mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos destinados a reducir la contaminación sonora o a mejorar la seguridad vial y los correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.
  
- c)** Costes de financiación: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas.
  
- d)** Reparaciones estructurales significativas: las reparaciones estructurales en general excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción.
  
- e)** Canon o peaje: el pago de un importe determinado por recorrer un vehículo pesado una distancia determinada, basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo.
  
- f)** Tasa: el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras viarias afectas durante un período de tiempo determinado.
  
- g)** Canon o peaje medio ponderado: los ingresos totales obtenidos en concepto de cánones o peajes durante un determinado período divididos por el número de vehículos pesados-kilómetros que circulen en una determinada red sometida a canon o peaje durante ese período, calculándose tanto los ingresos como los vehículos-kilómetros en relación con los vehículos a los que se aplique el canon o peaje.

h) Vehículo pesado es un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado en carga superior a 3,5 toneladas.

i) Tipo de vehículo: la categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos según el daño que causan a las carreteras, como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo I, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros de la Unión Europea, o bien sean claramente visibles.

j) Vehículo de la categoría "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "VEM": vehículos definidos de acuerdo con los límites de emisión establecidos en el anexo III.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

#### **Artículo 113 Cálculo de los peajes**

El importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción y con los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura.

El importe de los peajes medios ponderados podrá también incluir un componente de rendimiento del capital o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado.

Para el cálculo de los costes se utilizará un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo II.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

#### **Artículo 114 Elementos de modulación de los peajes**

1.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se podrán modular los importes de los peajes por motivos como la lucha contra el daño medioambiental, la lucha contra la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura de que se trate o el fomento de la seguridad vial, siempre y cuando dicha modulación:

i- esté en proporción con el objetivo que se trata de lograr;

ii- sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del

transportista, al país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación de vehículo y al origen o destino del transporte;

iii- no tenga por objeto generar mayores ingresos en concepto de peajes.

Todo aumento no previsto de ingresos que dé lugar a peajes medios ponderados que no se ajusten a lo dispuesto en el artículo anterior, se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación que deberán aplicarse dentro de los dos años siguientes al final del ejercicio contable en que se hayan producido los ingresos adicionales;

iv- respete los umbrales máximos de flexibilidad indicados en el apartado siguiente.

2.- Siempre que se cumplan las condiciones del precedente apartado 1, podrán variarse las tarifas de peaje en función de la clase EURO de emisiones establecida en el anexo III, incluido el nivel de PM y NOX, siempre que ningún peaje supere en más del 100 % el peaje cobrado a los vehículos del mismo tipo que cumplan las normas de emisiones más estrictas; y/o la hora del día, el tipo de día o de estación del año, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100 % el peaje cobrado durante el período más barato del día o durante el tipo de día o estación más barato, o en caso de que se aplique una tarifa cero durante el período más barato, la penalización por el período más caro del día o el tipo de día o estación más caro no exceda en más del 50 % del importe del peaje que, de no ser así, se aplicaría al vehículo de que se trate.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

#### **Artículo 115 No cabe pago simultáneo entre peajes y tasas**

No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos el pago simultáneo de peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera. No obstante, mediante disposición con rango de Norma Foral se podrán establecer también peajes en redes en que se perciban tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

#### **Artículo 116 Descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales**

1.- Dado que las estructuras tarifarias que implican descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales pueden generar para el operador de la infraestructura ahorros reales en los costes administrativos, se podrán prever tales descuentos o reducciones con la condición de que no provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior y la estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

Asimismo, se deberá cumplir con lo establecido en el artículo 114.1 y en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, en particular en sus artículos 12, 49, 86 y 87.

2.- Los mencionados descuentos o reducciones no deberán en ningún caso superar el 13 % del peaje pagado por

vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento o reducción de que se trate.

3.- Los peajes se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista o del país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

### **Artículo 117 Pago de peajes**

1.- Los peajes se aplicarán, recaudarán y se controlará su pago de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico. Las estaciones para el pago de peajes tendrán las instalaciones adecuadas a fin de mantener unos niveles de seguridad vial adecuados.

2.- El sistema de recaudación de los peajes no deberá poner en una situación de desventaja injustificada, económica o de otro tipo, a los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, si en su caso se acordase la obligatoriedad de recaudar los peajes exclusivamente mediante un sistema para el que sea preciso el uso de dispositivos instalados a bordo de los vehículos, se facilitarán los dispositivos de a bordo correspondientes en condiciones administrativas y económicas razonables.

3.- Si, durante un control, un conductor no puede facilitar los documentos del vehículo necesarios para determinar la información relativa a las emisiones ni el tipo de vehículo, se aplicarán las tarifas de peaje más elevadas previstas para los vehículos de la categoría correspondiente.

Título VII introducido por el artículo único de N Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

## **DISPOSICIONES ADICIONALES**

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA**

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.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA**

La Administración municipal podrá incorporar a su red de caminos públicos caminos particulares o tramos determinados de los mismos mediante expropiación previa declaración por el Pleno de la Corporación de su utilidad pública y de su necesidad de ocupación.



### ***DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA***

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 al titular del terreno.

### ***DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA***

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.

## **DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

### ***DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA***

1. Las solicitudes de autorización presentadas con anterioridad a la vigencia de esta Norma Foral se resolverán conforme a la normativa en vigor en el momento de su presentación.
2. En lo referente a infracciones administrativas cometidas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Norma Foral, su resolución se ajustará a lo dispuesto en la normativa más favorable para sus responsables.

### ***DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA***

En tanto los Ayuntamientos no procedan a la clasificación de sus carreteras, el régimen de las mismas será el establecido para las carreteras de la Red Local Amarilla.

## **DISPOSICIONES FINALES**

### ***DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA***

1. La Diputación Foral de Gipuzkoa queda facultada para dictar el Reglamento General o la normativa parcial que estime conveniente para la ejecución, aplicación y desarrollo de esta Norma Foral.

Las disposiciones de desarrollo podrán introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de las infracciones o sanciones establecidas en el Título VI que, sin constituir nuevas infracciones o sanciones ni alterar la naturaleza o límites de las que la Norma Foral contempla, contribuyan a la más correcta identificación de las conductas o a la más precisa determinación de las sanciones correspondientes.

2. Los Ayuntamientos podrán también dictar las Ordenanzas que estimen precisas en defensa de sus carreteras y caminos con respeto siempre a lo dispuesto en esta Norma Foral.
3. Se autoriza a la Diputación Foral para actualizar mediante Decreto Foral las cuantías de las sanciones fijadas por la presente Norma Foral, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

### ***DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA***

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.

### ***DISPOSICIÓN FINAL TERCERA***

El actual Catálogo de Carreteras de la Diputación Foral de Gipuzkoa es el aprobado por Acuerdo del Consejo de Diputados de 29 de noviembre de 2005, publicado en el Boletín Oficial de Gipuzkoa de 9 de diciembre.

Véase Actualización del Catálogo de la Red de Carreteras («B.O.G.» 8 julio).

## ANEXO I

### Clasificación de vehículos en función de los daños que causan al pavimento

Los vehículos se clasifican en los tipos 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de las carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. A continuación se define la categoría a la que pertenece cada tipo de vehículo pesado.

Vehículos a motor				Clase de daños
Vehículos a motor y conjuntos de vehículos de un peso máximo autorizado inferior a 7,5 toneladas				0
Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente <sup>(1)</sup>		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
Dos ejes:				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tres ejes:				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	
		25	26	
Cuatro ejes:				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	
		29	31	

		31	32	
29	31			II
31	32			

**Conjunto de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)**

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
<b>2 + 1 ejes:</b>				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
<b>2 + 2 ejes:</b>				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			III
<b>2 + 3 ejes:</b>				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
<b>3 + 2 ejes:</b>				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
		40	44	
40	44			
<b>3 + 3 ejes:</b>				
36	38	36	38	I
38	40			

		38	40	II
40	44	40	44	

## ANEXO II

### Principios fundamentales para la imputación de costes y el cálculo de peajes

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 113.

#### 1. Definición de la red y de los vehículos incluidos.

Cuando no se aplique un régimen de peaje único a toda la red transeuropea de carreteras se deberá especificar con precisión la parte o partes de la red que vayan a estar sujetas a un régimen de peaje, así como el sistema que utilice para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje.

En caso de que se decida adoptar sistemas diferentes de recuperación de costes según las distintas partes de su red, se calcularán por separado los costes correspondientes a cada una de las partes claramente definidas de la red.

#### 2. Costes de infraestructura.

##### 2.1. Costes de inversión.

1.- Los costes de inversión incluirán los costes de construcción (con inclusión de los costes de financiación) y los costes de desarrollo de las infraestructuras, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. También se incluirán los costes de adquisición de solares, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos, los correspondientes a excavaciones arqueológicas y estudios del suelo, así como otros gastos accesorios pertinentes. La recuperación de los costes de construcción estará en función, bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización (no inferior a 20 años) que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo.

2.- Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o de forma ponderada durante los primeros años, los años intermedios o los últimos años de dicho período, siempre que esa ponderación se haga de manera transparente, o bien establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización. Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables. Podrá suponerse que las inversiones se financiaron mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá

aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos durante el período correspondiente.

**3.-** Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados. La aplicación de factores de equivalencia podrá tener en cuenta la construcción de carreteras desarrollada en diversas fases o utilizando un enfoque de ciclo de vida largo.

**4.-** La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable en función de las condiciones del mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder a una tercera parte contratada incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

## **2.2.** Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales.

Estos costes, incluirán tanto los costes anuales de mantenimiento de la red como los costes periódicos derivados de reparaciones, refuerzo y renovación del firme, con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo. Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados.

## **3.** Costes de explotación, gestión y peaje.

Estos costes, distribuidos de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje, incluirán todos los costes en que se incurra no cubiertos por los apartados precedentes y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje. Incluirá, en particular:

**1.-** los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago,

**2.-** los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes,

**3.-** las tasas y cargas administrativas relativas a eventuales contratos de concesión o gestión indirecta,

**4.-** los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura. Estos costes pueden incluir un componente de rendimiento

del capital o de margen de beneficios acorde con el grado de riesgo transferido.

4. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos de transporte de mercancías, factores de equivalencia y mecanismo de corrección.

El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos de transporte de mercancías.

En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos que podrán ser sustituidos por otros criterios objetivamente justificables y públicos.

Clase de vehículo	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0	1	1	1
> 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III	5,72	1	1

1. Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo I.

2. Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5; 6,5; 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

Anexo II introducido por el artículo único de N. Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

## ANEXO III

### Clasificación de vehículos según límites de emisión

#### 1. Vehículo «EURO 0».

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (Nox) g/kWh
12,3	2,6	15,8

#### 2. Vehículos «EURO I»/«EURO II».

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (Nox) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh
Vehículo EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(2)</sup>
Vehículo				

EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15
---------	-----	-----	-----	------

### 3. Vehículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM».

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes <sup>(3)</sup>.

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (Nox) g/kWh	Masa de partículas (MP) g/kWh	Humos m <sup>-1</sup>
Vehículo EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(4)</sup>	0,8
Vehículo EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehículo EURO VEM	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

Anexo III introducido por el artículo único de N. Foral [GIPUZKOA] 1/2011, 29 marzo, por la que se establecen los criterios para la determinación de gravámenes a aplicar a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de infraestructuras viarias en el Territorio Histórico de Gipuzkoa («B.O.G.» 8 abril/«B.O.P.V.» 27 mayo; Corrección de errores «B.O.P.V.» 10 junio). Vigencia: 9 abril 2011

(1)

Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235, de 17-9-1996, pg. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9-3-2002, pg. 47).

(2)

En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

(3)

Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

(4)

0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> y cuyo origen normal sea superior a 3.000 min<sup>-1</sup>.

