Ley del Principado de Asturias 8/2006, de 13 de noviembre, de Carreteras.

EL PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

Sea Notorio que la Junta General del Principado de Asturias ha aprobado, y yo, en nombre de Su Majestad el Rey, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.2 del Estatuto de Autonomía para Asturias, vengo a promulgar la siguiente Ley de Carreteras.

PREAMBULO

1. La Ley del Principado de Asturias 13/1986, de 28 de noviembre, de Ordenación y defensa de las carreteras, constituyó un instrumento jurídico de inestimable valor en los albores de la Comunidad Autónoma. Nacida con la principal vocación de resolver, en el ámbito asturiano, determinados problemas derivados de la aplicación de la legislación estatal de carreteras, no pretendió, en origen, abarcar todos los aspectos concernientes a las carreteras de titularidad del Principado de Asturias, circunscribiéndose a intentar dar respuesta a los más singulares requerimientos del territorio regional, tales como la regulación de las áreas de influencia (dominio público, servidumbre y afección) y a las líneas límite de edificación, cuyas condiciones atemperaba respecto de las más estrictas condiciones de la legislación estatal. Si bien esta adaptación territorial resultó en su momento acertada, la constante -y al propio tiempo necesaria- remisión a la Ley estatal aconseja ahora refundir en un solo texto normativo autonómico la legislación aplicable en materia de carreteras.

2. Así, la regulación parcial contenida en la Ley del Principado de Asturias 13/1986 obliga a remitirse a los requisitos y procedimientos del Reglamento General de Carreteras, aprobado por Real Decreto 1812/1994, disposición estatal cuyos procedimientos son con frecuencia en exceso exigentes para las necesidades de gestión de la Red de Carreteras del Principado de Asturias, no equiparables a los propios de la Red de Interés General del Estado. Esta carencia, sin embargo, no pudo en su momento ser colmada mediante la aprobación de un Reglamento de Carreteras del Principado de Asturias, en la medida en que determinadas necesidades detectadas -así por ejemplo, las distancias de edificación en los núcleos rurales, o la posibilidad de financiación de las carreteras por particulares- debían ser previamente abordadas mediante una norma con rango de ley.

3. Por otra parte, obligado es reconocer el tiempo transcurrido desde la aprobación de la Ley del Principado de Asturias 13/1986 y la evolución de la legislación viaria operada durante sus casi veinte años de vigencia. En este sentido, la precocidad de la Ley del Principado de Asturias -fue la segunda Ley autonómica de carreteras, después de la de Navarra, apenas anterior en un mes a la asturiana- condicionó su aprobación en el marco de una ley estatal preconstitucional -la Ley 51/1974-, limitación con la que no partieron las restantes leyes autonómicas, surgidas todas entre los años 1990 y 2001, e inscritas en el escenario dibujado por la Ley, ya postconstitucional, 25/1988, de Carreteras del Estado, que recoge los principios generales de coordinación en la planificación viaria.

4. Se trata pues de acometer una nueva visión integrada de la red de carreteras que resulte de aplicación también a la red municipal, como se regula en la mayor parte de las leyes autonómicas de carreteras. La Ley del Principado de Asturias 13/1986 trata de modo indirecto las redes de los Concejos, al referirse a carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio del Principado de Asturias y no estén reservadas a la titularidad del Estado, como también, por mandato estatutario, hace la presente Ley. Se trata ahora, en cambio, de hacerlo de forma más efectiva, promoviendo la planificación y gestión de la red autonómica con la red municipal en donde actúen los Ayuntamientos, o bien el Principado de Asturias por la vía de la cooperación local o los programas de desarrollo rural. Se intenta así conseguir el necesario equilibrio entre el obligado respeto a la autonomía local y la indispensable salvaguarda de la coherencia funcional y seguridad vial de la red asfaltada. En definitiva, el nuevo texto pretende ser una norma actualizada y completa, que posibilite la óptima planificación, proyección, construcción, conservación y gestión de las redes autonómica y municipal.

5. Tres principios esenciales guían el nuevo texto legal:

a. En primer lugar, la asimetría en sus contenidos. Aunque con vocación omnicomprensiva, la Ley combina principios y criterios de ámbito general con aspectos más detallados de regulación, a menudo propios de una disposición reglamentaria, pero necesarios y proporcionados en el contexto de una ley autonómica. Tal acontece, por ejemplo, con las condiciones sobre usos autorizables en las zonas de influencia de la carretera.

b. Lo anterior entronca necesariamente con el segundo pilar de la nueva regulación, que se basa de modo irrenunciable en la experiencia contrastada de más de veinte años de gestión autonómica de autorizaciones en materia de carreteras. La nueva Ley busca la sensata nivelación entre la rigidez propia de una norma jurídica y la necesidad de evaluar, caso por caso, cada expediente de autorización, de forma que la seguridad vial pasa a presidir los criterios para su resolución. Así, el peso de esa componente fija no cercena la discrecionalidad en cada autorización de usos, indispensable en una red viaria tan sinuosa, a la vez que funcional y geográficamente tan diversa como la asturiana.

c. Finalmente, se tiene en cuenta la imbricación de la Ley en la vigente normativa, tanto estatal de carreteras como autonómica en materia de ordenación del territorio y urbanismo. Más concretamente, se tipifica el Plan autonómico de carreteras como un Programa de Actuación Territorial de los previstos en el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, aprobado por Decreto Legislativo del Principado de Asturias 1/2004, de 22 de abril, y se profundiza en la problemática de los núcleos rurales, como caso peculiar del territorio asturiano, y en el respeto medioambiental. En todos estos casos se acoplan los preceptos de la presente Ley a los correspondientes de la legislación sectorial pero sin invadir su regulación, tratando de adaptarse del mejor modo a sus esquemas generales de ordenación, planificación y gestión administrativa.

6. Con todo ello el Principado de Asturias pretende proporcionar, en uso de la competencia que le atribuye el artículo 10.1.5 del Estatuto de Autonomía, una ordenación completa, coherente y puesta al día, objetivo sensiblemente más ambicioso que la mera modificación de la Ley hasta ahora vigente.

CAPÍTULO I.
DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto de la Ley.

La presente Ley tiene por objeto la regulación de la planificación, proyección, construcción, financiación, explotación y uso de las carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio del Principado de Asturias y no sean de titularidad estatal.

Artículo 2. Concepto de carreteras.

1. A los efectos de esta Ley, se consideran carreteras las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas fundamentalmente para la circulación de vehículos a motor.

2. No tendrán la consideración de carreteras, a los efectos de esta Ley:

a. Las calles y vías de la red interior de un núcleo de población urbano o rural siempre que no tengan la condición de tramo urbano o travesía.

b. Las nuevas vías de carácter netamente urbano que sean ejecutadas por los Ayuntamientos u otras entidades urbanizadoras en desarrollo del planeamiento urbanístico vigente.

c. Las pistas forestales y los caminos rurales al servicio de explotaciones o instalaciones, no destinadas fundamentalmente al tráfico general de vehículos a motor, sin perjuicio de lo dispuesto, por lo que se refiere a los caminos rurales, en el artículo 5.3 de esta Ley.

d. Los caminos de servicio, de titularidad pública o privada, construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares.

3. Cuando las circunstancias de los caminos de servicio lo permitan y lo exija el interés general deberán éstos abrirse al uso público, según su naturaleza y legislación específica. En este caso habrán de

observarse las normas de utilización y seguridad propias de las carreteras y se aplicará, si procede, la legislación de expropiación forzosa a efectos de indemnización.

4. Las carreteras son uno de los soportes básicos de la accesibilidad al territorio, y por tanto del desarrollo regional, debiendo proporcionar unas condiciones adecuadas de seguridad vial y proyectarse y construirse en las mejores condiciones de respeto al medio ambiente.

Artículo 3. Clases de carreteras según sus características técnicas.

1. Por sus características técnicas, de diseño y funcionalidad, las carreteras incluidas en esta Ley se clasifican en autopistas, autovías, corredores y carreteras convencionales.

2. Son autopistas las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de vehículos a motor y reúnen las siguientes características:

a. No tener acceso a las mismas las propiedades colindantes.

b. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, 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.

3. Son autovías las carreteras especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales, que tienen las siguientes características:

a. Tener acceso limitado a ellas las propiedades colindantes.

b. No cruzar a nivel ninguna otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía ni ser cruzada a nivel por senda, vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.

c. Constar de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación, o por otros medios.

4. Son corredores las carreteras de una sola calzada y con limitación total de accesos desde las propiedades colindantes.

5. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y corredores.

Artículo 4. Clases de carreteras según su titularidad.

Por razón de su titularidad, las carreteras incluidas en esta Ley se clasifican en carreteras autonómicas, de la titularidad del Principado de Asturias, y carreteras municipales, de titularidad de los Concejos.

Artículo 5. La Red de Carreteras del Principado de Asturias.

1. La Red de carreteras del Principado de Asturias se compone de:

a. Las carreteras transferidas por el Estado.

b. Las carreteras construidas por el Principado de Asturias.

c. Las carreteras de procedencia municipal transferidas por los Concejos.

2. Las carreteras comprendidas en la Red de Carreteras del Principado de Asturias se clasificarán en regionales, comarcales y locales.

a. Se clasificarán como regionales aquellas carreteras cuyos itinerarios o bien desempeñen una función de articulación territorial más relevante, o bien enlacen las cabeceras de comarca entre sí o con los principales puntos limítrofes del territorio del Principado de Asturias, o bien soporten una elevada intensidad de tráfico.

b. Se clasificarán como comarcales las carreteras cuyos itinerarios enlacen entre sí los distintos núcleos con las cabeceras de comarca, bien directamente o a través de las carreteras regionales o estatales, o bien comuniquen con puntos limítrofes del territorio del Principado de Asturias de importancia secundaria, o soporten una intensidad de tráfico moderada.

c. Se clasificarán como locales las carreteras del Principado de Asturias no comprendidas en las categorías anteriores. Estas carreteras se dividen en locales de primer orden y de segundo orden en función de sus características físicas y del ámbito de servicio que presten, ya sea supramunicipal o municipal, respectivamente.

3. Los caminos rurales construidos por el Principado de Asturias que, por sus características técnicas y funcionalidad, reúnan las condiciones para ser clasificados en alguna de las categorías a que se refiere el apartado 2 de este artículo, se podrán incluir en la Red de Carreteras del Principado de Asturias por acuerdo del Consejo de Gobierno a propuesta del Consejero competente en materia de carreteras. Los demás caminos rurales que no reúnan tales condiciones quedarán adscritos a los Concejos respectivos.

4. La adscripción de las carreteras a cada una de las categorías anteriores así como los cambios que, en su caso, procedieren como consecuencia de la ejecución de obras, y las futuras incorporaciones de nuevas carreteras, se efectuará por Acuerdo del Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero competente en materia de carreteras, salvo que un plan aprobado lo contemple expresamente.

5. El Catálogo de Carreteras del Principado de Asturias constituye la relación de carreteras de titularidad del Principado de Asturias ordenadas según la clasificación contenida en esta Ley, de la que se derivará la correspondiente codificación, así como su denominación, atendiendo a su origen y final o bien a los factores de identificación que se consideren oportunos por sus características y funcionalidad territorial. Corresponde al Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero competente en materia de carreteras, la aprobación y modificación del Catálogo, que se publicará en el Boletín Oficial del Principado de Asturias.

6. El Inventario de la Red de Carreteras del Principado de Asturias constituirá un compendio de las características técnicas de los distintos tramos de las carreteras del Catálogo de Carreteras del Principado de Asturias con expresión de todas las circunstancias necesarias para su identificación, su denominación oficial y su designación. Corresponde al Consejero competente en materia de carreteras la aprobación y revisión del Inventario.

7. Corresponde al Consejero competente en materia de carreteras la edición y promoción del Mapa Oficial de Carreteras del Principado de Asturias, así como de los Mapas de Tráfico de las carreteras del Principado de Asturias, que serán de periodicidad anual.

Artículo 6. Las redes de carreteras municipales.

1. Las carreteras municipales se regirán por la presente Ley, sin perjuicio de las determinaciones urbanísticas en materia viaria y de los preceptos legales de régimen local.

2. Las redes de carreteras municipales se componen de:

a. Las carreteras construidas por los Concejos.

b. Las carreteras construidas por el Principado de Asturias y entregadas a los Concejos.

c. Las carreteras cedidas a los Concejos por el Estado o por el Principado de Asturias.

3. A los efectos de aplicación de las disposiciones sobre uso y defensa de las carreteras, los Ayuntamientos clasificarán las carreteras municipales siguiendo los criterios establecidos para las carreteras autonómicas en el artículo 5 de esta Ley con arreglo a su normativa propia.

4. En defecto de la clasificación anterior o de una definición precisa del correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico que determine un concreto régimen de uso y distancias, se adoptarán en todo caso los siguientes criterios de equiparación viaria funcional entre la red municipal y la red autonómica:

a. Se considerarán carreteras municipales de primer nivel, equiparables a la red local de primer orden, aquellas cuya calzada tenga una anchura igual o superior a seis metros o que conformen un itinerario importante, en cuanto al tráfico soportado y a la accesibilidad al territorio, y en continuidad con el resto de la red municipal, autonómica y estatal.

b. Se considerarán carreteras municipales de segundo nivel, equiparables a la red local de segundo orden, las que, independientemente de su anchura de calzada, complementen a las de primer nivel, pero no conformen un itinerario de sostenida continuidad con el resto de la red municipal, autonómica y estatal.

c. Se considerarán carreteras municipales de tercer nivel, excluidas totalmente del régimen de uso y defensa de las carreteras determinado en el capítulo III de la presente Ley, las restantes carreteras de titularidad municipal.

5. Los Catálogos de las carreteras municipales constituyen la relación de carreteras de la red de carreteras municipales del correspondiente Concejo ordenadas según la clasificación a que se refieren los apartados 3 y 4 de este artículo, de la que se derivará la correspondiente codificación, así como su denominación, atendiendo a su origen y final o bien a los factores de identificación que se consideren oportunos por sus características y funcionalidad territorial. La aprobación de los Catálogos correspondientes y su modificación compete al Pleno Municipal previo informe de la Consejería competente en materia de carreteras sobre su coordinación y compatibilidad con los Planes y Catálogos autonómicos de carreteras. La aprobación de los catálogos de las carreteras municipales y sus modificaciones y actualizaciones se publicarán en el Boletín Oficial del Principado de Asturias.

CAPÍTULO II.
PLANIFICACIÓN, ESTUDIOS Y PROYECTOS DE LAS CARRETERAS.

Artículo 7. Planes y programas de carreteras del Principado de Asturias.

1. Los planes autonómicos de carreteras y los planes de carreteras de los distintos municipios de la Comunidad Autónoma deberán coordinarse entre sí y con el Plan de Carreteras del Estado y de las Comunidades Autónomas limítrofes, en cuanto se refiere a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos. Corresponde la coordinación al Consejero competente en materia de carreteras.

2. Para su mejor integración en la ordenación territorial del Principado de Asturias, los Planes autonómicos de Carreteras, tendrán la consideración de Programas de Actuación Territorial, conforme a lo establecido en la normativa en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

3. Los Planes Autonómicos de Carreteras y los planes de carreteras de los distintos municipios de la Comunidad Autónoma deberán coordinarse entre sí y con el Plan de Carreteras del Estado y de las Comunidades Autónomas limítrofes, en cuanto se refiere a sus mutuas incidencias, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando al efecto los procedimientos legalmente establecidos.

4. El Consejo de Gobierno podrá excepcionalmente acordar la ejecución de actuaciones o de obras no previstas en el Plan Autonómico de Carreteras, en caso de reconocida urgencia o excepcional interés público debidamente fundados, sin que en ningún caso puedan modificar o afectar a las características y principios básicos recogidos en el Plan.

5. Dentro del Plan Autonómico de Carreteras existirán Programas específicos de acuerdo con el ámbito territorial al que se refieren o a la naturaleza de las actuaciones a desarrollar tales como los programas de Reposición y Conservación, Gestión de Firmes, Aforos y Seguridad Vial.

Artículo 8. Contenido de los Planes Autonómicos de Carreteras.

Además de lo establecido en la normativa de aplicación en materia de ordenación del territorio y urbanismo, los Planes Autonómicos de Carreteras contendrán:

a. La determinación de los fines y objetivos a alcanzar y la prevalencia para su consecución.

b. La descripción y análisis de las carreteras en relación con el sistema general de transportes, modelo territorial y principales índices de desarrollo sociales y económicos.

c. La definición de los criterios generales aplicables a la programación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las carreteras y sus elementos funcionales.

d. El análisis de las relaciones con los planes de carreteras del Estado y de las Comunidades Autónomas limítrofes y con el planeamiento territorial y urbanístico.

e. Un informe de sostenibilidad ambiental con los contenidos señalados en la normativa ambiental y de ordenación territorial y urbanística para la realización de la evaluación ambiental.

f. Los criterios y medidas generales para la mejora de la seguridad vial.

g. La adscripción de los tramos de la red autonómica de carreteras a las distintas categorías de clasificación.

h. La determinación de los medios económicos, financieros y organizativos necesarios para el desarrollo y ejecución del Plan, así como para garantizar la conservación y explotación del patrimonio viario.

i. La definición de los criterios que aconsejen la revisión del Plan.

Artículo 9. Aprobación y revisión de los Planes Autonómicos de Carreteras.

1. La iniciación, elaboración y aprobación de los Planes Autonómicos de Carreteras se ajustará a lo establecido en la normativa de aplicación en materia de ordenación del territorio y urbanismo, para los Programas de Actuación Territorial.

2. La vigencia de los Planes Autonómicos de Carreteras vendrá definida por la naturaleza de las actuaciones previstas en los mismos, debiendo revisarse formalmente su contenido cuando se cumplan las condiciones previstas al efecto o cuando sobrevengan circunstancias que impidan su cumplimiento.

3. La aprobación y revisión de los Planes Autonómicos de Carreteras corresponde al Consejo de Gobierno, a propuesta del Consejero competente en materia de carreteras.

4. La aprobación y revisión de los Programas de Reposición y Conservación, Gestión de Firmes, Aforos y Seguridad Vial y otros similares enmarcados en los Planes Autonómicos de Carreteras corresponde al Consejero competente en materia de carreteras.

Artículo 10. Planes municipales de carreteras.

1. Las actuaciones municipales en materia de construcción de nuevas carreteras o realización de modificaciones del trazado de las mismas, deberán ajustarse a lo previsto en los Planes Generales de Ordenación y demás instrumentos de planeamiento urbanístico de los respectivos concejos o, en su defecto, llevarse a cabo con arreglo al correspondiente procedimiento urbanístico y, en todo caso, deberán adecuarse a lo previsto en esta Ley para cada clase de carreteras, conforme a lo dispuesto en el artículo 6.

2. Los Ayuntamientos podrán elaborar planes municipales de carreteras cuando así lo decidan o lo exija la densidad de las redes existentes.

La elaboración y aprobación de los planes municipales de carreteras, así como las modificaciones de los mismos, corresponde a las respectivas entidades locales previo informe de la Consejería competente en materia de carreteras, que será vinculante en lo que se refiere a su coordinación y compatibilidad con los Planes Autonómicos de Carreteras.

Artículo 11. Estudios de carreteras.

1. Los estudios de carreteras que en cada caso requiera la ejecución de una obra se adaptarán a los siguientes tipos, en razón de su finalidad y contenido:

a. Estudio de planeamiento: Consiste en la definición de un esquema vial en un determinado año horizonte, así como de sus características y dimensiones recomendables, necesidades de suelo y otras limitaciones, a la vista del planeamiento territorial y del transporte.

b. Estudio previo: Consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones de un determinado problema viario, valorando todos sus efectos.

c. Estudio informativo: Consiste en la definición, en líneas generales de las diferentes opciones de trazado de la carretera, a efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se incoe en su caso.

d. Anteproyecto: Consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema viario planteado, de forma que pueda concretarse la solución óptima.

e. Proyecto de trazado: Es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

f. Proyecto de construcción: Consiste en el desarrollo completo de la solución viaria óptima, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

2. El contenido de los distintos documentos que integran cada estudio de carreteras de los anteriormente citados será el fijado reglamentariamente.

3. La redacción de los estudios y proyectos de carreteras de la Red de Carreteras del Principado de Asturias corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras. Estos estudios y proyectos podrán ser realizados por terceros, correspondiendo en tal caso su inspección y control a la Consejería, quien velará por el estricto cumplimiento de las disposiciones aplicables y de las condiciones técnicas y cláusulas administrativas establecidas en los correspondientes contratos.

Artículo 12. Evaluación del impacto ambiental.

1. Los proyectos de autopistas y autovías, corredores y carreteras convencionales de nuevo trazado deberán incluir la correspondiente evaluación de impacto ambiental de acuerdo con su normativa reguladora.

También exigirán dicha evaluación los proyectos de ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud acumulada de más de diez kilómetros.

2. Las actuaciones no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente que modifiquen el trazado de la carretera preexistente en una longitud acumulada de más de diez kilómetros, incluirán asimismo la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

3. Las demás actuaciones a desarrollar en las carreteras estarán sujetas al tipo de estudio medioambiental que disponga al efecto la normativa autonómica sobre medio ambiente.

4. En los supuestos de actuaciones derivadas de un estudio informativo en el que se hubiese incluido la correspondiente declaración de impacto ambiental no será preceptiva la realización de una nueva declaración.

Artículo 13. Aprobación de estudios y proyectos.

1. Los estudios y proyectos de carreteras que deban someterse al trámite de información pública serán objeto de aprobación provisional y aprobación definitiva. Los estudios y proyectos que no hayan de

someterse a información pública, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de esta Ley, serán objeto únicamente de aprobación definitiva.

2. La aprobación provisional permitirá practicar, en su caso, la información pública y la oficial correspondiente, así como cuantos otros trámites sean preceptivos o convenientes para obtener la aprobación definitiva.

3. La aprobación provisional y la definitiva de los estudios y proyectos de carreteras autonómicas corresponde al Consejero competente en materia de carreteras.

4. La aprobación definitiva de un estudio o proyecto de carreteras podrá confirmar o modificar los términos de la aprobación provisional.

5. La aprobación definitiva implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación a que se refiere el artículo 16 de esta Ley.

6. Será de aplicación lo previsto en los apartados anteriores a las modificaciones de un proyecto de construcción.

7. La redacción y aprobación de estudios y proyectos de carreteras de las redes municipales corresponde a los Ayuntamientos respectivos.

Artículo 14. Coordinación de la planificación de carreteras con la planificación territorial y urbanística.

1. Cuando se trate de construir carreteras o variantes de la red autonómica no incluidas en el planeamiento urbanístico vigente de los municipios a los que afecte, la Consejería competente en materia de carreteras deberá remitir el estudio informativo o proyecto correspondiente a las Corporaciones locales afectadas, al objeto de que durante el plazo de un mes examinen si el trazado propuesto es el más adecuado para el interés general y para los intereses de las localidades a las que afecte la nueva carretera o variante. Transcurrido dicho plazo y un mes más sin haberse emitido informe al respecto, se entenderá que están conformes con la propuesta formulada, lo cual comportará la necesaria modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico de acuerdo a las determinaciones del estudio o proyecto remitido, debiendo la Corporación Local incorporar las variaciones producidas una vez aprobadas.

En caso de disconformidad, que necesariamente habrá de ser motivada, el expediente será elevado, previo informe de la Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias, al Consejo de Gobierno, que decidirá si procede ejecutar el proyecto, y en este caso, ordenará la modificación o revisión del planeamiento urbanístico afectado, que deberá acomodarse a las determinaciones del estudio informativo o proyecto desde el momento en que se notifique su aprobación al Ayuntamiento interesado.

2. Acordada la redacción de un instrumento de planeamiento urbanístico, o la revisión del existente, las nuevas carreteras o variantes cuyos estudios hayan sido aprobados definitivamente deberán incorporarse a dicho planeamiento.

3. Cuando el instrumento de planeamiento territorial y urbanístico afecte a cualquier carretera existente perteneciente a la red autonómica, el órgano competente para su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a dicha aprobación, el contenido del instrumento de planeamiento a la Consejería competente en materia de carreteras, la cual deberá emitir informe al respecto dentro del trámite de coordinación administrativa señalado en la legislación territorial y urbanística.

El informe tendrá carácter vinculante y deberá manifestarse sobre la línea límite de edificación delimitada en suelo urbano y en los núcleos rurales, sobre la capacidad de las carreteras en las que se apoyen nuevos crecimientos, sobre los nuevos puntos de acceso a la Red de Carreteras del Principado de Asturias desde las vías municipales y aquellos otros aspectos que se consideren adecuados para la defensa y seguridad de las mismas.

4. En caso de que la modificación o revisión de un instrumento de planeamiento urbanístico afecte a carreteras autonómicas, se deberá someter igualmente a informe de la Consejería competente en

materia de carreteras, en la misma forma y con los mismos efectos que en el caso del documento primero.

Artículo 15. Información pública.

1. Serán objeto de trámite de información pública los estudios correspondientes a nuevas carreteras y variantes significativas dentro del ámbito de aplicación de esta Ley, no incluidas en los instrumentos de planeamiento urbanístico aprobados.

En ningún caso tendrán la consideración de nuevas carreteras o variantes significativas, a los efectos de esta información pública, los acondicionamientos de trazado, las variaciones que no afecten a núcleos de población, los ensanches de plataforma, las mejoras del firme, las duplicaciones de calzada y, en general, las actuaciones que no supongan una modificación sustancial en la funcionalidad de la carretera existente.

2. Esta información pública se llevará a cabo en la forma prevista en la normativa de procedimiento administrativo común durante un período de treinta días hábiles.

Las observaciones que se formulen en este trámite deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera, y sobre la concepción global de su trazado.

3. Este mismo trámite servirá también, en su caso, para la información pública del estudio de impacto ambiental, en cumplimiento y a los efectos de la legislación aplicable.

4. El tipo de estudio objeto de dicho trámite será habitualmente el Estudio Informativo. No obstante, si las circunstancias concurrentes lo aconsejan, podrán someterse a información pública un Anteproyecto, Proyecto de Trazado o de Construcción, en la misma forma y con el mismo régimen jurídico que si de un Estudio Informativo se tratara.

5. La aprobación del expediente de información pública corresponde al Consejero competente en materia de carreteras.

Artículo 16. Declaración de utilidad pública.

1. La aprobación de los proyectos de carreteras implica la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación forzosa, de ocupación temporal o de imposición y modificación de servidumbres. Asimismo implica las limitaciones a la propiedad establecidas en esta Ley.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras, así como, en su caso, en los proyectos de obras complementarias que puedan aprobarse posteriormente, con efectos desde la fecha en que estas aprobaciones se produzcan.

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificaciones deberán comprender la definición del trazado de las mismas y la determinación de los terrenos, construcciones u otros bienes o derechos que se estime preciso ocupar o adquirir para la construcción, defensa o servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación, así como las modificaciones de los servicios afectados.

CAPÍTULO III.
CONSTRUCCIÓN, FINANCIACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LAS CARRETERAS.

Artículo 17. Construcción.

1. La construcción de carreteras comprende los trabajos y obras necesarias para la apertura de nuevas vías así como para la modificación de las características del trazado, anchura y de los principales elementos integrantes y funcionales de las carreteras existentes.

La dirección, control, vigilancia e inspección de las obras y actuaciones de construcción de carreteras de la red autonómica, así como de su señalización y balizamiento corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras.

2. Los trabajos a los que se refiere el apartado anterior podrán ser realizados por terceros, correspondiendo en tal caso su inspección y control a la citada Consejería, que velará por el estricto cumplimiento de las disposiciones vigentes y de las cláusulas establecidas en el contrato.

3. En la medida que no contravengan la normativa técnica básica, la Consejería competente en materia de carreteras podrá dictar normas e instrucciones complementarias relativas a la construcción de carreteras en el ámbito regional.

4. En las carreteras municipales, las funciones descritas en los apartados anteriores corresponden a los respectivos Ayuntamientos.

Estas funciones podrán ser asumidas por la Consejería competente en materia de cooperación local cuando así sea acordado entre las Administraciones Públicas interesadas previa la suscripción del correspondiente convenio de colaboración.

Artículo 18. Control preventivo municipal.

Las obras de construcción, reparación o conservación de carreteras autonómicas a las que se refiere la presente Ley, por constituir obras públicas de interés general, no están sometidas a previa licencia ni otros actos de control preventivo municipal a que se refiere la legislación sobre Régimen Local.

Artículo 19. Financiación.

1. La financiación de las actuaciones en las redes de carreteras se efectuará mediante las consignaciones que a tal efecto se incluyan en los Presupuestos de la correspondiente Administración titular, los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, de organismos nacionales e internacionales y, excepcionalmente, de particulares.

2. Igualmente, la financiación podrá producirse mediante contribuciones especiales, en la forma y con los requisitos contenidos en el artículo 22 de esta Ley. Podrán financiarse asimismo las carreteras a través de las distintas modalidades de concesión de obras públicas y, en general, cualquier otra forma de colaboración público-privada, contemplada en la legislación vigente.

3. A los efectos de esta Ley tendrá la consideración de contrato de concesión de obras públicas el que así se establezca en su normativa reguladora.

Artículo 20. Colaboración entre Administraciones Públicas.

1. Para la ejecución de obras de construcción, conservación o mejora de carreteras o de determinados tramos de ellas se podrán arbitrar medidas e instrumentos de colaboración entre las Administraciones Públicas interesadas, especialmente en el caso de travesías y tramos urbanos.

El ofrecimiento podrá consistir en aportaciones dinerarias; aportaciones de terrenos libres de servidumbres y otros gravámenes; instalación de elementos complementarios de la carretera a sus expensas o por sus propios medios; compromiso de tomar a su cargo total o parcialmente la conservación y mantenimiento de la carretera o de sus elementos complementarios, o la redacción de estudios, anteproyectos y proyectos.

2. Las aportaciones dinerarias podrán determinarse en porcentaje del coste de las obras, incluidos o no el valor de adquisición de los terrenos necesarios y el coste de redacción del proyecto, o bien en cuantía fija, con independencia del resultado de la licitación y de las ulteriores incidencias de la obra.

3. La colaboración a que se refiere este artículo se instrumentará a través de los correspondientes convenios entre las Administraciones interesadas en los que se harán constar la clase de la aportación y su cuantía cuando sea dineraria; la forma y los plazos en que se hará efectiva así como las fórmulas para garantizar su efectividad; las obligaciones y compromisos recíprocos, y la consignación del gasto en los presupuestos correspondientes a los años en que haya de realizarse. Corresponde al Consejo de

Gobierno autorizar la firma de estos convenios, que se regirán por lo dispuesto en la Ley del Principado de Asturias 2/1995, de 13 de marzo, sobre Régimen Jurídico de la Administración o en la legislación sobre régimen local, en su caso.

Artículo 21. Colaboración de los particulares.

1. Los particulares podrán contribuir económicamente a la construcción o mejora de las carreteras con aportaciones en dinero o mediante cesiones gratuitas de terrenos.

Los interesados harán constar a la Administración el tramo de carretera para el que se hace el ofrecimiento, el tipo de actuación pretendida, la clase y cuantía de la aportación y la forma y plazo en que se hará efectiva.

2. Los compromisos y obligaciones recíprocas, en su caso asumidas, se formalizarán en un convenio entre la Administración y los particulares, que incluirá un aval bancario que garantice su cumplimiento, en el caso de ser la aportación dineraria o, en el supuesto de consistir en la aportación de terrenos, los documentos que acrediten la titularidad e inexistencia de cargas sobre los mismos. Corresponde al Consejo de Gobierno autorizar la firma de estos convenios.

3. En las carreteras autonómicas, la cesión de terrenos se tramitará de conformidad con la legislación del Principado de Asturias en esta materia, adquiriendo los terrenos cedidos el carácter de bienes de dominio público, para el servicio de carreteras.

4. Este procedimiento se aplicará igualmente a los supuestos contemplados en el artículo 34.7 de esta Ley, relativo a la construcción de accesos.

Artículo 22. Contribuciones especiales.

1. La Administración titular de la vía podrá imponer contribuciones especiales cuando de la ejecución de las obras que se realicen para la construcción de carreteras, accesos y vías de servicio resulte la obtención por personas físicas o jurídicas de un beneficio especial, aunque éste no pueda fijarse en una cantidad concreta. El aumento de valor de determinadas fincas como consecuencia de estas actuaciones tendrá, a estos efectos, la consideración de beneficio especial.

2. Serán sujetos pasivos de estas contribuciones especiales quienes se beneficien de modo directo con las carreteras, accesos y vías de servicio y, especialmente, los titulares de las fincas y establecimientos colindantes, y los de las urbanizaciones cuya comunicación resulte mejorada.

3. La base imponible se determinará por el siguiente porcentaje del coste total de las obras, incluido el precio de adquisición de los terrenos, excepto, en cuanto al sujeto pasivo que sea titular del bien expropiado, la parte correspondiente del justiprecio:

a. Con carácter general, hasta el veinticinco por ciento.

b. En las vías de servicio, hasta el cincuenta por ciento.

c. En los accesos de uso particular para determinado número de fincas, urbanizaciones o establecimientos, hasta el noventa por ciento.

4. El importe total de las contribuciones especiales se repartirá entre los sujetos pasivos atendiendo a aquellos criterios objetivos que, según la naturaleza de las obras, construcciones y circunstancias que concurran en aquéllos se determinen de entre los que figuran a continuación:

a. Superficie de las fincas beneficiadas.

b. Situación, proximidad y accesos a la carretera de las fincas, construcciones, instalaciones, explotaciones y urbanizaciones.

c. Bases imponibles fijadas a efectos del Impuesto sobre Bienes Inmuebles de las fincas beneficiadas.

d. Los que determine la disposición o acuerdo que establezca la contribución especial, en atención a las circunstancias particulares que concurran en la obra.

5. En la explotación de carreteras, la imposición de contribuciones especiales que graven la utilización de las vías existentes, vendrá determinada por la peculiaridad o intensidad de uso del dominio público viario y por la capacidad de deterioro y necesidad de reposición de los elementos constitutivos del mismo.

6. El Consejo de Gobierno, a propuesta de las Consejerías competentes en materia de hacienda y de carreteras, podrá acordar el establecimiento de las normas sobre contribuciones especiales en los supuestos a que se refiere la presente Ley, conforme a su normativa reguladora.

Artículo 23. Explotación.

1. La explotación de las carreteras comprende las operaciones de conservación y mantenimiento, las actuaciones encaminadas a la defensa de la vía y a su mejor uso, incluyendo las referentes a información viaria, señalización, ordenación de accesos y policía y vigilancia de las zonas de dominio público, servidumbre y afección.

2. Las operaciones de conservación y mantenimiento incluyen todas las actividades necesarias para preservar en el mejor estado posible el patrimonio viario. Las actuaciones de defensa de la carretera incluyen las necesarias para evitar actividades que perjudiquen a la carretera, a su función o a las de sus zonas de protección. Las actuaciones encaminadas al mejor uso de la carretera incluyen las destinadas a facilitar su utilización en condiciones de seguridad, fluidez y comodidad adecuadas.

3. Como norma general la Administración del Principado de Asturias explotará directamente las carreteras de titularidad autonómica. En caso de optarse, para determinados trabajos de explotación, por un modelo de gestión indirecta prevista en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, corresponderá su dirección, control y vigilancia a la Consejería competente en materia de carreteras.

4. En la medida que no contravengan la normativa técnica básica, la Consejería competente en materia de carreteras podrá dictar normas e instrucciones complementarias relativas a la explotación de carreteras en el ámbito regional.

5. En las carreteras municipales, las labores de conservación y mantenimiento de las condiciones de uso así como las de policía y vigilancia de sus zonas de protección corresponden a los Ayuntamientos respectivos.

CAPÍTULO IV.
ZONAS DE PROTECCIÓN DE LAS CARRETERAS. LIMITACIONES DE CARÁCTER GENERAL.

Artículo 24. Zonas de protección.

1. A los efectos de esta Ley se establecen en las carreteras las siguientes zonas: de dominio público, de servidumbre y de afección.

2. Los ramales de enlace y las vías de giros de intersecciones tendrán la consideración de carreteras convencionales a efectos del régimen jurídico de protección del dominio público viario y de las limitaciones de la propiedad de los terrenos colindantes.

3. Será imprescindible la coordinación interadministrativa en los cruces e intersecciones de la Red de Carreteras del Principado de Asturias con las carreteras de titularidad de otras Administraciones.

4. Dentro de las zonas de protección de las carreteras de la Red del Principado de Asturias, cualquier tipo de obras o actuaciones que modifiquen el estado de las edificaciones, instalaciones o terrenos, requerirán la autorización previa de la Consejería competente en materia de carreteras salvo en los casos expresados en los artículos 53 y 54 de esta Ley relativos a los tramos urbanos de carreteras.

Artículo 25. Zona de dominio público.

1. Son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de terreno de ocho metros de anchura en las autopistas, autovías y corredores y de tres metros en

el resto de las carreteras, a cada lado de la vía, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

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

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

En túneles, la determinación de la zona de dominio público podrá extenderse a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre el túnel y la disposición de sus elementos, tales como ventilación, accesos u otros necesarios.

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

Son también elementos funcionales de la carretera los centros operativos para la conservación y explotación de la carretera, las áreas de servicio y las vías de servicio.

4. La definición de zona de dominio público no comporta necesariamente la declaración de bienes de dominio público de los terrenos u otros bienes comprendidos en la misma, pero sí en todo caso la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios, debiendo declararse la necesidad de ocupación en cada caso concreto en aquellos supuestos en que se justifique esta necesidad.

Los terrenos ocupados por los elementos funcionales de las carreteras tienen siempre la consideración de bienes de dominio público.

5. En la zona de dominio público de la carretera no podrá realizarse ninguna obra más que las de acceso a la propia vía debidamente autorizadas, aquellas que formen parte de su estructura, señalización, balizamiento y defensa, así como las que requieran la prestación de un servicio público de interés general previa autorización de la Consejería competente en materia de carreteras para el caso de las carreteras autonómicas, y de los Ayuntamientos para las de titularidad municipal. Todo ello sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 41 de esta Ley sobre condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

6. Cuando en las carreteras exista alguna parte de la zona de dominio público que permanezca aún de propiedad privada, por no haber sido expropiada o voluntariamente cedida, se podrá autorizar a su titular a realizar en ella cultivos que no impidan o dificulten la visibilidad a los vehículos o afecten negativamente a la seguridad vial y, con las mismas condiciones, establecer zonas ajardinadas, dejando en todo caso, libre la calzada, el arcén, la acera, la cuneta y, en su caso, las obras de tierra.

En cualquier caso la Administración titular podrá utilizar o autorizar la utilización en la zona de dominio público para cualquiera de las finalidades previstas para el servicio de la propia carretera, procediendo, en su caso, a la correspondiente indemnización, así como la imposición de las oportunas condiciones.

7. Sin perjuicio de las disposiciones sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda prohibida en la zona de dominio público carente de cerramiento, el estacionamiento de vehículos y remolques agrícolas y el estacionamiento de todo tipo de vehículos que no estén en condiciones para circular.

Artículo 26. Canon por el uso del dominio público.

1. El uso especial del dominio público establecido en esta Ley o la ocupación del mismo comportarán la obligación, por el beneficiario de la correspondiente autorización de uso u ocupación, del abono de un canon con arreglo a lo siguiente:

a. Constituye el hecho imponible de dicho canon la ocupación de terrenos o utilización de bienes de dominio público que se haga en virtud de autorizaciones reguladas en esta Ley y de concesiones de áreas de servicio en las carreteras autonómicas.

b. Serán sujetos pasivos del canon los titulares de las autorizaciones o concesiones.

c. La base de fijación de la cuantía del gravamen será el valor de los terrenos ocupados, habida cuenta del valor de adquisición de los mismos por la Administración del Principado, el de los predios contiguos y los beneficios que los sujetos pasivos obtengan por la autorización o concesión. El tipo de gravamen anual será del cuatro por ciento (4%) sobre el valor de la base indicada.

d. El canon podrá ser revisado proporcionalmente a los aumentos que experimente el valor de la base utilizada para fijarlo, si bien estas revisiones sólo podrán realizarse al término de los períodos que para el caso se expresen en las condiciones de autorización o concesión.

2. La explotación por terceros de obras y servicios públicos relativos a carreteras de la Red del Principado de Asturias por parte de usuarios de dichas obras y servicios, llevará aparejada la obligación de satisfacer a la Administración con el abono de un canon:

a. Será sujeto pasivo de dicho canon la persona física o jurídica que tenga la titularidad de dicha explotación, en virtud de la correspondiente autorización o concesión.

b. La cuantía del canon se establecerá en función del coste de las obras e instalaciones, así como de los ingresos brutos derivados de la explotación de las mismas. El canon anual se obtendrá por suma del cuatro por ciento del coste indicado y del porcentaje que reglamentariamente se determine de los citados ingresos que, en todo caso, no podrán exceder del uno por mil de los mismos.

Artículo 27. Zona de servidumbre.

1. La zona de servidumbre de las carreteras consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público definida en el artículo 25 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de veinticinco metros en autopistas y autovías, de dieciocho metros en corredores, de ocho metros en el resto de las carreteras regionales y en las comarcales y de seis metros en las locales, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de servidumbre no podrán realizarse edificaciones ni otras obras sobre posibles edificios existentes, salvo las de mera conservación para mantener su destino y utilización actual u otro que sea compatible con el planeamiento urbanístico, exceptuándose los casos previstos en los artículos 29 y 46 de esta Ley, ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad vial o el destino de la carretera, previa autorización, en cualquier caso, de la Consejería competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 41 de esta Ley sobre condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

3. En todo caso, la Consejería competente en materia de carreteras podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de servidumbre y los daños y perjuicios que se causen por su utilización. A tal efecto, será de aplicación lo previsto en la legislación sobre expropiación forzosa, siendo el abono de las indemnizaciones por cuenta del beneficiario de la ocupación.

Artículo 28. Zona de afección.

1. La zona de afección de una carretera consistirá en dos franjas de terreno a ambos lados de la misma, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre definida en el artículo 27 y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación a una distancia de cien metros en autopistas y autovías, de cincuenta metros en corredores, de treinta metros en el resto de las carreteras regionales y en las comarcales y de veinte metros en las locales, medidas desde las citadas aristas.

2. En la zona de afección la ejecución o el cambio de uso o destino de obras e instalaciones, fijas o provisionales, requerirán la autorización de la Consejería competente en materia de carreteras, sin perjuicio de otras competencias concurrentes y de lo establecido en el artículo 41 de esta Ley sobre condiciones para el otorgamiento de autorizaciones. La denegación habrá de ser motivada, y sólo podrá fundarse en las previsiones de los planes y proyectos de ampliación o variación de la carretera en un plazo no superior a diez años, transcurridos los cuales sin haberse realizado las previsiones que motivaron la denegación, ante una nueva solicitud no se podrá denegar por la misma razón.

3. No se podrán ejecutar, sin embargo, en la zona de afección construcciones salvo que queden totalmente fuera de la línea límite de edificación, conforme a lo que se establece en el artículo siguiente, sin perjuicio de lo dispuesto para las obras de mera conservación en el artículo anterior.

Artículo 29. Línea límite de edificación.

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

La línea límite de edificación se sitúa a cincuenta metros en autopistas y autovías, a veinticinco metros en corredores, a dieciocho metros en carreteras regionales no pertenecientes a las anteriores categorías, a diez metros en carreteras comarcales y a ocho metros en carreteras locales, a contar desde la arista exterior de la calzada más próxima, medidas en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma. Se entiende por arista exterior de la calzada el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

2. A los efectos del apartado anterior, los ramales de enlaces y las vías de giro de intersecciones tendrán la consideración de carreteras convencionales, estableciéndose la línea límite de edificación en función de la categoría de las carreteras que se conectan en el enlace o intersección.

3. En los tramos de carretera que atraviesen poblados clasificados en los correspondientes instrumentos de planeamiento como núcleos rurales en suelo no urbanizable, la línea límite de edificación se podrá autorizar a una distancia inferior a la establecida con carácter general en el apartado 1 a fin de definir y consolidar alineaciones existentes que formen o no un continuo edificatorio, siempre que quede garantizada la seguridad vial mediante la ordenación de los márgenes de las carreteras y el adecuado control de los accesos. A tal fin los Planes Generales de Ordenación podrán delimitar las líneas de edificación en los núcleos rurales. Dicha delimitación deberá contar con informe favorable de la Consejería competente en materia de carreteras, en lo que se refiere a sus atribuciones.

4. Cuando se trate de carreteras de titularidad municipal y se produzca el supuesto de hecho señalado en el apartado anterior, el órgano municipal respectivo, garantizando las condiciones señaladas en el mismo y, en el caso de las carreteras de primer nivel, con el informe favorable de la Consejería competente en materia de carreteras, en lo que se refiere a sus atribuciones, podrá autorizar la edificación a distancias inferiores a las señaladas en el apartado 1.

5. En los tramos de carretera que discurran por suelo urbano, los Planes Generales de Ordenación podrán establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la establecida con carácter general. Dicha delimitación deberá contar con informe favorable de la Consejería competente en materia de carreteras, en lo que se refiere a sus atribuciones.

6. Se podrán ejecutar obras de conservación y mantenimiento de las construcciones existentes dentro de la línea límite de edificación, así como obras de reparación por razones de higiene y ornato de los inmuebles, previa autorización de la Consejería competente en materia de carreteras.

7. Se podrá autorizar, con carácter temporal y en precario, la colocación de instalaciones ligeras, fácilmente desmontables a menor distancia de la carretera que la definida por la línea límite de edificación, siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad vial.

8. Delante de la línea límite de edificación no se podrán ejecutar obras que supongan una edificación o instalación por debajo del nivel del terreno ni realizar instalaciones aéreas o subterráneas que

constituyan parte integrante de industrias o establecimientos, salvo las instalaciones que tengan carácter provisional o sean fácilmente desmontables.

9. Las limitaciones anteriormente señaladas no confieren a los titulares de derechos reales sobre las fincas incluidas en la línea límite de edificación ningún derecho a indemnización.

Artículo 30. Expropiaciones.

1. Las expropiaciones de terrenos y bienes afectados por las obras de carreteras se rigen por lo dispuesto en la legislación sobre expropiación forzosa y, en el caso de tramos urbanos y redes arteriales, también por la normativa sobre régimen del suelo y ordenación urbanística.

2. Los proyectos de trazado o de construcción de nuevas carreteras y variantes, duplicaciones de calzada y acondicionamientos generales deberán comprender la expropiación de los terrenos a integrar en la zona de dominio público definida en el artículo 25, incluyendo, en su caso, los destinados a áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera.

Excepcionalmente en los casos de viaductos y puentes, la expropiación podrá limitarse a los terrenos ocupados por las cimentaciones de los soportes de las estructuras y una franja de un metro, como mínimo, a su alrededor. El resto de los terrenos afectados quedará sujeto a la imposición de las servidumbres de paso necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y explotación de la carretera.

En los demás supuestos de obras de carreteras se evaluará en cada caso la conveniencia de expropiar la zona de dominio público o, por el contrario, limitar la expropiación al terreno estrictamente necesario para las obras.

CAPÍTULO V.
USO DE LAS CARRETERAS.

Artículo 31. Limitaciones a la circulación.

1. La Consejería competente en materia de carreteras, sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros Organismos oficiales, podrá imponer en el ámbito de sus competencias cuando las condiciones, situaciones, exigencias técnicas o seguridad vial de las carreteras lo requieran, limitaciones temporales o permanentes a la circulación en ciertos tramos o partes de las carreteras.

Le compete igualmente fijar las condiciones de las autorizaciones excepcionales que, en su caso, puedan otorgarse por el órgano competente, y señalizar las correspondientes ordenaciones resultantes de la circulación.

2. La Consejería competente en materia de carreteras podrá habilitar carriles para la utilización en sentido contrario al habitual, cuando la realización de trabajos o actividades en la calzada lo requiera.

Artículo 32. Autorizaciones para transportes especiales, pruebas deportivas y otros usos excepcionales de las carreteras.

1. En los casos de autorizaciones para transportes especiales, pruebas deportivas y otros usos excepcionales de las carreteras, el solicitante presentará un estudio detallado en el que se justificará que el uso especial de la carretera no producirá daños a ésta, que la seguridad de la circulación quedará garantizada y que se tomarán las medidas necesarias para reducir todo lo posible las afecciones al resto de los usuarios de la carretera.

En el caso de transportes especiales será de su responsabilidad la comprobación de cuantas limitaciones, tales como: pasos superiores, pasarelas, túneles, tendidos eléctricos, pórticos, semáforos, y otros, crucen el itinerario así como de los puentes y viaductos sobre los que ha de pasar el transporte. En todo caso los daños y perjuicios que con carácter general se pudieran ocasionar con motivo del transporte serán asumidos directamente por el titular de la autorización.

2. La Administración podrá exigir la constitución de una fianza para responder de los daños y perjuicios que se puedan ocasionar a la carretera y a sus elementos funcionales.

3. La autorización para transportes especiales, pruebas deportivas y otros usos excepcionales de las carreteras, se otorgará por la autoridad que corresponda, previo informe vinculante en lo relativo a sus competencias, de la Consejería competente en materia de carreteras.

En el caso concreto de acontecimientos de interés municipal, serán autorizables desvíos provisionales de carreteras, no siendo responsable la Consejería competente en materia de carreteras, de la vigilancia y el mantenimiento de las nuevas condiciones de seguridad vial generadas.

La señalización, carteles y publicidad relacionados con los usos excepcionales de las carreteras, serán retirados por el solicitante de la autorización una vez celebrado el acontecimiento. Asimismo deberá reponer, a su cargo, los elementos de la carretera que hayan podido resultar dañados, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y aspecto.

Artículo 33. Control de usos.

La Consejería competente en materia de carreteras podrá establecer en puntos determinados de la red autonómica de carreteras instalaciones de aforos y estaciones de pesaje de vehículos para conocimiento y control de las características de la demanda de tráfico sobre la infraestructura de las carreteras.

Artículo 34. Accesos.

1. Se consideran accesos a una carretera:

a. Las conexiones de ésta con las vías de servicio de la propia carretera o las entradas y salidas a otras vías.

b. Las entradas y salidas directas de vehículos a núcleos urbanos o rurales, zonas industriales, fincas y predios colindantes.

2. Los criterios generales que orientarán los estudios de carreteras y la resolución de las autorizaciones de nuevos accesos a carreteras son los siguientes:

a. En autovías y corredores, no se permitirán accesos directos a las propiedades colindantes, sino a través de las vías de servicio o los enlaces con otras carreteras.

b. Se considerará la clasificación de las carreteras convencionales para la implantación de nuevos accesos siendo más restrictivos en general, para las carreteras regionales que para las comarcales y en éstas más que para las locales. Además se tendrá en cuenta en cada caso la velocidad específica, la intensidad de tráfico y las condiciones de visibilidad existentes.

c. En las variantes de población de la red regional y comarcal construidas por la Administración del Principado de Asturias no se permitirán accesos directos de ningún tipo, salvo que exista razón de interés social suficientemente justificada.

3. La Consejería competente en materia de carreteras puede limitar los accesos a las carreteras autonómicas y establecer con carácter obligatorio los lugares en que tales accesos pueden construirse. Asimismo queda facultada para reordenar los accesos existentes con el objeto de mejorar la explotación de la carretera y la seguridad vial, pudiendo expropiar para ello los terrenos necesarios.

La utilización de los accesos que se autoricen no implicará, en ningún caso, exclusividad. La Consejería competente en materia de carreteras podrá imponer las limitaciones de uso y las servidumbres que considere necesarias sin derecho a indemnización. Cuando las condiciones del tráfico así lo aconsejen, podrá establecer la prohibición de los giros a la izquierda en la utilización del acceso.

4. En todo proyecto de duplicación de calzada o de acondicionamiento del trazado de una carretera existente se incluirá el estudio de la reordenación de los accesos que hubiera en el momento de redactar dicho proyecto.

5. No se autorizará ningún acceso en donde no se cumplan las condiciones siguientes:

a. Que esté suficientemente justificada por el peticionario la imposibilidad de utilización de alguno de los accesos existentes o previstos próximos al solicitado.

b. No poder servirse de otra vía de distinta clase.

6. La Administración evaluará en cada caso, según la importancia del acceso y la clasificación de la carretera, la obligación por parte del peticionario de la presentación de un proyecto de construcción suscrito por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio profesional. En este último caso el proyecto comprenderá al menos el estudio de tráfico, el trazado, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación, y la ornamentación y analizará las características de la carretera a la que se pretende acceder tales como el trazado, la visibilidad disponible, señalización, existencia de otros accesos o vías de servicio, y cualesquiera otras de similar naturaleza.

7. La financiación de los nuevos accesos a predios colindantes desde cualquier tipo de carretera corresponderá a los particulares, excepto cuando exista una razón de interés social o público en cuyo caso la Administración podrá convenir con éstos la aportación económica procedente en cada caso o asumir el coste en su totalidad.

8. Los accesos a carreteras municipales se regularán por los respectivos Ayuntamientos aplicando los criterios anteriores y teniendo en cuenta la normativa urbanística vigente.

Artículo 35. Aparcamientos.

1. Los aparcamientos colectivos vinculados a un equipamiento público o privado en el margen de una carretera sólo podrán tener entradas y salidas desde la misma a través de sus correspondientes accesos.

2. No serán autorizables en la zona de dominio público nuevos aparcamientos permanentes vinculados a las viviendas en los márgenes de las carreteras salvo, excepcionalmente, en carreteras locales que no formen parte de un itinerario intermunicipal, cuando quede garantizada la seguridad vial. Todo ello sin perjuicio de la legislación estatal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

3. A los efectos de esta Ley, los aparcamientos cubiertos tendrán la consideración de edificios.

Artículo 36. Áreas de servicio.

1. Son áreas de servicio las zonas colindantes con las carreteras, diseñadas expresamente para albergar instalaciones y servicios destinados a la cobertura de las necesidades de la circulación, pudiendo incluir estaciones de suministro de carburantes, hoteles, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

2. Las áreas de servicio, a uno o a ambos márgenes de la carretera, tendrán acceso directo desde la misma. Dicho acceso será el único en autopistas, autovías y corredores, debiendo permanecer cerrado el contorno de la zona de dominio público.

3. En las áreas de servicio no podrán ubicarse instalaciones o servicios que no tengan relación directa con la carretera, estando expresamente prohibidos los locales en que se realicen actividades de espectáculo o diversión.

4. Será criterio fundamental para el establecimiento de áreas de servicio la seguridad vial. Su ubicación estará suficientemente alejada de cruces viarios, intersecciones y puntos de escasa visibilidad.

5. No se establece limitación alguna de distancias entre áreas de servicio de carreteras impuesta por razones distintas a aquellas que se deriven de consideraciones de seguridad vial o de la correcta explotación de la carretera.

6. Las áreas de servicio podrán ser explotadas por cualquiera de los sistemas de gestión de servicios públicos que establezca la normativa de contratos de las Administraciones Públicas.

La adjudicación de las concesiones de áreas de servicio en la Red de Carreteras del Principado de Asturias se realizará por concurso. El procedimiento se ajustará a lo establecido en normativa reglamentaria, correspondiendo su tramitación y resolución a la Consejería competente en materia de carreteras.

Artículo 37. Estaciones de servicio situadas fuera de un área de servicio.

1. Son estaciones de servicio las definidas como tales por la legislación estatal sobre suministro y venta al por menor de carburantes y combustibles para automoción.

2. Los accesos a estaciones de servicio situadas junto a una autopista, autovía o corredor se realizarán siempre a través de una vía de servicio.

Para los accesos a las estaciones de servicio en carreteras convencionales será de aplicación lo establecido en el artículo 34 de esta Ley, procediendo, en su caso, a la reordenación de los accesos existentes que resulten afectados.

3. La autorización de estaciones de servicio fuera de los tramos urbanos corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras. El procedimiento de solicitud y otorgamiento se ajustará a lo establecido reglamentariamente.

4. Toda estación de servicio exige la redacción de un proyecto de construcción suscrito por técnico competente y visado por el correspondiente Colegio profesional, que comprenderá la situación de los edificios e instalaciones, el trazado de los accesos, el firme, el drenaje, la señalización, la iluminación y la ornamentación, y que analizará las características de la carretera a la que se pretende acceder, la intensidad de tráfico, las condiciones previas de visibilidad y la existencia de otros accesos o vías de servicio en el ámbito de la actuación.

5. Con carácter previo a la solicitud de autorización y a la redacción del proyecto, los interesados podrán consultar a la Consejería competente en materia de carreteras, la viabilidad de la construcción pretendida así como obtener información y orientación acerca de los requisitos jurídicos o técnicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar.

6. Deberá suprimirse la posibilidad de girar a la izquierda para acceder a una estación de servicio o al incorporarse a la carretera desde ella, cuando existan razones de seguridad vial o cuando la intensidad media diaria del tráfico rebase los cinco mil vehículos.

7. En las estaciones de servicio, los edificios e instalaciones permanentes, incluidas las marquesinas y los depósitos subterráneos deberán quedar situados detrás de la línea límite de edificación. Los aparatos surtidores de aprovisionamiento y otras instalaciones o aparatos de servicio del automóvil serán autorizables a menores distancias en función de las nuevas condiciones de seguridad vial generadas.

Artículo 38. Publicidad.

1. Fuera de los tramos urbanos de las carreteras autonómicas queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la plataforma de la carretera, sin que ésta prohibición dé en ningún caso derecho a indemnización.

2. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, no se consideran publicidad los carteles informativos autorizados por la Consejería competente en materia de carreteras.

Son carteles informativos:

a. Las señales de servicio.

b. Los carteles que indiquen lugares de interés cultural, turístico, poblaciones, urbanizaciones y centros importantes de atracción con acceso directo e inmediato desde la carretera.

c. Los que se refieren a actividades y obras que afecten a la carretera.

d. Los rótulos de los establecimientos mercantiles o industriales que sean indicativos de su actividad, en las condiciones fijadas en el apartado 5.

3. En los casos a, b y c del apartado anterior, la forma, textura, colores y dimensiones de los carteles informativos se atendrán a la normativa estatal sobre señalización vertical, sin perjuicio de las particularidades de carácter específico aplicables en el territorio del Principado de Asturias.

4. Los carteles informativos podrán ser colocados por los interesados, previa autorización de la Consejería competente en materia de carreteras, corriendo a cargo de aquéllos su mantenimiento y conservación. La autorización podrá ser revocada motivadamente sin derecho a indemnización, previa audiencia del interesado, en caso de incumplimiento de las condiciones impuestas en la autorización y, en todo caso, cuando variasen las circunstancias que hubiesen sido tenidas en cuenta para otorgar la autorización.

5. La Consejería competente en materia de carreteras podrá reordenar los carteles informativos por razones de seguridad vial y ordenación territorial.

6. Los rótulos de establecimientos mercantiles o industriales tendrán la consideración de carteles informativos si están situados sobre los inmuebles en que aquéllos tengan su sede o en su inmediata proximidad, y no podrán incluir comunicación adicional alguna tendente a promover la contratación de bienes y servicios.

En ningún caso se autorizarán los rótulos que, por sus características o luminosidad, vistos desde cualquier punto de la plataforma de la carretera, puedan producir deslumbramientos, confusión o distracción a los usuarios de ésta, o sean incompatibles con la seguridad vial.

7. No se considerarán publicidad los rótulos o dibujos que figuren sobre los vehículos automóviles, y se refieran exclusivamente al propietario del mismo o a la carga que transporta. No se podrán utilizar sustancias reflectantes, colores o composiciones que puedan inducir a confusión con señales de circulación u obstaculizar el tráfico rodado.

8. Excepcionalmente tendrán la consideración de información los avisos de carácter eventual relativos a pruebas deportivas o acontecimientos similares, debidamente autorizados y que se desarrollen en la propia carretera, los cuales serán retirados por el titular de la autorización inmediatamente después de finalizar el acontecimiento anunciado.

CAPÍTULO VI.
AUTORIZACIONES FUERA DE LOS TRAMOS URBANOS.

Artículo 39. Procedimiento.

1. El otorgamiento de autorizaciones para realizar obras, instalaciones o actividades en las zonas de protección de las carreteras autonómicas, fuera de los tramos urbanos, así como la modificación de su uso o destino, se ajustará al procedimiento establecido a continuación. A los efectos de esta Ley se considera tramo urbano el que se define como tal en el artículo 50.

2. El interesado presentará en la Consejería competente en materia de carreteras solicitud de autorización acompañada de la documentación que para cada supuesto establece el artículo siguiente.

3. El Consejero competente en materia de carreteras, previos los informes y trámites complementarios que se estimen pertinentes, dictará la resolución que proceda. En dicha resolución se establecerán las condiciones en que la resolución se otorga o, en su caso, los motivos de su denegación.

4. En función de la importancia de la obra u ocupación solicitada, la Consejería competente en materia de carreteras podrá someter a trámite de información pública el expediente, de forma independiente a otros posibles procedimientos de publicidad de la actuación.

5. Las autorizaciones que se concedan para obras y aprovechamiento de la red de carreteras fuera del ámbito urbano, devengarán las correspondientes tasas, de conformidad con su normativa reguladora, y se podrá exigir el depósito de una fianza por parte de los peticionarios para responder de los daños y

perjuicios que se puedan causar a la carretera o a sus elementos funcionales, fijándose su cuantía en base al daño o perjuicio previsibles estimados por la Administración.

Artículo 40. Documentación a acompañar a las solicitudes de autorización.

1. Si la petición de autorización tuviera por objeto la realización de obras o instalaciones en la zona de dominio público para el establecimiento de un servicio público de interés general, se acompañarán un proyecto de las obras o instalaciones a ejecutar suscrito por técnico competente y los documentos que acrediten su conformidad con el planeamiento urbanístico o las autorizaciones urbanísticas exigibles. En todo caso, se justificará el interés general de la necesidad de ocupación del dominio público que se solicita.

2. En los casos de solicitud de autorización de utilización de las zonas de servidumbre o afección, se acompañará la documentación necesaria para la correcta localización y definición de la actuación que se pretende realizar, exigiéndose en caso necesario la presentación de un proyecto o bien una separata del mismo compuesta de memoria y planos definitorios y cálculos, en su caso, suscritos por técnico competente.

3. Con carácter previo a la solicitud de autorización, los interesados podrán consultar a la Consejería competente en materia de carreteras la viabilidad de la construcción pretendida, así como obtener información y orientación acerca de los requisitos técnicos y jurídicos que las disposiciones vigentes impongan a las actuaciones que se propongan realizar. Para esta consulta previa no será necesaria la presentación del proyecto, bastando una descripción y representación gráfica suficientemente precisas de la actuación que se pretende realizar, del tramo de carretera a que afecte y de sus accesos y conexiones más cercanas.

Artículo 41. Condiciones para el otorgamiento de autorizaciones.

En el otorgamiento de autorizaciones se impondrán las condiciones que, en cada caso, resulten oportunas para evitar daños y perjuicios a la infraestructura de la carretera, a sus elementos funcionales, a la seguridad vial, a la adecuada explotación de aquélla, o a las condiciones medioambientales del entorno.

Artículo 42. Movimientos de tierras y explanaciones, depósitos, cultivos y arbolado.

1. En la zona de dominio público sólo serán autorizables cuando no reduzcan la visibilidad en la carretera ni perjudiquen la seguridad vial:

a. Los cultivos y zonas ajardinadas sobre terrenos no expropiados, en predios sin cerramiento y que no supongan una altura superior a medio metro.

b. La tala de árboles, que si se efectúa sobre terrenos expropiados devengará la correspondiente contraprestación económica para la Administración.

2. En las zonas de servidumbre y afección serán autorizables:

a. Los movimientos de tierras y explanaciones de finalidad y volumen superior al propio de actividades agrícolas, siempre que no sean perjudiciales para la estabilidad de la carretera o su explotación, por modificación del curso de las aguas, reducción de la visibilidad o cualquier otro motivo.

b. El depósito provisional o permanente de materiales o maquinaria, cuando no influya negativamente en la seguridad vial.

c. Los cultivos de cualquier naturaleza siempre que no reduzcan la visibilidad en la carretera.

d. La plantación de árboles siempre que no reduzcan la visibilidad en la carretera, así como la poda o tala de arbolado.

3. Los vertederos, sin perjuicio de otras prescripciones legales, quedan expresamente prohibidos dentro de las zonas de protección de las carreteras.

Artículo 43. Tendidos aéreos.

1. La colocación de postes de soporte de tendidos de cualquier tipo habrá de hacerse fuera de la zona de dominio público. No obstante, con carácter excepcional, podrán autorizarse:

a. El emplazamiento dentro de la zona de dominio público de los apoyos de redes de baja tensión en zonas rurales, susceptibles de utilización compartida con redes de alumbrado público.

b. La instalación de postes de tendido aéreo de baja tensión o telefónicos en la zona de dominio público en tramos interurbanos de carreteras, cuando por las condiciones orográficas del terreno resulte técnicamente inviable retirarlos a mayor distancia.

2. En los supuestos definidos en el número anterior deberá quedar garantizada la seguridad vial y la autorización que en su caso se conceda lo será en precario, quedando obligado el solicitante a retirar a su costa los elementos instalados cuando sea necesario por motivo de las obras de ensanche y mejora de la carretera o cualesquiera otras promovidas por la Administración del Principado de Asturias.

3. En el caso de tendidos eléctricos de alta tensión, los apoyos se autorizarán a partir de la línea límite de edificación.

4. En los cruces aéreos y en los vuelos de los cables sobre la calzada, el gálibo mínimo sobre la rasante de la carretera será el que se fija en la normativa específica, según se trate de líneas de baja o de alta tensión. Los tendidos telefónicos o telegráficos se asimilarán a las primeras.

Artículo 44. Conducciones y obras subterráneas.

1. No se autorizarán en la zona de dominio público las conducciones subterráneas salvo que, excepcionalmente y con la debida justificación, la prestación de un servicio público de interés general así lo exigiere. Este tipo de servicios se autorizarán como norma general dentro de la zona de servidumbre.

2. Las conducciones de interés privado sólo se autorizarán en la zona de afección. Excepcionalmente y donde no haya otra solución técnicamente viable, se podrán autorizar dentro de la zona de servidumbre o incluso dentro de la zona de dominio público, en este último caso, en precario, con los requisitos que se establecen en el apartado siguiente.

3. Si por las condiciones extremadamente dificultosas de la orografía del terreno no existiera otra solución técnicamente viable que llevar la conducción subterránea por debajo de la cuneta, se podrá conceder la autorización en precario. La autorización así concedida excluye el abono al interesado de cualquier indemnización por razón de los daños o perjuicios ocasionados por los trabajos ordinarios de conservación, acondicionamiento o ensanche de la vía. La reposición de las conducciones y demás elementos y obras amparados por la autorización será de cuenta del interesado.

4. En los cruces subterráneos, las obras se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, se repondrá en perfectas condiciones el firme y pavimento de la carretera y tendrán la debida resistencia.

Salvo supuestos excepcionales y debidamente justificados, no se autorizarán cruces a cielo abierto en autopistas, autovías y corredores, ni en carreteras convencionales con intensidad media diaria de circulación superior a tres mil vehículos, o que hayan sido construidas o reparadas dentro de los tres años anteriores. En todos estos casos el cruce se deberá efectuar mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea.

5. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de la carretera, cuando las dimensiones de la conducción sean reducidas en comparación con la sección de la obra de paso y siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales. En ningún caso la Administración será responsable de los daños que se pudieran originar a la conducción con ocasión o como consecuencia de las normales labores de limpieza y conservación de la carretera.

6. En la zona de servidumbre no se autorizarán obras subterráneas que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada. En cualquier caso, delante de la línea

de edificación no se autorizarán construcciones total o parcialmente enterradas, tales como garajes, almacenes, piscinas o similares.

Artículo 45. Cierres.

1. Toda autorización de cierres dentro de las zonas de protección de las carreteras deberá garantizar la seguridad vial y, en especial, las adecuadas condiciones de visibilidad.

2. Los cierres dentro de la zona de dominio público en terrenos de propiedad privada, sólo se podrán autorizar en las carreteras de la red local en los siguientes supuestos:

a. Pantallas vegetales y no rígidas: Sólo en caso de que exista un talud de desmonte de más de dos metros de altura, medida sobre el borde de la calzada, retirándose el cerramiento una distancia mínima de un metro desde la arista exterior de la explanación.

b. Cierres diáfanos con alambre liso: Sólo en caso de que exista un talud de desmonte o de terraplén de más de un metro de altura, medida sobre el borde de la calzada, pudiéndose disponer el cerramiento en la arista exterior de la explanación. Si el talud fuese igual o inferior a un metro de altura, se podrá cerrar a una distancia mínima de un metro desde la arista exterior de la explanación.

c. Excepcionalmente, y siempre que queden garantizadas las exigencias del apartado 1, se podrán autorizar cierres de pantallas vegetales y no rígidas, a una distancia mínima de un metro desde la arista exterior de la explanación aun cuando no exista talud de desmonte o éste tenga una altura no superior a dos metros.

3. Podrán efectuarse en la zona de servidumbre cierres de seto vivo, de fábrica o diáfanos, atendiendo a las exigencias del apartado 1 dejando a salvo las limitaciones derivadas de la aplicación de la normativa urbanística o de cualquier otra regulación sectorial. En ningún caso la autorización del cierre supondrá la facultad de obstaculizar la entrada a las zonas de protección de la carretera, ni su posible ocupación a efectos del cumplimiento de sus finalidades para el servicio de la misma.

4. Si la carretera discurre a través de un núcleo rural, reconocido como tal por el planeamiento urbanístico vigente, en donde existen cierres estrechamente vinculados a las edificaciones del núcleo, se podrán autorizar cerramientos de fábrica, celosía o de cualquier otra clase, sin que en ningún caso afecten a la seguridad vial, siempre que tengan las mismas dimensiones y alineaciones que los ya existentes, vistos desde la carretera y sean de los mismos materiales que aquéllos.

5. Las autorizaciones, así concedidas, se entenderán otorgadas en precario en el caso del apartado 2.c de este artículo.

Artículo 46. Edificios e instalaciones colindantes con la carretera.

1. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones de nueva construcción deberán quedar siempre detrás de la línea límite de edificación. Delante de esta línea no se autorizarán más obras que las necesarias para viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas salvo lo expresado en los apartados siguientes. En la zona de servidumbre se podrán autorizar excepcionalmente zonas pavimentadas para viales o aparcamientos.

2. En los edificios existentes situados a menor distancia que la definida por la línea límite de edificación y que no presenten estado ruinoso son autorizables las obras de conservación, reforma interior y ornato exterior. Asimismo, podrán autorizarse, excepcionalmente y en precario delante de la línea límite de edificación, instalaciones ligeras, fácilmente desmontables, anejas y secundarias respecto a edificaciones existentes, así como cobertizos para aparcamientos, marquesinas para la parada de autobuses, puestos de socorro y otras similares de interés público. En estos últimos casos se podrá ocupar, la zona de dominio público si resultara necesario. No obstante, la autorización estará supeditada a que queden garantizadas las condiciones de seguridad vial.

3. En los edificios e instalaciones que precisen rehabilitación estructural y se encuentren a menor distancia de la carretera que la definida por la línea límite de edificación, sólo serán autorizables

excepcionalmente aquellos supuestos de interés público y social, así calificados, siempre que queden garantizadas las condiciones de seguridad vial.

4. En cuanto una construcción, por su estado ruinoso, pueda ocasionar daños a la carretera o constituir peligro para la circulación, la Consejería competente en materia de carreteras o el Ayuntamiento correspondiente adoptarán las medidas cautelares necesarias, debiendo incoar dicho Ayuntamiento un expediente de declaración de ruina y subsiguiente demolición, en su caso.

Artículo 47. Pasos superiores.

1. Los estribos de la estructura quedarán fuera de la zona de dominio público, salvo autorización expresa de la Consejería competente en materia de carreteras. En carreteras con calzadas separadas se podrán ubicar pilas en la mediana, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un sistema de contención de vehículos.

2. El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como en la situación definitiva, será el fijado por la normativa técnica de aplicación.

3. Las características de la estructura tendrán en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera en los diez años siguientes a la fecha de la autorización.

Artículo 48. Pasos inferiores.

1. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la carretera será fijada por la autorización.

2. Las características de la estructura tendrán en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la carretera en los próximos diez años.

Artículo 49. Efectos de la autorización.

1. Las autorizaciones se otorgarán a reserva de las demás licencias y autorizaciones necesarias, sin perjuicio de terceros y dejando a salvo los derechos preexistentes sobre los terrenos o bienes. No supondrán en ningún caso la cesión del dominio público, ni la asunción por la Administración de responsabilidad alguna respecto del titular de la autorización o terceros.

2. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización.

3. Las obras se ejecutarán según el proyecto presentado, en su caso, y las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la carretera. Si se apreciaran por parte de la Consejería competente en materia de carreteras desviaciones respecto del proyecto o de las condiciones impuestas en la autorización, se podrán paralizar las obras hasta que se subsanen aquéllas, sin perjuicio de instruir el expediente sancionador que en su caso proceda.

4. El titular de la autorización deberá reponer, a su costa, los elementos de la carretera que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y aspecto.

5. El otorgamiento de una autorización de aprovechamiento especial de la zona de dominio público comportará el abono del canon correspondiente previsto en el artículo 26 de esta Ley.

CAPÍTULO VII.
TRAMOS DE CARRETERA EN ÁMBITO URBANO.

Artículo 50. Definición de tramo urbano y régimen aplicable.

1. Se consideran tramos urbanos aquéllos de las carreteras de titularidad autonómica que discurran por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico.

2. Los tramos urbanos de las carreteras se regirán por las disposiciones del presente capítulo y por las demás contenidas en esta Ley en lo que resulten de aplicación.

3. No tendrán la consideración de tramos urbanos las travesías a lo largo o en colindancia con los núcleos rurales, así definidos por el correspondiente planeamiento urbanístico, independientemente del grado de consolidación edificatoria y de dotación de servicios en sus márgenes. A estos tramos se les aplicará el régimen previsto en el capítulo IV, con las particularidades allí contempladas para dichos núcleos rurales.

Artículo 51. Alteración de la funcionalidad y cambio de titularidad de las carreteras en ámbito urbano.

1. La ejecución de variantes de población en la Red de Carreteras del Estado podrá generar la transferencia de titularidad a los Ayuntamientos afectados, o bien al Principado de Asturias si el tramo sustituido conecta itinerarios de carreteras autonómicas de categoría regional o comarcal.

2. Las carreteras de la Red del Principado de Asturias o tramos determinados de ellas, se podrán traspasar a los Ayuntamientos respectivos en el momento en que adquieran la condición de vías urbanas.

A los efectos de esta Ley, se considera que una carretera autonómica o un tramo determinado de ella adquieren la condición de vía urbana si se cumplen las tres condiciones siguientes:

a. Que discurra por suelo clasificado mayoritariamente como urbano.

b. Que el tráfico de la carretera sea principalmente urbano.

c. Que exista una alternativa viaria que mantenga la continuidad de la red y que proporcione un mejor nivel de servicio para la circulación de vehículos.

3. En sentido inverso al apartado anterior, se podrán transferir al Principado de Asturias tramos de vías urbanas municipales si, mediante el planeamiento viario o la ejecución de determinadas obras, elevan su funcionalidad viaria dentro del esquema general de la red de carreteras en ámbito urbano correspondiente a un determinado territorio.

4. El procedimiento de transferencia de titularidad de tramos de carreteras en ámbito urbano será el mismo que para cualquier tramo de carreteras, que se regula en el capítulo IX de la presente Ley.

Artículo 52. Conservación y explotación.

La conservación y explotación de todo tramo de carretera de titularidad autonómica que discurra por suelo urbano corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras. No obstante, dicha Consejería y las Corporaciones Locales respectivas podrán convenir lo que estimen procedente en orden a la mejor conservación, funcionalidad y ornato de tales vías.

Artículo 53. Autorizaciones.

1. La autorización de toda clase de obras y actividades a realizar dentro de la plataforma de la carretera en los tramos urbanos corresponde a la Consejería competente en materia de carreteras. Para responder de los daños y perjuicios que se puedan ocasionar a la carretera con motivo de las obras o actividades a realizar, se podrá exigir el depósito de una fianza por parte de los peticionarios, fijándose su cuantía en base al daño o perjuicio potenciales estimados por la Administración.

2. Las autorizaciones o licencias para realizar obras o actividades en la zona de dominio público de los tramos urbanos, exceptuando las que se hayan de realizar dentro de la plataforma de la carretera, corresponde otorgarlas a los Ayuntamientos, previo informe vinculante de la Consejería competente en materia de carreteras, que habrá de versar sobre aspectos relativos a disposiciones de la presente Ley y, en particular, sobre las condiciones de seguridad y vialidad.

3. En las zonas de servidumbre y afección de los tramos urbanos de carreteras, las autorizaciones de usos y obras las otorgarán los Ayuntamientos. Si el planeamiento urbanístico general estuviese en proceso de revisión el Ayuntamiento correspondiente deberá recabar informe, con carácter previo, de la

Consejería competente en materia de carreteras que habrá de versar sobre las disposiciones de esta Ley.

4. Las autorizaciones que otorguen los Ayuntamientos estarán sujetas a las exigencias y limitaciones contenidas en el capítulo IV y en el artículo siguiente de esta Ley y comportan la responsabilidad de los mismos para sancionar las infracciones que puedan cometerse en los ámbitos afectados por sus competencias, sin perjuicio de las que le correspondiera ejercer en su caso al órgano titular de la vía.

Artículo 54. Condiciones específicas para la autorización de determinados usos y obras en los tramos urbanos.

1. Edificios e instalaciones permanentes: Siempre que las alineaciones de las edificaciones estén fijadas en el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico, se deberán respetar dichas alineaciones, en cuyo caso no se requiere solicitar autorización de la Consejería competente en materia de carreteras.

2. Conducciones subterráneas para servicios públicos:

a. En zonas de edificación consolidada en los márgenes de la carretera, o donde la alineación de la edificación esté fijada por el planeamiento urbanístico, las conducciones subterráneas discurrirán bajo las aceras.

b. Cuando la condición anterior sea técnicamente inviable, se podrá autorizar excepcionalmente la instalación de la conducción bajo la calzada con las debidas condiciones de seguridad y estanqueidad.

c. En zonas de edificación no consolidada, se determinará en cada caso la solución más idónea.

3. Publicidad: Es autorizable en los tramos urbanos de carreteras. Los carteles se adecuarán a la tipología interurbana o a la urbana, según la funcionalidad predominante en el tramo viario, que en cada caso determinará la Consejería competente en materia de carreteras.

Artículo 55. Utilización.

1. La utilización de las carreteras en sus tramos urbanos se ajustará además de a lo dispuesto en el capítulo IV de esta Ley, a lo establecido en la legislación sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y a la correspondiente normativa local.

2. Las prohibiciones y limitaciones de la circulación en los tramos urbanos de las carreteras autonómicas se establecerán previo informe de la Consejería competente en materia de carreteras, que tendrá carácter vinculante, en lo que afecte a sus competencias.

CAPÍTULO VIII.
INFRACCIONES, SANCIONES Y MEDIDAS CAUTELARES.

Artículo 56. Potestad sancionadora.

1. La Consejería competente en materia de carreteras inspeccionará el ejercicio y desarrollo de las actividades sometidas a la presente Ley y ejercerá la potestad sancionadora en los términos en ella establecidos.

2. Constituye infracción en materia de carreteras, generadora de responsabilidad, toda acción u omisión que vulnere lo establecido en la presente Ley. Las infracciones se clasifican en:

a. Infracciones muy graves.

b. Infracciones graves.

c. Infracciones leves.

3. Son infracciones muy graves:

a. El deterioro, sustracción o destrucción de cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o la modificación intencionada de sus características o situación, cuando se impida que el elemento de que se trate siga cumpliendo sus funciones.

b. La destrucción, deterioro, alteración o modificación de cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma, cuando las actuaciones afecten a la calzada, arcenes o sistema de drenaje de la carretera.

c. El establecimiento, en las zonas de protección de la carretera, de instalaciones de cualquier naturaleza o la realización de alguna actividad que resulte peligrosa, incómoda o insalubre para la propia carretera o para los usuarios de la misma, sin adoptar las medidas pertinentes para evitarlo.

d. El daño o deterioro de la carretera o sus elementos funcionales ocasionado al circular con pesos, cargas o dimensiones que excedan de los límites autorizados.

e. El establecimiento de cualquier clase de publicidad visible desde la plataforma de la carretera.

4. Son infracciones graves:

a. La realización de obras, instalaciones o actuaciones no permitidas en las zonas de dominio público, servidumbre o afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o el incumplimiento de alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando no fuera posible su legalización posterior.

b. La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales u objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, cuando repercuta negativamente en la seguridad vial.

c. La realización, en la explanación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no permitidos, o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada, cuando repercuta negativamente en la seguridad vial.

d. El deterioro, sustracción o destrucción de cualquier elemento de la carretera directamente relacionado con la ordenación, orientación y seguridad de la circulación, o la modificación intencionada de sus características o situación.

e. La destrucción, deterioro, alteración o modificación de cualquier obra o instalación de la carretera o de los elementos funcionales de la misma.

f. La colocación o vertido de objetos o materiales de cualquier naturaleza que afecten a la plataforma de la carretera.

g. La realización en la explanación de la carretera o en la zona de dominio público de cruces aéreos o subterráneos no permitidos, o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada.

h. La colocación de carteles informativos en las zonas de dominio público, servidumbre o afección sin la correspondiente autorización.

5. Son infracciones leves:

a. La realización de obras, instalaciones o actuaciones en las zonas de dominio público, servidumbre o afección de la carretera, llevadas a cabo sin las autorizaciones requeridas, o el incumplimiento de alguna de las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando puedan ser objeto de legalización posterior.

b. La ocupación de la zona de dominio público mediante materiales u objetos de cualquier naturaleza y el depósito o abandono de los mismos en dicha zona, sin que repercutan negativamente en la seguridad vial.

c. La realización, en la explanación o en la zona de dominio público, de plantaciones o cambios de uso no permitidos o sin la pertinente autorización, o sin atenerse a las condiciones de la autorización otorgada, cuando no repercuta negativamente en la seguridad vial.

Artículo 57. Sujetos responsables.

1. Serán responsables de la infracción las personas físicas o jurídicas públicas o privadas siguientes:

a. En el supuesto de incumplimiento de las condiciones de una concesión o autorización administrativa, el titular de ésta.

b. En las infracciones previstas en los apartados 3.e y 4.h del artículo 56 el titular del cartel informativo o instalación publicitaria, el anunciante y subsidiariamente el propietario del terreno.

c. Las que directamente realicen la actividad infractora o las que ordenen dicha actividad cuando el ejecutor tenga con aquellas una relación laboral, estatutaria o cualquier otra de hecho o de derecho, siempre que se demuestre su dependencia del ordenante.

d. Con carácter subsidiario las personas que, de acuerdo con los estatutos o escritura social, sean titulares promotores o explotadores de la actividad o proyecto del que se derive la infracción.

2. Cuando no sea posible determinar el grado de participación de las distintas personas que hubiesen intervenido en la realización de una infracción, o cuando sea más de uno el sujeto responsable, la responsabilidad será solidaria.

Artículo 58. Sanciones.

1. Las infracciones leves serán castigadas con multas de cuantía comprendida entre 100,00 y 600,00 euros. Las infracciones graves con multas de cuantía comprendida entre 601,00 y 6.000,00 euros. Las infracciones muy graves con multas de cuantía comprendida entre 6.001,00 y 60.000,00 euros.

2. El importe de las multas podrá incrementarse hasta llegar al duplo del beneficio ilícitamente percibido en caso de que concurra éste.

3. Para precisar el grado correspondiente de la multa a imponer se tendrán en cuenta la reincidencia, el grado de intencionalidad del infractor, su contenido lucrativo, sus repercusiones sobre la conservación de los recursos, la importancia de los daños y perjuicios causados al dominio público, instalaciones y elementos funcionales de las carreteras, el riesgo creado a los usuarios de las mismas, y la posibilidad de reparación de la realidad física afectada.

4. Si el infractor reconoce su responsabilidad y procede al pago voluntario de la sanción propuesta antes de finalizar el plazo para formular alegaciones a la propuesta de resolución, en la resolución que se adopte se aplicará una reducción del 25 % sobre el importe de la sanción pecuniaria propuesta.

Artículo 59. Medidas cautelares.

1. La Consejería competente en materia de carreteras podrá, como medida cautelar, ordenar la paralización de las obras y la supresión de los usos y actividades no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en la autorización, cuando afecten a carreteras autonómicas. Para asegurar la efectividad de esta medida, se podrá acordar el precinto de las instalaciones y la retirada de los materiales y la maquinaria que se utilicen en las obras.

2. En el plazo de quince días, contado a partir de la notificación de la orden de paralización, el interesado deberá solicitar la autorización pertinente o, en su caso, ajustar las obras a la autorización concedida.

Artículo 60. Obligación de restitución y reparación de los daños.

1. Sin perjuicio de la sanción administrativa o penal que se impusiere, la persona o personas responsables de los daños y perjuicios ocasionados estarán obligadas a restituir y reponer las cosas a su estado anterior y a la indemnización de los daños irreparables y perjuicios ocasionados, en el plazo y por la cuantía que se determinen en la correspondiente resolución, previa audiencia del interesado. En caso

de incumplimiento del plazo concedido, la Administración podrá proceder a la ejecución subsidiaria de las obras y trabajos necesarios a costa de quien los hubiere ocasionado.

2. En el caso de que se considerara urgente la reparación del daño, la Consejería competente en materia de carreteras acometerá los trabajos de forma inmediata, girando seguidamente liquidación detallada del gasto al responsable del daño, para su abono en el plazo de quince días.

3. Si las indemnizaciones por daños no se hubieran fijado en la resolución del procedimiento sancionador, se tramitarán en procedimiento aparte, con audiencia del infractor.

Artículo 61. Infracciones en el dominio público.

1. Quienes realicen en el dominio público actuaciones que, aunque no produzcan daños materiales, perjudiquen a la circulación o no se puedan autorizar con arreglo a la presente Ley, vendrán obligados a restituir las cosas a su estado primitivo en el plazo que al efecto se les conceda, procediéndose, en caso de no hacerlo, a la ejecución subsidiaria.

Si las actuaciones citadas constituyesen un obstáculo peligroso para la circulación, la Consejería competente en materia de carreteras procederá a suprimir dicho obstáculo de forma inmediata, exigiendo seguidamente al causante el pago del importe derivado de la restitución a su estado originario.

2. Si se trata del establecimiento de algún acceso realizado sin autorización o sin ajustarse a sus condiciones, la Consejería competente en materia de carreteras impedirá su uso de forma inmediata, debiendo el infractor restituir las cosas a su estado primitivo o cumplir las condiciones de la autorización en el plazo que a tal efecto se señale.

Si dichas actuaciones no se hubiesen llevado a cabo en el plazo fijado, la Consejería competente en materia de carreteras procederá a la ejecución subsidiaria, girando seguidamente liquidación del gasto al causante.

Artículo 62. Multas coercitivas.

1. Con independencia de las multas previstas en el artículo 58, los órganos sancionadores, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente, podrán acordar la inmediata demolición de las obras ejecutadas, o la restitución de los bienes afectados a su estado primitivo, cuando la actividad realizada no fuese susceptible de autorización conforme a las disposiciones de esta Ley. A tal fin, sin perjuicio de hacer uso de la facultad de ejecución subsidiaria, podrá, a fin de lograr la ejecución directa por el infractor, imponer multas coercitivas, conforme a lo establecido en la legislación sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en la legislación autonómica y en la normativa local.

2. La cuantía de cada una de las multas no superará el diez por ciento del presupuesto de la obra y, en su conjunto, el valor total de la misma.

Artículo 63. Procedimiento sancionador.

El procedimiento sancionador se tramitará conforme a lo dispuesto en la legislación sobre Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, disposiciones de desarrollo y normativa autonómica aplicable.

Artículo 64. Prescripción.

1. El plazo de prescripción de las infracciones a que se refiere el artículo 56 de esta Ley será de cuatro años para las graves y muy graves, y de un año para las faltas leves.

2. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiere cometido.

En el caso de infracciones de tracto continuo comenzara a contarse desde el momento en que hubieren concluido los actos constitutivos de la misma o hubieran sido autorizados.

3. Interrumpirá la prescripción la iniciación con conocimiento del interesado, del procedimiento sancionador, reanudándose el plazo si el expediente sancionador se paralizara por tiempo superior a un mes por causa no imputable al presunto responsable.

4. Cuando los hechos constitutivos de la infracción pudieran ser calificados como delito o falta, se interrumpirá el plazo de prescripción previsto en tanto sea sustanciado el procedimiento penal.

5. Las sanciones por faltas muy graves y graves prescriben a los cuatro años, las de las faltas leves prescriben al año.

6. El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que adquiera firmeza la resolución por la que se impone la sanción.

7. Interrumpirá la prescripción de las sanciones la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si aquél está paralizado durante más de un mes por causa no imputable al infractor.

Artículo 65. Competencia.

1. La imposición de sanciones por infracciones leves corresponderá al Director General de Carreteras.

2. La imposición de sanciones por infracciones graves o muy graves cuya cuantía no exceda de 30.000,00 euros y la imposición de multas coercitivas cualquiera que sea su cuantía corresponderá al Consejero competente en materia de carreteras.

3. La imposición de sanciones por infracciones muy graves cuya cuantía sobrepase los 30.000,00 euros corresponderá al Consejo de Gobierno.

4. Cuando el expediente sancionador se origine por denuncia, la ratificación del personal que tenga encomendadas las funciones de vigilancia, que tendrán la consideración de agentes de la autoridad, harán fe salvo prueba en contrario.

5. En las carreteras de titularidad municipal, la iniciación y tramitación del procedimiento sancionador y la imposición de sanciones y la adopción de las medidas necesarias en el caso de usos y actividades no autorizadas o que no se ajusten a las condiciones de la autorización, corresponde a los órganos municipales competentes, con arreglo a lo establecido en esta Ley y conforme a la legislación sobre régimen local.

CAPÍTULO IX.
CAMBIOS DE TITULARIDAD DE LAS CARRETERAS.

Artículo 66. Condiciones generales.

1. El cambio de titularidad de una carretera entre el Estado y el Principado de Asturias o entre éste y un Concejo se hará de mutuo acuerdo.

2. La representación del Principado de Asturias a efectos de cambio de titularidad de carreteras corresponde al Consejero competente en materia de carreteras.

3. El Consejero competente en materia de carreteras elevará propuesta de acuerdo de aprobación del cambio de titularidad al Consejo de Gobierno, con la consiguiente modificación de la Red de Carreteras del Principado de Asturias.

4. El cambio de titularidad se formalizará mediante acta de entrega suscrita por las Administraciones interesadas, en la que se definirán con precisión los límites del tramo afectado, las características del mismo y los bienes anejos.

Artículo 67. Cesión de carreteras a los Concejos.

1. Las carreteras del Principado de Asturias incluidas en la red local de segundo orden podrán ser cedidas en su integridad al Concejo respectivo, sometiéndose a los siguientes trámites:

a. Solicitud de la cesión mediante acuerdo del órgano municipal competente, adoptado con los requisitos exigidos por la legislación de régimen local.

b. Aprobación de la cesión por el Consejo de Gobierno.

2. Con los requisitos establecidos en el apartado anterior, también podrán ser objeto de cesión a los Concejos los tramos urbanos o travesías de población comprendidos en carreteras del Principado de Asturias incluidas en las redes regional, comarcal o local, siempre que adquieran la condición de vías urbanas. A estos efectos, se considera que se adquiere tal condición cuando el tramo correspondiente cumpla los requisitos establecidos en el artículo 51 de esta Ley.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Actualización de la cuantía de las sanciones.

El Consejo de Gobierno del Principado de Asturias, mediante Decreto, podrá actualizar la cuantía de las sanciones a que se refiere la presente Ley, atendiendo a la variación que experimente el índice de precios al consumo.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Retirada de publicidad.

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, será retirada toda clase de publicidad visible desde la plataforma de la carretera salvo las situadas en los tramos urbanos que resulten autorizables. Esta retirada de la publicidad no dará lugar a indemnización alguna para los afectados.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Silencio administrativo en procedimientos iniciados a solicitud del interesado.

A efectos de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, sin perjuicio de la obligación de la Administración de dictar resolución expresa, los interesados podrán entender desestimadas sus solicitudes por silencio administrativo en los procedimientos de autorización previstos en esta Ley, si al vencimiento del plazo máximo establecido en cada caso no les ha sido notificada resolución expresa.

DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA. Anexo.

Además de las definiciones contenidas en el articulado de esta Ley, se tendrán en cuenta las establecidas en el anexo de la misma.

DISPOSICIÓN ADICIONAL QUINTA. Utilización en la obra pública de materiales reciclados.

En la tramitación administrativa y ejecución de las obras que se lleven a cabo en el ámbito de esta Ley, se favorecerá la utilización de materiales y productos reciclados, tales como residuos de demolición y construcción, compost u otros, que puedan utilizarse en la ejecución y restauración de las carreteras.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA. Procedimientos en trámite.

Las disposiciones de la presente Ley serán de aplicación a los procedimientos administrativos que se encuentran en trámite en el momento de su entrada en vigor, salvo que resultaran restrictivas de los derechos de los particulares.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA.

Queda derogada la Ley del Principado de Asturias 13/1986, de 28 de noviembre, de Ordenación y Defensa de las Carreteras, así como el artículo 4 de la Ley 15/2002, de 27 de diciembre, de medidas presupuestarias, administrativas y fiscales de acompañamiento a los Presupuestos Generales para 2003, y el artículo 2 de la Ley del Principado de Asturias 7/2005, de 29 de diciembre, de medidas presupuestarias, administrativas y tributarias de acompañamiento a los Presupuestos Generales para 2006, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la presente Ley.

DISPOSICIÓN FINAL.

Se faculta al Consejo de Gobierno para dictar cuantas disposiciones resulten necesarias en desarrollo y ejecución de la presente Ley.

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos a quienes sea de aplicación esta Ley coadyuven a su cumplimiento, así como a todos los Tribunales y Autoridades que la guarden y la hagan guardar.

Oviedo, a 13 de noviembre de 2006.

El Presidente del Principado,
Vicente Alvarez Areces.

ANEXO.

De conformidad con la disposición adicional cuarta de la presente Ley, se entiende a los efectos de la misma por:

- Acera: Franja longitudinal de la carretera, generalmente elevada respecto al pavimento de la misma y con solado de baldosas u hormigón, destinada al tránsito de peatones.

- Arista exterior de la calzada: Borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. Está señalizada normalmente por medio de una marca vial longitudinal continua, excepto en las autovías que es discontinua.

- Arista exterior de la explanación: Intersección del talud del desmonte o del terraplén, o en su caso, de los muros de contención o de sostenimiento colindantes, con el terreno natural. En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u otros similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección vertical del borde de la infraestructura sobre el terreno. En los tramos urbanos dotados de aceras, la arista exterior de la explanación es el borde exterior de la acera visto desde la calzada.

- Calzada: Parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos. Se compone de uno o más carriles. El arcén, como franja longitudinal contigua a la calzada, pero no destinada a la circulación de vehículos automóviles, no forma parte de la misma.

- Camino de servicio: El construido como elemento auxiliar o complementario de las actividades específicas de sus titulares.

- Camino rural: Vía de comunicación que de modo prioritario cubre las necesidades de tráfico generado en las áreas rurales bien dando servicio a los núcleos de población o a los predios agrícolas o forestales.

- Carril: Franja longitudinal en que puede estar dividida la calzada, delimitada o no por marcas viales longitudinales, y con anchura suficiente para la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

- Cerramiento de predios:

    - Muros de cierre: Obras de fábrica de cualquier clase, de estructura opaca, destinadas al cerramiento.

    - Muretes de piedra, de celosía y mixtos: Obras destinadas al cerramiento cuya altura de su estructura opaca es inferior a 50 cm y su altura total inferior a 2 metros.

    - Pantalla vegetal: Cierres de seto vivo desde el terreno, o bien combinación de elementos vegetales con repié de altura visible inferior a 20 cm.

    - Pantalla no rígida: Cierres de material opaco y no rígido, sustentado por postes ligeros con repiés de altura visible inferior a 20 cm y altura total inferior a 2 m.

    - Cierre diáfano: Cierre de malla de alambre, sustentada por elementos verticales ligeros con repiés individuales de altura visible inferior a 20 cm.

    - Cuneta: Zanja, a uno o a ambos lados de la carretera, destinada a canalizar las aguas de lluvia, que puede asentarse en el terreno natural o estar revestida de algún material.

    - Desmonte: Parte de la explanación situada bajo el terreno original.

- Edificaciones e instalaciones permanentes:

    - Construcción: Obra de nueva planta sobre solares existentes.

    - Demolición: Derribo total de edificaciones preexistentes, normalmente en estado de ruina.

    - Reconstrucción: Levantamiento de un edificio de nueva planta sobre edificio o instalación anterior en estado no habitable ni susceptible de albergar actividades, sin conservar necesariamente el volumen original construido.

    - Ampliación: Incremento del volumen total construido desde un estado previo habitable o susceptible de albergar actividades.

    - Rehabilitación estructural: Consolidación de edificios preexistentes, deteriorados pero en estado no ruinoso, habitados o no, en orden a afianzar sus elementos resistentes, a reformar profundamente su estructura interior o a ambas cosas. No producirá ampliación de volumen, o ésta se reducirá al mínimo necesario para la consolidación de su estructura.

    - Reforma interior: Obras de redistribución interna de edificios habitables o instalaciones susceptibles de albergar actividades, sin ampliación de volumen.

    - Conservación y ornato exterior: Obras menores destinadas al mantenimiento ordinario de edificios habitables e instalaciones susceptibles de albergar actividades, tales como reparación de tejados, cambio de ventanas, enfoscado y pintura exterior, u otras de naturaleza análoga.

- Ensanche de plataforma: Obra de mejora de una carretera que amplía su sección transversal, de manera que se aproveche parte de la plataforma existente.

- Explanación: Zona de terreno realmente ocupada por la carretera, en la que se ha modificado el terreno original.

- Gálibo: Altura que ha de permanecer libre, medida en sentido vertical, desde la rasante de la calzada hasta el obstáculo de cualquier tipo que se oponga a la circulación por la carretera.

- Núcleo rural: Asentamiento consolidado de población definido en la legislación urbanística y territorial, originariamente de carácter rural y tradicional en suelo no urbanizable, que por sus características, funcionalidad, morfología y forma de implantación sobre el territorio no es susceptible de considerarlo como urbano, aunque disponga de servicios propios de los núcleos urbanos.

- Plataforma: Zona de la carretera destinada al uso de los vehículos, formada por la calzada, los arcenes y las bermas afirmadas.

- Terraplén: Parte de la explanación situada sobre el terreno original.

- Vía de servicio: Camino sensiblemente paralelo a una carretera, respecto de la cual tiene carácter secundario, conectado a ésta solamente en algunos puntos, y que sirve a las propiedades o edificios contiguos.