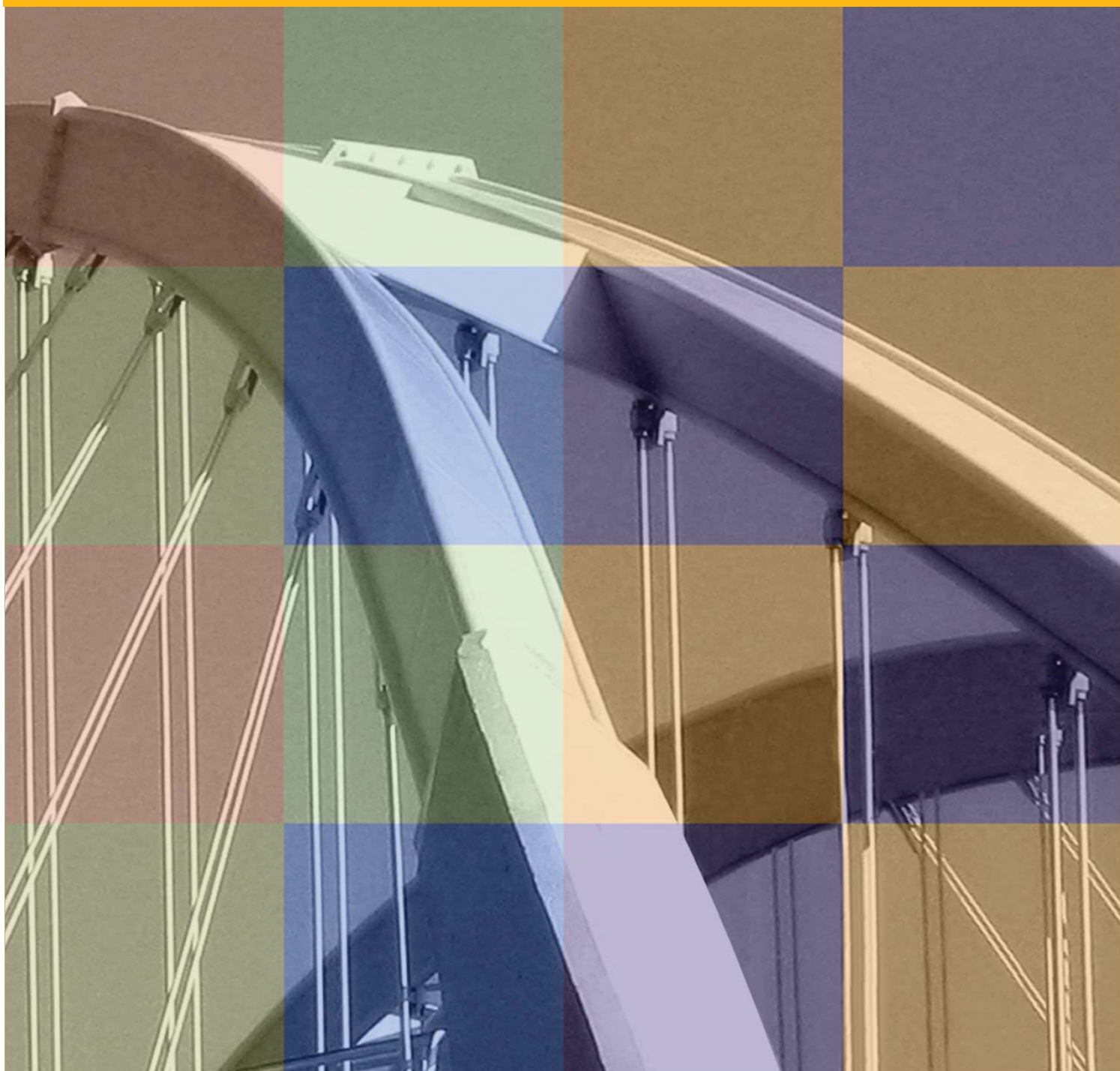


Dictamen 12.2009

sobre el Projecte de decret legislatiu
pel qual s'aprova el Text refós de
la llei de carreteres.



Consell de Treball
econòmic i Social
Catalunya



Dictamen 12.2009

sobre el Projecte de decret legislatiu pel qual
s'aprova el Text refós de la llei de carreteres.

Índex

DICTAMEN 12/2009 sobre el Projecte de decret legislatiu pel qual s'aprova el Text refós de la llei de carreteres	2
--	---

DICTAMEN 12/2009 sobre el Projecte de decret legislatiu pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres.

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, per delegació del Ple, la Comissió Executiva del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió extraordinària del dia 5 de juny de 2009, aprova el següent

DICTAMEN

I. ANTECEDENTS

En data 22 de maig del 2009 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió, pel procediment d'urgència, del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de decret legislatiu pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres.

El Projecte de decret legislatiu es va acompanyar d'una memòria i d'una taula de concordances.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 28 de maig i va elaborar la proposta de dictamen.

II. CONTINGUT

El Projecte de decret legislatiu consta d'una exposició de motius, un article únic, una disposició addicional, una disposició derogatòria, una disposició final i un annex.

En l'exposició de motius es posa de manifest que, tenint en compte l'autorització de la disposició final segona de la Llei 11/2008, s'ha refós en un text únic la Llei 7/1993 de carreteres i les disposicions que la modifiquen que són les lleis 21/2001, 6/2005 i 11/2008. També s'indica que s'introdueixen les precisions necessàries per ajustar la numeració i les remissions entre articles, per precisar i unificar terminologia, per substituir termes androcèntrics que suposin una discriminació de sexe, per corregir errades de concordança i per contribuir a l'aclariment dels preceptes. També s'indica que s'han adequat les disposicions transitòries per regular les situacions de transitorietat que es puguin produir.

En l'article únic s'aprova el Text refós de la llei de carreteres.

La disposició addicional estableix que totes les referències fetes en altres disposicions a les lleis objecte de refosa s'han d'entendre fetes al Text refós.

La disposició derogatòria preveu la derogació de les disposicions que s'oposin al text que s'aprova i, en particular, de la Llei 7/1993; de l'article 57 de la Llei 21/2001; de la Llei 6/2005 i de la Llei 11/2008.

La disposició final regula l'entrada en vigor del Decret legislatiu i del Text refós.

L'annex conté el Text refós de la llei de carreteres, que consta de 63 articles agrupats en cinc títols, dues disposicions addicionals, dues disposicions

transitòries i tres disposicions finals.

El títol primer s'anomena disposicions generals i engloba els articles de l'1 al 12. En aquest títol s'estableix l'objecte de la Llei, que és regular les carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, i s'estableix el seu àmbit d'aplicació. Es defineixen conceptes tècnics, es realitza una classificació funcional i una classificació tècnica de les carreteres. Entre d'altres qüestions, es regula la titularitat de les carreteres i el Catàleg de carreteres, s'estableix el règim jurídic, la coordinació entre les diferents administracions i el canvi de titularitat de carreteres entre administracions catalanes.

El títol segon s'anomena planificació i projectes i consta de tres capítols. El capítol I s'anomena planificació i engloba l'article 13 que regula el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya i l'article 14 que regula la coordinació amb el planejament urbanístic. El capítol II s'anomena estudis i projectes i engloba els articles del 15 al 20. En aquest capítol es regula la tipologia, l'aprovació i els efectes dels estudis i projectes, s'estableix el seu contingut, es regula el procediment a seguir en la seva elaboració inclòs el procediment d'avaluació d'impacte ambiental i també es regula l'execució dels projectes de carreteres. El capítol III s'anomena projectes a executar mitjançant el contracte de concessió d'obra pública i engloba els articles del 21 al 28. En aquest capítol es regula la gestió de carreteres en règim de concessió d'obra pública, es regula l'estudi de viabilitat del contracte, el seu sotmetiment a informació pública i a l'avaluació d'impacte ambiental i la seva aprovació. També es regula l'avantprojecte de construcció i explotació, el seu sotmetiment a informació pública i la seva aprovació.

El títol tercer s'anomena finançament i explotació i consta de dos capítols. El capítol I s'anomena finançament i engloba l'article 29 que regula les modalitats de finançament i l'article 30 que regula les contribucions especials. El capítol II s'anomena explotació i engloba l'article 31 que regula els principis generals de l'explotació i l'article 32 que regula les àrees i instal·lacions de servei.

El títol quart s'anomena règim d'ús i de protecció i comprèn quatre capítols. El capítol I s'anomena delimitació del domini públic viari i zones de protecció i engloba els articles del 33 al 43. En aquest capítol es regula la zona de domini públic, la zona de servitud i la zona d'afectació. També es regula la línia d'edificació, la publicitat i els rètols informatius i indicatius i l'autorització administrativa per la realització d'obres o activitats. El capítol II s'anomena funcionalitat de la via i accessos i regula aquests aspectes en els articles 44 i 45. El capítol III s'anomena trams urbans i travesseres i engloba els articles del 46 al 48. En aquest capítol es regula el concepte i el règim jurídic dels trams urbans i les travesseres, es regulen les autoritzacions per fer obres en aquestes zones i el traspàs als ajuntaments de les carreteres que s'integrin en la xarxa viària municipal. El capítol IV s'anomena delimitació del dret de propietat per a la preservació del domini públic viari i engloba els articles del 49 al 51. En aquest capítol s'estableix que les limitacions d'usos i activitats imposades per la Llei no donen lloc a indemnització, s'estableixen afectacions singulars i es regula l'obligació dels propietaris/àries dels terrenys de conservar els immobles afectats per la Llei.

El títol cinquè s'anomena protecció de la legalitat i règim sancionador i comprèn quatre capítols. El capítol I s'anomena mesures de protecció i engloba els articles del 52 al 55. En aquest capítol es regulen les mesures cautelars, la suspensió dels efectes de les autoritzacions i les llicències, la nul·litat d'autoritzacions i llicències i els danys al domini públic viari. El capítol II s'anomena infraccions, i engloba dos articles, l'article 56 que tipifica les infraccions i les classifica en lleus, greus i molt greus i l'article 57

que n'estableix la prescripció. El capítol III s'anomena procediment sancionador i consta de dos articles, l'article 58 que regula la responsabilitat de les infraccions i l'article 59 que regula la tramitació del procediment sancionador. El capítol IV s'anomena sancions i engloba els articles del 60 al 63. En aquest capítol es regula la graduació de les sancions, les multes coercitives, l'exigibilitat de l'import de les multes i la restitució del medi a l'estat anterior.

La disposició addicional primera atribueix les competències que atorga la Llei a l'Administració de la Generalitat a les altres administracions públiques titulars de carreteres de Catalunya.

La disposició addicional segona estableix un termini per avaluar el compliment dels objectius relatius a l'aplicació de les mesures en matèria de publicitat que estableix la Llei.

La disposició transitòria primera regula la transferència de titularitat entre la Generalitat i les diputacions.

La disposició transitòria segona regula la retirada de la publicitat en trams urbans.

La disposició final primera faculta el Govern per actualitzar la quantia de les sancions i les multes coercitives atenent la variació de l'índex de preus al consum.

La disposició final segona faculta el Govern perquè modifiqui l'establert al títol cinquè, relatiu a la protecció de la legalitat i règim sancionador, susceptible de ser objecte de regulació reglamentària.

La disposició final tercera faculta el Govern i la persona titular del Departament competent en matèria de carreteres per dictar les normes necessàries per al desenvolupament i aplicació de la Llei.

III. OBSERVACIONS GENERALS

Primera. El Projecte de decret legislatiu pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres que ha tramès el conseller de Política Territorial i Obres Públiques perquè aquest Consell el dictamini, compleix la disposició final segona de la Llei 11/2008 que autoritza el Govern perquè, en el termini d'un any des de la seva entrada en vigor, refongui en un text únic la Llei 7/1993 i les disposicions que la modifiquin i perquè regularitzi, aclareixi i harmonitzi els textos de les dites lleis.

En aquest sentit, el CTESC valora la diligència del Govern en donar resposta a aquesta disposició final segona per tal de contribuir a l'aclariment dels preceptes i salvaguardar la seguretat jurídica necessària.

Segona. L'autorització conferida per la disposició final segona de la Llei 11/2008 té un ampli abast, atès que no es limita a habilitar el Govern perquè unifiqui en un sol text les lleis objecte de refosa, sinó que comprèn, així mateix, les facultats de regularització, aclariment i harmonització d'aquestes disposicions. Això ha permès introduir algunes alteracions en el text literal dels preceptes objecte de refosa, en la mesura en què ha estat necessari per obtenir una redacció unitària del text legal unificat, però que no ha de tenir cap abast innovador i que només es justifica per raó de la mateixa coherència del text normatiu.

Atès el que s'ha exposat, el CTESC considera que el Projecte de decret

legislatiu sotmès a dictamen s'ajusta als termes de l'autorització feta per la Llei 11/2008 i que la refosa, la regularització, l'aclariment i l'harmonització s'han realitzat amb correcció, sense que, amb caràcter general, les modificacions realitzades en el text suposin canvis de transcendència. Així, el CTEESC considera que el Projecte de decret legislatiu analitzat segueix fidelment en la seva major part la literalitat de les disposicions legals que es refonen, en respecta el sentit i abast i introdueix les modulacions necessàries per conformar un text complet, coherent i sistemàticament ordenat.

Tercera. Atès el caràcter preceptiu d'aquest dictamen i atès el fet que l'exposició de motius fa esment del dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, el CTEESC considera que seria convenient incloure-hi també la referència al present dictamen.

IV. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya valora positivament el Projecte de decret legislatiu pel qual s'aprova el Text refós de la llei de carreteres i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present dictamen.

Barcelona, 5 de juny del 2009



El president
Josep Maria Rañé i Blasco



La secretària executiva
Teresita Itoiz i Cruells

DECRET LEGISLATIU /2009, de de , pel qual s'aprova el Text refós de la Llei de carreteres.

Exposició de motius

La disposició final segona de la Llei 11/2008, del 31 de juliol, de modificació de la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres, autoritza al Govern perquè, en el termini d'un any des de la seva entrada en vigor, refongui en un text únic la Llei 7/1993 i les disposicions que la modifiquen i per a que regularitzi, aclareixi i harmonitzi els textos de les disposicions esmentades.

El Text refós de la Llei de carreteres elaborat en exercici d'aquesta delegació recull en un text únic les modificacions de la Llei de carreteres derivades de les lleis 21/2001, del 28 de desembre, 6/2005, del 2 de juny i 11/2008, del 31 de juliol i, a l'empara de l'habilitació per a regularitzar, aclarir i harmonitzar els textos legals objecte de refosa, introdueix les precisions necessàries per tal d'ajustar la numeració dels articles i de les remissions entre articles, de precisar i unificar la terminologia, de substituir termes androcèntrics que suposin una discriminació de sexe, de corregir errades de concordança i de contribuir a l'aclariment dels preceptes. Així mateix, l'existència de tres règims transitoris, el previst per la Llei 7/1993 i els previstos en relació amb l'aplicació de les modificacions introduïdes per les lleis 6/2005 i 11/2008, ha exigint la necessària adequació de les disposicions transitòries per regular totes les situacions de transitorietat que es puguin produir. Finalment, les disposicions addicionals i finals del Text refós regularitzen i harmonitzen les corresponents disposicions dels dos textos legals objecte de refosa.

En conseqüència, en exercici de l'autorització esmentada, d'acord amb/vist el dictamen emès per la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, i d'acord amb el Govern,

Decreto:

Article únic

S'aprova el Text refós de la Llei de carreteres, el text del qual es publica a continuació.

Disposició addicional

Totes les referències realitzades en altres disposicions a les lleis objecte de refosa s'entendran realitzades als articles corresponents del Text refós que s'aprova.

Disposició derogatòria

Queden derogades totes les disposicions d'igual o inferior rang que s'oposin a aquest Decret legislatiu i al Text refós que aprova i, particularment, les següents:

1. La Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres.
2. L'article 57 de la Llei 21/2001, de 28 de desembre, de mesures fiscals i administratives.
3. La Llei 6/2005, del 2 de juny, de modificació de la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres.
4. La Llei 11/2008, del 31 de juliol, de modificació de la Llei 7/1993, del 30 de setembre, de carreteres.

Disposició final

Aquest Decret legislatiu i el Text refós que aprova entren en vigor l'endemà de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona,

José Montilla i Aguilera
President de la Generalitat de Catalunya

Joaquim Nadal i Farreras
Conseller de Política Territorial i
Obres Públiques

TEXT REFÓS de la Llei de carreteres

Títol primer
Disposicions generals

Article 1

Objecte

És objecte d'aquesta Llei la regulació de les carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, mitjançant l'establiment dels instruments necessaris per a garantir la seva adequada ordenació, funcionalitat i protecció.

Article 2

Àmbit d'aplicació

1. Es consideren carreteres les vies de domini i ús públics projectades i construïdes fonamentalment per a la circulació de vehicles automòbils.

2. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei:

a) Les vies i els accessos als nuclis de població que integren la xarxa viària municipal, sempre que no tinguin la consideració de tram urbà o de travessera.

b) Les pistes forestals i els camins rurals.

c) Els camins de servei o d'accés, de titularitat pública o privada, construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques de llurs titulars. L'obertura d'aquests camins a l'ús públic es pot acordar per raons d'interès general, de conformitat amb la normativa específica aplicable, en el qual supòsit s'han d'aplicar les normes d'ús i seguretat pròpies de les carreteres i, si s'escau, als efectes d'indemnització, la Llei d'expropiació forçosa.

d) Les noves vies que siguin executades pels ajuntaments d'acord amb el planejament vigent.

Article 3

Conceptes tècnics

Per a la interpretació i l'aplicació d'aquesta Llei, es defineixen els conceptes tècnics següents:

a) Àrees de servei: les zones confrontants amb les carreteres que són dissenyades expressament per a situar-hi instal·lacions i serveis destinats a resoldre les necessitats dels vehicles i donar seguretat i comoditat a les persones usuàries de la carretera.

b) Aresta exterior de la calçada: l'extrem exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general.

c) Aresta exterior d'esplanació: la intersecció del terreny natural amb els talussos de desmunt, del terraplenament o, si s'escau, dels murs de sosteniment.

d) Element funcional de la carretera: tota zona permanentment afectada a la conservació de la carretera o a l'explotació del servei públic viari, com les destinades a descans, estacionament, serveis de control del trànsit, instal·lacions per a l'explotació de la via, auxili i atenció mèdica d'urgència, peatges, parades d'autobusos i altres finalitats auxiliars de la via.

e) Estació de servei i unitat de subministrament: les instal·lacions destinades a la venda al públic de gasolines i gas-oils d'automoció que comptin amb els elements determinats a aquest efecte per la normativa aplicable en aquesta matèria.

Article 4

Classificació funcional

1. Les carreteres es classifiquen, segons llur funció, dins les xarxes següents:

a) Xarxa bàsica: és la que serveix de suport al trànsit de pas i al trànsit intern de llarga distància, i inclou també les vies intercomarcals i intracomarcals d'una especial importància viària.

Inclou igualment la xarxa arterial, integrada per les vies segregades d'accés als nuclis de població que, passant totalment o parcialment per zones urbanes, tenen com a funció compatibilitzar el trànsit local i el trànsit de pas.

b) Xarxa comarcal: és la que serveix de suport al trànsit generat entre les capitals comarcals i els principals municipis i nuclis de població i activitat de la mateixa comarca o de comarques limítrofes, al trànsit generat entre cadascun d'aquests centres i a la connexió d'aquests nuclis amb itineraris de la xarxa bàsica.

c) Xarxa local: és la que serveix de suport al trànsit intermunicipal, integrada pel conjunt de vies que faciliten l'accés als municipis i nuclis de població i activitat no situats sobre les xarxes bàsica i comarcal, i comprèn totes les carreteres que no figuren en la xarxa bàsica ni en la comarcal.

2. En funció de llurs característiques tècniques i funcionals, el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya pot establir per a cada una de les xarxes a què es refereix l'apartat 1 les categories de primària i secundària.

Article 5

Classificació tècnica

1. Les carreteres es classifiquen, en atenció a llurs característiques tècniques, en vies segregades i carreteres convencionals.

2. Les vies segregades poden ésser autopistes o vies preferents.

3. Són autopistes les carreteres destinades a l'exclusiva circulació d'automòbils i senyalitzades com a tals que reuneixen les característiques següents:

a) No hi tenen accés directe les propietats confrontants, i les seves incorporacions i sortides estan dotades sempre de vies d'acceleració i de desacceleració, respectivament.

b) No creuen ni són creuades a nivell per cap via de comunicació, ni servitud de pas.

c) Tenen calçades diferents per a cada sentit de circulació, separades entre si per una franja de terreny no destinada a la circulació o, en supòsits excepcionals, per altres mitjans.

4. Són vies preferents les carreteres d'una o més calçades, amb limitació d'accessos a les propietats confrontants i enllaços a diferent nivell.

5. Són carreteres convencionals les que no reuneixen les característiques pròpies de les categories anteriors. Es poden establir per via reglamentària, segons llurs característiques de disseny i construcció, categories diverses de carreteres convencionals.

Article 6

Titularitat de les carreteres

1. La Generalitat té la titularitat de les carreteres de les xarxes bàsica i comarcal de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat.

2. S'atribueix a les diputacions de Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, o als ens supramunicipals que les substitueixin d'acord amb el que estableix l'Estatut d'autonomia, la titularitat de les carreteres de la xarxa local en llurs àmbits territorials respectius.

3. Es poden afegir a la xarxa local de carreteres les que defineixin com a tals els plans zonals que, amb aquesta finalitat, redactin les diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin. Aquests plans zonals han d'ésser aprovats pel Departament competent en matèria de carreteres.

Article 7

Catàleg de carreteres

1. El Catàleg de carreteres conté la relació detallada i la classificació per categories de totes les carreteres de titularitat de la Generalitat, amb expressió de totes les circumstàncies necessàries per a identificar-les.

Igualment, a l'objecte de compendiar la totalitat de la xarxa de carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, conté la relació i classificació de les carreteres de titularitat de les Diputacions o els ens supramunicipals que les substitueixin.

2. Correspon al Govern, a proposta del Departament competent en matèria de carreteres, aprovar el Catàleg de carreteres. Un cop aprovat, el Departament competent en matèria de carreteres l'ha de presentar a la comissió corresponent del Parlament.

3. El Departament competent en matèria de carreteres ha de mantenir permanentment actualitzat el Catàleg de carreteres.

4. El Catàleg de carreteres i les seves actualitzacions han d'ésser publicats en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.

Article 8

Règim jurídic

1. Les carreteres que són objecte d'aquesta Llei són de domini públic, i correspon a llurs titulars d'acomplir-ne l'execució, la gestió i la conservació.
2. Sens perjudici del que estableix l'apartat 1, per al desenvolupament de les funcions esmentades es poden establir, en la forma i amb els efectes previstos en la normativa vigent, convenis o altres mecanismes de col·laboració interadministrativa.

Article 9

Normes complementàries

1. El Govern de la Generalitat, a proposta del Departament competent en matèria de carreteres, ha d'establir normes i criteris tècnics per al disseny, el servei i la seguretat viària de les carreteres i per a la informació a les persones usuàries, d'acord amb la normativa específica que sigui aplicable.
2. Sens perjudici de la normativa general aplicable en la matèria, els indicadors de senyalització de la circulació a les carreteres de Catalunya han d'ésser almenys en català. La toponímia hi ha de figurar en català o en aranès, d'acord amb la normativa de la Generalitat de Catalunya.

Article 10

Seguretat viària

1. El projecte de qualsevol nova infraestructura viària ha d'observar tots els requisits necessaris en matèria de seguretat.
2. El manteniment de la xarxa viària objecte d'aquesta Llei ha de donar sempre prioritat a totes aquelles obres i actuacions que incideixin en la millora de la seguretat viària.
3. El Govern de la Generalitat ha d'elaborar i aprovar anualment un pla de millora dels trams amb un major índex d'accidentabilitat, i l'ha de comunicar al Parlament.

Article 11

Coordinació

1. Les actuacions de les diverses administracions en la xarxa de carreteres de Catalunya s'han de fer d'acord amb els principis de coordinació, col·laboració, respecte mutu en l'àmbit competencial i informació pel que fa a les incidències mútues en el sistema de comunicacions.
2. Per tal de vetllar per la coherència del model d'ordenació territorial, sens perjudici del que estableix l'apartat 1, l'òrgan competent de l'Administració de l'Estat ha de trametre un exemplar de cadascun dels projectes de carreteres que promogui en el territori de Catalunya, abans de fer-ne l'aprovació definitiva, a la Generalitat, a fi que aquesta, en el termini d'un mes de la remissió del projecte, emeti l'informe corresponent.

Article 12

Canvi de titularitat de carreteres entre administracions catalanes

1. L'Administració de la Generalitat, per raons d'interès públic degudament fonamentades, pot acordar amb altres administracions públiques el canvi de titularitat de les carreteres. Amb aquesta finalitat, l'administració titular de la carretera ha d'incoar i tramitar l'expedient corresponent, el qual, amb l'acord de les administracions interessades, s'ha d'eleva al Govern perquè, si escau, l'aprovi. Els canvis de titularitat comporten el traspàs dels béns de domini públic afectes a les carreteres traspassades.

2. L'assumpció de la titularitat de les carreteres és plenament efectiva a partir del moment en què les administracions implicades signin les corresponents actes formals del traspàs, en les quals s'han d'especificar amb precisió les característiques dels trams que se cedeixin i s'ha de fer constar la documentació que les administracions bescanviïn.

3. Els acords de canvi de titularitat s'han de recollir en el Catàleg de carreteres.

4. El que estableix aquest article no és aplicable al cas de traspàs de vies urbanes que regula l'article 48.

Títol segon

Planificació i projectes

Capítol I

Planificació

Article 13

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya

1. El sistema d'infraestructures viàries, en el marc de les directrius de l'ordenació territorial, s'ordena mitjançant el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, creat per la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària.

2. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya té caràcter de Pla territorial sectorial, d'acord amb la Llei 23/1983, de 21 de novembre, de política territorial, i de Pla específic, als efectes del que estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

3. Correspon al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, en matèria de carreteres, definir la xarxa bàsica i la xarxa comarcal i assenyalar les condicions per a definir la xarxa local, i també establir el règim general de les vies pertanyents a totes les xarxes.

Article 14

Coordinació amb el planejament urbanístic

1. Els instruments de planejament urbanístic s'han de trametre, una vegada aprovats inicialment, a la Direcció General de Carreteres, per tal que pugui informar sobre les qüestions de la seva competència.

El règim jurídic aplicable a aquests informes és el regulat en la legislació urbanística per a les administracions sectorials que han d'informar sobre els instruments de planejament, si bé el termini per a emetre'ls no pot ésser en cap cas de durada inferior a un mes.

2. Els estudis i els projectes a què es refereix l'article 15.2, un cop aprovats definitivament, tenen la condició de xarxa viària bàsica, als efectes de planejament urbanístic, i prevalen sobre les determinacions d'aquest.

3. L'Administració competent he de promoure, si escau, les modificacions puntuals del planejament als efectes d'incorporar-hi les determinacions que resultin dels projectes a què fa referència l'apartat 2, incloent-hi la reclassificació i la qualificació de sòl que resulti congruent amb les determinacions d'aquells.

4. La iniciativa particular té les mateixes facultats i limitacions establertes per l'apartat 3, en relació amb aquells instruments de planejament en què els és reconeguda la iniciativa per a la seva formulació.

Capítol II

Estudis i projectes

Article 15

Tipologia

1. Per a construir noves carreteres o modificar les existents, s'han de redactar els estudis i els projectes corresponents, d'acord amb la tipologia següent:

a) L'estudi informatiu previ, que consisteix en l'anàlisi de les dades necessàries per a definir i valorar, en línies generals, les diferents alternatives a un problema viari determinat, i proposar-hi solucions.

b) El projecte de traçat, que consisteix en la determinació dels aspectes geomètrics de l'actuació a executar i en la definició completa dels béns i els drets afectats.

c) El projecte de construcció, que consisteix en el desenvolupament complet de la solució òptima, amb el detall suficient per fer factible la construcció i la posterior explotació.

2. L'elaboració de l'estudi informatiu previ és preceptiva, llevat que es tracti d'executar actuacions que tinguin per objecte el condicionament, l'eixamplament de plataforma o millores puntuals de traçat de la carretera existent en una longitud inferior a 10 km, o la millora o la modificació d'un nus, intersecció o enllaç existent, o qualsevol altra actuació relacionada amb la millora i conservació del ferm, la senyalització de la via o l'execució d'elements tècnics complementaris. En aquests supòsits, en funció de l'abast de l'actuació, el projecte es pot sotmetre a audiència de les persones afectades. Això no obstant, en el cas que per la naturalesa o les circumstàncies de l'actuació, en comptes d'un estudi informatiu previ es redacti un projecte de traçat, aquest últim resta subjecte a la mateixa tramitació i a les mateixes conseqüències que si es tractés d'un estudi informatiu.

Article 16

Contingut

1. Els estudis informatius i projectes inclosos en l'article 15 han de constar dels documents que siguin determinats per via reglamentària i, en tot cas, els que s'assenyalen a la Llei 3/2007, de 4 de juliol, de l'obre pública.

2. Els estudis informatius previs i, si escau, els projectes de traçat que s'hagin de sotmetre a informació pública han d'incorporar, com a document diferenciat, un estudi d'impacte ambiental, amb el contingut que determina la legislació vigent d'avaluació d'impacte ambiental. Així mateix, han de preveure les afeccions que comportarà la realització dels treballs topogràfics i els estudis geotècnics necessaris per a la redacció del projecte constructiu.

Article 17

Procediment

1. L'estudi informatiu previ o, si escau, el projecte de traçat i el corresponent estudi d'impacte ambiental s'han de sotmetre durant un termini de trenta dies hàbils a informació pública, mitjançant un anunci que s'ha de publicar en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya perquè les persones interessades puguin formular al·legacions sobre l'interès general de la carretera, la concepció global del seu traçat i la seva compatibilitat mediambiental. Aquesta informació pública és independent de la prescrita pel procediment d'expropiació forçosa.

2. Simultàniament a la informació pública, l'estudi informatiu previ o, si escau, el projecte de traçat s'ha de sotmetre a informe de les administracions locals

afectades. Si havent transcorregut un mes del termini fixat per l'apartat 1, les administracions pertinents no han emès informe, aquest es considerarà favorable.

3. Si una carretera no és prevista en el planejament urbanístic vigent o és incompatible amb les determinacions d'aquest planejament i els ens locals afectats manifesten llur disconformitat amb l'estudi o el projecte, la qual necessàriament ha d'ésser motivada, l'expedient ha d'ésser elevat al Govern, que ha de decidir si és procedent aprovar-lo i executar-lo, i en aquest cas ha d'ordenar la modificació o la revisió del planejament urbanístic afectat.

4. La resolució d'aprovació dels estudis informatius previs i, si escau, dels projectes de traçat es publica al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya i es notifica a les entitats locals afectades, a les quals s'ha de trametre una còpia íntegra de l'estudi i del projecte, a efectes urbanístics i de coordinació administrativa.

Article 18

Protecció del medi

1. L'estudi informatiu previ o el projecte de traçat a què fa referència l'article 15.2 s'han de sotmetre al procediment d'avaluació d'impacte ambiental quan ho determini la normativa ambiental vigent.

2. En el supòsit que els projectes esmentats afectin espais naturals, s'han d'ajustar a les determinacions de la Llei 12/1985, del 13 de juny, d'espais naturals.

Article 19

Aprovació i efectes

1. Els estudis i projectes de carreteres han d'ésser aprovats pel Departament competent en matèria de carreteres.

2. L'aprovació dels projectes de carreteres comporta la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i d'adquisició dels drets corresponents, als efectes de l'expropiació forçosa, l'ocupació temporal i la imposició o modificació de servituds. Així mateix, implica l'aplicació de les limitacions a la propietat que estableix el capítol I del títol quart.

3. La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació es refereixen també als béns i els drets compresos en el replantejament del projecte i en les modificacions d'obres que es puguin aprovar posteriorment.

4. Per tal que es produeixin els efectes que estableixen els apartats 1, 2 i 3, els projectes de carreteres i les modificacions corresponents han de comprendre la definició del traçat i la determinació dels terrenys, les construccions i els altres béns i drets que s'estimi necessari adquirir o ocupar per a la construcció, la defensa o el servei de la via i la seguretat de la circulació.

5. L'expropiació de béns i drets i la imposició de les servituds necessàries per a l'execució dels projectes de carreteres s'ha d'efectuar d'acord amb la legislació d'expropiació forçosa. En la taxació dels terrenys que s'expropien no es poden incloure les plusvàlues generades per la construcció de la carretera.

6. No és procedent la reversió dels terrenys que hagin estat expropiats d'acord amb aquesta Llei i hagin esdevingut innecessaris per a la prestació del servei viari si resulten afectats pel planejament urbanístic a un altre fi d'utilitat pública o d'interès social i es compleixen les circumstàncies establertes per la legislació vigent.

Article 20

Execució

1. Els projectes de carreteres són immediatament executius des de llur aprovació.

2. Els projectes de carreteres i les obres de construcció i explotació d'aquestes, pel fet que constitueixen obres públiques d'interès general, no estan sotmesos a llicència municipal ni als altres actes de control preventiu a què es refereix l'article 236 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat pel Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril. L'execució d'aquestes obres, sempre que es realitzi d'acord amb els projectes aprovats, només pot ésser suspesa per l'autoritat judicial.

3. La Generalitat ha de comunicar a les entitats locals afectades l'execució de les obres corresponents abans de llur iniciació.

4. No obstant el que estableix l'apartat 2, queden sotmeses a llicència municipal prèvia, i a les taxes i els impostos corresponents, les obres de construcció que es realitzen, de conformitat amb aquesta Llei, en les àrees de servei, sens perjudici del que estableix l'article 182 del Text refós de la Llei d'Urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol.

5. L'execució dels projectes de carreteres pot ésser duta a terme per l'administració titular de la via o per terceres persones. L'Administració de la Generalitat i els ens locals, quan es tracta de projectes que incorporen actuacions en l'àmbit de la mateixa carretera i en la zona d'influència d'aquesta, poden subscriure convenis per determinar quina administració assumeix l'execució del conjunt de les obres incorporades en el projecte, els termes i l'abast de la col·laboració, i les facultats de direcció i control de les obres d'ambdues administracions.

Capítol III.

Projectes a executar mitjançant el contracte de concessió d'obra pública

Article 21

Gestió de carreteres en règim de concessió d'obra pública

1. La Generalitat pot construir, explotar i gestionar les carreteres de les quals és titular mitjançant el contracte de concessió d'obra pública.

2. Les concessions, pel que fa a l'objecte, el procediment d'adjudicació, el contingut, els efectes i l'extinció, s'han de regir pel que preveu la legislació de contractes del sector públic. La tramitació de la fase preparatòria dels contractes es fa d'acord amb el procediment establert en la dita legislació, amb les especificitats establertes per aquesta llei.

Article 22

Estudi de viabilitat

1. Prèviament a la decisió de construir i explotar una carretera en règim de concessió d'obra pública, l'Administració ha d'elaborar i aprovar un estudi de viabilitat del contracte, que ha de permetre determinar si és procedent de construir i explotar una determinada obra per mitjà de l'esmentat contracte, atenent els factors econòmics, socials i ambientals.

2. L'estudi de viabilitat ha d'incloure la documentació següent:

a) Un estudi informatiu a escala 1:5000. L'estudi informatiu ha d'incloure, també, les dades, les anàlisis, els informes o els estudis que calguin en relació amb els punts següents:

- Finalitat i justificació de l'obra, amb la definició de les característiques essencials, les necessitats de mobilitat a satisfer, els factors socials, tècnics, econòmics, ambientals i administratius considerats per a atendre l'objectiu fixat i la justificació

de la solució que es proposa enfront de solucions basades en altres infraestructures de mobilitat.

- Valoració de les dades i els informes existents que fan referència al planejament sectorial, territorial o urbanístic.

- Justificació de la solució elegida, amb indicació de les característiques del traçat. En l'anàlisi d'alternatives s'ha d'estudiar també la que consisteix a mantenir la solució viària ja existent, atenent la seva funcionalitat i el compliment dels requeriments tècnics i de seguretat corresponents.

- Determinació dels riscos operatius i tecnològics en la construcció i l'explotació de l'obra.

b) Un estudi de viabilitat economicofinancera, que ha de contenir:

- La determinació de les previsions sobre la demanda d'ús i incidència econòmica i social de l'obra en la seva àrea d'influència i sobre la rendibilitat de la concessió, tenint en compte l'equilibri econòmic entre ambdues parts.

- El cost de la inversió a realitzar i el sistema de finançament proposat per a la construcció de l'obra, amb la justificació de la procedència del finançament. El cost ha d'incloure l'estimació de la inversió de l'obra i dels terrenys, els drets i els serveis afectats, a més dels costos d'estudis, projectes i altres serveis, sobre la base dels criteris de valoració establerts en l'estudi informatiu.

c) Un estudi d'impacte ambiental, si és preceptiu d'acord amb la legislació sectorial aplicable.

d) Un estudi d'avaluació de l'impacte sobre la mobilitat que comporta la implantació o modificació de la infraestructura respecte d'altres serveis viaris i sistemes de transport de l'entorn, atenent l'increment potencial de desplaçaments que aquesta implantació o modificació de la infraestructura genera. L'estudi ha de preveure, també, les mesures necessàries per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat que es generarà.

3. L'estudi de viabilitat es pot substituir per un estudi de viabilitat economicofinancera, amb el contingut establert en la lletra b de l'apartat anterior, si per la naturalesa i la finalitat de l'obra o per la quantia de la inversió requerida es considera suficient.

Article 23

Informació pública

1. L'estudi de viabilitat, o l'estudi de viabilitat economicofinancera, si s'escau, s'ha de sotmetre a informació pública per un període de trenta dies hàbils, període que pot ésser prorrogat de quinze dies hàbils, com a màxim, per raó de la complexitat de l'estudi.

2. L'estudi de viabilitat s'ha de sotmetre a informe de les entitats locals afectades i, si escau, a informe de l'Administració de l'Estat, simultàniament a la informació pública, i per un període improrrogable de trenta dies hàbils. Si l'informe no s'emet en el període indicat es poden prosseguir les actuacions corresponents.

3. El tràmit d'informació pública determinat per l'apartat 1 d'aquest article es regeix pel que disposa la legislació sobre procediment administratiu.

Article 24

Avaluació d'impacte ambiental

L'estudi de viabilitat s'ha de sotmetre a l'avaluació d'impacte ambiental d'acord amb allò que estableix la normativa sectorial aplicable.

Article 25

Aprovació

1. L'estudi de viabilitat, o l'estudi de viabilitat economicofinancera, si s'escau, és aprovat per la persona titular del Departament competent en matèria de carreteres.

2. L'aprovació de l'estudi de viabilitat comporta la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació dels béns i d'adquisició dels drets corresponents, als efectes de l'expropiació forçosa, l'ocupació temporal i la imposició o modificació de servituds.

Article 26

Avantprojecte de construcció i explotació

1. Aprovat l'estudi de viabilitat, s'ha d'elaborar l'avantprojecte de construcció i explotació, que ha de contenir, com a mínim, la documentació següent:

a) Una memòria, en què s'han d'exposar les necessitats a satisfer, els factors socials, tècnics, econòmics, mediambientals i administratius considerats a l'hora d'atendre l'objectiu fixat, i també la justificació de la solució que es proposa. La memòria s'ha d'acompanyar de les dades i càlculs bàsics corresponents.

b) Els annexos de la memòria, que han d'incloure totes les dades que identifiquen el traçat, l'estudi geotècnic, els criteris de valoració de l'obra, dels terrenys i drets afectats i del desplaçament dels serveis afectats. També han d'incloure els documents necessaris per a promoure les autoritzacions administratives prèvies a l'execució de les obres i la relació concreta i individualitzada de tots els béns i drets afectats, amb la descripció material d'aquests en un plànol parcel·lari.

c) Un estudi relatiu al règim d'utilització i explotació de l'obra, en què s'ha d'indicar la forma de finançament i el règim tarifari que regirà la concessió, i que ha d'incloure, si s'escau, la incidència o contribució en aquests dels rendiments que puguin correspondre a les zones d'explotació comercial complementàries de l'avantprojecte.

d) Els plànols de traçat, en què s'han d'incloure els generals de traçat i els de definició general de les obres de pas, seccions tipus, tipologies d'estructures, avantprojecte de túnels i obres accessòries i complementàries. L'escala de definició ha d'ésser, com a mínim, 1:1000 en el traçat, i d'escala superior en les estructures i els túnels.

e) El pressupost, que ha de comprendre les despeses d'execució de l'obra, inclòs el cost de les expropiacions que s'hagin de dur a terme, partint dels amidaments aproximats i valoracions corresponents.

2. Si s'ha substituït l'estudi de viabilitat per l'estudi de viabilitat economicofinancera, a més dels documents esmentats en l'apartat anterior, s'ha d'elaborar, si ho exigeix la normativa sectorial aplicable, un estudi d'impacte ambiental, que s'ha de tramitar de conformitat amb la legislació sectorial, i l'estudi d'avaluació de l'impacte sobre la mobilitat previst per l'article 22.

Article 27

Informació pública

1. L'avantprojecte de construcció i explotació s'ha de sotmetre a informació pública per un període de trenta dies hàbils, període que pot ésser prorrogat de quinze dies hàbils, com a màxim, per raó de la complexitat de l'avantprojecte, a fi que les persones interessades puguin presentar al·legacions sobre els aspectes propis de l'avantprojecte de construcció i explotació. Aquest tràmit es regeix pel que disposa la legislació de procediment administratiu.

2. L'avantprojecte de construcció i explotació s'ha de sotmetre a informe de les entitats locals afectades i, si escau, de l'Administració de l'Estat, simultàniament a la informació pública i pel mateix període determinat en l'apartat anterior. Si l'informe no s'emet en el període indicat es poden prosseguir les actuacions corresponents.

Article 28

Aprovació

Correspon a la persona titular del Departament competent en matèria de carreteres d'aprovar l'avantprojecte de construcció i explotació.

Títol tercer

Finançament i explotació

Capítol I

Finançament

Article 29

Modalitats de finançament

El finançament de les inversions i les despeses derivades de la construcció, l'explotació, la millora, la conservació, l'ordenació d'accessos i, en general, les actuacions exigides per al bon funcionament de les carreteres regulades per aquesta Llei, pot adoptar una o més d'una de les modalitats següents:

- a) Amb càrrec a les consignacions que s'incloguin en els pressupostos públics i a les transferències, subvencions o aportacions rebudes a aquest fi.
- b) Mitjançant els mecanismes previstos en la legislació urbanística.
- c) Amb capital públic, privat o mixt, finançat mitjançant el pagament de peatge o altres fórmules d'explotació de la via, com el contracte de concessió d'obra pública.
- d) Mitjançant la imposició de contribucions especials a les persones físiques o jurídiques que resultin especialment beneficiades per l'actuació, en els termes que determina l'article 30.

Article 30

Contribucions especials

1. Només es poden imposar contribucions especials si de l'execució de les obres que es realitzin per a la construcció o l'explotació de carreteres, accessos i vies de servei deriva un benefici especial a favor de persones físiques o jurídiques, encara que no es pugui quantificar d'una manera específica. A aquests efectes, l'augment del valor de determinades finques com a conseqüència de l'execució de les obres té la consideració de benefici especial.

2. Són subjectes passius de les contribucions a què es refereix l'apartat 1 els que es beneficien d'una manera directa de les actuacions realitzades i, especialment, els titulars de les finques i els establiments confrontants amb la carretera i els de les urbanitzacions la comunicació de les quals resulti millorada.

3. La base imposable de les contribucions a què es refereix l'apartat 1 es determinen pels percentatges següents, referits al cost total del projecte:

- a) Amb caràcter general, fins al 25%.
- b) En les vies de servei, fins al 50%.
- c) En els accessos d'ús particular per a finques, urbanitzacions o establiments determinats, fins al 90%.

4. Per a la quantificació de les quotes que han de satisfer els subjectes passius a què es refereix l'apartat 2 es tenen en compte els següents criteris objectius:

- a) La superfície de les finques beneficiades i els metres lineals de façana o front de la infraestructura.
- b) El coeficient d'edificabilitat i els tipus d'usos, en sòls urbans i urbanitzables.
- c) La situació de les finques, els establiments i les urbanitzacions respecte a la carretera, pel que fa a la proximitat i a l'accés.
- d) Les bases imposables dels tributs de base territorial de les finques beneficiades.
- e) Tots els altres criteris que siguin determinats en atenció a les circumstàncies particulars que concorrin per a establir la contribució especial.

5. Correspon al Govern de la Generalitat d'acordar, mitjançant decret, l'establiment de les contribucions especials a què es refereix aquest precepte.

Capítol II Explotació

Article 31

Principis generals

1. L'explotació de la carretera comprèn les operacions de conservació i manteniment, i les actuacions dirigides a la defensa de la via i a millorar-ne l'ús, incloses les actuacions referents a senyalització, ordenació d'accessos i ús de les zones de domini públic, de servitud i d'afectació, i també les adreçades a assegurar la integració de la via en el seu entorn i, especialment, el compliment de les mesures correctores establertes.

2. La Generalitat explota les carreteres de què és titular directament o per mitjà de qualsevol dels procediments de gestió indirecta establerts en la legislació vigent.

3. Les carreteres en règim de concessió administrativa es regeixen pel que disposa la normativa sobre contractació del sector públic aplicable a Catalunya o, en el seu cas, per la normativa en matèria d'autopistes de peatge.

4. El Departament competent en matèria de carreteres ha d'efectuar controls periòdics de la prestació del servei per les empreses concessionàries de les autopistes de peatge incloses en el Catàleg de carreteres. Dels resultats d'aquest control, n'ha d'informar anualment al Parlament de Catalunya.

Article 32

Àrees i instal·lacions de servei

1. Les àrees de servei han d'estar dotades de serveis sanitaris d'ús públic i de telèfons d'ús públic, i poden incloure, a més d'estacions de servei i d'unitats de subministrament de carburants, tallers de reparació, hotels, restaurants i altres serveis similars.

2. Els projectes de noves carreteres o de variants han d'incloure, llevat que se'n justifiqui la impossibilitat, la previsió de les esmentades àrees i de les estacions de servei i unitats de subministrament de carburants, i han de garantir una protecció adequada del paisatge i de l'entorn.

L'aprovació dels projectes produeix els efectes determinats per l'article 19.

Les àrees de servei i les estacions de servei i unitats de subministrament previstes en els projectes poden ésser explotades per qualsevol dels sistemes de gestió de serveis públics establerts per la normativa vigent. En el plec de condicions administratives s'han d'establir els requisits d'ocupació, gestió i conservació.

3. En la resta de supòsits, s'han d'establir per via reglamentària les condicions per a l'establiment d'àrees de servei i d'instal·lacions de subministrament de carburants, a fi de proporcionar la major seguretat i comoditat a les persones usuàries de la carretera, i el procediment d'atorgament de les autoritzacions corresponents pel Departament competent en matèria de carreteres.

4. Les àrees de servei, les estacions de servei i els elements funcionals de la carretera han d'adaptar llurs instal·lacions al que disposa la Llei 20/1991, del 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques.

5. L'atorgament de les concessions i de les autoritzacions administratives a què fan referència els apartats precedents és sens perjudici de les llicències i autoritzacions que s'hagin d'obtenir d'altres organismes de l'Administració de la Generalitat i de les altres administracions públiques, de conformitat amb la normativa que sigui aplicable.

Títol quart

Règim d'ús i de protecció

Capítol I

Delimitació del domini públic viari i zones de protecció

Article 33

Tipologia

Amb la finalitat de garantir la funcionalitat del domini públic viari i assegurar-ne la protecció, s'estableixen a les carreteres les zones següents, que es mesuraran sempre horitzontalment i perpendicularment a l'eix de la via: de domini públic, de servitud i d'afectació. També s'assenyala a ambdós costats de la carretera la línia d'edificació.

Article 34

Zona de domini públic

1. La zona de domini públic comprèn els terrenys ocupats o d'ocupació futura prevista en el projecte constructiu per a la carretera i els seus elements funcionals i, llevat que excepcionalment es justifiqui per raons geotècniques del terreny que és innecessària, una franja de terreny, a cada costat de la via, mesurada des de l'aresta exterior de l'esplanació, de vuit metres d'amplada en les autopistes i les vies preferents i de tres metres en les carreteres convencionals.

2. En els supòsits especials de ponts, de viaductes i d'altres estructures o obres similars, es pot fixar com a aresta exterior de l'esplanació la línia de projecció ortogonal dels extrems de les obres sobre el terreny i, en tot cas, es considera de domini públic el terreny ocupat pels suports de l'estructura. En el cas dels túnels, la determinació de la zona de domini públic s'efectua de conformitat amb les característiques geomètriques i geològiques del terreny i amb l'alçada d'aquest sobre el túnel.

3. Si la definició de la zona de domini públic en una carretera ja existent a l'entrada en vigor d'aquesta Llei comporta que hi resultin compresos béns de titularitat privada, es pot acordar, si és convenient o necessària, l'expropiació d'aquests béns. La declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació s'entenen implícites en l'aprovació d'un projecte per a la determinació de la zona de domini públic.

4. La zona de domini públic es pot ampliar a cada costat de la carretera per tal d'incloure una o dues vies de serveis per a vianants, bicicletes, ciclomotors o maquinària agrícola.

Article 35

Utilització de la zona de domini públic

1. En la zona de domini públic només es poden realitzar les obres i les actuacions directament relacionades amb la construcció i l'explotació de la via i els seus elements funcionals, sens perjudici del que estableix l'apartat 2.

2. El Departament competent en matèria de carreteres podrà autoritzar, en funció de les exigències del sistema viari, l'ocupació del subsòl de la zona de domini públic, preferentment a la franja d'un metre situada a la part més exterior d'aquesta zona, per a la implantació o la construcció de les infraestructures imprescindibles per a la prestació de serveis públics essencials. S'han de determinar per reglament les condicions a què s'han de subjectar aquestes autoritzacions a precari, els drets i les obligacions que assumeix el subjecte autoritzat, el termini de duració de l'autorització, el cànon d'ocupació que es fixi, si s'escau, i els supòsits de revocació.

Article 36

Zona de servitud

La zona de servitud consisteix en dues franges de terreny, a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de domini públic definida en l'article 34 i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de vint-i-cinc metres en les autopistes i vies preferents i de vuit metres en la resta de carreteres, mesurats des de les arestes esmentades.

Article 37

Utilització de la zona de servitud

1. En la zona de servitud només es poden realitzar els usos i les activitats prèviament autoritzats que siguin compatibles amb la seguretat de la via i amb la finalitat pròpia d'aquesta zona.

2. Es poden autoritzar tancaments diàfans o arbustius, sempre que no afectin les condicions de visibilitat i seguretat de la carretera ni puguin menyscabar les facultats dels òrgans administratius en relació amb la protecció i l'explotació del domini públic viari.

3. El Departament competent en matèria de carreteres pot utilitzar la zona de servitud, o autoritzar-ne la utilització, per motius d'interès general o si ho requereix el millor servei de la carretera, en els termes establerts per l'article 50.

Article 38

Zona d'afectació

La zona d'afectació consisteix en dues franges de terreny a banda i banda de la carretera, delimitades interiorment per la zona de servitud i exteriorment per dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'esplanació, a una distància de cent metres en les autopistes i vies preferents, de cinquanta metres en les carreteres convencionals de la xarxa bàsica i de trenta metres en la resta de carreteres de les altres xarxes, mesurats des de les esmentades arestes.

Article 39

Utilització de la zona d'afectació

En la zona d'afectació, l'execució de qualsevol tipus d'activitat, la realització d'obres o instal·lacions, fixes o provisionals, el canvi d'ús o de destinació i la plantació o la tala d'arbres requereixen l'autorització prèvia del Departament competent en matèria de carreteres, sens perjudici d'altres competències concurrents. Només es poden realitzar sense autorització prèvia els treballs propis dels conreus agrícoles, sempre que no en resultin afectades de cap manera la zona de domini públic ni la seguretat viària.

Article 40

Línia d'edificació

1. La línia d'edificació s'estableix a banda i banda de la carretera. En la zona compresa entre la línia i la carretera es prohibeix qualsevol tipus d'obra de construcció, reconstrucció o ampliació, llevat de les que siguin imprescindibles per a la conservació i el manteniment de les construccions existents.
2. La línia d'edificació s'ha de situar, respecte a l'aresta exterior de la calçada, a cinquanta metres en les autopistes, les vies preferents i les variants que es construeixen amb l'objecte de suprimir les travesseres de població, i a vint-i-cinc metres en la resta de les carreteres.

Article 41

Supòsits especials de la línia d'edificació

1. En les carreteres o trams que transcorren per sòl urbà, el planejament urbanístic, amb l'informe favorable previ de la Direcció General de Carreteres, pot establir la línia d'edificació a una distància inferior a la regulada en l'article 40.
2. El Departament competent en matèria de carreteres, amb l'informe favorable previ dels ajuntaments afectats, pot establir la línia d'edificació, si les circumstàncies geogràfiques o socioeconòmiques ho aconsellen, a una distància inferior a la regulada amb caràcter general, en zones concretament delimitades.
3. S'han de determinar per via reglamentària les circumstàncies que poden justificar la reducció de la distància de la línia d'edificació en els supòsits a què es refereix aquest article.

Article 42

Publicitat i rètols informatius i indicatius

1. Amb caràcter general, es prohibeix instal·lar publicitat en una franja de cent metres mesurada des de l'aresta exterior de la calçada i es prohibeix, en qualsevol cas, la publicitat visible des de la zona de domini públic de la carretera. Aquesta prohibició no dóna dret a indemnització.
2. Les prohibicions que estableix l'apartat 1 no són aplicables en els casos següents:
 - a) Als trams urbans de carreteres amb una calçada única per a ambdós sentits de circulació.
 - b) Als trams urbans de carreteres amb calçades separades la velocitat màxima permesa en les quals sigui inferior a vuitanta quilòmetres per hora.
 - c) Als trams urbans de carreteres amb calçades separades en què la velocitat màxima permesa sigui inferior a noranta quilòmetres per hora dels municipis de Badalona, Barcelona, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Gavà, l'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac, el Prat de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Boi de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Gramenet i Viladecans.

3. Als efectes del que estableix l'apartat 1, no es consideren publicitat els rètols informatius, ni els rètols o les instal·lacions similars indicatius d'establiments mercantils o industrials, sempre que se situïn en el mateix edifici o en la seva immediata proximitat i no incloguin cap tipus d'informació addicional.

4. Són rètols informatius:

a) Els senyals de servei.

b) Els que assenyalen indrets, centres o activitats d'atracció o interès turístics o culturals.

c) Els que exigeix la normativa internacional.

5. La forma, els colors, les dimensions i les determinacions lingüístiques dels rètols informatius i de llurs elements funcionals s'han d'ajustar als criteris que estableix la Generalitat, d'acord amb la normativa general aplicable a aquesta matèria.

6. Els rètols a què fa referència l'apartat 3 requereixen l'autorització prèvia del Departament competent en matèria de carreteres.

Article 43

Autorització administrativa

1. Correspon al Departament competent en matèria de carreteres d'atorgar les autoritzacions per a la realització de les obres o activitats a què es refereix aquest capítol, sens perjudici d'altres competències concurrents. L'atorgament d'autoritzacions per a la realització d'obres o activitats en les travesseres i els trams urbans és regulat pel capítol III d'aquest títol.

2. En els supòsits en què siguin preceptives les autoritzacions a què es refereix l'apartat 1, cal fer constar expressament en les llicències urbanístiques la necessitat d'obtenir aquesta autorització abans de l'inici de les obres.

Capítol II

Funcionalitat de la via i accessos

Article 44

Funcionalitat de la via

1. El Departament competent en matèria de carreteres pot imposar, en l'àmbit de les seves competències, si les condicions, la situació, les exigències tècniques o la seguretat de la via ho exigeixen, limitacions temporals o permanents a la circulació en determinats trams o parts d'una carretera.

Correspon al Departament competent en matèria de carreteres de fixar les condicions per a l'atorgament, per l'autoritat competent, d'autoritzacions excepcionals per a limitar l'ús general d'una via i la senyalització corresponent.

2. El Departament competent en matèria de carreteres pot establir en punts estratègics de la xarxa de carreteres instal·lacions de recompte i estacions de pesatge per al coneixement i el control de les característiques del trànsit a les diverses infraestructures viàries.

3. Es poden establir, amb l'informe previ dels òrgans afectats, limitacions a la circulació de diferents tipus de vehicles en funció de la naturalesa i les característiques de les carreteres.

4. Els usos singulars d'una via que impliquin una perillositat o una intensitat especials, en trams amb sobrecàrrega de trànsit, han d'ésser objecte d'autorització específica. L'obtenció d'aquesta autorització especial està subjecta, entre d'altres requisits, a l'obligació de constituir una garantia per l'import dels possibles danys, estimat contradictòriament, en funció del trànsit diari.

5. Les obres d'execució d'un projecte de carretera, si impliquen un increment en la intensitat de pas de vehicles pesants per carreteres adjacents o en trams concrets de la mateixa via o un increment de trànsit en vies alternatives, han d'incloure en el pressupost una partida destinada a reparar els danys que es puguin produir en les vies esmentades.

Article 45

Accessos

1. El Departament competent en matèria de carreteres pot limitar els accessos a les carreteres i establir, amb caràcter obligatori, els punts on s'han de construir aquests accessos.

2. Igualment, el Departament competent en matèria de carreteres pot ordenar els accessos o reordenar els existents, mitjançant l'aprovació del projecte corresponent, que produeix, si s'escau, els efectes que estableixen els apartats 2 i 3 de l'article 19.

3. L'establiment d'accessos altres que els regulats en l'apartat 2 i l'obertura de connexions a les vies que integren la xarxa de carreteres requereixen, un cop presentat el projecte corresponent per les persones interessades, la consulta prèvia i preceptiva dels ajuntaments afectats i l'autorització preceptiva del Departament competent en matèria de carreteres. Aquesta autorització no pot afectar en cap cas la funcionalitat de la via.

4. Les actuacions que per llurs característiques puguin generar un gran nombre de desplaçaments han de preveure una avaluació de llur impacte potencial sobre el sistema viari.

Capítol III

Trams urbans i travesseres

Article 46

Concepte i règim jurídic

1. Els trams urbans i les travesseres es regeixen per les disposicions d'aquest capítol i, en allò que els sigui aplicable, per les altres disposicions d'aquesta llei.

2. Es considera tram urbà la part de carretera que transcorre per sòl classificat com a urbà pel planejament urbanístic o per terrenys que, en execució del planejament urbanístic i d'acord amb la legislació urbanística, hagin assolit aquesta classificació. Es considera també tram urbà la part de carretera que confronta amb el dit sòl o els dits terrenys. En qualsevol cas, aquesta circumstància s'ha de donar als dos marges de la carretera.

3. Es considera travessera la part de tram urbà en la qual hi ha edificacions consolidades almenys en dues terceres parts de la seva longitud i que té un entramat de carrers almenys en un dels costats. La determinació de les travesseres s'ha de fer d'acord amb el procediment que s'estableixi per reglament.

4. En cap cas no es consideren travesseres les vies segregades. Es poden establir per reglament altres supòsits en els quals les vies no es consideren travesseres.

Article 47

Autoritzacions

1. Correspon als ajuntaments, amb l'informe previ favorable del Departament competent en matèria de carreteres, d'atorgar les autoritzacions per a realitzar a la zona de domini públic exterior a la calçada, en els trams urbans i les travesseres de

les carreteres, les obres i actuacions esmentades a l'article 35.1. Les obres i les actuacions que han d'ésser realitzades per l'administració titular del domini no requereixen l'autorització esmentada, però han d'ésser notificades prèviament a l'ajuntament corresponent.

Correspon al titular de la carretera d'atorgar l'autorització per a la realització d'obres o actuacions que afectin la calçada o de les previstes en l'article 35.2, sens perjudici de les altres autoritzacions o llicències que siguin preceptives.

2. Correspon als ajuntaments d'atorgar les autoritzacions d'usos i obres a les zones de servitud i d'afectació en els trams urbans i les travesseres. Si es tracta de trams urbans que no tenen la condició de travessera, s'ha de sol·licitar prèviament l'informe de la Direcció General de Carreteres.

3. La línia d'edificació en els trams urbans i les travesseres es pot fixar d'acord amb el que estableix l'article 41.

4. L'explotació dels trams urbans i de les travesseres correspon, salvat el que estableix aquest capítol, a l'Administració de la Generalitat.

Article 48

Traspàs de vies urbanes

1. Les carreteres de la Generalitat o els trams concrets que passin a integrar-se en la xarxa viària municipal, es poden traspasar als ajuntaments respectius, a proposta d'aquests o per iniciativa de l'Administració de la Generalitat, si hi ha acord entre les administracions cedent i cessionària.

2. El traspàs de la titularitat es pot fer efectiu mitjançant resolució de la persona titular del Departament o bé mitjançant la subscripció del corresponent conveni entre l'ajuntament respectiu i el departament competent.

3. Igualment la Generalitat i els ajuntaments poden subscriure convenis per a l'explotació de les vies, en la forma i els termes establerts per la normativa vigent.

Capítol IV

Delimitació del dret de propietat per a la preservació del domini públic viari

Article 49

Règim general

Les limitacions d'usos i activitats imposades per aquesta Llei als propietaris o propietàries o titulars de drets sobre immobles configuren el contingut ordinari del dret de propietat i no donen lloc a indemnització.

Article 50

Afectacions singulars

L'ocupació per l'Administració de la zona de servitud o de la zona d'afectació i els danys i perjudicis que, si s'escau, es produeixin són indemnitzables en els termes que determina la legislació general aplicable.

Article 51

Conservació d'immobles

1. Els propietaris o propietàries de terrenys, construccions i qualssevol altres béns afectats per les determinacions d'aquesta Llei han de mantenir-los en les condicions de seguretat, salubritat i ornament públic exigibles, d'acord amb la legislació urbanística. L'Administració de la Generalitat ha de posar en coneixement

de la corporació local corresponent l'incompliment d'aquesta obligació, als efectes del que estableix la legislació urbanística.

2. En el supòsit que una construcció, pel seu estat ruïnós, pugui ocasionar danys a la carretera o ésser motiu de perill per a la circulació, l'Administració de la Generalitat o l'ajuntament corresponent han d'adoptar les mesures cautelars que siguin necessàries per a garantir la seguretat de la via. L'ajuntament ha d'acordar el que resulti procedent per a incoar l'expedient corresponent de declaració de ruïna o de demolició, en el supòsit que la ruïna sigui imminent, d'acord amb la normativa vigent.

3. En el supòsit que l'element confrontant amb la carretera comporti un estat de deteriorament molt greu i produeixi una situació de perill imminent per a les persones usuàries de la carretera, l'administració titular de la via pot executar d'ofici, d'una manera immediata, les actuacions necessàries per a mantenir la seguretat de la carretera.

Títol cinquè

Protecció de la legalitat i règim sancionador

Capítol I

Mesures de protecció

Article 52

Mesures cautelars

1. El Departament competent en matèria de carreteres ha d'ordenar la paralització immediata de les obres i la suspensió dels usos que manquin de l'autorització preceptiva o no s'ajustin a les condicions de l'autorització atorgada.

2. El Departament competent en matèria de carreteres pot acordar, per assegurar l'efectivitat de la resolució a què es refereix l'apartat 1, el precintatge de les instal·lacions i la retirada dels materials i la maquinària que s'utilitzin en les obres, a càrrec de les persones interessades.

3. En el termini d'un mes de la notificació de l'ordre de suspensió, les persones interessades han de sol·licitar l'autorització pertinent o, si escau, ajustar les obres a l'autorització concedida.

4. Si transcorre el termini a què es refereix l'apartat 3 i les persones interessades no han sol·licitat l'autorització o no han ajustat les obres a les condicions prescrites, el Departament competent en matèria de carreteres ha d'ordenar la demolició de les obres, a càrrec de les persones interessades, i ha de procedir a impedir definitivament els usos. El Departament ha de procedir de la mateixa manera si l'autorització és denegada perquè no resulta ajustada a la normativa vigent.

Article 53

Suspensió dels efectes de les autoritzacions i les llicències

Si el contingut d'una autorització o d'una llicència constitueix una infracció viària de caràcter notori i greu, l'òrgan que l'ha atorgada ha d'acordar la suspensió dels seus efectes i la paralització immediata de les obres iniciades i ha de procedir a revisar l'acte en via administrativa de conformitat amb el que estableix la normativa de procediment administratiu.

Article 54

Nul·litat d'autoritzacions i llicències

Són nul·les de ple dret les autoritzacions administratives i les llicències que hagin estat atorgades contravenint al que estableix aquesta Llei.

Article 55

Danys al domini públic viari

1. La producció de danys en una carretera i en els seus elements funcionals origina la incoació i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent al presumpte responsable, per tal de determinar la indemnització dels danys i els perjudicis causats, que és exigible per via de constrenyiment.

2. En el supòsit que la reparació d'un dany sigui urgent per al servei normal de la carretera, el Departament competent en matèria de carreteres ha de portar-la immediatament a terme, a càrrec de la persona que l'ha causat.

Capítol II

Infraccions

Article 56

Tipificació

1. La vulneració de les prescripcions contingudes en aquesta Llei té la consideració d'infracció administrativa.

2. Les infraccions es classifiquen en lleus, greus i molt greus.

3. Són infraccions lleus:

a) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació sense les autoritzacions preceptives, quan puguin ésser objecte de legalització posterior.

b) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació, amb incompliment de les condicions de l'autorització atorgada, quan puguin ésser objecte de legalització posterior.

c) Col·locar, llençar o abandonar dins la zona de domini públic no constituïda per la plataforma de la carretera, objectes o materials de qualsevol naturalesa, quan no impliqui risc per a les persones usuàries de la via.

d) Vulnerar les prescripcions establertes per aquesta Llei en relació amb la línia d'edificació, quan l'actuació pugui ésser objecte de legalització posterior.

e) Col·locar rètols o instal·lacions similars en la zona de servitud o d'afectació sense l'autorització preceptiva, quan puguin ésser objecte de legalització posterior, d'acord amb l'article 42.6.

4. Són infraccions greus:

a) Fer, amb vulneració de les prescripcions establertes per aquesta Llei, obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació, quan no puguin ésser objecte de legalització posterior.

b) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de servitud o d'afectació amb incompliment de les condicions de l'autorització atorgada, quan no puguin ésser objecte de legalització posterior.

c) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de domini públic no constituïda per la plataforma viària sense l'autorització corresponent o sense ajustar-se a les seves condicions, sempre que puguin ésser objecte de legalització posterior o no afectin la seguretat de la via.

d) Destruir, deteriorar, alterar o sostreure qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació i la seguretat de la circulació, o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, quan aquesta actuació no impedeix que l'element continuï complint la seva funció.

- e) Destruir, deteriorar, sostreure o modificar qualsevol instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals, quan no afecti ni la calçada ni els vorals.
- f) Col·locar, llençar o abandonar objectes o materials de qualsevol naturalesa a la plataforma de la carretera o dins la zona de domini quan impliquin un risc per a les persones usuàries de la via.
- g) Vulnerar les prescripcions establertes per aquesta Llei en relació amb la línia d'edificació, quan l'actuació no pugui ésser objecte de legalització posterior.
- h) Col·locar rètols o instal·lacions similars en la zona de domini públic sense l'autorització preceptiva, d'acord amb l'article 42.6, o fer aquestes actuacions en la zona de servitud o d'afectació, quan no puguin ésser objecte de legalització.
- i) Fer qualsevol classe de publicitat que vulneri les prescripcions d'aquesta Llei.
- j) Les infraccions qualificades com a lleus, quan s'hi aprecii reincidència.

5. Són infraccions molt greus:

- a) Fer obres, instal·lacions o actuacions en la zona de la plataforma viària en contravenció de les prescripcions establertes per aquesta Llei, o, en general, en la zona de domini públic, quan aquelles no siguin legalitzables o afectin la seguretat de la via.
- b) Deteriorar, destruir, sostreure o retirar qualsevol element de la carretera directament relacionat amb l'ordenació i la seguretat de la circulació, o modificar-ne intencionadament les característiques o la situació, quan amb aquesta actuació s'impedeixi que l'element continuï complint la seva funció.
- c) Destruir, deteriorar, alterar, sostreure o modificar qualsevol instal·lació de la carretera o dels seus elements funcionals, quan afecti la calçada o els vorals.
- d) Fer activitats en la zona de servitud o d'afectació que resultin perilloses o insalubres per a les persones usuàries de la via.
- e) Danyar o deteriorar la carretera pel fet de circular-hi amb pesos o càrregues que excedeixin els límits autoritzats.
- f) Fer, en la zona de domini públic, creuaments aeris o subterranis sense l'autorització preceptiva o sense ajustar-se a les condicions de l'autorització atorgada.
- g) Les qualificades com a greus, quan s'hi aprecii reincidència.

Article 57

Prescripció

El termini de prescripció de les infraccions és de quatre anys per a les greus i les molt greus i d'un any per a les lleus, comptadors des de la data de comissió de la infracció o, si aquesta és continuada, des de la data de realització de l'últim acte en què es consuma.

Capítol III

Procediment sancionador

Article 58

Responsabilitat

1. Són responsables de les infraccions administratives la persona que ha promogut l'activitat, l'empresari/a o la persona que l'executa i el/la tècnic/a director/a. A aquests efectes, es considera com a promotor el propietari o propietària del sòl sobre o sota el qual es comet la infracció, i també la persona agent, gestora o impulsora.

2. Si les infraccions són imputades a una persona jurídica, poden ésser considerades com a responsables subsidiàries les persones físiques que n'integren els òrgans rectors o de direcció, llevat de les que hagin dissentit dels acords adoptats.

Article 59

Tramitació

1. El procediment sancionador s'ha d'ajustar al procediment que sigui establert per via reglamentària i a la normativa general aplicable.

2. Si s'aprecia que els fets objecte d'un expedient sancionador poden ésser constitutius de delictes o falta, l'Administració ha de traslladar les actuacions a l'autoritat judicial competent i deixar en suspens el procediment sancionador fins que aquesta no es pronunciï. Aquesta suspensió no afecta l'expedient incoat per al restabliment de la situació anterior a la comissió de la infracció o, si s'escau, per a l'abonament de les indemnitzacions pels danys i perjudicis ocasionats.

3. La sanció de l'autoritat judicial a què es refereix l'apartat 2 exclou la imposició de multa administrativa. Si la resolució judicial és absolutòria, l'Administració pot continuar la tramitació de l'expedient sancionador, respectant els fets que els tribunals hagin declarat provats.

Capítol IV

Sancions

Article 60

Graduació

1. Les infraccions regulades per aquesta Llei són sancionades amb les multes següents:

a) Les infraccions lleus, amb una multa de fins a 6.010,12 euros.

b) Les infraccions greus, amb una multa de fins a 30.050,61 euros.

c) Les infraccions molt greus, amb una multa de fins a 300.506,05 euros.

En qualsevol cas, les multes assenyalades per les lletres anteriors s'han d'incrementar fins al total del benefici obtingut per la persona infractora.

2. Les sancions s'han de graduar d'acord amb la gravetat del fet constitutiu de la infracció, tenint en consideració els danys i perjudicis produïts, el risc objectiu que derivi de la infracció per al domini públic o per a tercers, l'existència d'intencionalitat o de reiteració i la reincidència.

3. Als efectes d'aquesta Llei, es considera reincidència la comissió en el termini d'un any de més d'una infracció de la mateixa naturalesa, quan així hagi estat declarat per resolució ferma.

4. La imposició de sancions per infraccions correspon als òrgans següents:

a) Al director o directora general de Carreteres, les sancions de fins a 30.050,61 euros.

b) A la persona titular del Departament competent en matèria de carreteres, les sancions entre 30.050,62 i 300.506,05 euros.

c) Al Govern de la Generalitat, les sancions de quantia superior, com a conseqüència del major benefici obtingut per la persona infractora.

Article 61

Exigibilitat

1. L'import de les multes i de les despeses ocasionades per l'execució subsidiària de les actuacions de restitució dels béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció pot ésser exigit per via administrativa de constrenyiment.
2. La suspensió dels acords d'imposició de sancions o de reparació dels danys ocasionats requereix que les persones interessades en garanteixin l'import.

Article 62

Multes coercitives

1. Per a l'execució dels actes administratius que impliquin conforme a aquesta Llei, una obligació per als destinataris, es poden imposar multes coercitives, d'acord amb el que disposa el procediment sancionador administratiu general, amb el requeriment i l'advertència previs corresponents.
2. Les multes coercitives, que poden ésser reiterades, no poden ésser d'una quantia superior a 601,01 euros cada una.
3. La imposició de multes coercitives és independent de la imposició de multes en concepte de sanció, i hi és compatible.

Article 63

Restitució del medi a l'estat anterior

1. La imposició de sancions és independent de l'obligació, exigible en qualsevol moment, de restituir el medi físic a l'estat anterior a la comissió de la infracció i de l'obligació d'indemnitzar dels danys i perjudicis ocasionats, d'acord amb el que estableix l'article 55.
2. Correspon a l'Administració titular de la via de fixar, mitjançant la resolució corresponent, el termini en què la persona infractora ha de procedir a la restitució dels béns a l'estat anterior a la comissió de la infracció i l'import de la indemnització dels danys i perjudicis ocasionats.

Disposicions addicionals

Primera.

Atribució de competències a les administracions titulars de carreteres

Les competències que aquest Text refós atribueix a l'Administració de la Generalitat corresponen també a les altres administracions públiques que són titulars de carreteres de Catalunya no reservades a la titularitat de l'Estat, i als òrgans competents d'aquestes, inclòs l'exercici de la potestat sancionadora, que s'ha d'exercir d'acord amb el que estableix el títol V d'aquest Text refós.

Segona

Avaluació del compliment dels objectius en matèria de publicitat

1. En el termini de dos anys a comptar de l'entrada en vigor de la Llei 11/2008, de 31 de juliol, de modificació de la Llei de carreteres, el Departament competent en matèria de carreteres ha d'avaluar el compliment dels objectius relatius a l'aplicació de les mesures en matèria de publicitat que aquesta llei estableix.
2. S'autoritza el Departament competent en matèria de carreteres perquè constitueixi un grup de treball que faci el seguiment i l'avaluació de les actuacions en matèria de publicitat que estableix aquest Text refós, especialment l'article 42.

Disposicions transitòries

Primera

Transferència de titularitat

1. El procés dels traspassos entre la Generalitat i les diputacions, d'acord amb la atribució de competències que estableix l'article 6 d'aquest Text refós, s'ha de fer per mitjà d'un conveni, que ha d'ésser aprovat pel Govern i pels òrgans corresponents de cada diputació. Aquest conveni ha d'establir els recursos econòmics necessaris.
2. Les transferències de titularitat aprovades són plenament efectives a partir del moment en què les administracions implicades signen les corresponents actes formals del traspàs, en les quals s'han d'especificar amb precisió les característiques dels trams que se cedeixen i s'ha de fer constar la documentació que les diputacions i la Generalitat han de bescanviar per a prestar els serveis acordats.
3. Mentre les transferències de titularitat que estableix aquesta disposició transitòria no siguin efectives, cadascuna de les administracions ha de continuar exercint les competències i les funcions que fins al moment de l'entrada en vigor de la Llei 11/2008, de 31 de juliol, de modificació de la Llei de carreteres exercia.

Segona

Retirada de la publicitat dels trams urbans

1. La publicitat situada als trams urbans de carreteres de calçades separades i amb una velocitat permesa igual o superior a vuitanta quilòmetres per hora, o a noranta quilòmetres per hora en el cas dels municipis a què fa referència l'article 42.2 c, s'ha de retirar en el termini de dos anys si té autorització vigent i d'un any si no en té, a comptar a partir de l'entrada en vigor de la Llei 11/2008, de 31 de juliol, de modificació de la Llei de carreteres.
2. La retirada de la publicitat no genera en cap cas dret a indemnització.

Disposicions finals

Primera.

Actualització de les sancions

S'autoritza el Govern de la Generalitat per a actualitzar, mitjançant decret, les quanties de les sancions i les multes coercitives fixades per aquesta Llei, d'acord amb les variacions de l'índex de preus al consum.

Segona

Actualització de les determinacions del títol cinquè

S'autoritza el Govern perquè modifiqui les determinacions contingudes en el títol cinquè susceptibles d'ésser objecte de regulació reglamentària d'acord amb el procediment administratiu vigent i, particularment, les referents a les mesures cautelars i als òrgans administratius competents per a la imposició de les sancions.

Tercera

Habilitació reglamentària

Es faculten el Govern de la Generalitat i a la persona titular del Departament competent en matèria de carreteres perquè dictin les normes necessàries per al desenvolupament i l'aplicació d'aquesta Llei.

Aquest text és transcripció del document de treball lliurat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.