DISPOSICION TRANSITORIA

El régimen urbanístico transitorio aplicable al suelo no urbanizable de especial protección hasta la aprobación del Plan Especial de Protección previsto en el artículo 5 de la Ley 1/1984, de Ordenación y Protección de Areas Naturales de Interés Especial, será el que prevé el Plan Provincial de Ordenación de las Baleares para los elementos paisajísticos singulares, para el sector situado entre la costa y una paralela a ésta a 500 metros de distancia, y el de los parajes preservados en área forestal para el resto del espacio.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.–Se autoriza al Govern de la Comunidad Autónoma a dictar las disposiciones necesarias para la aplicación y el desarrollo de esta Ley.

Segunda.–La presente Ley tendrá vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el «Butlleti Oficial de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears».

Palma de Mallorca, 31 de mayo de 1990.

JERONIMO SAIZ GOMILA,
Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio

GABRIEL CAÑELLAS FONS,
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» número 77, de 26 de junio de 1990)

18519 *LEY 5/1990, de 24 de mayo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.*

EXPOSICION DE MOTIVOS

El desarrollo del proceso de transferencias de competencias en materia de carreteras del Estado a las Comunidades Autónomas motivó la elaboración por el Gobierno de la nación y la posterior aprobación por las Cortes el día 29 de julio de 1988, de una nueva Ley de Carreteras, referida a las de interés general del Estado, que deroga la anterior del día 19 de diciembre de 1974, cuyo ámbito de aplicación se extendía a toda clase de carreteras y, por esto, a las dependientes de las Comunidades Autónomas y a las de los Entes de Administración Local.

El vacío producido por esta modificación legal justifica plenamente la redacción de la Ley de Carreteras propia de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, que abarca las redes dependientes del Gobierno, de los Consejos Insulares y de los Ayuntamientos, teniendo en cuenta la competencia exclusiva de la Comunidad en materia contenida en el apartado 5 del artículo 10 del Estatuto de Autonomía.

Hay que señalar como primera nota distintiva de la Ley que se ajusta tanto como ha sido posible a la estructura y al contenido de la Ley estatal. Así, la definición de las carreteras, el tipo, las características y los elementos básicos se corresponden prácticamente en su totalidad, y lo mismo pasa con los estudios de planeamiento y con el desarrollo de la temática general de las medidas de defensa de la carretera.

Con ello se consigue conservar las denominaciones tradicionales, profundizar en las experiencias tenidas, mantener criterios que son conocidos y respetados por usuarios, proyectistas y constructores y hacer más fecunda la colaboración técnica entre las distintas Administraciones y Entidades españolas vinculadas al sector.

En otro orden de cosas, la Ley aborda una clasificación de las carreteras de la Comunidad, que hace coincidir las condiciones de uso de cada una con la adscripción administrativa correspondiente. Así, las carreteras con tráfico de mas importancia cuantitativa o cualitativa se integran en la red primaria, cuya titularidad corresponde al Gobierno; las que tienen como misión la distribución del tráfico en destinos detallados forman las redes secundarias, de titularidad de los Consejos Insulares, y, finalmente, las que dan apoyo a tráficos puramente locales forman parte de las redes locales y rurales, cuya titularidad ostenta el Ayuntamiento correspondiente.

La Ley prevé la creación de un organismo autónomo que se ocupe de la administración y la gestión de carreteras de distinta titularidad que permita que, en el ámbito relativamente pequeño de nuestra Comunidad, se aprovechen al máximo los recursos, siempre insuficientes, con los cuales se tiene que hacer frente al alto coste de construcción y conservación de las carreteras, al mismo tiempo que puede conseguirse una coordinación perfecta en la planificación y explotación.

No se excluye la participación en este Organismo de la Administración Central, en la línea de colaboración técnica y económica que se inició desde el traspaso de competencias a la Comunidad Autónoma, al no haber quedado ninguna carretera de interés general del Estado en el archipiélago balear.

La Ley pone el acento en la obligatoriedad que las carreteras nuevas o las mejores de las existentes que las modifiquen sustancialmente respondan a un planeamiento global previo, en concreto que se encuentren contenidas en el Plan Director Sectorial; también en este Plan se ha de acometer una reordenación de las carreteras a cada una de las redes, ya que la distribución hoy existente presenta disfunciones claras respecto al papel asignado a cada una.

Queda patente en el texto la voluntad de contar con una información completa de las obras planeadas o proyectadas, tanto las diversas administraciones interesadas, como las personas que puedan verse afectadas. Lógicamente se prevén los mecanismos adecuados para que, en caso de discrepancias, sea el criterio más general el que pueda llevarse a cabo, de manera que la voluntad de unos pocos no impida el interés de la mayoría.

La Ley regula las afecciones de las carreteras a las propiedades colindantes, con un doble criterio: Por una parte, se mantiene la sistemática de zonas, constituidas por franjas longitudinales de terrenos, generalmente paralelas a las carreteras, cuya función y dimensiones varíen según la categoría de la carretera y la situación en el planeamiento, esto en concordancia con lo que se exponía anteriormente como primera nota distintiva de la Ley; por otra, se ha tendido a simplificar estas zonas tanto como sea posible, de acuerdo con la experiencia de aplicación en las islas.

Es importante tambien destacar que esta experiencia permite tratar diversos aspectos de las construcciones y actividades que se pueden permitir en el entorno de las carreteras, de manera específica acomodándolas a la problemática insular, así pasa con los cierres, los muros de sostenimiento de márgenes, explotaciones comerciales y turísticas, la construcción de nuevos accesos y la publicidad.

En cuanto a la persecución de las infracciones, la Ley fija el procedimiento y detalla minuciosamente las faltas, así como su calificación y sanción, con lo cual se pretende una tramitación ágil y clara y una defensa contundente de la carretera y la seguridad del usuario.

CAPITULO PRIMERO

Disposiciones generales

Artículo 1. Es objeto de esta Ley la regulación de la planificación y proyecto de las carreteras de las Islas Baleares, así como su financiación, construcción, conservación, explotación y uso.

Art. 2. 1. Se consideran carreteras las vías de dominio y uso público, proyectadas y construidas o adaptadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles.

2. Por las características que presentan, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

3. Son autopistas las carreteras que han estado especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles y que reúnen las siguientes características:

a) No tienen acceso a ellas las propiedades colindantes.

b) No atraviesa a nivel ningún otro sendero, vía, línea de ferrocarril o tranvía, ni están atravesadas a nivel por ningún sendero, vía de comunicación o servidumbre de paso.

c) Consta de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, excepto en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja o terreno no destinado a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios.

4. Son autovías las carreteras que, no reuniendo todos los requisitos de las autopistas, tienen calzadas separadas en cada sentido de la circulación y limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

5. Son vías rápidas las carreteras de una sola calzada y con limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

6. Son carreteras convencionales las que no reúnen las características propias de las autopistas, autovías y vías rápidas.

7. 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 y que pueden incluir zonas de estacionamiento y descanso, estaciones de suministro de carburantes; bares, restaurantes, talleres de reparación y otros servicios análogos, destinados a facilitar la seguridad y comodidad de los usuarios de la carretera.

Art. 3. No tienen la consideración de carreteras:

a) Las calles, es decir, las vías que discurren íntegramente por suelo urbano y no forman parte de carreteras interurbanas.

b) Los caminos de servicios, entendiendo como tales los construidos como elementos auxiliares o complementarios de las actividades específicas de sus titulares, sean públicas o privadas.

Art. 4. Para la correcta interpretación de esta Ley, se definen los elementos siguientes, sin perjuicio de que reglamentariamente se completen y detallen éstos y otros.

Acera es la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al paso de los peatones.

Apartadero es el ensanchamiento de la calzada, destinada a la detención de vehículos sin interceptar la circulación por la calzada.

Arcén es la zona longitudional de la carretera libre de obstáculos comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente a la plataforma o la berma, si existe.

Arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general. Cuando consta de diversas calzadas, la arista exterior es el borde derecho de la calzada externa.

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

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares, se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Cuando el terreno natural circundante está al mismo nivel que la carretera, la arista exterior de la explanación es el borde exterior de la cuneta.

Berma es la zona longitudinal de la carretera comprendida entre la arista exterior de la calzada o del arcén, si existe, y el borde correspondiente a la plataforma, destinada a la instalación de elementos auxiliares de la carretera.

Calzada es la zona de la carretera destinada normalmente a la circulación de vehículos. Esta constituida por un cierto número de carriles entre los cuales se incluyen los de entrada y salida y los adicionales para la espera y/o almacenamiento, así como los destinados a determinados tipos de vehículos, como los lentos y de transporte público y también, eventualmente, de pistas para usuarios especiales como por ejemplo ciclistas.

Vial de servicio es aquel vial con trazado sensiblemente paralelo a una carretera con respecto a la cual tiene carácter secundario con intersecciones con ésta solamente en algunos puntos y a la que tienen acceso las fincas colindantes.

Carril es cualquiera de las bandas longitudinales en que se puede dividir la calzada, materializada o no, por marcas viales longitudinales, siempre que tenga anchura suficiente para permitir la circulación de una fila de automóviles que no sean motocicletas.

Carril especial es aquel cuyas características de anchura, firme y señalización se acomoden a una clase especial de tráfico: Bicicletas, tráfico lento, etc.

Carril de entrada es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la entrada de los vehículos procedentes de otra calzada, por el cual se puede conseguir una velocidad similar a la de los que circulan por el carril al que pretenden incorporarse.

Carril de salida es el carril auxiliar cuyo objeto es facilitar la salida de los vehículos de una calzada de circulación rápida, en el que se puede reducir la velocidad cuando sea necesario sin perturbar la circulación de los otros vehículos que continúen en dicha calzada.

Explanación es la zona de terreno ocupada realmente por la carretera, sus límites son las aristas exteriores de la explanación.

Mediana es la zona longitudinal de la carretera de separación entre calzadas y no destinadas a la circulación.

Plataforma es la zona de la carretera destinada normalmente al uso de los vehículos, formada por la calzada y los arcenes. Cuando la carretera consta de diversas calzadas a cada una le corresponde una plataforma.

Travesía es el tramo de carretera que discurre por suelo urbano, urbanizable programado o apto para la urbanización.

Variante es la obra de modernización de una carretera que afecta al trazado horizontal o vertical, pero permite dejar en servicio el tramo de la carretera antigua.

Art. 5. 1. Las carreteras de las Islas Baleares se integran en las redes siguientes:

Red Primaria, constituida por las carreteras por donde discurren tráficos de interés general de la Comunidad, por la importancia cuantitativa o cualitativa que tienen, por comunicar las principales localidades o comarcas, los puertos o aeropuertos y por servir de base a los principales ejes económicos, comerciales y turísticos, y que forman en cada isla una red conexa.

Red Secundaria en la que se incluyen aquellas carreteras que, sin tener las características de la Red Primaria, sirven de comunicación intercomarcal en cada isla, o cumplen una función que supera el ámbito municipal distribuyendo el tráfico por todo el ámbito insular.

Red Local y Rural, constituida por aquellas carreteras cuya función se limita a dar solución al transporte viario preferentemente en el ámbito propio del término municipal.

2. La titularidad de las redes Primaria y Secundaria corresponde a la Comunidad Autónoma y a los Consejeros Insulares respectivamente, sin perjuicio de lo que las leyes de transferencia de competencias establezcan.

La administración y gestión de estas redes corresponde al organismo que ostenta su titularidad. No obstante, la Comunidad Autónoma podrá, mediante Ley, crear un organismo autónomo destinado a este fin, al que se podrán adscribir, además de la red primaria las redes de titularidad secundaria, si así lo aprueba el Pleno de los Consejeros respectivos, así como participar otras Administraciones y Entidades interesadas.

3. La titularidad, administración y gestión de las redes locales y rurales corresponde al Ayuntamiento respectivo. Los Ayuntamientos podrán realizar convenios con la Comunidad Autónoma y con los Consejeros Insulares para la administración y gestión de sus redes y con el organismo que en su caso se cree.

4. Los Ayuntamientos colindantes, las Mancomunidades y las autoridades urbanísticas, promoverán los mecanismos de cooperación convenientes para asegurar una coordinación de las redes de carretera municipales respectivas.

Art. 6.° Las Administraciones bajo la coordinación del Gobierno de la Comunidad Autónoma mantendrán un inventario detallado de su respectiva red de carreteras, con detalle de sus condiciones. El Gobierno promoverá la publicación, periódicamente actualizada, de un Mapa Oficial de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, donde se detallen las redes existentes.

CAPITULO II

Planificación y proyecto

Art. 7.° 1. El Plan Sectorial de Carreteras definirá las redes primaria y secundaria, las previsiones de construcción de nuevas carreteras y mejora de las existentes, así como las determinaciones básicas de las redes locales y rurales.

1.1 Las determinaciones contenidas en el Plan Director Sectorial de Carreteras, así como los estudios definidos en los artículos 9.° y siguientes, serán incorporadas a los Planes de Ordenación Urbana, Planes Parciales y otros instrumentos de ordenación urbanística municipales.

2. La modificación de las redes puede producirse de la siguiente manera:

2.1 Por cambio de titularidad de las carreteras existentes, en virtud de transferencias o acuerdo mutuo entre las Administraciones públicas interesadas.

2.2 Por la integración de carreteras de nueva construcción.

2.3 Por la desafección de tramos de carreteras.

Art. 8.° 1. El Gobierno de la Comunidad Autónoma y las Entidades Locales deberán coordinarse entre ellos en lo que se refiere a las mutuas incidencias de sus carreteras, para garantizar la unidad del sistema de comunicaciones y armonizar los intereses públicos afectados, utilizando los mecanismos legalmente establecidos.

2. Los Ayuntamientos podrán formular Planes Municipales de carreteras que definirán sus redes y sus previsiones de modificación y ejecución de nuevas carreteras.

Los Planes Municipales de carreteras estarán incluidos en el correspondiente instrumento de planeamiento general del Municipio o bien tendrán la forma de Plan Especial, en desarrollo de aquél.

3. Los planeamientos urbanísticos que afecten a carretaras de la red primaria o secundaria o a sus zonas de dominio público, reseva o protección, serán informados preceptivamente por los Organismos titulares de las mismas, cuyo informe se considerará favorable si no se emite en el plazo de un mes.

Art. 9.° Los estudios de carreteras que en cada caso requieran la ejecución de una obra, se daptarán a los siguientes tipos, establecidos en razón de su finalidad:

a) Estudio de planeamiento.
b) Estudio previo.
c) Estudio informativo.
d) Anteproyecto.
e) Proyecto de contrucción.
f) Proyecto de trazado.
g) Plan especial de protección.

Art. 10. 1. El estudio de planeamiento consiste en la definición de un esquema vial de 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 de transporte.

2. El estudio de planeamiento comprenderá como mínimo:

a) Exposición y delimitación del objeto del estudio.

b) Recoger datos relativos a la estructura, ordenación territorial y demanda de transportes y su evolución.

c) Análisis de la situación actual con la estructura socioeconómica, ordenación territorial y oferta y demanda vial y de transporte en la zona del estudio.

d) Previsiones y repercusiones socioeconómicas y demanda de transporte a un determinado año horizonte.

e) Esquemas viales posibles, comparación y selección de los más recomendables.

Art. 11. 1. El estudio previo consiste en la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir en líneas generales las diferentes soluciones a un determinado problema. valorando todos sus efectos. Incluirá las valoraciones comparadas de los impactos ambientales de las alternativas propuestas.

2. El estudio previo comprenderá como mínimo:

a) Exposición del objeto del estudio y planeamiento del problema a resolver.

b) Recoger los datos necesarios, tales como estudios de planeamiento existentes, de tráfico o de terrenos.
c) Análisis de los datos anteriores.
d) Definición en líneas generales de las diferentes opciones para resolver el problema planteado.
e) Valoración y comparación de las citadas opciones, con inclusión en cada caso y con la aproximación adecuada de los impactos ambienales, las expropiaciones y modificaciones de servidumbre y servicios afectados.
f) Posibilidades de limitación de acceso y sus consecuencias.
g) Selección de alternativas más convenientes entre las opciones estudiadas.

Art. 12. 1. El estudio informativo consiste en la descripción en líneas generales del trazado de la carretera, a los efectos de que pueda servir de base al expediente de información pública que se inicia en su caso.
2. El estudio informativo comprenderá como mínimo:

a) Objeto del estudio y exposición de las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y la concepción global de su trazado.
b) Definición en líneas generales, tanto geográficas como funcionales, de todas las opciones de trazados estudiadas.
c) Análisis de las ventajas, inconvenientes y gastos de cada una de las opciones y su impacto en los diversos aspectos del transporte, teniendo en cuenta en los gastos los de los terrenos, servicios y derechos que puedan afectar en cada caso.
d) Selección del trazado más recomendado como solución.

Art. 13. 1. El anteproyecto consiste en el estudio a escala adecuada y consiguiente evaluación de las mejores soluciones al problema planteado con criterios de conexión, acceso, optimización de recursos, consideraciones ambientales, de forma que se pueda concretar la solución óptima.
El anteproyecto, en general será la fase de perfeccionamiento del estudio previo, en el cual, una vez decidida la solución más conveniente a un determinado problema y fijados en el estudio informativo su trazado y características funcionales, se determine la solución técnica más adecuada.
2. En el caso que tenga que servir de base de una ulterior propuesta de gasto, constará como mínimo de los siguientes documentos:

a) Memoria en la que se expondrán las necesidades a satisfacer, incluyendo los posibles elementos funcionales de la carreera, los factores sociales, técnicos, económicos y administrativos que se tienen en cuenta para plantear el problema a resolver y la justificación de la solución que se propone desde los puntos de vista técnico y económico, así como los datos básicos correspondientes, con justificación de los precios compuestos adoptados.
Anexo a la Memoria, donde deberán figurar los datos geológicos, geotécnicos e hidrográficos en que se ha basado la elección.
Criterios de valoración de la obra y de los terrenos, derecbos y servicios afectados.
b) Planes generales de trazado a escala no menor de 1/5.000 y de definición general de las obras de paso, secciones tipos y obras accesorias y complementarias.
c) Presupuestos que comprenderán mediciones aproximadas y valoraciones.
d) Un estudio relativo a la descomposición del anteproyecto en proyectos parciales.
e) Cuando la obra tenga que ser objeto de explotación retribuida será necesario acompañar los estudios relativos al régimen de utilización, y posibles futuras tarifas.

3. En el caso de que el anteproyecto no tenga por objeto servir de base a una propuesta de gasto o cuando el anteproyecto haya sido precedido por un estudio previo informativo, se podrá prescindir en el mencionado estudio de los factores sociales, económicos y administrativos a que se refiere el apartado a) del punto 2 lo que no quiere decir que en el mismo no se tenga que buscar la solución más económica dentro de las técnicamente aceptables.
Art. 14. 1. El proyecto de construcción consiste en el desarrollo completo de la solución óptima con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación y el detalle de las medidas correctoras de los impactos ambientales previstos.
2. El proyecto de consturcción se redactará con los datos y detalles necesarios que permitan ejecutar las obras sin intervención del autor o autores del documento.
3. En todo caso en la elaboración y redacción del proyecto, se tendrán en cuenta las prescripciones que, sobre esta materia contiene la legislación de contratación de la Comunidad Autónoma y del Estado.
4. Deberán constar como mínimo los siguientes documentos:

a) Memoria que considere las necesidades a satisfacer y los factores de todo orden a considerar, con descripción y justificación de la solución proyectada; tendrá en cuenta además la futura explotación de la carretera, incluyendo los elementos funcionales, previsiones de accesos, en relación con el entorno de la carretera y su estética o nueva ordenación de los existentes.
Anexos a la Memoria en los que se incluirán los datos topográficos, geológicos, geotécnicos, cálculos y estudios que se vayan utilizando en el proyecto, y que justifiquen e identifiquen el trazado y características elegidas.
Asimismo, en su caso, se incluirá el estudio de los desvíos de circulación durante las obras, medidas para garantizar la seguridad vial en este período y en el tramo de carretera afectado y señalización a colocar durante la ejecución de las obras.
Entre los anexos figurará la relación de bienes, derechos y servicios afectados y el plano parcelario, así como los documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución.
También figurará entre los anexos a la Memoria un programa del posible desarrollo de los trabajos, en tiempo y coste óptimos con carácter indicativo, así como la clasificación que de acuerdos con el Registro ha de ostentar el empresario para ejecutarlos.
b) Planos que describan gráficamente todos y cada uno de los elementos de la carretera proyectada.
c) Pliego de prescripciones técnicas particulares en el que se fijen las características de los materiales y la forma y ejecución, medición y pago de las obras.
d) Presupuesto con mediciones, cuadros de precios, presupuestos parciales eventuales y generales en todo caso.
e) Cuando las obras tengan que ser objeto de explotación retribuida se acompañará los estudios económicos y administrativos sobre el régimen de utilización y tarifas que tengan que aplicarse.

5. En los proyectos de obras de conservación podrán reducirse en extensión los documentos exigidos para los proyectos de construcción, e incluso suprimirse los que resulten innecesrios, siempre que los restantes sean suficientes para definir, ejecutar y valorar las obras que comprenda, y que se hayan previsto las soluciones de las repercusiones a la circulación durante la ejecución de las obras.
Art. 15. 1. El proyecto de trazado es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométrios de éste, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.
2. El proyecto de trazado comprenderá como mínimo:

a) Memoria donde se describa y justifique la solución adoptada, de manera que quede fuera de toda duda el carácter definitivo del trazado proyectado, y la seguridad de que no se verá afectado por estructuras, afirmado y obras complementarias.
Anexos a la Memoria en la que se incluirán todos los datos que identifiquen y justifiquen el trazado y las características elegidas.
Documentos necesarios para promover las autorizaciones administrativas previas a la ejecución de obras.
Relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, con la descripción material de los mismos en planos de planta y parcelarios.
b) Planos de trazado, en los cuales se aprecie el terreno a ocupar por las obras y las restantes características generales de la carretera.
c) Presupuesto a nivel de anteproyecto.

3. En un documento separado para uso exclusivo y reservado de la Administración, se incluira el cálculo de la valoración de las expropiaciones precisas.
Art. 16. 1. El Plan Especial de protección consiste en la definición de un conjunto de actuaciones para la defensa de la viabilidad, la seguridad o la estética de una carretera y su entorno.
2. La redacción de un Plan Especial de protección de una carretera tendrá que ajustarse a lo especificado en la legislación del suelo.
Art. 17. 1. La elaboración de estudios, anteproyectos y obras de carretera, así como la conservación y explotación de éstas, se llevará a cabo, en el ámbito respectivo de sus competencias, directamente o bajo la dirección de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, adscritos los unos y los otros al órgano gestor correspondiente, cuando se trate de carreteras gestionadas por la Administración, sin perjuicio de la intervención de profesionales de otras titulaciones que sea necesaria en función de la complejidad de éstos.
2. La aprobación de los estudios y proyectos se llevará a cabo por la autoridad competente del organismo gestor de la carretera, salvo lo que se dispone en el artículo 19.4.
3. Los estudios y proyectos que incluyen travesías tendrán que ser objeto de informe, previo a la aprobación, por parte del Ayuntamiento afectado, que dispondrá del plazo de un mes para emitirlo. Si no se producía se le podrá otorgar un segundo plazo también de un mes contado a partir de la finalización del anterior. Agotados ambos plazos se considerará que existe conformidad con el proyecto por parte del Ayuntamiento.
4. Los proyectos y anteproyectos de nueva carretera, modificación o ampliación de autopistas y autovías, las duplicaciones de calzada, así como las variantes y los acondicionamientos que supongan cambios de trazado en una longitud acumulada de más de 3 kilómetros o que afecten parajes de especial protección, tendrán que ser objeto de una

evaluación de impacto ambiental, elaborado y tramitado de conformidad con la normativa vigente.

5. Los proyectos de nuevas carretras convencionales o modificaciones importantes de las existentes incluirán detalle de las áreas necesarias para el buen y confortable funcionamiento de los servicios públicos de transporte, áreas para paradas, puntos de espera y carriles específicos si son aconsejables.

Art. 18. 1. La aprobación de proyectos de carreteras contenidas en el Plan Director Sectorial implicará la necesidad de ocupación de los bienes y la adquisición de los derechos correspondientes a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

2. La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se ha de referir también a los bienes y a los derechos derivados del replanteo del proyecto y de las modificaciones de obras que puedan aprobarse posteriormente.

3. A los efectos indicados en los apartados anteriores, los proyectos de carreteras y sus modificiones han de comprender la definición del trazado de éstas y la determinación de los terrenos, las construcciones u otros bienes o derechos que se consideren necesarios ocupar o adquirir para la construcción, la defensa o el servicio de aquéllas y la seguridad de la circulación, así como la relación de propietarios titulares de los bienes o derechos afectados.

CAPITULO III

Construcción y financiación

Art. 19. 1. Unicamente podrán construirse nuevas carreteras, duplicaciones de calzada o variantes de travesías, de las redes primaria o secundaria, cuando éstas hayan sido previstas en el Plan Director Sectorial de Carreteras. No tendrán consideración de nuevas carreteras los acondicionamientos de trazados, los ensanchamientos de plataforma, las mejoras de firme y, en general, las actuaciones que no supongan variación sustancial de la funcionalidad, ni de la geometría de la carretera preexistente.

2. Para la construcción de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada y variantes, se han de someter al trámite de información pública durante el plazo de un mes el estudio oportuno, el anteproyecto o el proyecto mediante la exposición de éstos en la Consejería o en el Consejo Insular de que se trate, y también en los Ayuntamientos afectados, previo anuncio en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» y, como mínimo, en un diario de ámbito insular.

3. Simultáneamente a la información pública, se han de someter el estudio, el anteproyecto o el proyecto a informe de las corporaciones locales afectadas. Transcurrido este plazo y un mes más, si no se hubiese producido el informe, éste se entenderá favorable.

4. En caso de discrepancia entre el organismo titular o gestor de la carretera y uno o más de los Ayuntamientos afectados, la aprobación definitiva del estudio, el anteproyecto o proyecto corresponderá al Consejo de Gobierno.

Art. 20. 1. Las expropiaciones de bienes y derechos y también la imposición de las servidumbres necesarias para la construcción de carreteras se regirán por la vigente Ley de Expropiación Forzosa.

2. Las expropiaciones a que den lugar las obras de travesías, quedarán sometidas a las prescripciones de la legislación urbanística.

3. En los casos a que se refiere el punto anterior, la Administración expropiante se subrogará en la posición jurídica del propietario expropiado, a los efectos de su derecho al provechamiento urbanístico que corresponda a los terrenos según la ordenación en vigor.

Art. 21. 1. La financiación de las obras de carretera irá a cargo de la Administración que las promueva, mediante los recursos que con este fin haya consignado en los Presupuestos correspondientes, de los recursos que provengan de otras Administraciones Públicas, Organismos nacionales, comunitarios, internacionales y, excepcionalmente, de los particulares.

2. Se podrán establecer acuerdos de colaboración entre distintas Administraciones para la financiación conjunta de obras en las diversas redes, bien mediante acuerdos concretos, bien mediante el establecimiento de un fondo común en un organismo gestor de las mismas.

3. Con carácter excepcional se podrá contar con financiación privada para las actuaciones en las carreteras de gestión directa y también las que sean objeto de gestión mediante concesión administrativa.

4. Las aportaciones a la financiación de las obras de carreteras realizadas por particulares o por Administraciones Públicas entre sí, pueden adoptar las formas siguientes:

a) Aportaciones en dinero.
b) Redacción de estudios, anteproyectos o proyectos.
c) Aportaciones de terrenos necesarios, temporal o definitivamente, para las obras.
d) Aportaciones de material o equipos.
e) Ejecución parcial de obras.
f) Compromiso de mantenimiento de las mismas.

Art. 22. La explotación de la carretera comprende las operaciones de conservación y mantenimiento de la misma, incluyendo la señalización, ordenación de acceso, ordenación del tráfico y del uso y actividades que se hagan en las zonas de dominio público, reserva y protección.

Art. 23. 1. La conservación de la carretera se encargará al organismo que desarrolle la administración y gestión de la red en que se encuentre integrada, incluidas las condiciones de ambiente y estética de las mismas.

2. No obstante, en las travesías cuya explotación corresponda a la Comunidad Autónoma o al Consejo Insular, será preceptivo el informe municipal para la modificación de la ordenación del tráfico y se procederá de la misma forma a la descrita en el artículo 17.3.

3. Las autorizaciones para la realización de toda clase de actuaciones en las travesías, exceptuando las de conservación y ordenación del tráfico citadas antes, las dará el Ayuntamiento, previo informe favorable del organismo gestor de la carretera, que se referirá exclusivamente a aspectos contemplados por esta Ley. En caso de discrepancia entre una y otra Administración, resolverá el Consejo de Gobierno o el Pleno del Consejo Insular según la red de que se trate.

Art. 24. 1. El tráfico por las carreteras de las Islas Baleares será libre y gratuito para toda clase de vehículos que cumplan las normas de circulación vigentes.

2. Con carácter excepcional se podrán imponer peajes a los vehículos para pasar por una carretera o por una sección singular de ésta. Las tarifas se han de aprobar por el Consejo de Gobierno o por el Pleno del Consejo Insular que ostente su titularidad.

Art. 25. 1. La explotación de las carreteras puede hacerse también por particulares; mediante cualquiera de los sistemas de gestión indirecta contemplados en la legislación de contratos del Estado, con las peculiaridades que se deriven de la de la Comunidad Autónoma y de la de Régimen Local.

2. Las concesiones administrativas para la construcción, conservación y explotación de carreteras se han de regir por lo que dispone la legislación específica.

Art. 26. 1. No podrá realizarse ninguna obra que modifique o altere la carretera y los elementos complementarios de ésta, por persona o entidad pública o privada distinta del organismo a cargo del cual se encuentre la gestión y administración, sin su autorización.

Se entiende por carretera y elementos complementarios de ésta la calzada o calzadas, la mediana, los arcenes, las bermas, las obras de tierra en que se desarrollen, las obras e instalaciones de drenaje y desagüe, las obras de fábrica, los muros, los elementos de señalización vertical y horizontal, los elementos de alumbrado, las barreras, las balizas, la jardinería, los elementos ornamentales y las áreas de servicio.

2. En los puntos de contacto entre dos carreteras de distinta titularidad, la ejecución de obras deberá contar con la autorización de los organismos implicados.

En caso de discrepancia prevalecerá el criterio sustentado por el organismo titular de la vía de interés más general.

Art. 27. En las carreteras de áreas residenciales o turísticas y en las travesías en que sea factible, se dispondrán carriles para el tráfico de bicicletas, de manera que se impida su uso por vehículos automóviles.

CAPITULO V

Zona de dominio público, reserva y protección

Art. 28. 1. Los proyectos de carreteras, en función de la categoría y del trazado, han de definir las dos líneas que a cada lado de la calzada o de las calzadas enmarcarán la zona de dominio público que tendrá que ser necesariamente expropiada, destinada a contener todos los elementos básicos y complementarios de la vía y también las necesidades anexas a ésta, como jardines, áreas de descanso, áreas de servicio, miradores, zonas destinadas a almacenamiento, pesaje, mediciones de aforos y otras operaciones de conservación.

2. En las carreteras construidas, además de las superficies existentes, la zona de dominio público podrá incluir aquellas que sean necesarias para un mejor servicio, tales como las citadas en el apartado anterior, mediante la elaboración y ejecución del proyecto correspondiente y el expediente de expropiación oportuno.

Art. 29. Las zonas de dominio público que deberán incluirse en los proyectos de obras de nuevas carreteras, las duplicaciones de calzada, las variantes y los acondicionamientos que supongan cambios de trazado en más de 3 kilómetros, excepto justificación en contrario, serán las comprendidas entre dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de éstas de:

a) 8 metros para vías de cuatro o más carriles.
b) 3 metros para vías de dos carriles de las redes primaria y secundaria.
c) 1 metro para vías de dos carriles de las redes local o rural.

Art. 30. 1. Los planes de carreteras o los urbanísticos que incluyan carreteras deben fijar, en su caso, una zona de reserva para ampliación o mejora de las carreteras, cuya anchura mínima será:

a) 100 metros para vías de cuatro o más carriles.

b) 50 metros para vías de dos carriles de las redes primaria y secundaria.
c) 25 metros para vías de dos carriles de las redes local o rural.

Las anchuras descritas se incrementarán en un 50 por 100, cuando se trate de carreteras de nuevo trazado.

En la zona de reserva se prohibirá la ejecución de cualquier tipo de obra o instalación que no sean las de mera conservación de las existentes y también cualquier otra clase de actividades que puedan elevar el valor del suelo, excepto los de cultivos agrícolas.

2. Realizadas las obras que motivaron la definición de la zona de reserva, ésta dejará de ser vigente, siendo de aplicación a la carretera las zonas de protección descritas en esta Ley.

Art. 31. 1. Se define como zona de protección de la carretera la comprendida entre dos líneas longitudinales paralelas a las aristas de explanación y a una distancia de éstas de:

a) 25 metros en carreteras de cuatro o más carriles.
b) 18 metros en las carreteras de dos carriles de las redes primaria y secundaria.
c) 8 metros en las carreteras de dos carriles de las redes local o rural.

En la zona de protección no se podrán realizar obras ni se permitirán más usos que los compatibles con la seguridad vial, previa autorización, en cualquier caso, del organismo gestor. En todo caso se podrá autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera. Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se ocasionen por su utilización.

2. Además de lo que se preceptúa en los apartados anteriores, será preceptivo el informe del organismo titular de la carretera para la puesta en marcha de cualquier actividad nueva o modificación de la existente que surja en el entorno de la carretera y que la pueda afectar directa o indirectamente en las zonas limitadas por unas líneas longitudinales paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de:

a) 100 metros en carreteras de cuatro o más carriles.
b) 50 metros en carreteras de dos carriles de las redes primaria y secundaria.
c) 25 metros en carreteras de dos carriles de las redes local o rural.

Art. 32. 1. En las travesías, los planes urbanísticos establecerán las zonas de dominio público, reserva y protección que coincidirán en una sola. En los suelos con edificación consolidada en más de un 25 por 100 en uno o ambos márgenes, coincidirán con las alineaciones existentes, excepto en puntos singulares.

En los suelos en los cuales la edificación no esté consolidada en un 25 por 100 pueden preverse vías auxiliares, jardines, pantallas antirruidos y otros elementos que eviten el contacto directo de la población residente y el tráfico de tránsito. El correspondiente plan decidirá su inclusión o no en la zona de dominio público.

2. En las travesías será preceptivo el informe del organismo titular o gestor de la carretera para cualquier actividad que pueda afectar a la zona definida como de dominio público, como construcción o modificación de accesos, variaciones de gálibo, remodelación de elementos de la explanación o complementarios de la misma, cambios en el régimen de desagüe o drenaje, incidencia en la estructura, firme, señalización o seguridad de la calzada.

3. La construcción, conservación y explotación de las obras e instalaciones de las travesías será competencia municipal, exceptuando aquellas exigidas por la funcionalidad de la carretera.

Art. 33. 1. La ejecución de obras de cualquier clase en una carretera, en las zonas definidas en los artículos anteriores deberá contar con la autorización del organismo titular o gestor de la misma, sin perjuicio de otras autorizaciones pertinentes.

2. Las obras y actividades en las citadas zonas no podrán afectar a la seguridad del tráfico y deberán mantener como mínimo las condiciones previas de visibilidad y geometría.

3. Además de las condiciones señaladas, la ejecución de obras de cualquier clase en el entorno de una carretera se debe someter a las limitaciones siguientes:

a) Las labores agrícolas no tendrán ninguna restricción fuera de la zona de dominio público, excepto en el caso de que, con ellas, pueda verse comprometido el tráfico; en concreto, será preceptiva la autorización del organismo titular de la carretera para la plantación o tala de arbolado y la recogida y evacuación de los productos cuando se realicen a una distancia menor de 3 metros de la arista de la explanación y ésta pueda verse afectada, y el interesado deberá presentar una memoria descriptiva de las actividades que prevea y de las medidas a tomar para preservar la seguridad del usuario de la carretera.

Se prohiben los riegos que, con vientos inferiores a 30 kilómetros por hora puedan afectar a la calzada.

b) Los cierres de las propiedades colindantes deberán situarse fuera de la zona de dominio público y a no menor de 3 metros de la arista exterior de la explanación. Las paredes tendrán una altura máxima igual a la mitad de la distancia a que estén situadas de la referida arista exterior de la explanación.

En la red local o rural y, excepcionalmente, en otras carreteras en las cuales se justifique por razones especiales, se autorizarán cierres con enrejado, alambradas o elementos vegetales, a una distancia no inferior a 1 metro.

c) Las obras de movimiento de tierras y explotaciones mineras, construcciones de pozos, piscinas, se deberán realizar fuera de la zona de protección; los movimientos de tierra, cuya finalidad sea exclusivamente la adecuación del terreno para la explotación agrícola u otras similares que sean admisibles en la zona de protección, podrán autorizarse siempre que no afecten negativamente a las condiciones de trazado de la vía ni el libre curso de las aguas y que estén fuera de la zona de dominio público.

d) Se podrá autorizar la construcción de aparcamientos en superficie a una distancia mayor de 3 metros de la arista de explanación, siempre que estén fuera de la zona de dominio público y que el acceso y las obras auxiliares sean autorizables.

e) Las conducciones eléctricas, hidráulicas y similares enterradas de interés público podrán autorizarse a una distancia no inferior a los 3 metros de la arista de explanación de la carretera, fuera de la zona de dominio público. Bajo la calzada, los cruces deberán realizarse por la solera de las obras de fábrica existentes, en galerías o tubos dispuestos previamente a este objeto o construidas con medios que no alteren el firme; excepcionalmente, podrán autorizarse rasas en la calzada por razones de extrema urgencia o necesidad o previamente a una obra de renovación del firme existente. En las travesías, las conducciones deberán ir debajo de las aceras o las zonas con dicho destino siempre que sea posible.

f) Los tendidos aéreos de cualquier tipo deberán estar a una distancia mínima de una vez y media la altura de sus elementos de sustentación en el lado exterior de la calzada y fuera de la zona de dominio público. Los cruces deberán dejar un gálibo de 6 metros; los elementos de apoyo de las líneas de alta tensión no podrán autorizarse en la zona de protección.

g) No podrán autorizarse edificaciones de nueva construcción ni ampliaciones o reconstrucciones de las existentes en la zona de protección. En los edificios existentes solamente se han de autorizar obras de conservación que no supongan la consolidación. En cuanto al cambio de uso de las edificaciones existentes en la zona de protección que afecten al tráfico de las carreteras, se deberá justificar su utilidad para el usuario y las medidas a tomar en cuanto a acceso, vías de servicio, aparcamientos, señalización, que las hagan permisibles.

h) Las instalaciones deportivas no se autorizarán con carácter permanente en la zona de protección.

i) Las instalaciones turísticas y comerciales se podrán autorizar con carácter discrecional en la zona de protección, cuando sean de carácter provisional y móvil.

j) En las zonas de reserva contenidas en estudios y proyectos aprobados, deben prohibirse todas las obras que puedan encarecer su expropiación, excepto las de cultivo agrícola y las de mera conservación de las edificaciones e instalaciones existentes.

4. Los cierres en general deberán conservar la tipología tradicional de la zona en que se ubiquen.

La construcción o reconstrucción de muros diferentes de los que forman la parte estructural de las carreteras se podrán autorizar en la zona de protección cuando sean destinados al sostenimiento del terreno para usos agrícolas. En este caso, deberán respetarse las tipologías tradicionales.

En el caso de que la ampliación, apertura o reforma de una carretera implique la destrucción de paredes secas y «marges», éstos serán reconstruidos por la Administración actuante en caso de renuncia a la correspondiente indemnización por parte del propietario.

Art. 34. El organismo titular de la carretera podrá autorizar el paso de las conducciones aéreas o subterráneas de interés público entre el borde de la zona de dominio público y la de protección, y deberá notificar a los propietarios de los terrenos afectados y al arrendatario, en su caso, la resolución de ocupar sus terrenos con expresión cierta o aproximada de la superficie y del plazo, de la finalidad a que se destina y de la designación de la Entidad beneficiaria. Esta resolución será inmediatamente ejecutiva.

La indemnización de esta servidumbre se regirá por la vigente legislación de expropiación forzosa, cuyo cumplimiento por la entidad beneficiaria, a cargo de la cual correrán las indemnizaciones, debe garantizar el organismo titular de la carretera.

Art. 35. 1. Se prohíbe la construcción de nuevos accesos en las carreteras de las redes primaria y secundaria, excepto en el caso de que se justifique ante el organismo titular o gestor de la carretera que éstos cumplen simultáneamente las siguientes condiciones:

a) La inexistencia de otro acceso en la propiedad de que se trate.
b) La imposibilidad de realizarlo por otro camino o por otra carretera local próxima.
c) Que la segregación de la finca en cuestión sea anterior al 21 de diciembre de 1974, fecha de publicación y entrada en vigor de la Ley 51/1974, de Carreteras.

2. En las travesías no se autorizarán más accesos que los contemplados en los instrumentos urbanísticos en vigor.

3. La Administración titular de la carretera podrá exigir para autorizar el uso, la construcción o la modificación de un acceso, un estudio de las condiciones del mismo o un proyecto redactado por técnico competente en casos de incidencia importante en la carretera.

4. Cuando a juicio del organismo titular de la carretera sea necesario, se podrá formular un proyecto de reordenación de accesos en un tramo de la misma, que obligará a la Administración y a los particulares; éstos deberán correr con los gastos de la parte de las obras que afecten la propiedad respectiva.

Art. 36. 1. Se prohíbe la publicidad que sea visible desde la zona de dominio público de la carretera, excepto en las travesías de población, en las cuales la publicidad estará sometida a las Ordenanzas Municipales y deberá situarse fuera de la zona de dominio público y no afectar la señalización, la iluminación y el balizamiento de la carretera.

Los planeamientos municipales deberán adaptarse a esta normativa.

2. No se considera publicidad a los efectos de esta Ley:

a) La rotulación informativa de las vías.

b) Los carteles que señalen lugares de interés público, no comerciales, y con los formatos que se autoricen.

c) Las indicaciones de orden general que sean de utilidad para el usuario, tales como la información sobre talleres, restaurantes, comercios, exposiciones, ferias, celebraciones, siempre que no contengan nombres comerciales, que resulten transitorias o que tengan carácter excepcional.

d) Los rótulos o las marcas comerciales que se dispongan en el edificio o en las instalaciones anexas en las que se desarrolle la actividad anunciada.

3. En todos los casos, para la colocación de cualquier clase de cartel o reclamo, en la carretera o el entorno, será preceptiva la autorización del organismo titular o gestor de la misma que debe atender, además de lo expresado anteriormente, a que las condiciones de forma, grosor, situación o iluminación no puedan ser perjuidiciales para el tráfico ni para los valores estéticos del entorno.

Art. 37. 1. Podrán autorizarse edificaciones e instalaciones para venta de combustible y elementos afines en la zona de protección, de acuerdo con la legislación específica y con las siguientes normas:

a) La distancia mínima entre accesos a estas instalaciones debe ser de 500 metros en el mismo sentido del tráfico; se podrán autorizar instalaciones más próximas entre sí, con accesos unificados o desde vías de servicio existentes.

b) No podrán autorizarse estas instalaciones a menos de 500 metros de una intersección, excepto en travesías.

c) En autopistas y autovías de nueva construcción las instalaciones de venta de combustible estarán situadas en las áreas de servicios.

Art. 38. 1. En las autopistas y autovías, el organismo titular o gestor de las mismas deberá expropiar los terrenos necesarios para la construcción de un área de servicio y podrá hacerlo con el mismo proyecto de construcción de la vía o bien, con posterioridad previamente al concurso público que necesariamente deberá convocarse para la construcción y explotación del área en régimen de concesión.

2. En el caso de que una carretera convencional se transforme en autopista o autovía, el proyecto deberá contemplar las fórmulas de transformación o indemnización de los servicios existentes, así como la disposición de los nuevos.

CAPITULO VI

Control, infracciones y sanciones

Art. 39. Son infracciones contra la carretera la realización de obras, instalaciones o actuaciones sometidas a informe de acuerdo con esta Ley en las zonas de reserva, protección, dominio público u otras reguladas en esta Ley sin autorización o el incumplimiento de algunas de las condiciones de la misma, la alteración, el deterioro o la destrucción de la carretera o de los elementos complementarios de ésta, tal como se define en la presente Ley, y las afecciones a cualquier carretera por suso o explotaciones incorrectas del entorno.

Art. 40. 1. Las infracciones contra la carretera se clasifican en leves, graves y muy graves.

2. Son infracciones leves aquellas derivadas de obras, instalaciones o actuaciones realizadas sin el informe o autorización preceptivos o las que incumplan alguna de sus condiciones, que sean legalizables y siempre que, una vez denunciada la infracción, se proceda a legalizarlas en un plazo no superior a dos meses. También lo son el lanzamiento o el vertido de objetos desde los vehículos, cuando no haya peligro para las personas o las cosas.

3. Son infracciones graves:

a) Las referidas en el último párrafo del apartado anterior, no legalizadas en plazo.

b) La realización de obras, instalaciones y actuaciones realizadas sin el informe o autorización preceptivos o que incumplan algunas de las condiciones impuestas y que no sean legalizables.

c) El lanzamiento o vertido de objetos desde los vehículos, cuando haya peligro grave para las personas o las cosas.

d) La alteración, el deterioro o la destrucción de la carretera o de uno cualquiera de los elementos complementarios definidos en esta Ley.

e) La colocación o el vertido de objetos, materiales de cualquier tipo o basuras, en la zona de protección de la carretera.

f) La afección al tráfico de manera eventual e inadvertida, mediante la emisión peligrosa de partículas, humos, gases, ruidos o actividades similares, la invasión de la calzada por animales incontrolados o el derribo de muros, edificaciones o construcciones en estado de ruina.

4. Son infracciones muy graves:

a) La ejecución de cualquier obra en la zona de protección que pueda poner en peligro la seguridad del tráfico.

b) La construcción, reconstrucción o ampliación de construcciones y edificaciones en la zona de protección.

c) La realización de obras, instalaciones y actuaciones realizadas sin el informe o la autorización preceptivos o que incumplan alguna de las condiciones impuestas en la zona de dominio público, que no sean legalizables.

d) La colocación o el vertido de objetos, de materiales de cualquier tipo o de basuras en la zona de dominio público de la carretera.

e) La afección consciente y permanente al tráfico de la carretera por la emisión peligrosa de partículas, humos, olores, gases, ruidos o actividades similares; la invasión de la calzada por animales incontrolados o el derribo de muros, edificaciones o construcciones en estado de ruina que hayan sido objeto de requerimiento previo.

f) La reincidencia en cualquiera de las calificadas como graves.

g) Circular con pesos o cargas superiores a los límites autorizados.

Art. 41. El procedimiento sancionador será el establecido en la legislación vigente de procedimiento administrativo.

Art. 42. 1. Las denuncias de las infracciones contra la carretera y su entorno podrán ser formuladas por los agentes propios del organismo titular o gestor de la carretera, por algún órgano de otras Administraciones, por los agentes de policía o por los particulares.

2. Los funcionarios encargados de la vigilancia del uso y explotación de la carretera propios del organismo titular o gestor de ésta tendrán la consideración de agentes de la autoridad y sus manifestaciones darán fe, excepto prueba en contrario, en las denuncias hechas por ellos.

3. En las denuncias, que deben ser por escrito, debe hacerse constar, siempre que sea posible, el día, la hora y el lugar en que se produjo o se advirtió el hecho denunciado, la cantidad estimada del daño producido y todos los datos y las pruebas que ayuden a aclararlo.

Art. 43. 1. Cuando la infracción afecte la zona de dominio público y constituya a juicio del organismo titular o gestor de la carretera un riesgo cierto para el tráfico, éste podrá actuar de inmediato para eliminar el citado riesgo y pasará el cargo correspondiente al infractor, sin que éste tenga derecho a ninguna indemnización.

En particular, podrá:

a) Remover cualquier obstáculo fijo o móvil.

b) Inmovilizar cualquier clase de vehículo.

c) Demoler cierres, muros, fábricas de cualquier tipo, elementos de sustentación metálicos o de madera, terraplenes o escolleras.

d) Llenar y compactar zanjas, pozos y excavaciones.

e) Eliminar conducciones o tendidos aéreos o subterráneos.

f) Cerrar accesos.

g) Suprimir cualquier tipo de publicidad.

2. Si el riesgo para el tráfico es inminente, proviene de una zona exterior a la de dominio público y no son suficientes para eliminarlo las medidas que se podrán adoptar en ésta, se puede utilizar el procedimiento descrito en el apartado anterior cualquiera que sea la situación del origen del peligro.

Art. 44. 1. Cuando se haya denunciado la infracción, y con independencia de la instrucción del correspondiente expediente, el Organismo titular o gestor de la carretera dispondrá:

a) La paralización inmediata de la obra, si la denuncia ha sido realizada por agentes de la autoridad, o

b) La orden de comprobación de la infracción denunciada, si ha sido realizada por particulares.

2. Una vez comprobada la infracción en el plazo máximo de dos meses, el Organismo titular o gestor de la carretera deberá adoptar una de las siguientes soluciones:

a) Dar un plazo de un mes para que el afectado inicie el expediente de legalización de las obras o actuaciones.

b) Si estas obras o actuaciones no fueran legalizables, dar un plazo máximo de un mes para demolerlas.

c) Demoler las obras e instalaciones e impedir definitivamente los usos no autorizados o que no se ajusten a las condiciones de la autorización por cuenta del infractor, si no lo hubiere hecho él, en el plazo señalado en el apartado anterior.

Art. 45. 1. Cualquiera que sea la infracción cometida, el Organismo titular o gestor de la carretera, una vez instruido el expediente, procederá a sancionarla, de acuerdo con los criterios siguientes:

a) Infracciones leves, multa de hasta 250.000 pesetas.
b) Infracciones graves, multa de 250.001 a 1.000.000 de pesetas.
c) Infracciones muy graves, multa de 1.000.001 a 25.000.000 de pesetas.

2. La competencia para imponer las sanciones es la siguiente:

a) En las redes locales o rurales y secundarias se debe sujetar a lo que dispone en la vigente legislación sobre régimen local.
b) En la red primaria la competencia corresponde a las siguientes autoridades:

1. Al Director general de Obras Públicas para infracciones leves.
2. Al Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio para las infracciones graves.
3. Al Consejero de Gobernación para las muy graves.

Contra las resoluciones del Director general de Obras Públicas se podrá interponer recurso de alzada ante el Consejero.
Contra las resoluciones del Consejero se podrá interponer recurso de alzada ante el Consejero de Gobernación. Contra las resoluciones de éste solamente se podrá interponer recurso de reposición previo al contencioso-administrativo.

Art. 46. Sin perjuicio de las medidas contenidas en el artículo anterior, en el supuesto de que no se atienda a la orden de suspensión de los actos contrarios o que supongan una infracción a esta Ley, el Organismo titular o gestor de la carretera podrá imponer una multa inicial de 25.000 pesetas, si se trata del primer incumplimiento de la orden de suspensión, y, en caso de reiterar este incumplimiento y hasta que no se produzca la suspensión total ordenada, quincenalmente se impondrán sanciones que aumenten la cuantía de la multa impuesta en el período sancionador inmediatamente anterior en la misma cantidad de 25.000 pesetas.
Art. 47. La imposición de la sanción correspondiente será independiente de la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados en la carretera, cuyo importe será fijado por el Organismo titular o gestor de la misma.
Art. 48. En los supuestos en que los actos cometidos contra la carretera o sus elementos complementarios puedan ser constitutivos de delito o falta, el Organismo titular o gestor de la carretera pasará la parte de culpa a la autoridad judicial competente y se abstendrá de proseguir el procedimiento sancionador mientras ésta no se haya pronunciado; la sanción de la autoridad judicial excluirá la imposición de multa administrativa. Si no se había estimado la existencia de delito o falta, la Administración podrá proseguir el expediente sancionador en base a los hechos que los Tribunales hayan considerado probados.
Art. 49. El plazo de prescripción de las infracciones muy graves y graves contra la carretera es de cuatro años, y de un año las leves, excepto las cometidas contra el dominio público, que son imprescindibles.
Las obras e instalaciones no legalizadas construidas en la zona de protección de una carretera quedarán calificadas como fuera de ordenación. Las realizadas con posterioridad a la vigencia de esta Ley serán consideradas, además, como realizadas en contra del planeamiento existente.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.–Los conflictos entre Administraciones responsables de competencia relativas a las carreteras de las islas Baleares serán resueltos por el Consejero de Gobernación, a propuesta de cualquiera de éstas, habiendo oído todas las partes implicadas.
Segunda.–Las carreteras de las islas Baleares deben atenerse a la normativa técnica básica dictada por la Administración del Estado, singularmente en lo que se refiere a la ordenación del tráfico y a la señalización.
Tercera.–Reglamentariamente, se establecerán las limitaciones a la circulación en las carreteras de los diversos tipos de vehículos.
Cuarta.–En las carreteras de montaña, el Consejo de Gobernación podrá decretar la reducción de la anchura de las zonas de dominio, protección y reserva de la carretera.
Quinta.–El Gobernador de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares podrá actualizar, mediante decreto, la cuantía de las sanciones previstas en el artículo 45 de esta Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.–Las líneas fijadas en los instrumentos de planeamiento vigentes, con la función de delimitar áreas inedificables para la construcción o modificación de carreteras, pasarán a ser los límites de la zona de reserva tal como se define en esta Ley.
Segunda.–En el plazo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley se deberá retirar toda la publicidad, de acuerdo con lo que establece el artículo 36, sin que esta medida dé derecho a indemnización.
Tercera.–Hasta que no se apruebe el Plan Director Sectorial, las redes primaria, secundaria y local o rural serán las que hoy son de titularidad de la Comunidad Autónoma, de los Consejeros insulares y del Ayuntamiento, respectivamente.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.–Se autoriza al Gobernador para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de la presente Ley.
Segunda.–En lo no previsto en esta Ley y en las disposiciones que la desarrollen y en cuanto no se opongan a las mismas será de aplicación subsidiaria la legislación estatal sobre la materia.
Tercera.–Esta Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares».

Palma de Mallorca, 24 de mayo de 1990.

JERONIMO SAIZ GOMILA,
Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio

GABRIEL CAÑELLAS FONS.
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» número 77, de 26 de junio de 1990)

18520 *LEY 6/1990, de 6 de junio, de modificación de la Ley 12/1988, de 17 de noviembre, de Campos de Golf.*

EL PRESIDENTE DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA ISLAS BALEARES

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de las Islas Baleares ha aprobado y yo, en nombre del Rey, y de acuerdo con lo que establece el artículo 27.2 del Estatuto de Autonomía, tengo a bien promulgar la siguiente Ley.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El artículo 5 de la Ley 12/1988, sobre Campos de Golf, establece las necesarias limitaciones a la ubicación de dichas instalaciones en orden a la preservación de nuestros espacios naturales. Dicha preservación está encomendada, en general, a diversas figuras legales o de planeamiento que pueden diferir no sólo en el rango, sino en el contenido de la propia protección, que debe ser acorde precisamente con los objetivos que se pretenden y que pueden ser distintos en cada uno de los espacios naturales. Así, vemos que en el inventario abierto de ICONA, que junto con el estudio del INESE sirvió de base a la «Propuesta de actuación relativa a las Areas Naturales de Baleares» formulada por el Govern de la Comunidad Autónoma actualmente en estudio por el Parlamento, se incluyen tanto espacios singulares de alcance territorial limitado como espacios complejos –sierra de Tramontana, en Mallorca, y Els Amunts, en Eivissa, cuya protección no puede pasar por una limitación absoluta de la actividad económica, ya que en ellos se engloban municipios completos. Consecuentemente, parece procedente adecuar las determinaciones que regulan la protección a los objetivos concretos que con ello se persiguen, obviando generalizaciones no pretendidas en la definición de las fórmulas genéricas de planeamiento utilizadas para la protección.

Artículo 1. El artículo 5 de la Ley 12/1988, de 17 de noviembre, de Campos de Golf, tendrá la siguiente redacción:

«1. No podrán promoverse la construcción de campos de golf en aquellas zonas donde las fórmulas legales de protección o el planeamiento territorial o urbanístico de cualquier clase no lo permitan.
2. En las áreas clasificadas como parajes preservados o con grado de protección similar, únicamente se permitirá la construcción del campo, y en ningún caso de la oferta complementaria.
3. En el caso de tala, incendio o destrucción de la zona forestal, el titular o titulares de la explotación estarán obligados a su recuperación y reforestación.»

DISPOSICIONES FINALES

Primera.–Quedan derogadas todas las disposiciones legales y reglamentarias que se opongan a lo que se dispone en esta Ley.
Segunda.–Se faculta al Govern para que dicte las disposiciones reglamentarias que considere oportunas para desarrollar esta Ley.
Tercera.–Esta Ley entrará en vigor a los veinte días de haberse publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares».

Por tanto, ordeno a todos los ciudadanos guarden este Ley y que los Tribunales y las autoridades a los que corresponda la hagan guardar.

Palma de Mallorca, 6 de junio de 1990.

JERONIMO SAIZ GOMILA,
Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio

GABRIEL CAÑELLAS FONS.
Presidente

(Publicada en el «Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares» número 78, de 28 de junio de 1990)