

LLEI 5/1990, DE 24 DE MAIG, DE CARRETERES DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS¹

(BOCAIB núm. 77, de 26 de juny de 1990)

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El desenvolupament del procés de transferència de competències en matèria de carreteres de l'Estat a les CC.AA. motivà l'elaboració pel Govern de la Nació, i la posterior aprovació per les Corts dia 29 de juliol del 1988, d'una nova Llei de Carreteres, referida a les d'interès general de l'Estat, que deroga l'anterior de dia 19 de desembre del 1974, l'àmbit d'aplicació de la qual s'estenia a tota classe de carreteres i, per això, a les dependents de les CC.AA. i a les dels Ens d'Administració Local.

El buit produït per aquesta modificació legal justifica plenament la redacció de la Llei de Carreteres pròpia de la Comunitat Autònoma de les illes Balears, que abasta les xarxes dependents del Govern, dels Consells insulars i dels Ajuntaments, tenint en compte la competència exclusiva de la Comunitat en la matèria, continguda a l'apartat 5 de l'article 10 de l'Estatut d'Autonomia.

S'ha d'assenyalar com a primera nota distintiva de la Llei que s'ajusta tant com ha estat possible a l'estructura i al contingut de la Llei estatal. Així, la definició de les carreteres, el tipus, les característiques i els elements bàsics s'hi corresponen pràcticament en la totalitat i el mateix passa amb els estudis de planejament i amb el desenvolupament de la temàtica general de les mesures de defensa de la carretera.

Amb això s'aconsegueix de conservar les denominacions tradicionals, aprofundir en les experiències tingudes, mantenir criteris que són coneguts i respectats per usuaris, projectistes i constructors i fer més fecunda la col·laboració tècnica entre les distintes Administracions i entitats espanyoles vinculades al sector.

¹ Aquesta Llei ha estat afectada per les disposicions següents: Llei 16/2001, de 14 de desembre, d'atribució de competències als consells insulars en matèria de carreteres i camins ([BOIB núm. 153, de 22 de desembre de 2001](#)); Llei 10/2010, de 27 de juliol, de mesures urgents relatives a determinades infraestructures i equipaments d'interès general en matèria d'ordenació territorial, urbanisme i de impuls a la inversió ([BOIB núm. 115, de 5 d'agost de 2010](#)); Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears ([BOIB núm. 088, de 28 de juny de 2014](#)), Decret llei 3/2014, de 5 de desembre, de mesures urgents destinades a potenciar la qualitat, la competitivitat i la desestacionalització turística a les Illes Balears ([BOIB núm. 167, de 6 de desembre de 2014](#)); Decret llei 8/2020, de 13 de maig, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19 ([BOIB ext. núm. 84, de 15 de maig de 2020](#)), i Llei 2/2020, de 15 d'octubre, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19 ([BOIB núm. 180, de 20 d'octubre de 2020](#)). Cal tenir en compte que aquesta Llei es troba inclosa en l'annex 1 de la Llei 5/2015, de 23 de març, de racionalització i simplificació de l'ordenament legal i reglamentari de la comunitat autònoma de les Illes Balears ([BOIB núm. 44, de 28 de març de 2015](#)), la qual en l'art. 2 estableix que «S'autoritza el Govern perquè, abans del dia 31 de desembre de 2019, aprovi els textos refosos de les normes legals que s'indiquen a l'annex 1, d'acord amb l'article 37 de la Llei 4/2001, de 14 de març, del Govern de les Illes Balears.

Aquesta autorització inclou la possibilitat de regularitzar, aclarir i harmonitzar els textos legals que s'han de refundre.»

En un altre ordre de coses, la Llei aborda una classificació de les carreteres de la Comunitat, que fa coincidir les condicions d'ús de cada una amb l'adscripció administrativa corresponent. Així, les carreteres amb trànsits de més importància quantitativa o qualitativa s'integren en la xarxa primària, la titularitat de les quals correspon al Govern; les que tenen com a missió la distribució del trànsit en destinacions detallades formen les xarxes secundàries, de titularitat dels Consells insulars, i, finalment, les que donen suport a trànsits purament locals formen part de les xarxes locals i rurals, la titularitat de les quals ostenta l'Ajuntament corresponent.

La Llei preveu la creació d'un organisme autònom que s'ocupi de l'administració i la gestió de carreteres de distinta titularitat, que permeti que, a l'àmbit relativament petit de la nostra Comunitat, s'aprofitin al màxim els recursos, sempre insuficients, amb els quals s'ha de fer front a l'alt cost de construcció i conservació de les carreteres, alhora que pot aconseguir-se una coordinació perfecta en la planificació i explotació.

No s'exclou la participació en aquest Organisme de l'Administració Central, en la línia de col·laboració tècnica i econòmica que s'inicià d'ençà del traspàs de competències a la Comunitat Autònoma, en no haver restat cap carretera d'interès general de l'Estat a l'arxipèlag balear.

La Llei posa l'accent en l'obligatorietat que les carreteres noves o les millores de les existents que les modifiquin substancialment responguin a un planejament global previ en concret que es trobin contingudes en el Pla Director Sectorial; també en aquest Pla s'ha d'escometre una reordenació de les carreteres a cada una de les xarxes, ja que la distribució avui existent presenta disfuncions clares respecte al paper assignat a cada una.

Queda patent en el text la voluntat de comptar amb una informació completa de les obres planejades o projectades, tant les diverses administracions interessades, com les persones que puguin veure's afectades. Lògicament es preveuen els mecanismes adequats perquè, en cas de discrepàncies, sigui el criteri més general el que pugui dur-se a terme, de manera que la voluntat d'uns pocs no impedeixi l'interès de la majoria.

La Llei regula les afeccions de les carreteres a les propietats confrontants, amb un doble criteri: per una banda, es manté la sistemàtica de zones, constituïdes per franges longitudinals de terrenys, generalment paral·leles a les carreteres, la funció i les dimensions de les quals variïn segons la categoria de la carretera i la situació en el planejament, això en concordança amb el que s'exposava més enrera com a primera nota distintiva de la Llei; per una altra, s'ha tendit a simplificar aquestes zones tant com sigui possible, d'acord amb l'experiència d'aplicació a les illes.

És important també de destacar que aquesta experiència permet tractar diversos aspectes de les construccions i activitats que es poden permetre a l'entorn de les carreteres, de manera específica acomodant-les a la problemàtica insular, així passa amb els tancaments, els murs de sosteniment de marges, explotacions comercials i turístiques, la construcció de nous accessos i la publicitat.

Quant a la persecució de les infraccions, la Llei fixa el procediment i detalla minuciosament les faltes, així com la qualificació i sanció d'aquestes, amb la qual cosa es pretén una tramitació àgil i clara i una defensa contundent de la carretera i la seguretat de l'usuari.

CAPÍTOL I

DISPOSICIONS GENERALS

Article 1

És objecte d'aquesta Llei la regulació de la planificació i projecte de les carreteres de les illes Balears, així com del finançament, la construcció, la conservació, l'explotació i l'ús d'aquestes.

Article 2

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

2. Per les característiques que presenten, les carreteres es classifiquen en autopistes, autovies, vies ràpides i carreteres convencionals.

3. Són autopistes les carreteres que han estat especialment projectades, construïdes i senyalitzades com a tals per a l'exclusiva circulació d'automòbils i que reuneixen les característiques següents:

- a) No hi tenen accés les propietats confrontants.
- b) No travessa a nivell cap altra sendera, via, línia de ferrocarril o tramvia, ni són travessades a nivell per cap sendera, via de comunicació o servitud de pas.
- c) Consta de distintes calçades per a cada sentit de circulació, separades entre si, excepte en punts singulars o amb caràcter temporal, per una franja o terreny no destinat a la circulació o, en casos excepcionals, per altres mitjans.

4. Són autovies les carreteres que, no reunint tots els requisits de les autopistes, tenen calçades separades per a cada sentit de la circulació i limitació total d'accés a les propietats confrontants.

5. Són vies ràpides les carreteres d'una sola calçada i amb limitació total d'accés a les propietats confrontants.

6. Són carreteres convencionals les que no reuneixen les característiques pròpies de les autopistes, autovies i vies ràpides.

7. Són àrees de servei les zones confrontants amb les carreteres, dissenyades expressament per albergar instal·lacions i serveis destinats a la cobertura de les necessitats de la circulació i que poden incloure zones d'estacionament i repòs, estacions de subministrament de carburants; bars, restaurants, tallers de reparació i altres serveis anàlegs, destinats a facilitar la seguretat i comoditat dels usuaris de la carretera.

Article 3

No tenen la consideració de carreteres:

- a) Els carrers, és a dir, les vies que discorren íntegrament per sòl urbà i no formen part de carreteres interurbanes.
- b) Els camins de serveis, entenent com a tals els construïts com a elements auxiliars o complementaris de les activitats específiques dels seus titulars, siguin públiques o privades.

Article 4

Per a la correcta interpretació d'aquesta Llei, es defineixen els elements següents, sense perjudici que reglamentàriament es completin i detallin aquests i d'altres.

- Voravia és la zona longitudinal de la carretera, elevada o no, destinada al pas dels vianants.
- Apartador és l'eixamplament de la calçada, destinada a la detenció de vehicles sense interceptar la circulació per la calçada.
- Voral és la zona longitudinal de la carretera lliure d'obstacles compresa entre l'aresta exterior de la calçada i la vora corresponent a la plataforma o la berma, si n'hi ha.
- Aresta exterior de la calçada és la vora exterior de la part de la carretera destinada a la circulació de vehicles en general. Quan consta de diverses calçades, l'aresta exterior és la vora dreta de la calçada externa.
- Aresta exterior de l'explanació és la intersecció del talús de desmunt, del terraplè o, també, dels murs de sosteniment confrontats amb el terreny natural. En els casos especials de ponts, viaductes, túnels, estructures o obres similars, es podrà fixar com a aresta exterior de l'explanació la línia de projecció octogonal de la vora de les obres sobre el terreny. Quan el terreny natural circumdant està al mateix nivell de la carretera, l'aresta exterior de l'explanació és la vora exterior de la cuneta.
- Berma és la zona longitudinal de la carretera compresa entre l'aresta exterior de la calçada o del voral, si n'hi ha, i la vora corresponent a la plataforma, destinada a la instal·lació d'elements auxiliars de la carretera
- Calçada és la zona de la carretera destinada normalment a la circulació de vehicles. És constituïda per un cert nombre de carrils entre els quals s'inclouen els d'entrada i sortida i els addicionals per a l'espera i/o emmagatzemament, així com els destinats a determinats tipus de vehicles, com els lents o de transport públic i també, eventualment, de pistes per a usuaris especials com ciclistes, entre d'altres.
- Vial de servei és aquell vial amb traçat sensiblement paral·lel a una carretera respecte de la qual té caràcter secundari amb interseccions amb aquesta solament en alguns punts i a la qual tenen accés les finques confrontants.
- Carril és qualsevol de les faixes longitudinals en què es pot dividir la calçada, materialitzada o no, per marques vials longitudinals, sempre que tinguin amplària suficient per a permetre la circulació d'una filera d'automòbils que no siguin motocicletes.
- Carril especial és aquell les característiques d'amplària, fort i senyalització del qual s'acomoden a una classe especial de trànsit: bicicletes, trànsit lent, etc.
- Carril d'entrada és el carril auxiliar l'objecte del qual és de facilitar l'entrada dels vehicles procedents d'una altra calçada, pel qual es pot assolir una velocitat similar a la dels que circulen pel carril al qual pretenen incorporar-se.
- Carril de sortida és el carril auxiliar l'objecte del qual és de facilitar la sortida dels vehicles d'una calçada de circulació ràpida, en el qual es pot reduir la velocitat quan sigui necessari sense pertorbar la circulació dels altres vehicles que continuen en aquesta calçada.
- Explanació és la zona de terreny ocupada realment per la carretera, els límits de la qual són les arestes exteriors de l'explanació.
- Mitjana és la zona longitudinal de la carretera que separa les calçades i no destinada a la circulació.

- Plataforma és la zona de la carretera destinada normalment a l'ús dels vehicles, formada per la calçada i els vorals. Quan la carretera consta de diverses calçades a cada una li correspon una plataforma.
- Travessera és el tram de la carretera que discorre per sol urbà, urbanitzable programat o apte per a la urbanització.
- Variant és l'obra de modernització d'una carretera que afecta el traçat horitzontal o vertical, però que permet deixar en servei el tram de la carretera antiga.

Article 5

1. Les carreteres de les Illes Balears s'integren en les xarxes següents:

- Xarxa Primària, constituïda per les carreteres per on discorren trànsits d'interès general de la Comunitat, per la importància quantitativa o qualitativa que tenen, per comunicar les principals localitats o comarques, els ports o aeroports i per servir de base als principals eixos econòmics, comercials i turístics, i que formen dins de cada illa una xarxa connexa.
- Xarxa Secundària inclou aquelles carreteres que, sense tenir les característiques de la Xarxa Primària, serveixen de comunicació intercomarcal a cada illa, o acompleixen una funció que supera l'àmbit municipal i que en distribueixen el trànsit per tot l'àmbit insular.
- Xarxa Local i Rural, constituïda per aquelles carreteres la funció de les quals es limita a donar solució al transport viari preferentment dins de l'àmbit propi del terme municipal.

2. La titularitat de les xarxes primària i secundària correspon als consells insulars.²

L'administració i gestió d'aquestes xarxes corresponen a l'organisme que n'ostenti la titularitat. No obstant això, la Comunitat Autònoma podrà, mitjançant Llei, crear un organisme autònom destinat a aquest fi, al qual es podran adscriure, a més de la xarxa primària les xarxes de titularitat secundària, si així ho aprova el Ple dels Consells respectius, així com fer que hi participin d'altres Administracions i Entitats interessades.

3. La titularitat, administració i gestió de les xarxes locals i rurals corresponen a l'Ajuntament respectiu. Els Ajuntaments podran realitzar convenis amb la Comunitat Autònoma i amb els Consells insulars per a l'administració i gestió de les seves xarxes i amb l'organisme que, si n'és el cas, es creï.

4. Els Ajuntaments confinats, les Mancomunitats i les autoritats urbanístiques, promouran els mecanismes de cooperació convenients per assegurar una coordinació de les xarxes de carreteres municipals respectives.

Article 6

Les Administracions sota la coordinació del Govern de la Comunitat Autònoma mantindran un inventari detallat de la xarxa de carreteres respectiva, amb detall de les seves condicions. El Govern promourà la publicació, periòdicament actualitzada, d'un Mapa Oficial de Carreteres de la Comunitat Autònoma de les illes Balears, on es detallin les xarxes existents.

² Primer paràgraf d'aquest apartat 2 modificat per la Llei 16/2001, de 14 de desembre, esmentada en la nota 1.

CAPÍTOL II PLANIFICACIÓ I PROJECTE

Article 7

1. El Pla Sectorial de Carreteres definirà les xarxes primària i secundària, les previsions de construcció de noves carreteres i millora de les existents, així com les determinacions bàsiques de les xarxes locals i rurals.

1.1. Les determinacions contingudes en el Pla Director Sectorial de Carreteres, així com els estudis definits als articles 9 i següents, seran incorporades als Plans d'Ordenació Urbana, Plans Parcialis i d'altres instruments d'ordenació urbanística municipals.

2. La modificació de les xarxes pot produir-se de la manera següent:

2.1. Per canvi de titularitat de les carreteres existents, en virtut de transferències o acord mutu entre les Administracions públiques interessades.

2.2. Per la integració de carreteres de nova construcció.

2.3. Per la desafecció de trams de carreteres.

Article 7 bis³

1. Els plans directors sectorials de carreteres ha de contenir la planificació del transport amb bicicleta a la xarxa viària interurbana, atenent els principis bàsics següents:

- a) El planejament integral de la xarxa interurbana de vials per a bicicletes, que presti una atenció especial a la continuïtat amb les xarxes locals.
- b) La conveniència social, mediambiental, econòmica i d'impulsar i desenvolupar una xarxa de vials per a bicicletes en tant que instrument de cohesió social i territorial.
- c) L'ús prioritari, sempre que sigui compatible amb la seguretat i els criteris de protecció del medi ambient, de les xarxes públiques municipals de camins.
- d) La seguretat dels ciclistes i de la resta de persones que es puguin desplaçar en l'entorn dels vials per a bicicletes (vianants i ocupants de vehicles motoritzats).

2. Els plans directors sectorials de carreteres han de classificar els tipus de vials per a bicicletes segons el nivell de segregació amb el trànsit motoritzat sota la premissa essencial que, com més velocitat permeti el disseny de la carretera, més gran ha de ser el nivell de segregació entre aquesta i el vial per a bicicletes.

3. Els plans directors sectorials de carreteres han d'establir els criteris de disseny i execució dels vials per a bicicletes, com a mínim pel que fa a:

- a) La secció del traçat (amplada mínima i recomanada dels carrils, condicions tècniques de segregació del vial, etc.).
- b) Les interseccions.
- c) La pavimentació.
- d) La integració paisatgística.

No obstant l'anterior, a carreteres interurbanes on hi hagi carrils bici executats en algun tram de la via podran dur-se a terme projectes que permetin donar continuïtat al carril bici existent a fi de millorar la mobilitat sostenible. El projecte de millora haurà d'obtenir prèviament l'informe favorable de l'òrgan ambiental competent.⁴

³ Article afegit per la Llei 4/2014, de 20 de juny, esmentada en la nota 1.

⁴ Paràgraf afegit per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

Article 8

1. El Govern de la Comunitat Autònoma i les Entitats Locals s'hauran de coordinar entre ells per allò que es refereix a les mútues incidències de les seves carreteres, per tal de garantir la unitat del sistema de comunicacions i harmonitzar els interessos públics afectats, utilitzant els mecanismes legalment establerts.

2. Els Ajuntaments podran formular Plans Municipals de carreteres que en definiran les xarxes i les previsions de modificació i execució de noves carreteres.

Els Plans Municipals de carreteres estaran inclosos en el corresponent instrument de planejament general del Municipi o bé tendran la forma de Pla Especial, en desenvolupament d'aquell.

3. Els planejaments urbanístics que afectin carreteres de la xarxa Primària o Secundària o les seves zones de Domini Públic, reserva o protecció, seran informats preceptivament pels Organismes titulars d'aquestes, l'informe dels quals es considerarà favorable si no s'emet en el termini d'un mes.

Article 9

Els estudis de carreteres que en cada cas requereixin l'execució d'una obra, s'adaptaran als següents tipus, establerts en raó a la seva finalitat:

- a) Estudi de planejament.
- b) Estudi previ.
- c) Estudi informatiu.
- d) Avantprojecte.
- e) Projecte de construcció.
- f) Projecte de traçat.
- g) Pla especial de protecció.

Article 10

1. L'estudi de planejament consisteix en la definició d'un esquema vial d'un determinat any horitzó, així com de les seves característiques i dimensions recomanables, necessitats de sòl i d'altres limitacions, a la vista del planejament territorial i de transport.

2. L'estudi de planejament comprendrà com a mínim:

- a) Exposició i delimitació de l'objecte de l'estudi.
- b) Arreplegar dades relatives a l'estructura, ordenació territorial i demanda de transports i la seva evolució.
- c) Anàlisi de la situació actual amb l'estructura socioeconòmica, ordenació territorial i oferta i demanda vial i de transport en la zona de l'estudi.
- d) Previsions i repercussions socioeconòmiques i demanda de transport a un determinat any horitzó.
- e) Esquemes vials possibles, comparació i selecció dels més recomanables.

Article 11

1. L'estudi previ consisteix en la recopilació i anàlisi de les dades necessàries per a definir en línies generals les diferents solucions a un determinat problema, valorant tots els seus efectes. inclourà les valoracions comparades dels impactes ambientals de les alternatives proposades.

2. L'estudi previ comprendrà com a mínim:

- a) Exposició de l'objecte de l'estudi i plantejament del problema a resoldre.
- b) Arreplegar les dades necessàries, tals com estudis de planejament existents, de trànsit o de terrenys.
- c) Anàlisi de les dades anteriors.
- d) Definició en línies generals de les diferents opcions per resoldre el problema plantejat.
- e) Valoració i comparació de les esmentades opcions, amb inclusió en cada cas i amb l'aproximació adequada dels impactes ambientals, les expropiacions i modificacions de servituds i serveis afectats.
- f) Possibilitats de limitació d'accés i les seves conseqüències.
- g) Selecció d'alternatives més convenients entre les opcions estudiades.

Article 12

1. L'estudi informatiu consisteix en la descripció en línies generals del traçat de la carretera, a efectes que pugui servir de base a l'expedient d'informació pública que s'iniciï en el seu cas.

2. L'estudi informatiu comprendrà com a mínim:

- a) Objecte de l'estudi i exposició de les circumstàncies que justifiquin la declaració d'interès general de la carretera i la concepció global del seu traçat.
- b) Definició en línies generals, tant geogràfiques com funcionals, de totes les opcions de traçat estudiades.
- c) Anàlisi dels avantatges, inconvenients i despeses de cada una de les opcions i el seu impacte en els diversos aspectes del transport, tenint en compte en les despeses les dels terrenys, serveis i drets a què puguin afectar en cada cas.
- d) Selecció del traçat més recomanat com a solució.

Article 13

1. L'avantprojecte consisteix en l'estudi a escala adequada i consegüent avaluació de les millors solucions al problema plantejat amb criteris de connexió, accés, optimització de recursos, consideracions ambientals, de forma que es pugui concretar la solució òptima.

L'avantprojecte, en general serà la fase de perfeccionament de l'estudi previ, en el qual, un cop decidida la solució més convenient a un determinat problema i fixats a l'estudi informatiu el seu traçat i característiques funcionals, es determini la solució tècnica més adequada.

2. En el cas que hagi de servir de base d'una ulterior proposta de despesa, constarà com a mínim dels següents documents:

- a) Memòria en la qual s'exposaran les necessitats a satisfer, incloent els possibles elements funcionals de la carretera, els factors socials, tècnics, econòmics i administratius que es tenen en compte per plantejar el problema a resoldre i la justificació de la solució que es proposa des dels punts de vista tècnic i econòmic, així com les dades bàsiques corresponents, amb justificació dels preus composts adoptats.

Annex a la Memòria, entre els que hauran de figurar les dades geològiques, geotècniques i hidrogràfiques en què s'ha basat l'elecció.

Criteris de valoració de l'obra i dels terrenys, dret i serveis afectats.

- b) Plans generals de traçat a escala no menor de 1/5.000 i de definició general de les obres de pas, seccions tipus i obres accessòries i complementàries.
- c) Pressupost que comprendrà medicions aproximades i valoracions.
- d) Un estudi relatiu a la descomposició de l'avantprojecte en projectes parcials.
- e) Quan l'obra hagi de ser objecte d'explotació retribuïda serà necessari acompanyar els estudis relatius al règim d'utilització i possibles futures tarifes.

3. En el cas que l'avantprojecte no tenguí per objecte servir de base a una proposta de despesa o quan l'avantprojecte hagi precedit un estudi previ informatiu, es podrà prescindir a l'esmentat estudi dels factors socials, econòmics i administratius a què es refereix l'apartat a) del punt 2, la qual cosa no vol dir que en el mateix no s'hagi de cercar la solució més econòmica dins de les tècnicament acceptables.

Article 14

1. El projecte de construcció consisteix en el desenvolupament complet de la solució òptima amb el detall necessari per fer factible la seva construcció i posterior explotació i el detall de les mesures correctores dels impactes ambientals prevists.

2. El projecte de construcció es redactarà amb les dades i detalls necessaris que permetin executar les obres sense intervenció de l'autor o autors del document.

3. En tot cas en l'elaboració i redacció del projecte, es tendran en compte les prescripcions que, sobre aquesta matèria conté la legislació de contractació de la Comunitat Autònoma i de l'Estat

4. Hauran de constar com a mínim els següents documents:

- a) Memòria que consideri les necessitats a satisfer i els factors de tot ordre a considerar, amb descripció i justificació de la solució projectada; tindrà en compte endemés la futura explotació de la carretera, incloent els elements funcionals, previsions d'accessos, en relació amb l'entorn de la carretera i la seva estètica o nova ordenació dels existents.

Annexos a la Memòria en els quals s'inclouran les dades topogràfiques, geològiques, geotècniques, càlculs i estudis que es vagin utilitzant en el projecte, i que justifiquin i identifiquin el traçat i característiques elegides.

Així mateix, en el seu cas, s'inclourà l'estudi dels desviaments de circulació durant les obres, mesures per a garantir la seguretat vial dins aquest període i en el tram de carretera afectat i senyalització a col·locar durant l'execució de les obres.

Entre els Annexos figurarà la relació de béns, drets i serveis afectats i el plànol parcel·lari, així com els documents necessaris per a promoure les autoritzacions administratives prèvies a l'execució.

També figurarà entre els Annexos a la Memòria un programa del possible desenvolupament dels treballs, en temps i cost òptim amb caràcter indicatiu, així com la classificació que d'acord amb el Registre ha d'ostentar l'empresari per a executar-los.

- b) Plànols que descriguin gràficament tots i cadascun dels elements de la carretera projectada.
- c) Plec de prescripcions tècniques particulars en el qual es fixen les característiques dels materials i la forma i execució, medicació i abonament de les obres.
- d) Pressuposts amb medicions, quadres de preus, pressuposts parcials eventuals i generals en tot cas.

e) Quan les obres hagin d'ésser objecte d'explotació retribuïda s'acompanyaran els estudis econòmics i administratius sobre el règim d'utilització i tarifes que hagin d'aplicar-se.

5. En els projectes d'obres de conservació podran reduir-se en extensió els documents exigits per als projectes de construcció, i fins i tot suprimir-se els que resultin innecessaris, sempre que els restants siguin suficients per a definir, executar i valorar les obres que compregui, i se n'hagin previst les solucions de les repercussions a la circulació durant l'execució de les obres.

6. Els projectes han de procurar que la carretera i les instal·lacions que la complementen s'integrin paisatgísticament en l'entorn i han de preveure les canalitzacions de les xarxes elèctriques, telefòniques i telemàtiques i les mesures per preservar la biodiversitat i evitar les inundacions i els impactes sobre la pèrdua de terra.⁵

Article 15

1. El projecte de traçat és la part del projecte de construcció que conté els aspectes geomètrics d'aquest, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.

2. El projecte de traçat comprendrà com a mínim:

a) Memòria on es descrigui i justifiqui la solució adoptada, de manera que quedi fora de tot dubte el caràcter definitiu del traçat projectat, i la seguretat que no es veurà afectat per estructures, afermats i obres complementàries.

Annexos a la Memòria a la qual s'inclouran totes les dades que identifiquin i justifiquin el traçat i les característiques elegides.

Documents necessaris per a promoure les autoritzacions administratives prèvies a l'execució d'obres.

Relació concreta i individualitzada dels béns i drets afectats, amb la descripció material d'aquests a plànols de planta i parcel·lars.

b) Plànols de traçat, en els quals s'aprecii el terreny a ocupar per les obres i les restants característiques generals de la carretera.

c) Pressupost a nivell d'avantprojecte.

3. A un document separat per a ús exclusiu i reservat de l'Administració, s'inclourà el càlcul de la valoració de les expropiacions precises.

Article 16

1. El Pla Especial de protecció consisteix en la definició d'un conjunt d'actuacions per a la defensa de la viabilitat, la seguretat o l'estètica d'una carretera i el seu entorn.

2. La redacció d'un Pla Especial de protecció d'una carretera haurà d'ajustar-se al que especifica la legislació del sòl.

Article 17

1. L'elaboració d'estudis, avantprojectes i obres de carretera, així com la conservació i explotació d'aquestes, s'ha de dur a terme, dins l'àmbit respectiu de les seves competències, directament o sota la direcció d'Enginyers de Camins, Canals i Ports i d'Enginyers Tècnics d'Obres Públiques, adscrits els uns i els altres a l'òrgan gestor corresponent, quan es tracti de carreteres gestionades per l'Administració,

⁵ Apartat afegit per la Llei 4/2014, de 20 de juny, esmentada en la nota 1.

sense perjudici de la intervenció de professionals d'altres titulacions que sigui necessària en funció de la complexitat d'aquests.

2. L'aprovació dels estudis i projectes es durà a terme per l'autoritat competent de l'organisme gestor de la carretera, tret del que es disposa a l'article 19.4.

3. Els estudis i projectes que inclouen travesseres requereixen, de manera prèvia a l'aprovació per l'òrgan competent, la sol·licitud d'informe no vinculant a l'ajuntament o als ajuntaments afectats, que s'ha d'emetre en un termini de vint dies. Una vegada que ha transcorregut aquest termini, s'entén que l'informe s'ha emès de manera favorable i es pot continuar amb la tramitació del procediment d'aprovació.⁶

4. Els projectes i avantprojectes de nova carretera, modificació o ampliació d'autopistes i autovies, les duplicacions de calçada, així com les variants i els condicionaments que suposin canvis de traçat en una longitud acumulada de més de 3 km. o que afectin paratges d'especial protecció, hauran de ser objecte d'una avaluació d'impacte ambiental, elaborat i tramitat de conformitat amb la normativa vigent.

5. Els projectes de noves carreteres convencionals o modificacions importants de les existents inclouran detall de les àrees necessàries per al bon i confortable funcionament dels serveis públics de transport, àrees per aturades, punts d'espera, carrils específics si són aconsellables.

Article 18

1. L'aprovació de projectes de carreteres contingudes en el Pla Director Sectorial implicarà la necessitat d'ocupació dels béns i l'adquisició dels drets corresponents als fins d'expropiació, d'ocupació temporal o d'imposició o modificació de servituds.

2. La declaració d'utilitat pública lla necessitat d'ocupació s'ha de referir també als béns i als drets derivats del replanteig del projecte i de les modificacions d'obres que puguin aprovar-se posteriorment.

3. Als efectes indicats en els apartats anteriors, els projectes de carreteres i les modificacions d'aquests han de comprendre la definició del traçat d'aquestes i la determinació dels terrenys, les construccions o altres béns o drets que es consideri necessari ocupar o adquirir per a la construcció, la defensa o el servei d'aquelles i la seguretat de la circulació, així com la relació de propietaris titulars dels béns o drets afectats.

CAPÍTOL III CONSTRUCCIÓ I FINANÇAMENT

Article 19⁷

1. Solament podran construir-se noves carreteres, les duplicacions de calçada o variants de travesseres, de les xarxes primària o secundària, quan aquestes hagin estat previstes en el Pla Director Sectorial de Carreteres. No tindran consideració de noves carreteres els acondicionaments de traçats, els eixamplaments de plataforma, les millores de fort i, en general, les actuacions que no suposin variació substancial de la funcionalitat, ni de la geometria de la carretera preexistent.

⁶ Apartat modificat pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Veure també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

⁷ Apartats 2 i 3 modificats per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

2. Els avantprojectes o els projectes relatius a construcció de noves carreteres, duplicacions de calçada i variants s'han de sotmetre a un tràmit d'informació pública d'una durada d'un mes, o el superior que determini la legislació sectorial en matèria d'avaluació d'impacte ambiental en el cas de subjectar-se a aquest procediment per la seva entitat, i s'ha d'anunciar, almenys, en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears* i en la seu electrònica del consell insular corresponent.

3. Simultàniament al tràmit d'informació pública i pel mateix termini previst en l'apartat 2 anterior, l'avantprojecte o el projecte se sotmet a informe de l'ajuntament o dels ajuntaments afectats. Transcorregut aquest termini d'un mes, s'entén que l'informe s'ha emès de manera favorable i es pot continuar amb la tramitació.

4. ⁸No obstant allò disposat en l'apartat 1 del present article, poden realitzar-se rondes i vies de caràcter urbà, travesseres i variants de travesseres no previstes explícitament en el Pla director sectorial de carreteres, sense que els hi sigui d'aplicació la tramitació prevista en els anteriors apartats 2 i 3 d'aquest article, quan aquelles s'hagin inclòs o s'inclouin en un conveni, per col·laborar en el seu finançament, entre l'ajuntament i les administracions públiques competents.

No serà necessari que les rondes i vies de caràcter urbà, travesseres i variants de travesseres, estiguessin o estiguin ordenades pels planejaments urbanístics municipals vigents si concorren els requisits següents:

- a) Que el conveni de col·laboració s'hagués establert o s'estableixi per resoldre problemes vinculats al trànsit de pas per les poblacions, en la comunicació i distribució del trànsit de nuclis de població d'una comarca o serveixin de comunicació intercomarcal.
- b) Que la Comissió Balear de Medi Ambient o òrgan ambiental de la comunitat autònoma de les illes Balears que assumeixi o hagi assumit la continuació de l'exercici de les seves funcions, hagués emès o emeti informe favorable al projecte de les obres.
- c) Que l'ajuntament hagués acreditat o acrediti la disponibilitat dels terrenys mitjançant actes de replanteig.

Article 20

1. Les expropiacions de béns i drets i també la imposició de les servituds necessàries per a la construcció de carreteres s'han de regir per la vigent Llei d'Expropiació Forçosa.

2. Les expropiacions a què donin lloc les obres de travesseres, quedaran sotmeses a les prescripcions de la legislació urbanística.

3. En els casos a què es refereix el punt anterior, l'Administració expropiant se subrogarà en la posició jurídica del propietari expropiat, als efectes del seu dret a l'aprofitament urbanístic que correspongui als terrenys segons l'ordenació en vigor.

Article 21

1. El finançament de les obres de carretera anirà a càrrec de l'Administració que les promogui, mitjançant els recursos que amb aquest fi hagi consignat en els Pressuposts corresponents dels recursos que provinguin d'altres Administracions Públiques, Organismes nacionals, Comunitaris, internacionals i, excepcionalment, dels particulars.

⁸ Apartat modificat per la Llei 10/2010, de 27 de juliol, esmentada en la nota 1.

2. Es podran establir acords de col·laboració entre distintes Administracions per al finançament conjunt d'obres en les diverses xarxes, sigui mitjançant acords concrets, sigui mitjançant l'establiment d'un fons comú en un organisme gestor d'aquestes.

3. Amb caràcter excepcional es podrà comptar amb finançament privat per a les actuacions en les carreteres de gestió directa i també les que siguin objecte de gestió mitjançant concessió administrativa.

4. Les aportacions al finançament de les obres de carreteres fetes per particulars o per Administracions públiques entre si, poden adoptar les formes següents:

- a) Aportacions en diners.
- b) Redacció d'estudis, avantprojectes o projectes.
- c) Aportacions de terrenys necessaris, temporalment o definitiva per a les obres.
- d) Aportacions de material o equips.
- e) Execució parcial d'obres.
- f) Compromís de manteniment d'aquestes.

Article 22

L'explotació de la carretera comprèn les operacions de conservació i manteniment d'aquesta, incloent la senyalització, ordenació d'accés, ordenació del trànsit i de l'ús i activitats que es facin a les zones de domini públic, reserva i protecció.

Article 23⁹

1. La conservació de la carretera s'ha d'encomanar a l'organisme que desenvolupi l'administració i gestió de la xarxa en què es trobi integrada, àdhuc de les condicions d'ambient i estètica d'aquestes.

2. Això no obstant, en les travessies l'explotació de les quals correspongui al consell insular, hi serà preceptiu l'informe municipal per a la modificació de l'ordenació del trànsit i es procedirà de la mateixa manera a la que es descriu a l'article 17.3.

3. Les autoritzacions per a la realització de tota classe d'actuacions en les travesseres, tret de les de conservació i ordenació del trànsit esmentades abans, les donarà l'Ajuntament, previ l'informe favorable de l'organisme gestor de la carretera, que es referirà exclusivament a aspectes contemplats per aquesta Llei. En el cas de discrepància entre una i altra administració la resoldrà el Ple del consell insular segons la xarxa de què es tracti.

Article 24

1. El trànsit per les carreteres de les illes Balears serà lliure i gratuït per a tota classe de vehicles que compleixin les normes de circulació vigents.

2. Amb caràcter excepcional es podran imposar peatges als vehicles per passar per una carretera o per una secció singular d'aquesta. Les tarifes han de ser aprovades pel Ple del consell insular que en tingui la titularitat.¹⁰

Article 25

1. L'explotació de les carreteres pot fer-se també per particulars; mitjançant qualssevol dels sistemes de gestió indirecta contemplats en la legislació de contractes

⁹ Apartats 2 i 3 modificats per la Llei 16/2001, de 14 de desembre, esmentada en la nota 1.

¹⁰ Apartat modificat per la Llei 16/2001, de 14 de desembre, esmentada en la nota 1.

de l'Estat, amb les peculiaritats que es derivin de la Comunitat Autònoma i de la de Règim local.

2. Les concessions administratives per a la construcció, conservació i explotació de carreteres s'han de regir pel que disposa la legislació específica.

Article 26

1. No podrà realitzar-se cap obra que modifiqui o alteri la carretera i els elements complementaris d'aquesta, per persona o entitat pública o privada distinta de l'organisme a càrrec del qual es trobin la gestió i administració, sense autorització d'aquest.

S'entén per carretera i elements complementaris d'aquesta la calçada o calçades, la mitjana, els vorals, les bermes, les obres de terra en què es desenvolupin, les obres i instal·lacions de drenatge i desguàs, les obres de fàbrica, els murs, els elements de senyalització vertical i horitzontal, els elements d'enllumenat, les barreres, les balises, la jardineria, els elements ornamentals i les àrees de servei.

2. En els punts de contacte entre dues carreteres de distinta titularitat, l'execució d'obres haurà de comptar amb l'autorització dels organismes implicats.

En cas de discrepància, prevaldrà el criteri sustentat per l'organisme titular de la via d'interès més general.

Article 27

A les carreteres d'àrees residencials o turístiques i a les travesseres en què sigui factible, s'hi disposaran carrils pel trànsit de bicicletes, de manera que s'hi impedeixi l'ús de vehicles automòbils.

CAPÍTOL V ZONA DE DOMINI PÚBLIC, RESERVA I PROTECCIÓ

Article 28

1. Els projectes de carreteres, en funció de la categoria i del traçat, han de definir les dues línies que a cada vorera de la calçada o de les calçades emmarcaran la zona de domini públic que haurà de ser necessàriament expropiada, destinada a contenir tots els elements bàsics i complementaris de la via i també les necessitats annexes a aquesta, com jardins, àrees de descans, àrees de servei, miradors, zones destinades a emmagatzemament, pesatge, medicions d'aforaments i d'altres operacions de conservació.

2. A les carreteres construïdes, a més de les superfícies existents, la zona de domini públic podrà incloure aquelles que siguin necessàries per a un millor servei, tals com les esmentades a l'apartat anterior, mitjançant l'elaboració i execució del projecte corresponent i l'expedient d'expropiació oportú.

Article 29

Les zones de domini públic que s'hauran d'incloure en els projectes d'obres de noves carreteres, les duplicacions de calçada, les variants i els condicionaments que suposin canvis de traçat en més de tres (3) quilòmetres, excepte justificació en

contrari, seran les compreses entre dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'explanació i a una distància d'aquestes de:

- a) Vuit (8) metres per a vies de quatre o més carrils.
- b) Tres (3) metres per a vies de dos carrils de les xarxes primària o secundària.
- c) Un (1) metre per a vies de dos carrils de les xarxes local o rural.

Article 30

1. Els plans de carreteres o els urbanístics que incloguin carreteres han de fixar, si n'era el cas, una zona de reserva per a ampliació o millora de les carreteres, l'àmplia mínima de la qual serà:

- a) Cent (100) metres per a vies de quatre (4) o més carrils.
- b) Cinquanta (50) metres per a vies de dos (2) carrils de les xarxes primària i secundària.
- c) Vint-i-cinc (25) metres per a vies de dos (2) carrils de les xarxes local o rural.

Les amplàries descrites s'incrementaran en un cinquanta per cent (50%), quan es tracti de carreteres de nou traçat.

A la zona de reserva es prohibirà l'execució de qualsevol tipus d'obra o instal·lacions que no siguin de mera conservació de les existents i també qualsevol altra classe d'activitats que puguin elevar el valor del sòl, excepte les de cultius agrícoles.

2. Realitzades les obres que motivaran la definició de la zona de reserva, aquesta deixarà de ser vigent essent d'aplicació a la carretera les zones de protecció descrites a aquesta Llei.

Article 31

1. Es defineix com a zona de protecció de la carretera la compresa entre dues línies longitudinals paral·leles a les arestes d'explanació i a una distància d'aquestes de:

- a) Vint-i-cinc (25) metres en carreteres de quatre (4) o més carrils.
- b) Devuit (18) metres a les carreteres de dos (2) carrils de les xarxes primària i secundària.
- c) Vuit (8) metres a les carreteres de dos (2) carrils de les xarxes local o rural.

A la zona de protecció no es podran realitzar obres ni es permetran més usos que els compatibles amb la seguretat vial, prèvia autorització, en qualsevol cas, de l'organisme gestor. En tot cas es podrà autoritzar la utilització de la zona de protecció per raons d'interès general o quan ho requerirà el millor servei de la carretera. Seran indemnitzables l'ocupació de la zona de protecció i els danys i perjudicis que s'ocasionin per la seva utilització.

2. A més del que es preceptua en els apartats anteriors, serà preceptiu l'informe de l'organisme titular de la carretera per a la posada en marxa de qualsevol activitat nova o modificació de l'existent que sorgeixi a l'entorn de la carretera i que la pugui afectar directament o indirecta a les zones limitades per unes línies longitudinals paral·leles a les arestes exteriors de l'explanació i a una distància de:

- a) Cent (100) metres en carreteres de quatre (4) o més carrils.
- b) Cinquanta (50) metres en carreteres de dos (2) carrils de les xarxes primària i secundària
- c) Vint-i-cinc (25) metres en carreteres de dos (2) carrils de les xarxes local o rural.

Article 32

1. En les travesseres els plans urbanístics establiran les zones de domini públic, reserva i protecció que coincidiran en una sola. En els sòls amb edificació consolidada en més d'un 25 % en un o ambdós marges, coincidiran amb les alineacions existents, excepte en punts singulars.

En el sòls en els quals l'edificació no sigui consolidada en un 25 %, es poden preveure vies auxiliars, jardins, pantalles antirenous i d'altres elements que evitin el contacte directe de la població resident i el tràfec de trànsit. El corresponent pla decidirà la seva inclusió o no, a la zona de domini públic.

2. En les travesseres serà preceptiu l'informe de l'Organisme titular o gestor de la carretera per qualsevol activitat que pugui afectar la zona definida com de domini públic, com construcció o modificació d'accessos, variacions de gàlib, remodelació d'elements d'explanació o complementaris d'aquesta, canvis en el règim de desguàs o drenatge, incidència en l'estructura, ferm, senyalització o seguretat de la calçada.

3. La construcció, conservació i explotació de les obres i instal·lacions de les travesseres, serà competència municipal, salvant aquelles exigides per la funcionalitat de la carretera.

Article 33

1. L'execució d'obres de qualsevol classe a una carretera, en les zones definides en els articles anteriors haurà de comptar amb l'autorització de l'organisme titular o gestor d'aquesta, sense perjudici d'altres autoritzacions pertinents.

2. Les obres i activitats en les esmentades zones, no podran afectar la seguretat del trànsit i han de mantenir com a mínim les condicions prèvies de visibilitat i geometria.

3. A més de les condicions assenyalades, l'execució d'obres de qualsevol classe en l'entorn d'una carretera s'ha de sotmetre a les limitacions següents:

- a) Les labors agrícoles no tindran cap restricció fora de la zona de domini públic, excepte en el cas que, amb aquestes, es pugui veure compromès el trànsit; en concret, serà preceptiva l'autorització de l'organisme titular de la carretera per a la plantació o tala d'arbrat i la recollida i evacuació dels productes quan es fan a una distància menor de tres (3) metres de l'aresta de l'explanació i aquesta pugui veure's afectada, i l'interessat haurà de presentar una memòria descriptiva de les activitats que prevegi i de les mesures a prendre per preservar la seguretat de l'usuari de la carretera.

Es prohibeixen els regatges que, amb vents inferiors a 30 Km./h. puguin afectar la calçada.

- b) Els tancaments de les propietats confrontants hauran de situar-se fora de la zona de domini públic i a no menys de tres (3) metres de l'aresta exterior de l'explanació. Les parets tindran una altària màxima igual a la meitat de la distància a què estiguin situades de la referida aresta exterior de l'explanació.

A la xarxa local o rural i, excepcionalment, a altres carreteres en les quals es justifiqui per raons especials, s'autoritzaran tancaments amb reixats, filferades o elements vegetals, a una distància no inferior a un (1) metre.

- c) Les obres de moviment de terres i explotacions mineres, construccions de pous, piscines, s'hauran de realitzar fora de la zona de protecció; els moviments de terra, la finalitat dels quals sigui exclusivament l'adequació del terreny per a l'explotació agrícola o d'altres similars que siguin admissibles a la zona de

protecció, podran autoritzar-se sempre que no afectin negativament les condicions de traçat de la via ni el lliure curs de les aigües i que estiguin fora de la zona de domini públic.

d) Es podrà autoritzar la construcció d'aparcaments en superfície a una distància major de tres (3) metres de l'aresta d'explanació, sempre que estiguin fora de la zona de domini públic i que l'accés i les obres auxiliars siguin autoritzables.

e) ¹¹Per a la implantació o la construcció de les infraestructures imprescindibles per a la prestació de serveis d'interès públic com a xarxes de transport i/o distribució de gas, energia elèctrica, hidràuliques, telecomunicacions i similars, es pot autoritzar l'ocupació del subsòl de la zona de domini públic preferentment en una franja d'un (1) metre situada en la part més exterior d'aquesta zona. L'administració actuant ha de determinar les condicions d'execució dels treballs de construcció.

En cas de necessitat per part del titular de la via de modificar les conduccions que recorren per domini públic que hagin estat autoritzades amb posterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta disposició, i sempre que no hi hagi una alternativa tècnica que eviti l'afecció sobre aquestes conduccions, el titular de la via ha d'assumir el cost de l'obra civil i el titular del servei d'interès públic ha d'assumir la resta del cost.

En els altres casos les conduccions soterrades només es poden autoritzar a una distància no inferior als tres (3) metres de l'aresta d'esplanació de la carretera, fora de la zona de domini públic. L'administració actuant ha de determinar les condicions a les quals s'han de subjectar aquestes autoritzacions, els drets i les obligacions que assumeix el subjecte autoritzat, el cànon d'ocupació que, si escau, es fixi, i els supòsits de revocació.

Sota la calçada, els encreuaments s'han de fer per la solera de les obres de fàbrica existents, en galeries o tubs disposats prèviament a aquest efecte o construïdes amb mitjans que no alterin el paviment; excepcionalment, es podran autoritzar rases en la calçada per raons d'urgència o necessitat, o prèviament a una obra de renovació del paviment existent. En les travesseres, les conduccions han d'anar sota les voreres o les zones destinades a tal destinació, sempre que sigui possible.

f) Les esteses aèries de qualsevol tipus hauran d'estar a una distància mínima d'una vegada i mitja l'altària dels seus elements de sustentació a la vora exterior de la calçada i fora de la zona de domini públic. Les cruïlles hauran de deixar un gàlib de sis (6) metres; els elements de suport de les línies d'alta tensió no podran autoritzar-se dins la zona de protecció.

g) No podran autoritzar-se edificacions de nova construcció ni ampliacions o reconstruccions de les existents dins la zona de protecció. En els edificis existents solament s'han d'autoritzar obres de conservació que no suposin la consolidació. Quant al canvi d'ús de les edificacions existents a la zona de protecció que afectin el trànsit de les carreteres, se n'hauran de justificar la utilitat per a l'usuari i les mesures a prendre quant a accés, vies de servei, aparcaments, senyalització, que les facin permissibles.

¹¹ Lletra modificada pel DL 3/2014, de 5 de desembre, esmentat en la nota 1.

- h) Les instal·lacions esportives no s'autoritzaran amb caràcter permanent dins de la zona de protecció.
- i) Les instal·lacions turístiques i comercials es podran autoritzar amb caràcter discrecional dins de la zona de protecció, quan siguin de caràcter provisional i mòbil.
- j) A les zones de reserva contingudes en estudis i projectes aprovats, s'hi han de prohibir totes les obres que puguin encarir-ne l'expropiació, tret de les de cultiu agrícola i les de mera conservació de les edificacions i instal·lacions existents.

4. Els tancaments en general hauran de conservar la tipologia tradicional de la zona en què s'ubiquin.

La construcció o reconstrucció de murs diferents dels que formen la part estructural de les carreteres es podrà autoritzar dins de la zona de protecció quan siguin destinats al sosteniment del terreny per a usos agrícoles. En aquest cas, s'hauran de respectar les tipologies tradicionals.

En el cas que l'ampliació, obertura o reforma d'una carretera impliqui la destrucció de parets seques i marges, aquests seran reconstruïts per l'Administració actuant en cas de renúncia de la corresponent indemnització per part del propietari.

Article 34

L'organisme titular de la carretera podrà autoritzar el pas de les conduccions aèries o subterrànies d'interès públic entre la vora de la zona de domini públic i la de protecció i haurà de notificar als propietaris dels terrenys afectats i a l'arrendatari, si n'hi havia, la resolució d'ocupar-ne els terrenys amb expressió certa o aproximada de la superfície i del termini, de la finalitat a què es destina i de la designació de l'entitat beneficiària. Aquesta resolució serà immediatament executiva.

La indemnització d'aquesta servitud es regirà per la vigent legislació d'expropiació forçosa, el compliment de la qual per l'entitat beneficiària, a càrrec de la qual correran les indemnitzacions, ha de garantir l'organisme titular de la carretera.

Article 35

1. Es prohibeix la construcció de nous accessos a les carreteres de les xarxes primària i secundària, excepte que es justifiqui davant l'organisme titular o gestor de la carretera que aquests compleixen simultàniament les condicions següents:

- a) La inexistència d'un altre accés en la propietat de què es tracti.
- b) La impossibilitat de realitzar-ho per un altre camí o per una altra carretera local pròxima.
- c) Que la segregació de la finca en qüestió sigui anterior al 21 de desembre del 1974, data de publicació i entrada en vigor de la Llei 51/1974, de Carreteres.

2. A les travesseres no s'autoritzaran més accessos que els contemplats en els instruments urbanístics en vigor.

3. L'Administració titular de la carretera podrà exigir per autoritzar l'ús, la construcció o la modificació d'un accés, un estudi de les condicions d'aquest o un projecte redactat per tècnic competent en casos d'incidència important en la carretera.

4. Quan a judici de l'organisme titular de la carretera sigui necessari, es podrà formular un projecte de reordenació d'accessos en un tram d'aquesta, que obligarà l'Administració i els particulars; aquests hauran de córrer amb les despeses de la part de les obres que afectin la propietat respectiva.

Article 36¹²

1. Es prohibeix la publicitat visible des de la zona de domini públic de les carreteres integrades a les xarxes primària i secundària. Aquesta prohibició no dóna lloc a cap tipus d'indemnització.

2. La prohibició afectarà tots els elements de la instal·lació publicitària, que comprenen la fixació de cartells, inscripcions, formes, logotips i imatges, de qualsevol grandària i els seus elements de suport.

3. No es considera publicitat als efectes d'aquesta llei:

- a) La retolació informativa de les vies.
- b) Els cartells que assenyalin llocs d'interès públic, no comercials, i amb els formats que s'autoritzin.
- c) Les indicacions d'ordre general que siguin d'utilitat per a l'usuari, tals com la informació sobre tallers, restaurants, comerços, exposicions, fires, celebracions, sempre que no contenguin noms comercials, que resultin transitòries o que tinguin caràcter excepcional.
- d) Els rètols o les marques comercials que es disposin a l'edifici o a les instal·lacions annexes en què es desenvolupi l'activitat anunciada.
- e) Els rètols que figurin sobre els vehicles automòbils i que es refereixin exclusivament a l'activitat de les persones que els emprin, o a la càrrega que transportin. No es podran emprar substàncies reflectores, colors o composicions que puguin induir a la confusió amb senyals de trànsit o circulació o que puguin obstaculitzar el trànsit rodat.

4. En tots els casos, per a la col·locació de qualsevol classe de cartell o reclam, visible des de la zona de domini de la carretera, serà preceptiva l'autorització de l'organisme titular o gestor d'aquesta que ha d'atendre, a més de l'expressat abans, que les condicions de forma, grossària, situació o il·luminació no puguin ser perjudicials per al trànsit ni per als valors estètics de l'entorn.

5. No obstant l'anterior, l'organisme titular de la carretera podrà ordenar la retirada o la modificació de tots els elements publicitaris o informatius que puguin afectar la seguretat viària o l'adequada explotació de la via, sense que això doni dret a indemnització.

Article 37

1. Podran autoritzar-se edificacions i instal·lacions per a venda de combustible i elements afins dins de la zona de protecció, d'acord amb la legislació específica i amb les normes següents:

- a) La distància mínima entre accessos a aquestes instal·lacions ha de ser de cinc-cents (500) metres en el mateix sentit del trànsit; es podran autoritzar instal·lacions més pròximes entre si, amb accessos unificats o des de vies de servei existents.
- b) No podran autoritzar-se aquestes instal·lacions a menys de cinc-cents (500) metres d'una intersecció, excepte en travesseres.
- c) En autopista i autovies de nova construcció les instal·lacions de venda de combustible seran situades dins d'àrees de serveis.

¹² Article modificat per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

Article 38

1. A les autopistes i autovies, l'organisme titular o gestor d'aquestes haurà d'expropiar els terrenys necessaris per a la construcció d'una àrea de servei i ho podrà fer amb el mateix projecte de construcció de la via o bé, amb posterioritat, prèviament al concurs públic que necessàriament s'haurà de convocar per a la construcció i explotació de l'àrea en règim de concessió.

2. En el cas que una carretera convencional es transformi en autopista o autovia, el projecte haurà de contemplar les fórmules de transformació o indemnització dels serveis existents, així com la disposició dels nous.

CAPÍTOL VI CONTROL, INFRACCIÓ I SANCIONS

Article 39

Són infraccions contra la carretera la realització d'obres, instal·lacions o actuacions sotmeses a informe d'acord amb aquesta Llei a les zones de reserva, protecció, domini públic o altres regulades en aquesta Llei sense autorització o l'incompliment d'algunes de les condicions d'aquesta, l'alteració, el deteriorament o la destrucció de la carretera, o dels elements complementaris d'aquesta, tal com es defineix en aquesta Llei, i les afeccions a qualsevol carretera per usos o explotacions incorrectes de l'entorn.

Article 40¹³

1. Les infraccions contra la carretera es classifiquen en lleus, greus, i molt greus.
2. Són infraccions lleus:
 - a) Aquelles derivades d'obres, instal·lacions i actuacions realitzades sense l'informe o l'autorització preceptius o les que n'incompleixin alguna de les condicions, que siguin legalitzables i sempre que, un cop denunciada la infracció, es procedeixi a legalitzar-les en un termini no superior a dos mesos.
 - b) El llançament o l'abocament d'objectes des dels vehicles, quan no hi hagi perill per a les persones o les coses.
 - c) Incomplir o desatendre reiteradament els requeriments que efectuïn els òrgans gestors de la carretera encaminats a l'esclariment dels fets i les responsabilitats susceptibles de sanció. Als efectes d'aquests tipus d'infracció, s'entén que hi ha reiteració quan després de dos requeriments no es compleixin o no s'atenguin.
3. Són infraccions greus:
 - a) Les referides en el punt a) de l'apartat anterior, no legalitzades dins termini.
 - b) La realització d'obres, instal·lacions o actuacions realitzades sense l'informe o l'autorització preceptius o que incompleixin algunes de les condicions imposades i que no siguin legalitzables.
 - c) El llançament o l'abocament d'objectes des dels vehicles, quan hi hagi perill greu per a les persones o les coses.
 - d) L'alteració, el deteriorament o la destrucció de la carretera o d'un qualsevol dels elements complementaris definits en aquesta llei.

¹³ Article modificat per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

- e) La col·locació o l'abocament d'objectes, materials de qualsevol tipus o de fems, a la zona de protecció de la carretera.
 - f) L'afecció al trànsit de manera eventual i inadvertida, mitjançant l'emissió perillosa de partícules, fums, gasos, renous o activitats similars, la invasió de la calçada per animals incontrolats o l'enrunament de murs, edificacions o construccions en estat de ruïna.
 - g) Col·locar qualsevol tipus de publicitat prohibida per ser visible des de la zona de domini públic de la carretera, en el cas que s'haguessin restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa en el termini de tres mesos des de la notificació de la denúncia o la resolució d'incoació de l'expedient sancionador.
4. Són infraccions molt greus:
- a) L'execució de qualsevol obra, instal·lació o actuació a la zona de protecció que pugui posar en perill la seguretat del trànsit.
 - b) La construcció, reconstrucció o ampliació de construccions i edificacions dins de la zona de protecció.
 - c) La realització d'obres, instal·lacions i actuacions realitzades sense l'informe o l'autorització preceptius o que incompleixin alguna de les condicions imposades dins de la zona de domini públic, que no siguin legalitzables.
 - d) La col·locació o l'abocament d'objectes, de materials de qualsevol tipus o de fems dins de la zona de domini públic de la carretera.
 - e) L'afecció conscient i permanent al trànsit de la carretera per l'emissió perillosa de partícules, fums, olors, gasos, renous o activitats similars; la invasió de la calçada per animals incontrolats o l'enrunament de murs, edificacions o construccions en estat de ruïna que hagin estat objecte de requeriment previ.
 - f) La reincidència en qualsevol de les qualificades com a greus.
 - g) Circular amb pesos o càrregues superiors als límits autoritzats.
 - h) Col·locar qualsevol tipus de publicitat prohibida per ser visible des de la zona de domini públic de la carretera, en el cas que no s'haguessin restituit les zones al seu estat anterior a la infracció comesa, en el termini fixat a l'apartat g) del punt anterior, o no retirar cartells informatius o elements publicitaris quan els titulars fossin requerits per a això.

Article 41

El procediment sancionador serà l'establert a la legislació de procediment administratiu vigent.

Article 42

1. Les denúncies de les infraccions contra la carretera i l'entorn d'aquesta podran ser formulades pels agents propis de l'organisme titular o gestor de la carretera, per algun òrgan d'altres Administracions, els agents de policia o els particulars.

2. Els funcionaris encarregats de la vigilància de l'ús i explotació de la carretera propis de l'organisme titular o gestor d'aquesta tendran la consideració d'agents de l'autoritat i les manifestacions d'aquesta donaran fe, tret de prova en contrari, en les denúncies fetes per ells.

3. En les denúncies, que han de ser fetes per escrit, s'hi han de fer constar, sempre que sigui possible, el dia, l'hora i el lloc en què es produí o s'advertí el fet denunciat, la

quantitat estimada del dany produït i totes les dades i les proves que ajudin a aclarir-lo.

Article 43

1. Quan la infracció afecti la zona de domini públic i constitueixi a judici de l'organisme titular o gestor de la carretera un risc cert per al trànsit, aquest podrà actuar d'immediat per eliminar el risc esmentat i en passarà el càrrec corresponent a l'infractor, sense que aquest tengui dret a cap indemnització.

En particular, podrà:

- a) Remoure qualsevol obstacle fix o mòbil.
- b) Immobilitzar qualsevol classe de vehicle.
- c) Demolir tancaments, murs, fàbriques de qualsevol tipus, elements de sustentació metàl·lics o de fusta, terraplens o esculleres.
- d) Omplir i compactar rases, pous i excavacions.
- e) Eliminar conduccions o esteses aèries o subterrànies.
- f) Tancar accessos.
- g) Suprimir qualsevol tipus de publicitat.

2. Si el risc per al trànsit és imminent, prové d'una zona exterior a la de domini públic i no són suficients per a eliminar-lo les mesures que s'hi podran adoptar, es podrà utilitzar el procediment descrit a l'apartat anterior qualsevol que sigui la situació de l'origen del perill.

Article 44

1. Quan s'hagi denunciat la infracció i amb independència de la instrucció del corresponent expedient, l'organisme titular o gestor de la carretera disposarà:

- a) La paralització immediata de l'obra, si la denúncia ha estat feta per agents de l'autoritat, o
- b) L'ordre de comprovació de la infracció denunciada, si ha estat feta per particulars.

2. Una vegada comprovada la infracció en el termini màxim de dos (2) mesos, l'organisme titular o gestor de la carretera, haurà d'adoptar una de les solucions següents:

- a) Donar un termini d'un (1) mes perquè l'afectat iniciï l'expedient de legalització de les obres o actuacions. .
- b) Si aquestes obres o actuacions no eren legalitzables, donar un termini màxim d'un (1) mes per a demolir-les.
- c) Demolir les obres i instal·lacions i impedir definitivament els usos no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions de l'autorització per compte de l'infractor, si no ho havia fet ell, en el termini assenyalat a l'apartat anterior.

Article 45

1. Qualsevol que sigui la infracció comesa, l'Organisme titular o gestor de la carretera, una vegada intruït l'expedient, procedirà a sancionar-la d'acord amb els criteris següents:

- a) Infraccions lleus, multa fins a 250.000 pts.
- b) Infraccions greus, multa de 250.001 pts a 1.000.000 pts.

- c) Infraccions molt greus, multa de 1.000.001 a 25.000.000 pts.
2. *Sense contingut*¹⁴

Article 46

Sense perjudici de les mesures contingudes a l'article anterior, en el supòsit que no s'atengui l'ordre de suspensió dels actes contraris o que suposin una infracció a aquesta Llei, l'organisme titular o gestor de la carretera podrà imposar una multa inicial de vint-i-cinc mil (25.000) pessetes, si es tracta del primer incompliment de l'ordre de suspensió i, en cas de reiterar aquest incompliment i fins que no se'n produeixi la suspensió total ordenada, quinzenalment s'imposaran sancions que augmentin la quantia de la multa imposada en el període sancionador immediatament anterior en la mateixa quantitat de 25.000 pts.

Article 47

La imposició de la sanció corresponent serà independent de l'obligació d'indemnitzar els danys i perjudicis causats a la carretera, l'import dels quals serà fixat per l'organisme titular o gestor d'aquesta.

Independentment de les multes imposades en la resolució sancionadora conformement amb aquesta llei, els òrgans sancionadors, una vegada transcorreguts els terminis assenyalats en el requeriment corresponent, poden imposar multes coercitives, de conformitat amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, per aconseguir l'execució material de les ordres de paralització, enderroc o transformació que hagi ordenat l'administració en la resolució sancionadora corresponent. La quantia d'aquestes multes coercitives no pot superar el 50 % de la multa que s'hagi imposat en la resolució sancionadora per a la infracció comesa.¹⁵

Article 48

En els supòsits en què els actes comesos contra la carretera o els elements complementaris d'aquesta puguin ser constitutius de delictes o falta, l'organisme titular o gestor de la carretera passarà la part de culpa a l'autoritat judicial competent i s'abstindrà de prosseguir el procediment sancionador mentre aquesta no s'hagi pronunciat; la sanció de l'autoritat judicial exclourà la imposició de multa administrativa. Si no s'havia estimat l'existència de delictes o falta, l'administració podrà prosseguir l'expedient sancionador en base als fets que els tribunals hagin considerat provats.

¹⁴ Apartat sense contingut per la Llei 16/2001, de 14 de desembre, esmentada en la nota 1. Cal tenir en compte que la DA 6a punt 6 de la Llei 16/2001 estableix el següent: «Atès que en aquesta llei es transfereixen la funció inspectora i sancionadora en matèria de carreteres, corresponen als consells insulars, dins el seu àmbit territorial, la instrucció d'expedients i la imposició de sancions a través dels òrgans que el Ple de cada consell insular determini en el corresponent reglament orgànic. En tot cas, la imposició de sancions molt greus és competència del Ple.»

¹⁵ Paràgraf afegit pel DL 8/2020, de 13 de maig, i, posteriorment, modificat per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, ambdós esmentats en la nota 1.

Article 49

El termini de prescripció de les infraccions molt greus i greus contra la carretera és de quatre (4) anys; i d'un (1) any les lleus, excepte les comeses contra el domini públic que són imprescriptibles.

Les obres i instal·lacions no legalitzables, construïdes dins de la zona de protecció d'una carretera quedaran qualificades com a fora d'ordenació. Les realitzades amb posterioritat a la vigència d'aquesta Llei seran considerades, a més, com a realitzades en contra del planejament existent.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Disposició addicional primera

*Sense contingut*¹⁶

Disposició addicional segona

Les carreteres de les Illes Balears s'han d'atendre a la normativa tècnica bàsica dictada per l'Administració de l'Estat, singularment en allò que es refereix a l'ordenació del trànsit i a la senyalització.

Disposició addicional tercera

Reglamentàriament s'establiran les limitacions a la circulació en les carreteres dels diversos tipus de vehicles.

Disposició addicional quarta

A les carreteres de muntanya, el Consell de Govern podrà decretar la reducció de l'amplada de les zones de domini, protecció i reserva de la carretera.

Disposició addicional cinquena

El Govern de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears podrà actualitzar mitjançant decret la quantia de las sancions previstes a l'article 45 d'aquesta Llei.

Disposició addicional sisena¹⁷

Allò previst en l'apartat 4 de l'article 19 de la present llei, segons la nova redacció donada per la Llei de mesures urgents relatives a determinades infraestructures i equipaments d'interès general en matèria d'ordenació territorial, urbanisme i de impuls a la inversió, serà aplicable a les rondes i vies de caràcter urbà, travesseres i variants de travesseres no previstes explícitament en el Pla director sectorial de carreteres, aprovat definitivament pel Decret 87/1998, de 16 d'octubre, o en la revisió del Pla director sectorial de carreteres per a l'illa de Mallorca, definitivament aprovada

¹⁶ Disposició sense contingut per la Llei 16/2001, de 14 de desembre, esmentada en la nota 1. Cal tenir en compte que la DA 6a punt 7 de la Llei 16/2001 estableix el següent: «En el supòsit de conflictes entre les administracions responsables de competències relatives a les carreteres de les Illes Balears, les discrepàncies s'han de plantejar davant de la Conferència Sectorial en matèria de carreteres. Únicament en el supòsit que no es pugui arribar a un acord en el si d'aquesta, resoldrà el conflicte el Govern de les Illes Balears, un cop oïdes totes les parts implicades.»

¹⁷ Disposició afegida per la Llei 10/2010, de 27 de juliol, esmentada en la nota 1.

per acord del ple del Consell de Mallorca, en sessió de data 3 de novembre de 2009, realitzades, aquelles obres, després de l'entrada en vigor d'aquests plans o de les seves revisions, i que s'haguessin inclòs en un conveni entre els ajuntaments i les administracions públiques competents per col·laborar en el seu finançament.

[sic] Disposició adicional sisena¹⁸

1. Les administracions públiques, i especialment els consells insulars, han de vetllar per tal que els projectes de nou traçat, duplicacions de calçada, condicionaments, millores locals de carreteres i els projectes que incloguin condicionaments en zones d'alt potencial i qualitat visual, incorporin interpretació, criteris de protecció, gestió i ordenació del paisatge en el sentit del que estableix el Conveni Europeu del Paisatge. En el cas d'existir unes directrius del paisatge aprovades i adaptades al Conveni Europeu del Paisatge, els projectes esmentats anteriorment han d'incorporar les disposicions de les directrius de paisatge aprovades per cada consell insular. A aquests efectes, el departament competent en matèria de paisatge ha d'emetre un informe sobre l'adequació a les directrius del paisatge en el termini de vint dies des de la seva remissió; en cas de no emetre'l en el termini assenyalat, s'ha d'entendre com a favorable.

2. Així mateix, es poden revisar, a petició del departament de mobilitat i/o infraestructures o del departament amb competències en matèria de paisatge de cada consell insular, els projectes de nou traçat, duplicacions de calçada, condicionaments, millores locals de carreteres ja aprovades o en execució, als efectes d'adaptar els projectes i incloure mesures de protecció, gestió i ordenació del paisatge o en aplicació de les directrius de paisatge insulars, prioritzant la solució tècnica que, sens detriment de la seguretat vial, minimitzi les afectacions al paisatge, encara que impliqui l'eliminació d'elements ja instal·lats o construïts en el cas de projectes en execució. A aquests efectes, el departament amb competències en matèria de paisatge de cada consell insular ha d'emetre un informe en el termini de 20 dies des de la seva sol·licitud per part d'un dels dos departaments abans referenciats i, en cas de no remetre'l en el termini assenyalat, aquest informe s'ha d'entendre com a favorable.

3. El que s'estableix en aquesta disposició no és aplicable per a projectes ja finalitzats en la seva execució.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Disposició transitòria primera

Les línies fixades en els instruments de planejament vigents amb la funció d'atermenar àrees inedificables per a la construcció o modificació de carreteres passaran a ésser els límits de la zona de reserva, tal com es defineix en aquesta Llei.

Disposició transitòria segona¹⁹

En el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor de la modificació de l'article 36 per aquesta llei, s'haurà de retirar tota la publicitat, d'acord amb el que estableix

¹⁸ Disposició afegida pel DL 8/2020, de 13 de maig, esmentat en la nota 1. Vegeu també la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

¹⁹ Disposició modificada per la Llei 2/2020, de 15 d'octubre, esmentada en la nota 1.

l'esmentat article, sense que aquesta mesura doni dret a indemnització, i sempre que no sigui publicitat o instal·lacions prèviament autoritzades o que estiguin en tramitació abans de dia 1 d'agost de 2020, a les quals no serà d'aplicació l'esmentat article 36.

Disposició transitòria tercera

Fins que no s'aprovi el Pla Director Sectorial, les xarxes primària, secundària i local o rural, seran les que avui són de titularitat de la Comunitat Autònoma, dels Consells Insulars i de l'Ajuntament, respectivament.

DISPOSICIONS FINALS

Disposició final primera

S'autoritza el Govern per a dictar les disposicions necessàries per al desenvolupament i aplicació de la present Llei.

Disposició final segona

En allò que no es preveu en aquesta Llei i a les disposicions que la despleguin i sempre que no s'hi oposi, hi serà d'aplicació subsidiària la legislació estatal sobre la matèria.

Disposició final tercera

Aquesta Llei entrarà en vigor l'endemà d'haver-se publicat en el BOCAIB.