

mal estado.

El abandono de las tareas agrícolas ha alterado también el estado de conservación de algunas de las casetas. Así, 4 han perdido el tejado y 2 tienen las paredes destruidas. Por otra parte, la presión urbanística que afecta a las proximidades del núcleo de Caimari, ha provocado la transformación de algunos de los campos de barbecho más próximos.

El crecimiento de la vegetación espontánea en las áreas donde se ha abandonado la actividad agraria constituye un problema añadido para la conservación de los bancales ya que su recuperación resulta muy complicada, sobre todo en las zonas donde pinos y chaparral están más desarrollados. Además, la dinámica de colonización vegetal ha provocado un aumento del peligro de incendio y hoy en día representa una amenaza para las zonas de bancales improductivas.

6.- Criterios de intervención.

Ses Rotes de Caimari constituyen una de las muestras más representativas de la ingeniería popular realizada en piedra en seco en la isla de Mallorca. Por este motivo para la restauración de los bancales, paredes y torrentes se tendrá que utilizar la misma técnica, es decir, se tendrán que rehabilitar sin la utilización de cemento ni otro material de vínculo entre las piedras. Asimismo la piedra utilizada será del lugar, o en caso que no sea posible, de la misma composición, color y textura que el existente en la actualidad.

La valía paisajística de Ses Rotes de Caimari hace especialmente aconsejable la prohibición de cualquier actuación que pueda incidir negativamente, especialmente la apertura de nuevos caminos, el encimentado o asfaltado de los existentes y la instalación de tendidos eléctricos y placas solares.

En todos estos elementos, caminos, casetas, bancales, sistemas de evacuación de agua, etc, al formar parte esencial del lugar de interés etnológico propuesto, las intervenciones se ajustarán a los criterios que marca la ley 12/1998 del patrimonio histórico de las Islas Baleares, artículo 41 (criterios de intervención), punto 1.

En todo caso, se tendrá que cumplir lo preceptuado en la ley 12/98, del patrimonio histórico de las Islas Baleares, especialmente en sus artículos: artículo 2 (colaboración entre las administraciones públicas), 3 (colaboración del particulares), 22 (protección general de los bienes del patrimonio histórico), 23 (protección de bienes inmuebles), 24 (suspensión de obras), 26 (deber de conservación de bienes culturales y catalogados), 27 (incumplimiento de los deberes de conservación), 28 (reparación de daños), 29 (informes y autorizaciones), 36 (planeamiento urbanístico), 37 (autorización de obras), 38 (instrumentos de ordenación urbanística y medidas de protección), 39 (planes urbanísticos de conjuntos históricos), 40 (licencias), y todo aquello que resulte de aplicación del título IV (patrimonio etnológico).

Anexo 2. Planimetría

(ver versión catalana).

— o —

Num. 27133

Acuerdo del Pleno del Consell Insular de Mallorca, de aprobación definitiva de la 'Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la Isla de Mallorca'.

El Pleno del Consell de Mallorca, en sesión de fecha 3 de noviembre de 2009, ha adoptado, entre otros, los acuerdos siguientes:

‘1.- Aprobar definitivamente la ‘Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca’.

2.- El presente acuerdo de aprobación definitiva del Plan Director Sectorial de Carreteras se publicará en el Boletín Oficial de las Illes Balears (BOIB), junto a las determinaciones normativas del plan.

3.- Comunicar la aprobación definitiva de la ‘Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca’, mediante edicto en uno de los diarios de mayor difusión de la isla.’

Lo que se hace público a los efectos legalmente previstos y más concretamente: de conformidad con las previsiones del artículo 103.1 de la Ley 20/2006, de 15 de diciembre, municipal y de régimen local de las Islas Baleares, con respecto a la entrada en vigor de este Plan; y de conformidad con las previsiones del artículo 92.4 de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas a las Islas Baleares, con respecto a la puesta a disposición del público del Plan aprobado y de la documentación ambiental legalmente prevista.

Contra esta resolución que pone fin a la vía administrativa se pueden interponer, alternativamente, los recursos siguientes:

a) Directamente el RECURSO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO ante la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears, en el plazo de DOS MESES, a contar desde el día siguiente de la publicación de la presente resolución.

b) El RECURSO DE REPOSICIÓN potestativo ante el Pleno del Consell de Mallorca (órgano que ha dictado la resolución), en el plazo de UN MES, a contar desde el día siguiente al de la publicación de la presente resolución. Contra la desestimación expresa del recurso de reposición podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de la notificación de la desestimación del mencionado recurso. Contra la desestimación por silencio del recurso de reposición podrá interponerse el recurso contencioso administrativo, en el plazo de seis meses, a contar desde el día siguiente al de la desestimación presunta (un mes desde la interposición del recurso sin que se haya notificado la resolución).

No obstante lo anterior, se puede ejercitar, si procede, cualquier otro recurso que se estime pertinente. Todo ello de conformidad con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contenciosa administrativa y de la Ley 4/1999, de 13 de enero, de modificación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.’

La Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca, conforme se prevé en la Norma 2, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el BOIB.

Palma, 4 de diciembre de 2009

El secretario general,
Jeroni Mas Rigo

Anejo REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERAS (ISLA DE MALLORCA)

NORMAS del PDS

ÍNDICE

NORMA 1: ALCANCE Y CARÁCTER DEL PLAN

NORMA 2: VIGENCIA Y REVISIÓN DEL PLAN

NORMA 3: CIRCUNSTANCIAS JUSTIFICATIVAS DE LA REVISIÓN

NORMA 4: VINCULACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

MUNICIPAL

NORMA 5: ADAPTACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL EN EL CASO DE OBRAS INCLUIDAS EN EL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DEL PLAN

NORMA 6: MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PDSCMa.

NORMA 7: OBRAS PREVISTAS EN EL AVANCE DE ORDENACIÓN (FASE 2)

NORMA 8: CAMBIOS DE TITULARIDAD EN LA RED Y REALIZACIÓN DE OBRAS SOBRE TRAMOS LA TITULARIDAD DE LOS CUALES NO CORRESPONDE AL CONSEJO INSULAR DE MALLORCA

NORMA 9: CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

NORMA 10: FACTORES AMBIENTALES A TENER EN CUENTA EN LOS PROYECTOS Y ESTUDIOS DE CARRETERAS NORMA 11: ESTUDIOS INFORMATIVOS

NORMAS

NORMA 1: ALCANCE Y CARÁCTER DEL PLAN

La presente Revisión del Plan director sectorial de carreteras para la isla de Mallorca (de ahora adelante PDSCMa) regula el planeamiento, proyección, ejecución y gestión del sistema general de carreteras de la isla de Mallorca.

Su carácter es el correspondiente al de un plan director sectorial conforme a las determinaciones de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial.

Las determinaciones del PDSCMa, así como su alcance normativo, se

establecen en los siguientes documentos que lo integran:

- Planos de ordenación (clasificación funcional, programa de construcción características técnicas a la fase 1)
- Planos de zonas de reserva vial
- Las presentes normas
- Programa de actuación y características técnicas de la red (fase 1)

Los documentos correspondientes a la fase 2 del programa de construcción del PDSCMa tienen el carácter de avance de ordenación, teniendo sólo carácter normativo en lo relativo a la determinación de las franjas de reserva vial y a la posibilidad de su incorporación al programa de actuación del PDSCMa, conforme lo dispuesto en la norma 7.

El resto de documentos del PDSCMa tienen carácter meramente informativo.

NORMA 2: VIGÈNCIA Y REVISIÓN DEL PLAN

Se fija como plazo de vigencia del PDSCMa el periodo de ocho años, contados a partir de la fecha de entrada en vigor.

El PDSCMa se deberá revisar obligatoriamente con una antelación mínima de un año respecto a la fecha del plazo de su vigencia.

El PDSCMa entrará en vigor el día siguiente a su publicación al BOIB.

NORMA 3: CIRCUNSTANCIAS JUSTIFICATIVAS DE LA REVISIÓN

Sin perjuicio de la revisión obligatoria del PDSCMa, regulada en la norma anterior, se podrá efectuar la revisión del PDSCMa cuando se dé alguna de las circunstancias siguientes:

- a) Alteración o variación substancial de las previsiones de crecimiento de la población y de la actividad económica.
- b) Alteración o variación substancial del modelo territorial actual, como consecuencia de la implantación de grandes equipamientos o de infraestructuras.
- c) La concurrencia de otras circunstancias sobrevenidas respecto a factores básicos del planeamiento.
- d) El cumplimiento del Programa de construcción en una proporción superior al 60%, de acuerdo con la valoración económica del PDSCMa.

NORMA 4: VINCULACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

Atendiendo al carácter de interés público de carácter supramunicipal, las determinaciones del PDSCMa son directamente aplicables de conformidad a sus previsiones, con independencia del deber de adaptación del planeamiento urbanístico municipal en los términos establecidos a la norma 5.

En la primera formulación o revisión de los planeamientos urbanísticos municipales se fijarán las franjas de terreno destinadas a la ampliación o condicionamiento de las carreteras existentes, y a la construcción de nuevas carreteras o variantes conforme a las previsiones tanto de la fase 1 como de la fase 2 del PDSCMa.

Las franjas de terreno incluidas en el documento 'Planos de zonas de reserva vial' de este Plan o definidas por estudios informativos redactados y aprobados con este fin se deben contemplar íntegramente.

Para las carreteras no incluidas en el documento mencionado o en los estudios informativos, las zonas de reserva deben referirse a los elementos siguientes, con las anchuras de franja de terreno que se indican, de acuerdo con la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la comunidad autónoma de las Islas Baleares:

- Nuevas carreteras de 2 carriles: 75 m
- Nuevas vías de 4 o más carriles: 150 m
- Duplicaciones de calzada: 100 m
- Condicionamientos: 50 m
- Variantes:
- Nueva variante de 2 carriles: 75 m

- Duplicación de calzada en variante existente: 100 m
- Nueva variante de 4 carriles: 150 m

En el resto de la red, la franja de reserva podrá reducirse a 25 m.

Las franjas de reserva vial podrán ampliarse a los enlaces e intersecciones de manera conveniente para atender a las necesidades de su trazado.

En los procedimientos de primera formulación o revisión de los instrumentos de planeamiento urbanístico municipales, cuando dentro del término municipal correspondiente existan previsiones del PDSCMa de construcción de nuevas carreteras o variantes sin zona de reserva definida en este Plan o en un estudio informativo aprobado, deberá solicitarse antes de su aprobación inicial informe del órgano del Consejo Insular de Mallorca competente en materia de carreteras, con la finalidad de coordinar las correspondientes actuaciones de las dos administraciones afectadas.

El órgano del Consejo Insular de Mallorca competente en materia de carreteras redactará en el plazo de 2, 4 o 6 años según la actuación a partir de la fecha de entrada en vigor del PDSCMa los estudios informativos pertinentes por definir las zonas de reserva vial correspondientes a las variantes y vías de nuevo trazado que no aparecen incluidas al documento Planos de zonas de reserva vial, de acuerdo con la norma 11.

Para aprobar los planes municipales, será obligatorio y vinculante el informe del órgano del Consejo Insular de Mallorca competente en materia de carreteras.

NORMA 5: ADAPTACIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL EN EL CASO DE OBRAS INCLUIDAS EN EL PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DEL PLAN

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial, las determinaciones del PDSCMa vinculan a los instrumentos de planeamiento urbanístico municipal; por lo cual, los municipios dónde se ubiquen las actuaciones previstas en el programa de construcción se han de adaptar en el plazo máximo de un año a partir de la entrada en vigor del PDSCMa. Si la adaptación no se produce dentro este plazo, el Consejo Insular de Mallorca podrá subrogarse en el ejercicio de las competencias municipales a l'efecto de proceder a la redacción y la tramitación correspondientes.

En el supuesto de que dentro el territorio de un municipio se localicen variantes o vías de nuevo trazado las zonas de reserva de las cuales no aparezcan al documento Planos de zonas de reserva vial del PDSCMa, en el procedimiento de elaboración del correspondiente estudio informativo se dará audiencia por un plazo dos meses al ayuntamiento o ayuntamientos afectados, por tal que puedan formular las alegaciones o sugerencias que consideren oportunos. La aprobación de los mencionados estudios informativos, una vez publicado el acuerdo correspondiente en el BOIB, vinculará al planeamiento urbanístico municipal en los mismos términos previstos en el párrafo anterior y en el párrafo primero de la norma 4.

NORMA 6: MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PDSCMa.

Se considerará modificación puntual del PDSCMa la variación de alguna de sus determinaciones que no altere la coherencia entre previsiones y ordenación de manera tal que haga necesaria una revisión global, y, en particular, el casos siguientes:

- a) Cambio del tipo de actuación previsto en una determinada obra del Programa de construcción
- b) La previsión, por causas sobrevenidas, de alguna nueva actuación no considerada en ninguna de las dos fases del PDSCMa.
- c) La modificación del trazado de las franjas de reserva vial, medida en la proyección vertical sobre el eje del trazado original de los puntos de intersección de las líneas que delimitan ambas franjas, original y modificada, en una magnitud que supere la longitud de este eje en las proporciones siguientes:

- Condicionamientos: 20%
- Resto de obras de construcción: 30%

La modificación puntual del PDSCMa consistirá, normalmente, en un estudio previo o informativo, según los casos, redactado según lo dispuesto a la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la comunidad autónoma de las Islas Baleares, que se elaborará por parte del órgano del Consejo Insular de Mallorca

competente en materia de carreteras y, para la tramitación, se seguirá el mismo procedimiento que a la redacción del PDSCMa.

La Modificación aprobada, una vez publicado el acuerdo correspondiente en el BOIB, vinculará al planeamiento urbanístico municipal en los mismos términos previstos a las normas 4 y 5.

NORMA 7: OBRAS PREVISTAS EN EL AVANCE DE ORDENACIÓN (FASE 2)

Previo estudio justificativo y aprobación del Pleno del Consejo Insular de Mallorca, las obras previstas en la fase 2 del PDSCMa, a nivel de avance de ordenación, podrán ser incorporadas al Programa de construcción de la fase 1.

NORMA 8: CAMBIOS DE TITULARIDAD EN LA RED Y REALIZACIÓN DE OBRAS SOBRE TRAMOS LA TITULARIDAD DE LOS CUALES NO CORRESPONDE AL CONSEJO INSULAR DE MALLORCA

El Consejo Insular de Mallorca podrá acordar con las corporaciones municipales convenios de entrega de tramos de vías que se han convertido en urbanos o que han perdido su función de comunicación preferente interurbana.

El Consejo Insular de Mallorca podrá establecer convenios para realizar obras incluidas al PDSCMa, cualquiera que sea la titularidad de la carretera objeto del convenio.

Asimismo, el Consejo Insular de Mallorca podrá establecer convenios para colaborar en la financiación de obras no incluidas al PDSCMa, del tipo de rondas o vías de carácter urbano, ordenadas en los planeamientos urbanísticos municipales vigentes, en la medida que puedan contribuir, de manera significativa, a la resolución de los problemas vinculados al tránsito de paso por las poblaciones.

La realización de nuevas variantes de población deberá coordinarse con la adecuación del tramo urbano o de la travesía a la cual sustituyen.

NORMA 9: CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

Características técnicas mínimas

Las obras de construcción definidas al presente PDSCMa tendrán las características técnicas mínimas especificadas en el Anexo núm. 1 de las Normas, según la correspondencia siguiente:

1. Autovías y autopistas: Condiciones A.
2. Vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado: Condiciones B.
3. Condicionamientos:
 - Condicionamiento a la red primaria básica: Condiciones B.
 - Condicionamiento a la red de primaria complementaria: Condiciones C.
 - Condicionamiento a la red secundaria: Condiciones C.
 - Condicionamiento a la red secundaria complementaria: Condiciones C.

Las condiciones expresadas serán de obligado cumplimiento en todos los proyectos de construcción, excepto en el caso de carreteras que discurran por espacios protegidos por la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestre, por la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) o por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y régimen urbanístico de las áreas de especial protección o por espacios incluidos dentro la Red Natura 2000, o en otras circunstancias excepcionales debidamente justificadas.

Para las obras de dotación de terceros carriles a la red primaria básica, se estará a las condiciones de la carretera existente.

Excepcionalmente y después de una justificación exhaustiva, para el caso de itinerarios completos en qué se adopte la solución de autovía a lo largo de todo el recorrido, construida mediante duplicación de calzada sobre carretera existente, podrán adoptarse las características técnicas mínimas contenidas en el Anexo 1: Condiciones A: Otras Funciones, cuando se cumplan las condiciones siguientes:

- a) Las condiciones se aplicarán sobre el itinerario completo.

b) Deberán adoptarse las medidas de transición oportunas que aseguren una adecuada acomodación de la velocidad a las áreas de encuentro con vías de mejores condiciones técnicas.

Otras condiciones

Complementariamente, y para los aspectos no regulados en el apartado anterior, debe seguirse la normativa vigente en materia de carreteras y, en particular, las normas e instrucciones de la Dirección general de Carreteras del Ministerio de Fomento.

NORMA 10: FACTORES AMBIENTALES A TENER EN CUENTA EN LOS PROYECTOS Y ESTUDIOS DE CARRETERAS

Todos los proyectos de construcción de carreteras incorporarán las medidas necesarias para asegurar su integración ambiental y paisajística al entorno en qué se ubican, para lo que deberán considerar, al menos, los siguientes aspectos: medidas destinadas a evitar impactos sobre la pérdida de suelo y los procesos de inundación, la preservación de la biodiversidad y la incorporación de pasos de fauna, la adaptación a la topografía y al carácter del territorio y la limitación de los efectos de contaminación atmosférica y sonora.

En particular, los proyectos de construcción que, en cumplimiento de la legislación vigente, tengan que incluir un estudio de evaluación de impacto ambiental habrán de identificar los impactos ambientales previsibles, de acuerdo con la relación, no limitante, contenida en el anexo núm. 2 de las Normas, así como justificar las opciones de diseño adoptadas para su prevención o minoración, cuando estas sean significativas. Estos estudios determinarán, específicamente, las posibles afecciones sobre los valores patrimoniales y yacimientos arqueológicos, definiendo, en su caso, las medidas de protección pertinentes así como las prospecciones y excavaciones de urgencia.

Los proyectos incorporarán al Pliego de prescripciones técnicas de la obra, con carácter obligatorio, las condiciones derivadas del trabajo previo de valoración y corrección de impactos, según el siguiente esquema indicativo:

Condiciones generales o relativas a la protección del entorno durante las obras:

- Prevención de daños y restauración de superficies contiguas a la obra.
- Prevención de daños y restauración de superficies ocupadas temporalmente.
- Protección del arbolado existente.
- Protección del cauce y riberas de los cursos de agua atravesados por la traza o próximos a esta
- Criterios para la localización, explotación y restauración de depósitos de sobrantes.
- Acabado superficial de las áreas remodeladas.
- Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico y cultural.

Condiciones particulares o relativas a la definición y ejecución de determinadas unidades de obra:

- Desbrozada del terreno
- Escombros
- Excavación de la explanación
- Excavación de zanjas y pozos
- Voladuras
- Terraplenes
- Condicionamiento de áreas especiales: áreas entre enlaces, isletas de glorieta e intersecciones, embocaduras de túneles, etc.
- Ajardinamiento y restauración vegetal, que deberán efectuarse con especies mediterráneas, preferentemente autóctonas y con pocos requerimientos hídricos, excepto cuando se disponen de aguas depuradas para el riego.
- Unidades de obra permanentes, correctoras de impacto ambiental, tales como pantallas acústicas, pasos de fauna, etc.

Los proyectos de construcción incluirán la definición constructiva de las medidas correctoras de impacto ambiental, con la dotación presupuestaria correspondiente.

Afección de espacios naturales protegidos

Los proyectos de construcción deberán de ser objeto de evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Islas Baleares.

En el supuesto de que el proyecto afecte a un área natural protegida que cuente con Junta Rectora o Patronato, será sometido a su informe.

Estudios Informativos

El proceso de evaluación de alternativas de los estudios informativos se considerarán, entre otras, los factores medioambientales siguientes:

- Superficie de vegetación natural afectada
- Afección paisajística
- Biodiversidad
- Valores etnológicos y de construcción tradicional
- Patrimonio histórico y arqueológico.

NORMA 11: ESTUDIOS INFORMATIVOS

En desarrollo del PDSCMa deberán redactarse, al menos, los estudios informativos (EI) siguientes:

1. El para determinar las zonas de reserva vial pendientes de definición correspondientes a proyectos de la fase 1.

Los plazos para redactar los estudios informativos serán:

Año 2010

- Variante de Sineu (Código: 1.VAR.13)
- Variante de Llubí Este (Código 1.VAR.10)

Año 2012

- Variante de Artà Norte (Código: 1.VAR.07)
- Variante de Campanet (Código: 1.VAR.17)

2. El para determinar las zonas de reserva vial pendientes de definición correspondientes a proyectos de la fase 2.

Los plazos para redactar los estudios informativos serán:

Año 2012

- Variante de Campos (Código: 2.VAR.03)

Año 2014

- Variante de Manacor Sur (Código: 2.VAR.01)
- Variante de Manacor Oeste (Código: 2.VAR.02)
- Variante de Artà Sur (Código: 2.VAR.05)
- Variante de Andratx Este (Código: 2.VAR.06)
- Variante de s'Alqueria Blanca Sur (Código: 2.VAR.07)
- Variante de Calonge – s'Horta (Código: 2.VAR.08)
- Variante de Calonge Sur (Código: 2.VAR.09)
- Variante d'Es Llombards (Código: 2.VAR.10)
- Variante de Lluçmajor Norte (Código: 2.VAR.11)
- Variante de Ses Salines (Código 2.VAR.12)
- Variante de Alcúdia Norte (Código 2.VAR.13)
- Variante de Cas Concos (Código 2.VAR.14)
- Variante de Petra Sur (Código 2.VAR.16)
- Variante de Porto-Cristo. Tramo II (Código: 2.VAR.17)

3. El para las variantes siguientes con zona de reserva definida a los planos de zonas de reserva vial

- Ronda de Felanitx (Código 2.VAR.15)
- Variante de Muro (Código 1.VAR.05)
- Variante de Santa Eugènia (Código 1.VAR.12)
- Variante de Sencelles (Código 1.VAR.11)
- Variante de Petra Norte (Código 1.VAR.01)
- Ronda Norte de Inca (Código 1.VAR.08)

Se redactará, en cada caso, un estudio informativo teniendo la zona de reserva vial definida al PDSCMa un carácter provisional y debiendo ser apoyo de, al menos, una de las alternativas a analizar.

El plazo máximo para iniciar la redacción de estos estudios informativos será de cuatro años a partir de la fecha de entrada en vigor del PDSCMa.

4. Otros estudios informativos

Podrán redactarse estudios informativos para profundizar en el análisis de los impactos sociales y ambientales derivados de los nuevos trazados ordenados.

ANEJO 1: CUADROS DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

ANEJO 2: PLANOS

(Ver versión catalana)

— O —

Num. 27205

Cese de personal eventual.

En fecha 3 de diciembre de 2009, el presidente del Instituto Mallorquín de Asuntos Sociales ha dictado la resolución siguiente:

‘Antecedentes:

1. Mediante resolución de Presidencia del Instituto Mallorquín de Asuntos Sociales de día 26 de marzo de 2008 el Sr. Antonio Bauzá Juan fue designado para ocupar el puesto de trabajo ordenado como personal eventual en la plantilla del Instituto Mallorquín de Asuntos Sociales, dependiente del Consejo de Mallorca.

2. El Sr. Antonio Bauzá Juan ha presentado la renuncia a su nombramiento de personal eventual.

Fundamentos:

El artículo 104,2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, prevé que el nombramiento y el cese del personal eventual es libre.

Por ello, resuelvo:

1. Disponer el cese del Sr. Antonio Bauzá Juan , con efectos de día 15 de diciembre de 2009, y agradecerle los servicios prestados.

2. Notificar esta resolución a la persona interesada, a la Intervención Delegada y a Recursos Humanos, y publicarla en el Boletín Oficial de las Illes Balears.’

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Palma, 3 de diciembre de 2009

La secretaria delegada
(BOIB núm. 160, de 14-11-2006)
Inmaculada Borrás Salas

— O —

Num. 27257

Notificación por edictos a la Sra. Montserrat Mayrata Fiol a los efectos del artículo 59.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, del acuerdo del Pleno del Consell de Mallorca, de fecha 2 de abril de 2009, relativo a la declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, a favor de Biniali, en el término municipal de Sencelles.

De conformidad con lo que dispone el artículo 59.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, se procede mediante esta publicación a la formal notificación a la Sra. Montserrat Mayrata Fiol del acuerdo del Pleno del Consell de Mallorca, de fecha 2 de abril de 2009, relativo a la declaración de Bien de Interés Cultural, con categoría de Conjunto Histórico, a favor de Biniali, en el término municipal de Sencelles, y que se transcribe literalmente:

El Consell de Mallorca en la sesión ordinaria del Pleno que tuvo lugar el día 2 de abril de 2009, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo: