

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

11278

Resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe ambiental estratégico sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del TM de Campos, Mallorca (44e/2021)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 21 de octubre de 2021, y de acuerdo con el artículo 10.1.a) del Decreto 4/2018, de 23 de febrero, por el que se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB n.º 26 de 27 de febrero de 2018),

RESUELVO FORMULAR

El informe ambiental estratégico sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del TM de Campos, Mallorca, en los términos siguientes:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El Ayuntamiento de Campos solicita a la CMAIB la evaluación ambiental estratégica simplificada mediante oficio de remisión (fecha entrada 18 de marzo de 2021) de la documentación necesaria para el inicio de la tramitación ambiental del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Campos.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible se tramita como una evaluación ambiental estratégica simplificada, puesto que está incluida en el apartado 2 del artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y la tramitación a seguir es la que se establece en el artículo 29 y siguientes de la Ley. Según el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, en su artículo 12 de ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica se tiene que entender como un plan que establece un marco para la autorización de proyectos en el futuro, pero no cumplen los otros requisitos que se indican en las letras a) y b) del apartado 1 del mismo artículo 12, es decir, futuros proyectos no sujetos a EIA.

2. Descripción y ubicación de la modificación puntual

Este PMUS afecta el ámbito que corresponde al término municipal de Campos. El término municipal de Campos tiene una extensión de 149,7 km² y en 2019, el municipio registraba una población de 10.862 habitantes con una densidad de 72,56 habitantes/km². La gran mayoría de estos habitantes pertenecen al núcleo de Campos, donde se concentra la actividad económica y social del municipio. Seguidamente, el núcleo más poblados es el de sa Ràpita, que incluye Torre de son Durí, son Durí, can Estela, Dalt sa Ràpita, sa Vinyola y sa Pleta, núcleos principalmente de veraneo que se han ido expandiendo hacia el interior con el desarrollo de nuevas urbanizaciones y construcciones más modernas. Y a la cola tenemos ses Covetes y sa Sorda, que han mantenido su carácter tradicional y también su extensión.

El objeto es el de disponer de un documento de planificación estratégica que tiene que establecer las bases para hacer un municipio cada vez más sostenible. A partir de un análisis y diagnóstico de la situación actual se proponen una serie de objetivos y para conseguirlos proponen un conjunto de actuaciones encaminadas a mejorar la movilidad del municipio. Las actuaciones se agrupan en 6 líneas estratégicas con un total de 32 propuestas.

Respecto al peatón y el espacio público se realizan 9 propuestas: 1. Establecer Zonas de Preferencia de Peatones (ZPV), 2. Ampliar aceras tanto en Campos como sa Ràpita para garantizar un medio accesible, cómodo y seguro peatonal en tres fases, la primera y segunda se desarrollarán durante el periodo de este PMUS, y la tercera en el plazo del siguiente PMUS, por limitaciones presupuestarias. 3. Generar lugares de encuentro, plazas y espacio público creando siete nuevas plazas en Campos. 4. Mejora de los entornos de equipaciones vulnerables que consiste en mejorar el diseño urbano de los entornos de estas equipaciones para garantizar la visibilidad y adecuar el espacio. 5. Intervenciones de urbanismo táctico como banco de pruebas que consiste en actuaciones de bajo coste para calmar el tráfico de una calle o recuperar un espacio como lugar de encuentro. 6. Caminos escolares que consiste en la promoción de los itinerarios que garantizan los desplazamientos seguros de los escolares. 7. Abrir un día al mes (domingo) a los peatones la calle del Convento. 8. Mejora de la caminabilidad en la avenida Miramar (Sa Ràpita). 9. Modificación de la sección del C/ des Murters (Ses Covetes).

Respecto a la bicicleta se realizan 4 propuestas: 1. Pacificación del tráfico como elemento básico para potenciar el uso de la bicicleta. 2. Red de itinerarios ciclistas interurbanos. 3. Mejora de la conexión ciclista con el instituto mediante la continuación del carril bici existente en la

calle de ses Estrelles. 4. Ampliación y mejora de los puntos de estacionamiento para bicicletas.

Respecto al Transporte público se realizan 2 propuestas: 1. Mejora de las paradas con una mejora de las marquesinas y el entorno próximo de la parada. 2. Mantenimiento de la reserva de suelo para el ferrocarril a Palma: proponen mantener en el PGOU de Campos la reserva de suelo para las futuras conexiones con Palma, Lluçmajor, Santanyi y Felanitx.

Respecto al vehículo privado y gestión del estacionamiento se realizan 9 propuestas: 1. Jerarquía viaria estableciendo vías estructurales, vías de circunvalación (Rondas). 2. Campos ciudad 30 limitando la velocidad de acuerdo con la modificación del reglamento de Circulación. 3. Implantación de sentidos únicos de circulación de Campos cambiando la configuración mayoritaria de doble sentido de las calles por la de un solo sentido y la modificación de la señalización. 4. Bolsas de estacionamiento que recogerá el PGOU, creando dos espacios nuevos de estacionamiento con unos 900-1200 estacionamientos. 5. Zona de estacionamiento para residentes, habilitar una zona con coste para estacionar para vecinos otras zonas y para visitantes y no residentes. 6. Construcción de una rotonda en la calle de la Virgen con la Rambla (ronda) 7. Construcción de dos rotondas en la ronda de la Estación. 8 Cierre de la Ronda y nueva rotonda en la Ma 19. 9. Sentidos únicos a sa Ràpita reordenación de los sentidos de las calles para habilitarlos de un solo sentido o de ambos sentidos y la modificación de la señalización.

Respecto a la descarbonización del sistema de transporte se realizan 4 propuestas: 1. Electrificación de la flota de vehículos municipales. 2. Implantación de puntos de recarga en lugares simbólicos y visibles. 3. Subvención en la compra de bicicletas eléctricas. 4. Bonificación en el impuesto de circulación para vehículos eléctricos.

Respecto al fomento, promoción y gestión del PMUS se realizan 4 propuestas: 1. Creación del metrominuto de Campos que consiste en dar a conocer el tiempo que se tarda al recorrer a pie la distancia de los puntos de interés del municipio. 2. Semana de la movilidad, actividades de promoción y divulgación. 3. Realización de cursos de conducción ciclista. 4. Creación de la comisión de movilidad para el desarrollo técnico y político del PMUS.

3. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se consultaron las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas siguientes:

Al Servicio de Gestión de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (fecha de entrada 05/05/2021) que indica que informa favorablemente con el CONDICIONANTE de aplicar medidas preventivas para evitar la afección a la tortuga mediterránea cuando se lleven a cabo mejoras estructurales (aparcamientos, aceras, zonas para peatones, etc) en las áreas urbanas de Sa Ràpita y Ses Covetes.

Al Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (fecha de entrada 23/06/2021). Realiza un informe en el que concluye que según los artículos 21 y 39 de la LECO informa favorablemente el PMUS del término municipal de Campos dado que no tendrá relación directa con la gestión del lugar Red Natura 2000 LIC y ZEPA ES0000037 ni le afectará de forma apreciable siempre y cuando se cumplan ocho condicionantes indicados en las consideraciones técnicas e informa sobre la exclusión de afectación a la Red Natura 2000 y del informe preceptivo del estudio de repercusiones ambientales de las actuaciones, siempre que se tengan en cuenta las consideraciones realizadas en el informe mencionado. Además, proponen que el equipo gestor del Parque Natural forme parte de la comisión de movilidad para el desarrollo técnico y político del PMUS.

A la Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia, Función Pública e Igualdad (fecha de entrada 06/05/2021). A través de un oficio de respuesta sobre el PMUS de Campos informa del enfoque que la D.G. de Emergencias e Interior que no hay objeciones ni consideraciones a hacer en el plan, dado que su objeto es marcar la estrategia de movilidad del municipio a corto, medio y largo plazo.

Al Servicio de Planificación al Medio natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (fecha de entrada 18/05/2020). La jefa del servicio comunica a través de un oficio que como la RN 2000 del municipio de Campos coincide completamente con el ámbito PORN del PN des Trenc-Salobrar de Campos y que tiene que ser el servicio de Espacios Naturales el que tiene que informar.

Al Servicio de Reforma y Desarrollo Agrario de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (fecha de entrada 19/05/2021). El jefe de servicio informa que en relación al expediente de «Plan de Movilidad Sostenible de Campos» y vista la documentación presentada, no tiene nada que alegar.

Al Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (fecha de entrada 06/07/2021). El ingeniero de montes con el visto bueno del jefe de servicio informan que, considerando las características y la naturaleza del proyecto a informar (Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Campos), el servicio no tiene ningún inconveniente o consideración como administración afectada.

Al Servicio de Movilidad del Departamento de Infraestructuras y Movilidad de la Dirección Insular de Infraestructuras del Consell de



Mallorca. Fecha de entrada 19/10/2021. El ingeniero de caminos, canales y puertos del servicio realiza una serie de consideraciones sobre los artículos 31, 32 y 33 de la Ley 5/1990 de 24 de mayo de carreteras de la CAIB, sobre el apartado 1.3.3 en referencia a los aforos y sobre las propuestas P1.8, P2.2 y P4.8 y concluye que se tome nota de las consideraciones expuestas.

Al Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Departamento de Territorio del Consell de Mallorca. Fecha de entrada 14/06/2021. El ingeniero de caminos, canales y puertos y el jefe del servicio informan favorablemente la propuesta siempre y cuando se tengan presentes una serie de observaciones sobre los accesos a las equipaciones del municipio, el Plan de vías ciclistas para la isla de Mallorca, prever actuaciones para reducir los trayectos en coche por los caminos que llevan hasta Ses Covetes y la playa des Trenc y resolver la problemática del tráfico por primera línea y las tramas urbanas históricas de Sa Ràpita.

Al Servicio de cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático (entrada 22/06/2021). El jefe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera informa sobre tres consideraciones a tener en cuenta, una primera sobre establecer soluciones para los problemas que se prevé que puedan derivar de la apertura de la autovía, una segunda sobre dar cumplimiento a algunos preceptos de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética y una tercera sobre el riesgo de inundación del casco urbano de Campos.

4. Análisis de los criterios del anexo V de la Ley 21/2013 y evaluación de los efectos previsibles.

Una vez analizados los criterios del anexo V de la Ley 21/2013 de EA, se prevé que este PMUS no tenga efectos significativos sobre el medio ambiente, tal como exponen las consideraciones técnicas siguientes:

Este PMUS propone líneas estratégicas como la figura del peatón y el espacio público, la bicicleta, el transporte público, el vehículo privado y la gestión del aparcamiento, etc. Los condicionantes propuestos, a través de los informes de consulta, por las administraciones públicas afectadas mejoran la propuesta final consiguiendo disminuir la afectación y/o repercusiones a los espacios de Red Natura 2000 y se hace un trasvase de demanda de movilidad en favor de la bicicleta y del transporte público.

Con el PMUS se hace una batería de propuestas agrupadas en seis líneas estratégicas que en general reducen los impactos de la movilidad para mejorar la ordenación y planificación de la movilidad en el término municipal. En general las propuestas de las líneas estratégicas 1, 2, 3, 5 y 6 tienen bajo coste ambiental o intentan reducir el impacto que la movilidad causa en el medio ambiente. De todas las propuestas, las que pueden tener mayor coste ambiental son las que la línea estratégica 4 propone al casco urbano de Campos sobre el vehículo privado. Esta línea prevé una batería de propuestas, de las que, las que tienen mayor impacto son: la construcción de cuatro rotondas y construcción de dos áreas de estacionamientos junto con el cierre de la Ronda del Rey Juan Carlos I. Estas actuaciones afectan a la calidad del aire en la fase de construcción y en la fase de explotación.

Por otro lado, se plantean como unos aparcamientos disuasorios. El estacionamiento de tipo público se realiza para posibilitar la llegada de vehículos a las zonas más externas del casco urbano y llegar a pie hasta el centro. A pesar de todo, la realidad es que en este momento estos espacios donde se situarán los aparcamiento y los solares que se destinarán a continuar el tramo de ronda son solares con cobertura de vegetación y arbolado.

La construcción de las cuatro rotondas (C/ de la virgen, C/ Almendros, Av Nicolau Oliver, Ma19) se realiza para mejorar la seguridad viaria y la accesibilidad a ciertas zonas del casco urbano de Campos y el suelo que ocuparán, en su mayoría está construido y su superficie está artificializada o directamente asfaltada.

Al mismo tiempo que se construyen los aparcamientos y las rotondas, se toman medidas para restringir el uso del transporte de combustión interna privado y se promueve la movilidad alternativa (caminar, bicicleta, transporte público, vehículos eléctricos...) mediante otras líneas estratégicas.

A diferencia de lo expuesto en las actuaciones anteriores, en la misma línea estratégica 4 se proponen actuaciones como la restricción de la velocidad a 30 Km/h, el sentido único de circulación en Campos y sa Ràpita o en la zona de estacionamiento para residentes, que tendrán impactos positivos para el medio ambiente y para la seguridad. La calidad del aire del casco urbano mejorará en cuanto a la contaminación atmosférica y los ruidos dando mayor calidad de vida a los residentes por la menor cantidad de gases contaminantes y de contaminación acústica. Además, y una vez descartadas las variantes sur del casco urbano de Campos y a la de S'Estanyol-Sa Ràpita, el establecimiento de los sentidos únicos tiene menor coste ambiental que otras propuestas con impactos más significativos.

Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. No sujetar a evaluación ambiental estratégica ordinaria, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del término municipal de Campos dado que no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, siempre y cuando se cumplan las medidas de seguimiento del PMUS sobre los indicadores medioambientales y los condicionantes siguientes:

1.- Garantizar opciones de movilidad segura y sostenible, especialmente por los accesos a las equipaciones del municipio (comerciales,

educativos, sanitarios,...), en la medida de lo posible.

2.- En cuanto a la afección a Parque Natural des Trenc-Salobrar:

Prever actuaciones para reducir los trayectos en coche por los caminos que llevan hasta Ses Covetes y la playa des Trenc. En especial, regular la carretera de la salinera de acceso al aparcamiento de na Tirapel, el restaurante Es Trenc y las fincas privadas que tienen el acceso por este camino; y el camino del paso del Lladre (Ruta des Salobrar), que transcurre desde los baños de sa Font Santa hasta sa Barrala.

Siempre sin perjuicio de la regulación que establezca el PORN y los instrumentos de gestión de este espacio de relevancia ambiental.

3.- Prever una interacción positiva y coherente con el Plan de vías ciclistas para la isla de Mallorca.

Regular el paso de bicicletas por las rutas cicloturísticas de sa Barrala durante la época de nidificación de las aves, es decir, entre los meses de febrero a julio, ambos incluidos, restringiendo pruebas deportivas o similares durante esta época.

4.- Corregir los errores del documento definitivo del PMUS

a) De acuerdo con las consideraciones técnicas del informe del Servicio de Espacios Naturales. En el apartado 1.2.1 Análisis territorial y del planeamiento, subapartado E. Áreas protegidas y de interés paisajístico se corregirá la clasificación de suelo rústico de especial protección como Área Natural de Especial Interés de Alto Nivel de Protección (AANP) de todo el ámbito del Parque Natural, así como la tabla 1 de superficie de áreas protegidas en el municipio con la cuantificación de las hectáreas de AANP, teniendo en cuenta toda la superficie como AANP y no como ANEI (no AANP). En la página 25 del borrador del Plan y página 11 del anexo cartográfico en el plano titulado categorías del suelo. Además, el área del espacio protegido que se incluirá será la del informe mencionado: 1.441,06 ha AANP, ZEPA y ZEC, se añadirá también la figura de Zona de Especial Conservación (ZEC) y no solo la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA).

b) De acuerdo con las consideraciones técnicas del informe del Servicio de Movilidad (Consell de Mallorca). En el apartado 1.3.3 que hace referencia a los aforos allá donde dice IMD de la Ma-19 en 2019 el valor 20.509 veh/día, tiene que ser 24.509 veh/día.

5.- Añadir una propuesta de incremento de frecuencias de las líneas de transporte público que llegan al Parque y que comunican Campos con los cascos urbanos de Sa Ràpita y Ses Covetes para reducir el número de desplazamientos en vehículos privados y potenciar un cambio modal hacia los sistemas de transporte sostenibles dando así cumplimiento al objetivo 3, Potenciar y fomentar el servicio de transporte interurbano, y el objetivo 7, Mejorar los parámetros ambientales relacionados con la movilidad, como son el consumo energético, la contaminación acústica y las emisiones.

6.- Valorar la eliminación de los obstáculos que se encuentran en el itinerario de peatones entre el aparcamiento de Sa Barralina y el núcleo de Ses Covetes. Además, se plantea el cambio de los pilones por elementos de separación más seguros e integrados en el paisaje, como por ejemplo vallas de madera.

7.- Modificar la sección de la calle des Freus a Ses Covetes con eliminación de las plazas de aparcamiento para crear un espacio más seguro de tráfico peatonal, de acceso a la playa y favoreciendo la movilidad de los servicios de emergencia. Y además, eliminar los aparcamientos no autorizados existentes dentro del casco urbano.

8.- Promover la instalación de paneles informativos a través de nuevas tecnologías para señalar la ocupación a tiempo real de las bolsas de aparcamientos que dan acceso al Parque Natural (aparcamiento de sa Barralina y de na Tirapel). Estos paneles estarán operativos durante la temporada de máxima afluencia de visitantes con el fin de aligerar el tráfico y evitar retenciones en dirección a la Colonia de Sant Jordi y al camino de la salinera de acceso al Parque Natural, irán dispuestos, al menos a:

- La carretera Ma-6030
- La Carretera Ma- 6014
- En la intersección de la Mi-6014 con la Mi-6040

9.- En caso de que el promotor no sea el Consell de Mallorca se tendrán que requerir los informes o autorizaciones correspondientes. Sobre las propuestas siguientes:

La P1.8 que afecta directamente a la Ma-6021. La Ma-6021 forma parte de la red secundaria, por lo tanto sirve de comunicación intercomarcal y su función que supera el ámbito municipal en cuanto que distribuidora del tráfico intermunicipal (conecta la Ma-6015 y la Ma-6030 que discurren por municipios distintos).

La P2.2 itinerarios ciclistas interurbanos. La actuación n.º 16 con motivo de unas obras en la Ma- 5040 propone la ampliación de arcenes. Por otro lado entre Campos y Santanyí se propone hacer los carriles de bicicleta sobre los «caminos de graba» laterales, cuando, en realidad, estos caminos son aceras de la carretera colmatadas de graba por seguridad vial, pero que no pueden dejar de hacer su función de drenaje.

La P4.9, sentidos únicos a sa Ràpita. Esta propuesta está directamente relacionada con la P1.8 en cuanto a la afección de la comunicación a lo largo de la Ma-6021 y su conexión.

La P4.8, nueva rotonda en la Ma-19. Afecta directamente a la red de carreteras del Consell de Mallorca al prever un cambio de intersección respecto del actual.

10.- Así mismo, tendrá que tener en cuenta:

- Establecer soluciones para los problemas que ya se prevé que puedan derivar de la apertura de la autovía.
- Cubrir aparcamientos disuasorios del casco urbano con placas solares.
- Disponer de aparcamientos para vehículos libres de emisiones y de puntos de carga de vehículo eléctricos.

11.- Se considera positivo el planteamiento del PMUS de Campos de descartar las variantes sur del casco urbano de Campos y a la de S'Estanyol-Sa Ràpita. En este sentido, se tiene que instar al Consell de Mallorca para que lo elimine del PDS de Carreteras de Mallorca a fin de que la aprobación definitiva de la Revisión del PGOU no las tenga que recoger.

12.- Prever que cuando se lleven a cabo mejoras estructurales (aparcamientos, aceras, zonas para peatones, etc) en las áreas urbanas de Sa Ràpita y Ses Covetes tendrán que aplicar medidas preventivas para evitar la afección a la tortuga mediterránea (Testudo hermanni).

Así mismo se recuerda

1.- que de acuerdo con los artículos 31, 32 y 33 de la Ley 5/1990 de 24 de mayo de carreteras en las Islas Baleares (BOCAIB n.º 77, de 26 de junio de 1990) se tendrá que obtener el informe o autorización por parte del Consell de Mallorca en las zonas de carreteras definidas por la propia ley.

2.- que la Ley 2/2017, de 27 de junio, de declaración del PN Marítimo-Terrestre es Trenc- Salobrar de Campos, dentro de su ámbito territorial, prevalece sobre cualquier instrumento de planeamiento municipal igualmente el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) cuando sean vigentes. A efectos de esta Revisión se tendrá que incluir lo que prevé el art. 8 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, LECO por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 15 de noviembre de 2019 que inicia y delimita el ámbito PORN des Trenc- Salobrar de Campos.

3.- el cumplimiento de la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica en las Islas Baleares y la necesidad de una especial defensa contra el ruido por el hecho de estar en área acústica de silencio o zona de alta sensibilidad acústica. Se aconseja una señalización para recordar a los visitantes la consideración del espacio Red Natura 2000 como zona de alta sensibilidad acústica.

4- que los caminos públicos, como bienes de uso y dominio público, se tienen que incluir en el registro de bienes municipal, sin perjuicio que también se elabore un catálogo de caminos públicos para disponer de una mayor caracterización del municipio para mejorar la ordenación y planificación de la movilidad del término municipal.

Segundo. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la aprobación.

Tercero. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de EA.

Cuarto. El informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.4 de la Ley 21/2013.

Quinto. El informe ambiental estratégico no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio del que, si es necesario, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de aprobación del plan o programa, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.

Palma, 22 de octubre de 2021

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

