



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

13107

Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre la millora ctra. Ma-6015 s'Estanyol- circuit estratègic (Ma-6014), TM Llucmajor (1A/15)

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 41.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 26 d'octubre de 2017,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

El projecte objecte del present informe es trobaria inclòs dins l'annex II, Grup 7 Altres projectes apartat m) Qualsevol canvi o modificació dels projectes que figurin a l'Annex I i II, ja autoritzats, amb afecció a àrees d'especial protecció de la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears: afecció a espais de rellevància ambiental.

L'expedient es va començar a tramitar com a avaluació ambiental simplificada i després de realitzar aquest procediment i de reunions mantingudes el projecte es tramita com a avaluació d'impacte ambiental ordinària d'acord amb l'article 7.d) de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental (projectes inclosos a l'annex 2, quan així ho sol·liciti el promotor).

Per la qual cosa, després d'haver estat sotmesa a avaluació d'impacte ambiental ordinària, amb caràcter previ a la seva autorització administrativa, procedeix formular la seva declaració d'impacte ambiental d'acord amb l'article 41 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluacions ambientals.

1. Antecedents

El projecte va entrar a la CMAIB en data 05/11/2014 com a projecte inclòs a l'annex II de la Llei 11/2006, de 14 de setembre i va seguir la tramitació ambiental que li pertocava.

Posteriorment en data 28/07/2016 té entrada ofici per part de l'òrgan substantiu sol·licitant que s'emeti la Declaració d'Impacte Ambiental de la legislació vigent.

L'informe tècnic de 26/02/2015 es pot considerar com a document d'abast, on s'indicava el contingut mínim que hauria de tenir l'estudi d'impacte ambiental.

D'acord amb l'article 34 de la Llei 21/2013, l'òrgan substantiu realitza les consultes a les administracions previsiblement afectades.

2. Informació del projecte

El promotor del projecte és el Departament de Territori i Infraestructures del Consell de Mallorca i també l'òrgan que ha tramitat l'expedient a la CMAIB.

L'objecte del projecte és la millora del traçat de la carretera Ma-6015 entre el pK 11+900 i la població de s'Estanyol, en el terme municipal de Llucmajor, mitjançant l'ampliació de la plataforma dotant d'una calçada de doble sentit amb dos carrils amb els vorals corresponents d'amplada suficient que permeti compatibilitzar els diferents mitjans de transport amb la seguretat viària; i la construcció d'una rotonda a l'encreuament entre la Ma-6015 i la Ma 6014 i una il·leta a l'entrada de la població de s'Estanyol.

La longitud de l'actuació és 3.900m. La superfície d'actuació del projecte és de 6,8 ha (68.028m²) de la qual 3,1 ha corresponen a la infraestructura existent i 3,68 ha de nova construcció.

A més s'ha previst la utilització de 5000m² per la ubicació de les instal·lacions auxiliars, l'aplec de maquinària, residus,... a aquesta zona s'impermeabilitzaran uns 400m² per a dur a terme labors que puguin generar vessaments.

El projecte proposa un augment de l'amplada de la carretera, actualment de 6m, amb la creació de vorals de 2m a cada banda, per al trànsit de ciclistes, i unes berms d'aproximadament 3m a cada costa per a la seguretat vial, la qual cosa implica que la calçada augmentarà l'amplada de la plataforma 10m.



La rotonda de l'encreuament entre la Ma-6015 i la Ma-6014 disposarà d'enllumenat amb faroles de 12m, que es connectarà a la línia de BT existent a uns 500m.

Altres actuacions que es duran a terme són la construcció de parets de pedra com a tancament de les finques lindants i el reblert de cunetes i condicionament de la xarxa de drenatge.

Es defineixen dos punts de desguàs segons l'orografia natural del terreny, el primer creuament transversal de la via és en el pk 1+670, on es preveu l'execució d'un marc de formigó que travessa perpendicularment la Ma-6015 i el segon punt de desguàs serà el punt final de connectant amb la xarxa municipal del casc urbà.

El projecte recull la col·locació de drens dins de la franja de 3 metres de domini públic i en ambdós costats de la plataforma amb tub perforat i recobert amb tela geotèxtil per tal de garantir una correcta evacuació de l'aigua d'escorrentia, millorant el nivell de seguretat en el cas de sortides de la calçada. No es contempla cap pou d'infiltració o bombeig.

El projecte també inclou el tancament amb paret de pedra a les finques veïnes a la distància preceptiva de 3m i la restitució de les entrades d'accés a les finques.

El pressupost estimat de l'obra és de 3.539.179,6€ i el termini d'execució de les obres s'estima en 9 mesos comptats a partir del dia següent de la firma de l'acta de comprovació de replanteig. La IMD de la carretera és de 2.453 vehicles.

S'indica que en aquesta obra no hi ha serveis afectats, però si es deixaran soterraments de serveis fets on hi ha creuaments actuals, per el seu futur soterrament per part del propietari del servei.

Per a la construcció-ampliació de la carretera les principals accions a dur a terme són: l'ocupació permanent del territori, aproximadament 4ha, desbrossament i eliminació de la vegetació, moviments de terra, escarificat, asfaltat, drenatges, tancaments, ubicació de les instal·lacions auxiliars, il·luminació, generació de residus,...

3. Elements ambientals significatius de l'entorn del projecte

El projecte es pretén desenvolupar a sòl classificat amb diferents categories:

- 1,3 Km es desenvolupen dins XN2000 LIC-ZEPA ES0000081 Cap Blanc- Cap Enderrocat i dins Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI).
- 0,8 km es desenvolupen contigus al LIC-ZEPA ES0000081 Cap Blanc- Cap Enderrocat i a l'ANEI. (L'espai XN s'ubica a l'oest de la carretera direcció Llucmajor i l'ampliació es realitza a l'est).
- 1Km aproximadament a SRG-Forestal i la resta sòl rústic general i una petita part a AT-Harmonització i un 1% per sòl urbà.

Tot el projecte es desenvolupa a zona amb vulnerabilitat d'aquífers moderada i a àrea de protecció territorial de carreteres, una zona a APR d'incendis i gran part del trajecte a zona d'alt risc d'incendi. A l'IDEIB s'observa que la llera d'un torrent travessa la carretera en una zona determinada.

Respecte a la vegetació s'indica que la carretera discorre per zones amb vegetació natural y zones agrícoles amb cultius de cereals, ametllers,... als marges de la carretera destaca la vegetació ruderals, amb abatzeres, porrasses, diverses graminies,...

La vegetació que predomina a les parcel·les agrícoles annexes a la carretera són els ullastres (*Olea europaea* var. *sylvestris*), oliveres (*Olea europaea*), mates (*Pistacia lentiscus*) i ametllers (*Prunus dulcis*), mentre que a les parcel·les amb vegetació natural trobam graminies (*Brachypodium retusum*), pins, ullastres, mates, esparregueres, llampúdol,...destacant l'associació vegetal *Hypochoerido-Brachypodium retusi*.

Els hàbitats d'interès comunitari presents a la zona són el 6220 zones subestèpiques de graminies i anuals de *Thero-braquipodietea* (hàbitat prioritari) i el 9320 Boscos d'*Olea Ceratonia*.

A l'estudi d'avaluació de repercussions ambientals s'indica que la importància d'aquesta zona (LIC/ZEPA Cap Enderrocat-Cap Blanc) es basa en la presència de 13 hàbitats que figuren a l'annex I de la Directiva 92/43/CE, la presència de dues espècies de plantes incloses a l'annex II i la presència de vares espècies incloses a la Directiva Aus com la *Sylvia balearica* (Xòrrec), *Galerida theklae* (cucullada), *Phalacrocorax aristotelis* (corb marí), *Falco peregrinus*,... l'abundant presència de *Testudo hermanni*, entre d'altres.

Respecte a la fauna cal destacar que la zona ha estat declarada com a ZEPA (zona d'especial protecció per a les aus) i classificada com a àrea important per a les aus, per la presència entre d'altres d'aus incloses a l'annex I de la Directiva 79/409/CE com poden ser *Burhinus oedipus* (Sebel·li), *Sylvia balearica* (Xòrrec), *Galerida theklae* (cucullada), *Phalacrocorax aristotelis* (corb marí) *Falco peregrinus*, totes elles incloses al llistat d'espècies silvestres en règim de protecció especial, excepte el corb marí que es troba catalogada com a vulnerable (RD 139/2011, de 4 de febrer).



Amb les dades del Bioatles s'observa la presència segura a la zona del projecte de *Sylvia balearica*, i a més de les aus cal remarca la presència de *Testudo hermanni* i del *Bufo viridis balearica* (calàpet subsp. endèmica) a la zona.

Cal destacar que s'ha consultat al Servei de Protecció d'espècies i a l'àrea d'actuació s'observen dos nius de milana amb cries i dos nius sense durant el 2016, els nius es troben a uns 250-500m de la carretera. (consulta plànols Servei d'Espècies).

IGual de Torrellament cal indicar que existeix una proposta d'ampliació de la ZEPA que afectaria a tot el projecte, atès que l'ampliació es preveu al costat est de la carretera Ma-6015 en direcció Lluçmajor, que és on es preveu tota l'ampliació del projecte que es proposa (s'adjunta plànol de la proposta d'ampliació).

A l'inventari ambiental no s'indica la presència d'elements patrimonials afectats pel projecte però cal destacar la presència de marges als dos costats de la carretera (el marge est ja ha estat eliminat per executar les obres). Als voltants s'observa la presència de dos béns d'interès cultural - jaciments arqueològics, Ses cases de Son Reinés i S'hortal Cuitor.

Per altra banda i d'acord amb l'informe del Servei d'espècies la Marina de Lluçmajor és una zona que, per les seves característiques geològiques i històriques, presenta un gran nombre de cubetes d'aigua temporal les basses temporals estan considerades un hàbitat prioritari de la Directiva Hàbitats (codi 3170). I acullen espècies d'una gran singularitat, atès que estan summament especialitzades a sobreviure en condicions extremes. Aquests hàbitats tenen habitualment dimensions molt reduïdes, per la qual cosa una actuació puntual pot tenir un efecte catastròfic sobre elles. A més, cal tenir en compte que la bassa temporal no és exclusivament la zona ocupada temporalment per aigua, sinó tota la conca de recepció. És a dir, qualsevol actuació ha de tenir en consideració tot l'àmbit. A les parcel·les annexes a la carretera objecte del projecte existeixen basses temporals, fet al qual no es fa esment al Document Ambiental.

4. Resum del procés d'avaluació

4.1. Actuacions prèvies

Durant la tramitació de l'expedient com a annex II, el mes de gener de 2015 es varen realitzar les consultes a les administracions següents:

- Departament de Gestió del Domini Públic hidràulic de la DG de Recursos Hídrics (Servei Aigües Superficials i Servei Estudis i Planificació).
- Servei de Planificació de la DG de Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic
- Ajuntament de Lluçmajor
- Departament Urbanisme i Territori del CIM
- Servei de Gestió Forestal de la DG Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic.

Rebut les respostes següents:

- El Servei d'Aigües Superficials de la DG de RRHH informa en data 29/01/2015 que segons la cartografia disponible l'actuació no està afectada per domini públic hidràulic, zones de servitud, zones de policia, ni per zones inundables o potencialment inundables.
- El Ple de la CMAIB, en sessió 5 de maig de 2015 referent a l'expedient de XN2000 acorda informar favorablement el projecte de millora de la carretera MA-6015.
- El Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl en data 19 de novembre 2015 informa que:

1. Les mesures de minimització del risc d'incendi forestal que consten al projecte són insuficients i a més no explica ni en que consisteix el pla de prevenció i extinció d'incendis al que fa referència.
2. Durant l'execució de les obres es complirà l'establert a l'article 8.2.c del Decret 125/2007, de 5 d'octubre.
3. Els dipòsits de material i maquinària estaran sempre a una distància mínima de 10m del terreny forestal existent.
4. En compliment a l'article 12 del Decret 125/2007, de 5 d'octubre, en aquells trams del traçat que travessin terrenys forestals, s'ha d'establir una franja de prevenció d'incendis d'almenys el 10% de l'amplada de la via, amb les següents condicions:

- a. Arbrat: distància entre peus, mínim 6m. I esporgats 1/3 de l'alçada. Fracció de cabuda de coberta per la vegetació arbòria inferior al 50%.
- b. Matolls: fracció de cabuda coberta per matolls inferior al 30%. Els matolls tendran una distància entre ells d'un mínim de 3m.

Durant l'època de perill d'incendi, la franja s'haurà de mantenir en aquestes condicions i lliure de qualsevol residu que pugui afavorir la propagació del foc.

5. El pla de recuperació del milà, estableix que per assegurar la tranquil·litat als nius, del mesos de febrer al juny s'han d'evitar les feines



forestals i també obertures de vials, construccions i activitats lúdiques o esportives dins aquest radi.

6. Les espècies emprades en la revegetació hauran de ser autòctones i preferentment de procedència local.

7. Els operaris seran instruïts en l'existència de risc d'incendi forestal, en les mesures preventives a adoptar, en les actuacions immediates a efectuar davant un conat d'incendi i coneixeran el núm. telefònic de comunicació d'incendis forestals (112)."

4.2. Tramitació

El promotor redacta l'estudi d'impacte ambiental de data abril de 2016 i tramita l'expedient com projecte inclòs al capítol II secció 1ª de la Llei 21/2013 d'avaluació d'impacte ambiental ordinària.

4.3. Fase d'informació pública i de consultes

En el BOIB núm. 63 de 19 de maig de 2016 es publica que L'EsIA i el projecte se sotmeten a informació pública durant un termini de trenta dies.

En data 30 de juny de 2016 el Secretari general del Consell de Mallorca emet certificat on s'indica que durant el període d'exposició pública del projecte i de l'estudi d'impacte ambiental fins 23/06/2016 no s'han presentat al·legacions i s'adjunta el llistat de les administracions i persones consultades.

a) Consultes administracions públiques

Durant l'exposició pública s'ha consultat a les administracions i persones següents, d'algunes d'elles s'ha rebut resposta:

- El Departament de Cultura, Patrimoni i Esports emet informe de data 28 de juny de 2016 on s'indica que "s'han detectat els següents elements patrimonials:

+Restes ceràmiques al Porrossar

+Cova Son Fideu

+Aljub de s'Estanyol

+Paret seca (la qual a la zona est ha estat eliminada fa uns anys, aquesta paret de 3.900m constituïa una de les parets més llargues de Mallorca i el seu enderrocament suposà una gran pèrdua patrimonial. El projecte preveu restituir l'antic mur a una distància de tres metres.

Cal recordar que el PTI de Mallorca a la norma 48: elements etnològics especifica que s'inclouran en el catàleg municipal de patrimoni, en la tipologia de béns etnològics, aquells trams dels murs que limiten amb camí o carretera que es puguin considerar d'alt valor paisatgístic ambiental. Se n'ha de detallar la tipologia, l'alçada i les condicions, els plànols de situació i les actuacions necessàries per a la seva conservació. Només es podran eliminar per un motiu d'utilitat pública, cas en que hauran de ser reconstruïts després de la necessària reculada.

Per tant es conclou que la reconstrucció de la paret s'ha de fer en el sentit estricte de la paraula reconstrucció, és a dir, seguint la tècnica constructiva original, totalment en sec, el mateix tipus de coronament, mateixa amplada i alçada, i emprant les pedres de la paret demolida. A tal efecte i donades les especials característiques de la paret, seria molt desitjable que aquesta part del projecte d'ampliació de la carretera es dugués a terme per part d'empresa o empreses especialitzades en marges i parets, i imprescindible la direcció d'una persona en possessió de la carta de mestre marger o mestre de paret seca."

- A la DG de RRHH

- Ajuntament de Lluçmajor

- Departament de Territori i Infraestructures.

- Departament de Cultura i Patrimoni

- Servei de Planificació de la DG de Espais Natural i Biodiversitat, en data 21 de setembre de 2016 informa desfavorablement el projecte. L'informe conclou que:

1. "El projecte es desenvolupa al LIC ES5310128/ZEPA ES0000081 Cap Enderroc - Cap Blanc.

2. El projecte consisteix en realitzar l'ampliació de la carretera Ma-6510 s'Estanyol-circuit estratègic, des del nucli urbà de s'Estanyol fins a la intersecció amb la carretera Ma-6014 (del PK 11+900 fins al PK14+660), així com la construcció d'una rotonda en el creuament entre la Ma-6015 i la Ma-6014. L'actuació és sobre 3900 metres de longitud.

3. El projecte discorre per un trajecte de 1.300 metres dins del LIC i ZEPA esmentats, i uns 800 metres de manera limítrof. L'àrea afectada per XN2000 és de 1.34 ha.



4. La superfície eliminada de Xarxa Natura 2000 per a l'hàbitat prioritari 6220 és entre el 0.09 a 0.34% de la superfície de l'hàbitat dins el LIC; en relació amb l'hàbitat 9320 és entre 0.24 % a 0.38% .

5. El projecte representa la reducció de dos hàbitats comunitaris (9320 Boscos d'Olea i Ceratonia; i 6220 Zones subestèpiques de gramínies i anuals de Thero-Brachypodietea (Hàbitat prioritari).

6. El projecte representa una afecció negativa i directa – per reducció d'hàbitat, i hàbitat potencial- de diferents espècies de fauna, com les aus *Burhinus oedismius*, *Sylvia sarda* balearica, rèptils com *Testudo hermanni*, o la planta, *Petalophyllum ralfsii*, entre d'altres. Totes elles recollides a la fitxa normalitzades del LIC i ZEPA. EN relació amb l'espècie de planta esmentada, segons la informació ambiental aportada, durant el treball de camp no s'ha detectat la seva presència, però es reconeix la dificultat tècnica per a poder reconèixer-la.

7. El projecte no representa cap tipus d'impacte positiu o neutre sobre els valors ecològics pels quals es va aprovar el LIC ES5310128/ZEPA ES0000081 Cap enderrocat - Cap Blanc, simplement representa una impacte negatiu per reducció d'hàbitats comunitaris- un d'ells prioritari-, contaminació acústica lleu, i reducció d'hàbitat de diferents espècies de fauna. A més, la construcció de carreteres com la millora d'accessos representa una pressió o amenaça sobre aquest LIC i ZEPA segons la fitxa normalitzada dels LIC i ZEPA esmentats.

S'informa desfavorablement el projecte d'Ampliació de carretera MA-6015- S'Estanyol al TM Lluçmajor promogut pel Consell de Mallorca.”

- El Servei de Planificació un cop revisat els dos expedients obrants dins XN es reitera en l'informe de 21/09/2016, en el qual es realitzen les següents observacions:

- En data 15/11/2016 té entrada informe de la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat en resposta a l'informe del Servei de Planificació de data 21/09/2016. On es realitzen les següents consideracions: “ [...] la ctra. Es existent abans que es declaràs XN2000, la informació del bioatles s'ha utilitzat d'iniciador de la presència de les espècies, les quals durant la visita de camp no s'han localitzat, els hàbitats propers a la via no es poden considerar hàbitats de valuosa fauna, la limitada expansió de la carretera no implica una disminució en la qualitat de l'hàbitat de nidificació del Sebel·lí o altres espècies en una magnitud que pogués posar en perill les poblacions, no es tracta d'una nova carretera ni de la millora d'accessos, ni una major freqüentació de la zona,”.

Des de la CMAIB es sol·licita consulta al Servei de Protecció d'Espècies.

-En data 28/12/2016 té entrada l'informe del Servei de Protecció d'Espècies on s'informa favorablement el projecte, amb els condicionants següents:

+Cal inventariar les bases temporals adequadament, i prendre les mesures adients per tal d'evitar que les obres per ampliar el ferm les afectin, i informar al personal de les obres de la seva situació per tal d'evitar que en els moviments de la maquinària pesada o acumulacions d'acopis puguin resultar afectades de qualsevol manera.

+S'haurà de realitzar una prospecció prèvia del terreny abans de l'entrada a la zona de la maquinària durant els mesos de setembre-novembre per retirar els possibles exemplars de tortuga que s'hi puguin detectar. Els animals poden ser dipositats a parcel·les de les rodalies amb característiques ecològiques semblants al lloc d'on han estat retirades

b) Al·legacions

Cal indicar que d'acord amb el certificat emès pel secretari la informació pública va acabar dia 23 de juny de 2016, però en posterioritat s'han rebut els escrits de les persones interessades següents:

-El Sr. Adolfo Taberner Sagristà exposa que l'ampliació és desproporcionada per l'entorn paisatgístic i ambiental de la zona, amb reserva forestal important per espècies com la tortuga, milana, i altres animals, sol·licita la reducció de l'ampliació per a disminuir l'impacte, 16m va contra tot pronòstic de la zona i de la lògica.

-Sr. Julián Caldés Socías sol·licita que es continuï amb la tramitació de l'expedient Ma-6015 que es desisteixi de l'expedient de supressió de l'encreuament de la carretera del Cap Blanc, per les següents raons: és innecessari, excessiu i injustificat consum de territori. I si no es vol desistir de l'anterior que es cerqui una solució menys impactant ambientalment i tècnicament més efectiva.

-Sr. Pere Ollers Vives (representant de l'Associació per a la revitalització dels centres Antics-ARCA) sol·licita que la cova de Son Fideu ubicada al Pol.26 parcela7 sigui preservada en el moment que es dugui a terme el Projecte.

c) No s'han realitzat consultes transfronteres al no considerar-se necessari.

5. Anàlisi tècnica de l'expedient

5.1. Alternatives

A l'EsIA es presenten tres alternatives respecte a la secció de la carretera:

L'alternativa zero o de no actuació: no la consideren adequada atès que l'actual carretera de dos carrils, no és adequada pel volum de trànsit que suporta i a més no disposa de voravies pel trànsit de bicicletes o per eventuais averies.

Alternativa 1 ampliació de la secció la qual es divideix en tres subalternatives:

- Alternativa 1A d'ampliació a ambdós costats de la carretera, agafant com a eix central la carretera existent.
- Alternativa 1B ampliació al costat dret de la carretera direcció s'Estanyol.
- Alternativa 1C ampliació al costat esquerre direcció s'Estanyol.

Alternativa 2 reducció de la secció de la Ma-6015, s'indica que no es realista, atès que la Norma 3.1-IC defineix les amplades mínimes de carrils de 3,5m cada un i també defineix l'amplada de l'arc en 1,5m i la Llei 5/1990 determina que l'amplada del domini públic en aquest tipus de via es de 3m a cada costat.

Pel que fa a la intersecció s'indica que és la mínima solució compatible amb un nivell de seguretat vial admissible, qualsevol altra solució augmentaria l'ocupació del terreny o no compliria amb nivells de seguretat òptims.

L'estudi d'alternatives es basa en l'ocupació del terreny i afectació a terreny forestal-protegit, indicant que l'alternativa 1B és la que menys terreny forestal afecta mentre que l'alternativa 1C afecta una menor superfície de XN2000, però és la que té una major afecció als hàbitats.

L'alternativa escollida és la 1C que afecta en menor superfície a XN2000.

Respecte a l'alternativa 2 de reducció de la secció cal indicar que:

- L'Article 29 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de les IB, indica que 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 canvi de traçat en més de 3km, excepte justificació en contrari, seran les compreses entre dues línies paral·leles a les arestes exteriors de l'explicació i a una distància d'aquestes de tres metres per a les vies de dos carrils de les xarxes primària i secundària.
- L'ordre FOM/273/2016 l'objecte de la Norma és definir els criteris aplicables en matèria de traçat en els estudis i projectes de carreteres de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

Serà d'aplicació a estudis i projectes de carreteres interurbanes (incloent en aquesta categoria les vies indicades a l'apartat 2.7) i a estudis i projectes de trams urbans i periurbans de carreteres amb les peculiaritats derivades de la seva funció i classe. En estudis i projectes de carreteres de muntanya, de carreteres que discorren per espais naturals d'elevat interès ambiental o acusada fragilitat i d'actuacions en carreteres existents, podran disminuir-se les condicions exigides en la present Norma, justificant-se adequadament.

DIMENSIONS DE LA SECCIÓ TRANSVERSAL						
CLASSE DE CARRETERA	VELOCITAT DE PROJECTE (V _p) (km/h)	AMPLÀRIA (m)				NIVELL DE SERVEI MÍNIM A L'HORA DE PROJECTE DE L'ANY HORITZÓ
		CARRILS	VORALS		BERMES (MÍNIM)	
			INTERIOR/ESQUERRA	EXTERIOR/DRETA		
Autopista i autovia	140, 130 i 120	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	C
	110 i 100	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	D
	90 i 80	3,50	1,00	2,50	1,00	D
Carretera multicarril	100	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	D
	90 i 80	3,50	1,00	2,50	1,00	D
	70 i 60	3,50	0,50/1,00	1,50/2,50	1,00	E
	50 i 40	3,25 a 3,50	0,50/1,00	1,00/1,50	0,50	E
Carretera convencional	100	3,50	2,50		1,00	D
	90 i 80	3,50	1,50		1,00	D
	70 i 60	3,50	1,00/1,50		0,75	E
	50 i 40	3,00 a 3,50	0,50/1,00		0,50	E

Considero que per les característiques del medi que es veu afectat per l'execució del projecte es podria justificar la disminució de l'amplitud de les bermes en aquesta actuació.

A més l'Ordre FOM/273/2016 és aplicable a les carreteres de l'Estat i no a les de competència de la CCAA, com és el cas. Aquesta ordre es podria agafar com a referent però no d'obligat compliment, a més indica que les carreteres que discorren per espais naturals d'elevat interès ambiental o acusada fragilitat i d'actuacions en carreteres existents, podran disminuir-se les condicions exigides en la present Norma, justificant-se adequadament.

Per la qual cosa es considera que l'ampliació de la carretera està sobredimensionada i per les característiques del medi i de l'espai de rellevància ambiental de la zona s'hauria d'haver proposat alternatives de reducció de l'ampliació de la secció de la Ma-6015 de la carretera que es proposa.

5.2. Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

L'alternativa escollida és la 1C d'ampliació de la plataforma en 10m cap el costat esquerra de la carretera en direcció s'Estanyol.

Per tal de valorar els possibles impactes ambientals s'ha aplicat el sistema de valoració qualitativa mitjançant la matriu d'importància descrita per Conesa, mitjançant la qual la importància de l'impacte es valora mitjançant sis paràmetres: signe, extensió, intensitat, moment, persistència, reversibilitat i recuperació.

Cal remarcar que a l'EsIA s'indica que no es passarà a valorar la fase d'explotació per la consideració de que la infraestructura ja existeix, i que el projecte no persegueix ni fomenta un increment de tràfic a la carretera actual, que pugui incrementar les afeccions que aquesta té actualment en el territori, però per tal de donar resposta a l'informe de la CMAIB, s'avaluen un parell d'aspectes a la fase de funcionament.

a) Sòl i subsòl

Durant la fase de construcció es preveu que l'impacte sobre la topografia del terreny sigui moderat atès que es modificarà la morfologia del terreny.

Per altra banda cal tenir en compte l'impacte generat per l'ocupació i transformació dels usos del sòl, a l'EsIA aquest es considera compatible.

Dins el 5000m² on s'ubicaran les instal·lacions auxiliars, un punt net, maquinària, materials es preveu la impermeabilització de 400m² destinada al parc de maquinària on es duran a terme labors que puguin generar abocament/vessament de residus i/o substàncies perilloses, la qual cosa impedirà la contaminació del sòl i de les aigües subterrànies en aquest espai.

Com a mesures correctores es proposa la senyalització del perímetre de les obres amb corda i banderoles, les instal·lacions auxiliars, l'ocupació temporal i camins per ocupar la mínima superfície possible.

IGual de Torrellament es preveu la restitució del sòl a les zones alterades, zona auxiliar de 5.000m², la glorieta existent (2.850m²) i 2000m² d'alteracions accidentals, restitució de la terra vegetal i es procedirà a la hidrosembra de lleguminoses.

Cal destacar que el projecte es pretén desenvolupar a sòl classificat amb diferents categories:

- 1,3 Km es desenvolupen dins XN2000 LIC-ZEPA ES0000081 Cap Blanc- Cap Enderroc i dins Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI).
- 0,8 km es desenvolupen contigus al LIC-ZEPA ES0000081 Cap Blanc- Cap Enderroc i a l'ANEI.
- 1Km aproximadament a SRG-Forestal i la resta sòl rústic General i una petita part a AT-Harmonització.

Des del punt de vista tècnic es considera que es tracta de la transformació de l'ús del sòl de com a mínim 3,9ha (39.000m²) de manera permanent, sense tenir en compte l'ocupació per les zones d'aplec de residus i/o maquinària que s'estima en 0,5ha, per la qual cosa es considera que l'impacte hauria de ser valorat com a moderat o sever i no compatible.

Suposa una transformació irreversible de sòl rústic, la major part d'ells forestal uns 10.000m² i 13.000m² de sòl protegit LIC/ZEPA- ANEI.

Cal tenir en compte que es tracta d'un impacte o efecte significatiu atès que suposa l'alteració de caràcter permanent o de llarga durada d'un valor natural com és el medi de la zona i l'espai XN2000 i ANEI que es veuen afectats.

b) Emissions

Les emissions que es produiran a la fase de construcció són les emissions de pols i partícules pel moviment de terra i desbrossament, emissió de contaminants atmosfèrics pel trànsit de maquinària i vehicles, s'indica que l'impacte serà compatible sobre la qualitat de l'aire.

Durant l'execució de les obres es produirà un increment del nivell sonor que es considera temporal i reversible un cop acabin les obres.

A la fase de funcionament es realitza un estudi de la contaminació acústica i s'indica que es comprova que es compleixen els objectius de qualitat acústica de l'annex II del RD 1367/2007, de 19 d'octubre de zonificació acústica.

Com a mesura protectora es proposa l'avaluació periòdica, cada 15 dies, dels nivells de renou de l'obra.

Cal indicar que a l'estudi de renou que es presenta es classifica la zona com a sector del territori amb predomini de sòl d'us residencial.

D'acord amb la Llei 1/2007, de contaminació acústica de les IB l'àrea d'actuació es podria classificar com a àrea acústica de tipus G) Espais naturals que requereixin una especial protecció contra la contaminació acústica. Comprenen les àrees de silenci o les zones d'alta sensibilitat acústica, que integren els sectors del territori d'un espai protegit que requereixen una especial defensa contra el soroll. En ells s'inclouen les categories definides en l'article 11 de la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació de els espais de rellevància ambiental, així com els llocs de la xarxa ecològica europea Natura 2000.

I correspon als ajuntaments l'elaboració de mapes de renou. No es té constància de l'elaboració del mapa de renou.

Durant l'execució de les obres que està previst en 9 mesos es preveu un augment de les emissions sonores de la zona, la qual cosa pot afectar a les espècies que es troben als voltants.

c) Hidrologia

L'impacte sobre la hidrologia superficial es produirà per la possible alteració de la conca del torrent i l'escorrentia superficial de la zona, com a mesura es proposa la construcció de drenatge transversal en el punt del torrent i uns sistema de drenatge soterrant que discorrerà pel domini públic i desembocarà a la xarxa municipal del nucli urbà i al torrent.

Respecte a la hidrologia subterrània cal indicar que els principals impacte es podran produir per contaminació d'olis, hidrocarburs, substàncies químiques si no es prenen les mesures protectores adequades.

Com a mesura protectora destaca la construcció d'una bassa excavada en el terreny i impermeabilitzada per a la neteja de cubes, no es realitzaran abocaments de substàncies al terreny, es redactarà un pla d'actuació per fer front a les emergències.

L'informe del Servei d'aigües superficials indica que no afecta a policia de torrents malgrat a l'IDEIB s'observi un torrent que travessa la carretera, a més no s'ha rebut informe de l'Ajuntament referent a l'abocament de l'aigua a la xarxa municipal.

d) Flora

L'impacte es produirà durant la fase de construcció.

A l'estudi d'avaluació de les repercussions (EARA) s'indica que la superfície afectada és la següent:

Criteri 1: cartografia oficial del habitat

	Criteri 1		Criteri 2	
	6220	9320	6220	9320
Superfície afectada	0,782 ha	0,782 ha	1,254 ha	1,254 ha
Superfície relativa afectada LIC ES5310128	0,09%	0,24%	0,14%	0,38%
Superfície relativa afectada total nacional	0,00007%	0,00168%	0,00011%	0,00264%
Superfície relativa afectada total LIC	0,00016%	0,00402%	0,00025%	0,00634%

Superfície afectada: Superfície d'hàbitat eliminat amb l'obra

Criteri 2: fotointerpretació-treball camp

Es conclou que els hàbitats es troben ben representats tant a Mallorca com a les altres zones del territori nacional, per la qual cosa es conclou que els impactes no són significatius i no amenaça la integritat de l'espai Natura 2000.

A l'EARA s'indica que no es probable la presència de *Helianthemum caput-felis* ni de *Petalophyllum ralfssi* per la qual cosa l'impacte sobre les espècies de plantes incloses a l'annex II de la Directiva 92/43/CEE es considera nul.

Es realitzarà una senyalització de les zones amb vegetació potencial que no es podrà traspasar.

Com a mesura protectora destaca la senyalització estrictament de les zones afectades per l'actuació, aquesta actuació serà supervisada per un tècnic competent.

Es realitzarà una reposició de la terra vegetal i una hidrosembra a les zones fora de XN2000 on s'ha alterat la flora, com pot ser la zona on

s'ubicarà les instal·lacions auxiliars.

No es preveu la necessitat de restauració en els terrenys de la xarxa natura 2000, atès que no hi ha espai material per aquesta restauració.

Cal indicar que l'impacte que es realitzarà sobre la vegetació és irreversible.

A més cal destacar l'afecció a l'hàbitat prioritari 6220 (*Hypochoerido-Brachypodietum retusi* - *Cneoro tricocci-Ceratonietum*) d'uns 5000m² fora de XN2000 (font IDEIB Hàbitats 2005), també de manera irreversible, la qual no s'ha comptabilitzat ni tengut en compte ni a l'EsIA ni a l'EARA. A més de l'afecció als hàbitats 9320 i 6220 dins XN2000.

e) Fauna

Els principals impactes es produiran durant la fase de construcció, a destacar la possible afecció sobre les aus provocades pels renous, emissions de partícules, el trànsit de persones i maquinària, el moviment de terres, la pèrdua d'hàbitat,...

Durant la fase de funcionament l'impacte es considera compatible, cal destacar la possible impacte de les lluminàries la zona de la rotonda, i les lluminàries dels vehicles. Respecte a la fragmentació de l'hàbitat i l'atropellament de vehicles s'indica que no es veurà incrementada per a la realització del projecte.

A l'estudi de repercussions l'impacte sobre la fauna es considera compatible atès que només és probable l'existència a la zona de *Testudo hermanni* i *Sylvia sarda balearica*.

Respecte a l'impacte sobre les aus a l'EARA s'indica que no es probable la presència de *Burhinus oedipnemus* (sebel·lí), *Galerida theklae* (cucullada), *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (corb marí), *Falcó peregrinus* a l'àrea d'estudi per la qual cosa no es preveu afecció alguna, mentre que de l'espècie *Sylvia balearica* (Xòrrec) s'indica que la presència a la zona és segura però l'afecció sobre la mateixa no serà significativa, atès que la franja d'hàbitat afectada és molt estreta. Indicar que la presència de sebel·lins i de cucullades es pràcticament segura.

Cal indicar que el fet de que la plataforma s'ampliï 10m genera una major fragmentació de l'hàbitat i pot suposar un increment d'atropellaments de fauna atès que la distància que han de recórrer és major i que la velocitat de la via es pot veure incrementada.

Com a mesura protectora per tal de tenir en compte l'època de cria i reproducció de la *Sylvia balearica* i *Testudo hermanni* es proposa que els treballs de desbrossament, jalonament, moviment de terres, s'hauran de dur a terme entre els mesos de setembre i febrer, quedant restringits aquests treballs a la resta de mesos.

Tal com s'ha comentat anteriorment a la zona d'actuació del projecte (250m-500m) durant el 2016 es varen observar quatre nius de *Milvus milvus* dos d'ells amb cries, la qual cosa no s'ha tengut en compte a l'EsIA. Cal indicar que molt proper als nius es proposa una de les zones d'aplec de maquinària i residus, es considera que aquesta actuació podria tenir un impacte molt negatiu sobre l'espècie, a part de l'impacte provocat per les obres en sí.

El Pla de recuperació de la Milana estableix a l'acció 6 i amb prioritat alta que "s'haurà d'assegurar la tranquil·litat als nius, entre els mesos del febrer al juny. Evitar feines forestals a un radi de 500 metres de cada niu de milà entre l'1 de febrer i el 30 de juny. En cas que es detecti qualsevol actuació dins aquest radi (obres, alta freqüentació d'excursionistes, etc.) que pugui posar en risc la continuació de la cria, se duran a terme les gestions urgents necessàries per tal de minimitzar-la." I estableix com a obligació de les administracions "Prohibir els treballs forestals dins un radi de 500 metres de cada niu de milà entre l'1 de febrer i el 30 de juny i evitar qualsevol molèstia que pugui posar en risc l'èxit de la cria als nius de milà (obres, presència d'excursionistes, etc.), entre d'altres actuacions.

Per la qual cosa es considera que les obres de la carretera poden destorbar/molestar els individus presents a la zona provocant que no nidifiquin a la zona, a més cal recordar que un dels objectius específics del Pla de recuperació és "Millorar l'èxit reproductiu, evitant l'abandonament de la cria per part de parelles territorials per molèsties".

f) Àrees protegides

S'indica que l'impacte sobre els espais protegits XN2000 és compatible.

Cal destacar que l'afecció directa per transformació del sòl sobre el LIC/ZEPa Cap Enderrocat-Cap Blanc i sobre l'ANEI (àrea natural d'especial interès) és de com a mínim de 13.000m², els quals es veuran afectats irreversiblement per l'ampliació de la carretera.

A més cal destacar l'afecció a l'hàbitat prioritari 6220 (*Hypochoerido-Brachypodietum retusi* - *Cneoro tricocci-Ceratonietum*) d'uns 5000m² fora de XN2000 (font IDEIB Hàbitats 2005), també de manera irreversible, la qual no s'ha comptabilitzat ni tengut en compte ni a l'EsIA ni a l'EARA.

L'objecte de la Xarxa Natura és el de garantir el manteniment, o en el seu cas, el restabliment, en uns estat de conservació favorable dels

hàbitats i dels hàbitats de les espècies.

La Llei 42/2007, de 13 de desembre, a l'article 3 defineix l'Estat de conservació favorable d'un hàbitat natural: quan la seva àrea de distribució natural és estable o s'amplia; l'estructura i funcions específiques necessàries per al seu manteniment a llarg termini existeixen i poden seguir existint en un futur previsible; i l'estat de conservació de les seves espècies és favorable.

I l'Estat de conservació favorable d'una espècie: quan la seva dinàmica poblacional indica que segueix i pot seguir constituint a llarg termini un element vital dels hàbitats als quals pertany; l'àrea de distribució natural no s'està reduint ni hi ha amenaces de reducció en un futur previsible; existeix i probablement segueixi existint un hàbitat d'extensió suficient per mantenir les seves poblacions a llarg termini.

A l'article 46.4 els òrgans competents per aprovar o autoritzar els plans, programes o projectes només poden manifestar la seva conformitat amb els mateixos després d'haver-se assegurat que no causarà perjudici a la integritat de l'espai en qüestió.

Per la qual cosa es considera que l'actuació que es pretén no suposarà una millora dels hàbitats 6220 i 9320 i sí una afecció i reducció dels mateixos.

A més un cop consultat al Servei de Protecció d'Espècies cal indicar que existeix una proposta d'ampliació de la ZEPA, la qual es veuria afectada per la realització d'aquest projecte. La ZEPA es proposa al costat est de la Ma-6015 direcció Lluçmajor, per la qual cosa en projecte suposaria la reducció d'uns 39.000m² d'espai XN2000.

El fet que l'ampliació de la ZEPA es realitzi a aquest indret és un indicatiu de la importància ecològica d'aquest territori.

Respecte a l'ANEI (Àrea natural d'especial interès) la Llei 1/1991 a l'article 7 indica que: "El règim urbanístic dels terrenys inclosos en una Àrea Natural d'Especial Interès o en una Àrea Rural d'Interès Paisatgístic serà el següent:

1. El sòl queda classificat com No Urbanitzable d'Especial Protecció.
2. Les limitacions que estableix l'article 86.1 de la Llei de règim del sòl i ordenació urbana per a la realització de construccions i instal·lacions en sòl no urbanitzable queden sotmeses a les restriccions específiques que fixa aquesta Llei.
3. No podran ser dedicats a utilitzacions que impliquin transformació del seu destí o naturalesa en els termes que preveu la present Llei, ni a aquelles que lesionin els seus valors ecològics o paisatgístics."

Per la qual cosa malgrat sigui una figura urbanística cal indicar que amb la realització del projecte lesionaria de manera irreversible els valors ecològics i paisatgístics de la zona.

g) Residus

La generació de residus es produirà principalment durant de la fase de construcció i seran principalment residus de construcció-demolició. S'indica que seran gestionats correctament i es realitzarà una separació en origen de la resta de residus.

Es reutilitzarà el total de les quantitats estimades de terra, pedres d'excavació i els materials provinents del trillat i escarificat pel reompliment de cunetes, terraplens,...

S'indica que es realitza una correcta gestió dels residus generats.

S'estima una generació de 55.611,16 tones (terres, pedres, fressat i escarificat) amb un volum aparent de 25.745,9m³. Si aquesta acció s'afegeix a altres contemplades al projecte com la tala i el desbrossament de la vegetació es considera que el volum de residus generats seran molt considerables.

h) Paisatge

S'indica que l'impacte és compatible ja que considera que la visibilitat d'aquesta infraestructura és molt poc visible des de les zones properes, i que l'ampliació no suposarà una diferència significativa entre la conca visual actual i la futura.

Es considera que l'ampliació de la carretera modifica el paisatge actual, atès que es tracta d'una carretera típica de la zona rural de Mallorca i es convertiria en una calçada de gran amplada amb un paisatge modificat.

i) Patrimoni

L'EsIA indica que el projecte no afecta als dos béns catalogats que es troben propers a l'actuació a uns 600m.

Per tal d'evitar possible impacte sobre elements etnogràfics, arqueològics es proposa la mesura de realització d'una prospecció abans del inici de les obres.

Respecte a la paret seca remarcar que fa un parell d'anys es va tomar durant els 3.9km de l'obra la paret seca que existia al constatat est de la carretera, amb les fotografies aèries es pot observar munts de pedres amuntegats dins les parcel·les limítrofs. Es preveu el tancament de la nova carretera amb paret seca.

A l'EsIA l'impacte es considera compatible.

Com a mesura correctora es proposa la realització d'una prospecció arqueològica abans de l'inici de les obres i la restitució integral dels marges a la distància preceptiva de 3m des de l'aresta d'explicació i la restitució de les entrades d'accés a les finques. Durant el desbrossament i el moviments de terres es disposarà d'un arqueòleg a peu d'obra.

j) Població

Durant la fase de construcció l'impacte es pot considerar negatiu però temporal i reversible per les molèsties que puguin ocasionar als visitants de la zona. La valoració de l'acceptació social de la millora de la infraestructura es considera com a positiva.

5.3. Àrees amb risc

Tal com s'ha comentat amb anterioritat a la zona afectada pel projecte s'observen algunes taques a APR d'incendis i vèries zones catalogades com a àrees amb gran risc d'incendi (zones aprovades pel Decret 22/2015, de 17 d'abril, pel qual s'aprova el IV Pla general de Defensa contra incendis Forestal.

Mesures protectores, correctores

Es preveu la necessitat de 5.000m² per a la instal·lació de maquinària i s'han previst tres zones amb predomini de cultius, fora de XN2000 però molt propers (limítrofs), on es podria ubicar la zona d'aplec de maquinària, materials i residus, s'habilitarà un sistema d'humectació i neteja de rodes.

5.4. Seguiment ambiental:

Es presenta un Programa de Vigilància Ambiental (PVA) on s'indica que es realitzarà informes trimestrals durant la fase de construcció i informes finals on es resumiran els aspectes objecte de vigilància i el grau de compliment de les mesures correctores.

Es comptarà amb un Director ambiental de l'obra que serà la persona responsable de dur a terme el seguiment i control del PVA.

A l'EsIA es descriu de manera detallada com es durà a terme el seguiment de les mesures proposades, indicant el paràmetre a seguir, l'indicador, la periodicitat, el responsable, el llistat de referència, observacions,...

5.5. Altres consideracions

Segons el PDS de Carreteres la Ma-6015 la descriu com a carretera interurbana de dos carrils, d'una calçada, amb un ample de vial de 0,6m i una amplitud de carril de 2,7m amb velocitat màxima de 80km/h i considera que el ferm està molt bé. I una IMD el 2006 d'entre 2.001-5.000.

Es considera que l'ampliació de la carretera en un 166% està sobredimensionat, es considera raonable indicar que l'ampliació de la mateixa suposarà un augment de la velocitat de circulació de la via i un augment de trànsit a la mateixa.

Es recorda que l'article 46.5 de la Llei 42/2007 assenyala que: "si, malgrat les conclusions negatives de l'avaluació de les repercussions sobre el lloc i mancament de solucions alternatives, s'ha de realitzar un pla, programa o projecte per raons imperioses d'interès públic de primer ordre, inclosos raons d'indole social o econòmica, les administracions públiques competents han de prendre totes les mesures compensatòries siguin necessàries per garantir que la coherència global de Natura 2000 quedi protegit.

La concurrència de raons imperioses d'interès públic de primer ordre només es pot declarar-se per a cada supòsit concret:

a) Mitjançant una llei.

b) Mitjançant acord del Consell de Ministres, quan es tracti de plans, programes o projectes que hagi d'aprovar o autoritzar per l'Administració General de l'Estat, o de l'òrgan de Govern de la comunitat autònoma. L'acord ha de ser motivat i públic.

L'adopció de les mesures compensatòries es durà a terme, si escau, durant el procediment d'avaluació ambiental de plans i programes i



d'avaluació d'impacte ambiental de projectes, d'acord amb el que disposa la normativa aplicable. aquestes mesures s'aplicaran en la fase de planificació i execució que determini l'avaluació ambiental. Les mesures compensatòries adoptades han de ser remeses, pel curs corresponent, a la Comissió Europea

6. En cas que el lloc considerat contingui un tipus d'hàbitat natural i / o una espècie prioritària, assenyalats com a tals als annexos I i II, únicament es poden al·legar les següents consideracions: a) Les relacionades amb la salut humana i la seguretat pública. b) Les relatives a conseqüències positives de primordial importància per al medi ambient. c) Altres raons imperioses d'interès públic de primer ordre, prèvia consulta a la Comissió Europea”

6. Conclusions

Per tot l'anterior, es proposa formular la declaració d'impacte ambiental desfavorable a la realització del projecte Millora de la carretera Ma-6015 S'Estanyol-Circuit estratègic (Ma-6014)” en el terme municipal de Lluçmajor promogut per la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat (Carreteres).

Palma, a 2 de novembre de 2017

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

