

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

12632

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental sobre el Projecte de l'aparcament dissuasori en l'estació de tren de Santa Maria del Camí (109a/2018)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 16 de novembre de 2018, i d'acord amb l'article 10.1.a) del Decret 4/2018, de 23 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrer de 2018),

RESOLC FORMULAR:

L'informe d'impacte ambiental, sobre el projecte de l'aparcament dissuasori en l'estació de tren de Santa Maria del Camí, en els termes següents:

1.Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

El projecte del present informe es tramita segons la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental a les Illes Balears i està inclòs a l'Annex II "Projectes sotmesos a avaluació d'impacte ambiental simplificada", en concret al grup 4 "Projectes d'infraestructures", apartat 4 "Aparcaments i marines seques en sòl rústic."

El projecte segueix el procediment simplificat d'avaluació d'impacte ambiental de la secció 2a del Capítol II d'avaluació d'impacte ambiental de projectes del Títol II d'avaluació ambiental de la llei estatal, Llei 21/2013, de 9 de novembre, d'avaluació ambiental per a l'emissió de l'informe d'impacte ambiental.

L'objecte d'aquest informe és analitzar els efectes significatius sobre el medi ambient de la construcció d'un aparcament dissuasori a l'estació de tren de Santa Maria.

2.Descripció i ubicació del projecte

El projecte consisteix en l'execució d'un aparcament dissuasori a l'estació de tren de Santa Maria del Camí situat a la parcel·la 199 polígon 2 del terme municipal de Santa Maria del Camí. L'actuació suposarà la creació de 99 places d'aparcament de 4,8 m de llarg per 2,4 m d'ample, ocupant una superfície aproximada de 2660 m². Les places d'aparcament estaran disposades en distribució de bateria a ambdós costats d'un únic carril central de 8 m d'amplada amb un únic accés d'entrada i sortida des del camí de Coanegra. S'executarà una voravieja d'accés al carrer de Sant Antoni i se repavimentarà la zona annexa a l'edicle d'entrada a l'estació. Aquest edicle, construcció de petites dimensions, es desmantellarà una vegada hagin traslladat les instal·lacions tarifàries a l'interior de l'edifici de l'estació. El recorregut fins a l'estació implica l'expropiació de 114 m² de la parcel·la 01 al costat del carrer Sant Antoni.

3.Avaluació dels efectes previsibles

El sòl on es pretén construir l'aparcament està situat a una zona de vulnerabilitat d'aqüífers moderada. La vegetació existent a la zona és pròpia de vegetació urbana o ruderal acusadament nitròfila. Malgrat que la localització de la parcel·la que es pretén utilitzar es troba a sòl rústic, no és sòl rústic d'especial protecció com Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI), Àrea Rural d'Interès Paisatgístic (ARIP) o Àrea d'Assentament en Paisatge d'Interès (AAPI). La parcel·la on es vol construir l'aparcament de l'alternativa triada es troba a sòl rústic classificat com Àrea de Transició de Creixement (AT-C). Segons el Bioatles (dins la quadrícula 1x1) les espècies a destacar presents a la zona són el calàpet (Bufo balearicus), el buscariet de capnegre (Sylvia melanocephala) i l'oronella (Hirundo rustica) els tres de protecció especial i al catàleg balear d'espècies amenaçades.

Els impactes potencials els classifiquen en funció de les fases de construcció i explotació del projecte. A cada fase es descriuen una relació d'accions derivades del projecte susceptibles de produir impactes com són: demolició i retirada d'enderrocs, moviment de terres, ferms i pavimentació, drenatge, pintures viàries i gestió de residus en el cas de la construcció. En el cas de l'explotació les accions són explotació, manteniment i generació de llocs de feina. Les mesures protectores i correctores proposades per cada fase són específiques per





l'emissió de contaminants, el renou i les vibracions, la contaminació i alteració del sòl, la contaminació per vessaments de l'aigua, la protecció de la vegetació circumdant i l'eliminació per esbrossar, protecció de la fauna per alteració del medi o atropellament, etc. La proposta del Programa de Vigilància Ambiental té en compte l'aplicació de la correcta execució de les mesures previstes així com la detecció d'impactes no prevists.

Actualment, aquesta zona s'utilitza com a zona d'apilament de terres i material de construcció i es troba a un entorn amb un alt grau de transformació i de poc valor paisatgístic, al costat de les vies del tren en un entorn de caràcter industrial on hi ha l'aparcament del Viver Hortus i les bodegues de Macià Batle. Els efectes ambientals que es produiran seran mínims.

4.Consultes a les administracions públiques afectes i persones interessades

S'han efectuat consultes a:

- Direcció General de Recursos Hídrics
- Ajuntament de Santa Maria del Camí
- Direcció Insular de Territori i Paisatge
- Direcció insular d'Urbanisme
- Serveis Ferroviaris de Mallorca (aclariments del document ambiental)

De les quals, s'han rebut els següents informes:

En data 28 de setembre de 2018 té entrada al Servei d'Assessorament Ambiental -CBMA l'informe de l'Ajuntament de Santa Maria del Camí. El Sr. Batle remet un informe emès pel tècnic del consistori en el qual informen favorablement.

En data de 10 d'octubre de 2018 té entrada al Servei d'Assessorament Ambiental -CBMA l'informe emès pel Servei d'Ordenació del Territori de la Direcció Insular de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca. El cap del Servei dóna el vistiplau a l'informe elaborat per l'enginyera de Camins, Canals i Ports del Servei en el qual conclou:

-Pel que fa a la selecció de l'alternativa més adient, resulta convenient replantejar la ponderació de criteris per a la valoració de tal manera que es prenguin en consideració de forma preferent els principis funcionals, ambientals i d'adequació a l'ordenació del Pla territorial de Mallorca, en comptes dels econòmics, especialment en el sentit de tendir a la consecució d'unitats coherents en l'aspecte formal i integrades en l'entorn, evitant la desfiguració de la perspectiva del conjunt urbà tradicional existent, de tal manera que hi hagi interconnexió dels seus respectius sistemes viaris. L'alternativa 2 plantejada sembla que presentaria un major grau d'integració en la trama urbana.

-L'alternativa escollida ha de donar resposta al principi de mobilitat segura i sostenible justificant l'habilitació d'un itinerari segur i accessible per a vianants que comuniqui l'aparcament proposat amb l'estació de ferrocarril.

-L'alternativa escollida ha de contribuir de forma positiva al desplegament de la política de paisatge del Consell de Mallorca, adoptant mesures d'integració paisatgística tals com les que exposen al cos de l'informe.

-Cas que l'alternativa finalment escollida suposi la implantació en els terrenys de sòl rústic indicats, en cas que s'acrediti la inconveniència d'incorporació en un instrument de planejament municipal (com a sòl urbanitzable directament ordenat) o sectorial, atenent la consideració d'ús condicionat de l'activitat proposada, l'execució n'exigirà la declaració prèvia d'interès general, llevat que l'aprovació del projecte comporti aquesta declaració en virtut de la seva legislació específica.

-Resulta convenient aportar un Estudi de mobilitat generada, seguint els principis i pautes que es recullen a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

-Cal recordar que l'instrument d'ordenació corresponent haurà de preveure que la redacció del projecte s'haurà d'acomplir la Norma 44 de contaminació lumínica i la Norma 45 de contaminació acústica del PTIM.

En data de 21 d'octubre de 2018 té entrada al Servei d'Assessorament Ambiental -CBMA l'informe emès pels Serveis Ferroviaris de Mallorca de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat. La cap del Servei d'Explotació Projectes i Obres del SFM adjunta un informe complementari elaborat pel biòleg de TRAGSATEC en el qual fa una sèrie d'aclariments:

-Aclareix les places de l'alternativa 2 que al document ambiental apareixen com 49, 64 i 66 a diferents apartats del document. Finalment, aclareixen que són 49 places a l'alternativa no escollida, l'alternativa 2.

-Aclareix dades econòmiques sobre el cost d'execució, l'alternativa 1 i 1 bis són 155.000 Euros i tenint en compte l'expropiació són 248.000 Euros en el cas de l'alternativa 1. Aclareix el preu per plaça d'aparcament de 2510 Euros en el cas de l'alternativa 1 i de 16.612 Euros en el cas de l'alternativa 2.

-Especifica criteris ambientals en el cas de l'alternativa 1 i l'alternativa 2.

-En la descripció de la localització de l'aparcament menciona l'apartat 1 de la Norma 8 del PTIM que diu que el nou sòl industrial i de serveis haurà d'ubicar-se de forma exclusiva a les àrees següents:

+En una Àrea de Transició de Creixement (AT-C)

+En una Àrea de Transició d'Harmonització (AT-H) o en una àrea el perímetre de la qual estigui en contacte almenys en un



25% amb l'àrea esmentada (AT-H) i no estigui inclosa en cap de les categories de sòl rústic protegit.

5. Anàlisi dels criteris de l'annex III de la Llei 21/2013

S'han analitzat els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i no es preveu que el projecte pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, en concret:

1. Característiques del projecte:

L'objecte d'aquest informe és analitzar els efectes significatius sobre el medi ambient de la construcció d'un aparcament dissuasori a l'estació de tren de Santa Maria. Els tipus d'obres que determinen el projecte són: demolició i retirada d'enderrocs, moviment de terres, fermes i pavimentació, drenatge, pintures viàries i gestió de residus.

2. Ubicació del projecte:

El projecte consisteix en l'execució d'un aparcament a l'estació de tren de Santa Maria del Camí. L'alternativa 1 escollida, és la de situar l'aparcament a la parcel·la 199 polígon 2 del terme municipal de Santa Maria del Camí. L'actuació suposarà la creació de 99 places d'aparcament de 4,8 m de llarg per 2,4 m d'ample, ocupant una superfície aproximada de 2.660 m².

Segons la Norma 8 del PTIM sobre sòl industrial i de serveis en la que es menciona que aquest tipus de sòl s'haurà d'ubicar exclusivament a Àrees de Transició de Creixement o d'Harmonització com és el cas.

3. Característiques del potencial impacte:

Ateses les característiques del projecte es considera que no té efectes transfronterers ni es preveu que impliqui impactes ambientals significatius.

Malgrat que la localització de la parcel·la, que es pretén utilitzar, es troba a sòl rústic, no és sòl rústic d'especial protecció com Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI), Àrea Rural d'Interès Paisatgístic (ARIP) o Àrea d'Assentament en Paisatge d'Interès (AAPI). La parcel·la on es vol construir l'aparcament de l'alternativa triada es troba a sòl rústic classificat com Àrea de Transició de Creixement (AT-C).

Els impactes potencials de cadascuna de les fases de construcció i explotació del projecte queden especificats en una relació d'accions derivades del projecte

susceptibles de produir impactes. Aquests impactes són evitats, minimitzats i corregits mitjançant una sèrie de mesures protectores i correctores les quals es regulen en una proposta del Programa de Vigilància Ambiental. Tenint en compte que es tracta d'una zona amb un alt grau de transformació i de poc valor paisatgístic, al costat de les vies del tren en un entorn de caràcter industrial. Els efectes ambientals que es produiran seran mínims.

Conclusions de l'informe d'impacte ambiental

Primer: No subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el Projecte de l'aparcament dissuasori en l'estació de tren de Santa Maria del Camí atès que es preveu que no tindrà efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, sempre que es compleixin les mesures proposades a l'Estudi d'Impacte Ambiental i sempre que es compleixin les condicions de les mesures d'integració paisatgística, així com la proposta de mesures protectores i correctores i el Programa de Vigilància Ambiental presentat.

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Tercer. L'informe d'impacte ambiental perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'autorització del projecte en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 47.4 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Quart. L'informe d'impacte ambiental no ha de ser objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si s'escau, siguin procedents en la via administrativa o judicial davant de l'acte, si s'escau, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 47.6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.



Cinquè. Aquesta resolució s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació i, en concret, de la necessitat de tramitar, si escau, la declaració prèvia d'interès general.

Palma, a 22 de novembre de 2018

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

