



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

3417

Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el nou enllaç Ma-13, pk 14+800, polígon Son Llaüt, TM Santa Maria (67a/17)

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 22 de febrer de 2018,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

1. Antecedents

a. El 27 de setembre de 2016 se publica al BOIB núm. 123 l'anunci del Consell de Mallorca d'informació pública del projecte de nou enllaç de la Ma-13, PK 14,800 (polígon de son Llaüt), termes municipals de Santa Maria del Camí i Consell.

b. En data 09 de maig de 2017, amb registre d'entrada núm. 10299 de la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca (CMAAP), entra l'ofici de sol·licitud de 5 de maig de 2017 per part del director insular de Territori i Infraestructures per a l'emissió de declaració d'impacte ambiental per part de l'òrgan ambiental en relació al projecte mencionat al títol. S'adjunta projecte d'execució i estudi d'impacte ambiental.

c. Amb la sol·licitud per a l'emissió de declaració d'impacte ambiental s'adjunta còpia de l'ofici de notificació de 13 de setembre de 2016 de la resolució de la consellera executiva de Territori i Infraestructures d'aprovació inicial del projecte, de tramitació de la informació pública, de tramitació de l'estudi d'impacte ambiental i de consulta a les administracions afectades.

d. Amb la sol·licitud per a l'emissió de declaració d'impacte ambiental s'adjunta còpia dels oficis de sol·licitud de consulta a les següents administracions afectades amb data de sortida del registre general del Consell de Mallorca (CM) de 5 d'octubre de 2016: Ajuntaments de Santa Maria del Camí (núm. de sortida: 22079 i d'entrada: 3089 de 7 d'octubre de 2016) i de Consell (núm. de sortida: 22078 i d'entrada: 2986 de 7 d'octubre de 2016); Direcció General de Recursos Hídrics (núm. de sortida: 22077 i amb d'entrada sense número el 10 d'octubre de 2016) i Direcció General d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus (núm. de sortida: 22080 i amb d'entrada sense número el 10 d'octubre de 2016) de la CMAAP; Departament de Cultura, Patrimoni i Esports (núm. de sortida intern del CM: 5789 i amb d'entrada interna del CM sense número el 10 d'octubre de 2016) i Direcció Insular de Territori i Paisatge del Departament Insular de Territori i Infraestructures del Consell de Mallorca (núm. de sortida intern del CM: 5788 i amb número d'entrada interna del CM: 6279 el 10 d'octubre de 2016).

e. Amb la sol·licitud per a l'emissió de declaració d'impacte ambiental s'adjunta còpia de la certificació de 7 de desembre de 2016 del secretari general del Consell de Mallorca de no haver rebut al registre general al·legacions durant el període d'informació pública. S'adjunta també al·legació de 18 de gener de 2017 amb número d'entrada 1409 del registre general del Consell de Mallorca, fora del termini d'informació pública i ofici de resposta per part de la direcció de l'obra el 20 de febrer de 2017.

f. Amb la sol·licitud per a l'emissió de declaració d'impacte ambiental s'adjunten els següents informes:

i. Tres oficis amb informes del Servei d'Ordenació del Territori amb dates 22 de novembre de 2016 (núm. de sortida intern del CM: 6917 i amb número d'entrada interna del CM: 7277, ambdós de 23 de novembre de 2017), 6 d'abril de 2017 (núm. de sortida intern del CM: 1691 i amb número d'entrada interna del CM: 2590, ambdós de 7 d'abril de 2017) i de 20 d'abril de 2017 (núm. de sortida intern del CM: 1908 i amb número d'entrada interna del CM: 3029, ambdós de 21 d'abril de 2017), tots tres en relació a la consulta efectuada.

ii. Ofici i informe per part de la direcció d'obra (núm. de registre de sortida intern del CM: 7706 de 23 de desembre de 2016) amb data 19 de desembre de 2016 en resposta a l'informe del Servei d'ordenació del Territori de data 22 de novembre de 2016 i ofici de 11 d'abril de 2017 (núm. de registre de sortida intern del CM: 1775 de 12 d'abril) per part de la direcció d'obra cap al mateix servei sol·licitant escrit aclaridor en relació a l'informe de 6 d'abril de 2016.

iii. Ofici i informe de 14 de febrer de 2017 per part del Departament de cultura, Patrimoni i Esports del CM en relació a la consulta efectuada (núm. de sortida de registre intern del CM: 753 de 7 de març de 2017 i número d'entrada interna del CM: 1723, de 8 de març de 2017).

iv. Ofici i informe d'esmena de deficiències (núm. de sortida de la CMAAP: 5351 de 4 d'abril de 2017 i número d'entrada del CM del CM:





10212, de 6 d'abril de 2017) i ofici i informe en relació a la consulta efectuada (núm. de sortida de la CMAAP: 6080 de 19 d'abril de 2017 i número d'entrada del CM del CM: 11984, de 24 d'abril de 2017) per part del Servei d'aigües superficials de la Direcció General de Recursos Hídrics.

v. Escrit del Departament de territori i Infraestructures de la direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat del CIM de 7 de febrer de 2018 i núm. registre CMAAP 3170, de 8 de febrer de 2018.

2. Informació del projecte

a. Les actuacions previstes se situen en terrenys dels termes municipals de Santa Maria del Camí i Consell.

b. El projecte preveu un nou enllaç que connecti la via Ma-13A amb l'autovia Ma-13 a través d'un vial de doble sentit d'11 metres de secció total, en part aprofitant un camí existent (anomenat Camí de Terme i que coincideix amb el límit dels dos termes municipals), i en part amb la seva prolongació discorrent per parcel·les privades per aconseguir millor connectivitat entre elles i evitant un gir del camí existent que no resulta òptim per a la circulació de vehicles pesants.

c. L'enllaç amb l'autovia, en el punt del pont existent, es resol amb dues rotondes elevades a banda i banda creant els carrils d'incorporació corresponents, mentre que el nou punt de connexió en "T" amb la Ma-13A es resol amb una rotonda en superfície per donar solució als girs a l'esquerra.

d. La secció viària prevista pel nou camí de terme consisteix en dos carrils de 3,50m d'ample, 1 m de zona voral i l'espai necessari de berma que oscil·la entre 0,50m i 1,50m.

e. Pel que fa als elements propis de la infraestructura, a les rotondes es preveuen barreres de seguretat de formigó tipus BHSEJO ("New Jersey") i lluminàries tipus led.

f. Es preveuen pantalles acústiques en dos punts on hi ha habitatges.

g. Els nous tancaments amb finques privades proposats tenen tipologies diverses segons els trams i propietats.

3. Elements significatius de l'entorn del projecte

Diagnòstic territorial i ambiental

La construcció de la carretera tindrà una conseqüent disminució als nuclis de població de: molèsties; contaminació acústica; contaminació directa a àrees residencials per gasos nocius procedents de combustió de combustibles fòssils amb les positives implicacions que té per a la salut dels habitants; perillositat; i sinistralitat. i particularment en el cas dels habitants de Consell per causa de la reducció de la distància al principal pol d'atracció de la xarxa viària mallorquina, la ciutat de Palma, s'obtidria una major eficiència energètica i menor contaminació per la disminució de temps invertit i de consum de combustibles fòssils.

L'informe del Departament de Cultura, Patrimoni i Esports detecta al traçat del projecte una casa protegida al catàleg de Santa Maria (nº 174) propera a la traça proposada i encara que no planteja condicions d'actuació el projecte haurà de plantejar les actuacions necessàries per a protegir la seva integritat i entorn.

L'augment del conjunt de les activitats antròpiques i la freqüentació sobre el conjunt territorial que provoca una nova carretera, a nivell biòtic determina efectes significativament negatius sobre la fauna a més dels efectes derivats de la fragmentació territorial irreversible que determinen les ocupacions de infraestructures lineals. La tendència actual de fragmentació de l'espai rural du implícita l'ocupació del sòl amb usos urbans, periurbans i industrials connectats per serveis generals que en altre cas no tindrien raó de ser, la creació de nous tancaments, de pantalles visuals, condicionaments de camins, instal·lació de serveis, etc.

S'afecta en alta intensitat i/o magnitud amb usos urbans l'espai rural, la qual cosa pot acabar abocant a la no funcionalitat de l'àrea i que perdi la seva funcionalitat com a tal de manera implícita sense que canviï la qualificació urbanística.

Espècies amb algun tipus de protecció que tenen les seves àrees de distribució a l'entorn rural i agrícola poden ser afectades a més de convertir-se en una frontera infranquejable per algunes d'aquestes, entre d'altres destaquen: Galerida theklae, Sylvia balearica, Tyto alba alba, Upupa epops, Otus scops, Falco tinnunculus, Milvus milvus, Aquila pennata, Atelerix algirus, Macropododon mauritanicus, Troglodytes troglodytes, Burhinus oedicnemus, Calandrella brachydactyla, Circus pygargus, Alectoris rufa, Lanius senator, Carduelis carduelis, Emberiza calandra, Cisticola juncidis, Saxicola torquata, Luscinia megarhynchos, Jynx torquilla, Streptopelia decaocto, Streptopelia turtur i Bubulcus ibis,

Se poden afectar els cursos ambientals, la recàrrega d'aqüífers pel canvi de la dinàmica hidrològica superficial, així com ser contaminats per manca de sistemes de protecció i depuració, per abocaments durant l'obra o per ús de pesticides.

La desnaturalització, el desequilibri, la disharmonia estètica provocada pel brusc trencament de la carretera no desapareix mai, les infraestructures lineals, pels seus requeriments de traçat i connexió sovint independents de les referències del territori perceptible, són una infravalorada intrusió en el paisatge, agreujada per la seva envergadura física. El projecte no ha tingut en compte publicacions com la del CIM Bases per a una Estratègia del Paisatge de Mallorca o estudis específics que diagnostiquen les necessitats paisatgístiques de la zona. Se desnaturalitza el paisatge no emprant materials i tipologies de construcció tradicionals a tota l'obra i proposa una il·luminació en un entorn rural que contribueix a la contaminació lumínica.

Per altra banda no s'ha fet un estudi de mobilitat que indiqui la freqüentació del trànsit no rodat pel camí del Terme i per tant es desconeix quina influència pot tenir sobre el mateix el projecte d'ampliació del traçat, especialment en el pont existent.

4. Resum del procés d'avaluació

Fase d'informació pública i de consultes

D'acord amb l'article 37.4 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental, cal sotmetre el projecte a informació pública durant un termini de trenta dies.

Durant l'exposició pública s'han consultat les següents Administracions afectades amb data de sortida del registre general del Consell de Mallorca de 5 d'octubre de 2016:

i. Ajuntament de Santa Maria del Camí (núm. de sortida: 22079 i d'entrada: 3089 de 7 d'octubre de 2016).

ii. Ajuntament de Consell (núm. de sortida: 22078 i d'entrada: 2986 de 7 d'octubre de 2016).

iii. Direcció General de Recursos Hídrics (núm. de sortida: 22077 i amb entrada sense número el 10 d'octubre de 2016).

iv. Direcció General d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus (núm. de sortida: 22080 i amb entrada sense número el 10 d'octubre de 2016).

v. Departament de Cultura, Patrimoni i Esports (núm. de sortida intern del CM: 5789 i amb entrada interna del CM sense número el 10 d'octubre de 2016).

vi. Direcció Insular de Territori i Paisatge del Departament Insular de Territori i infraestructures del Consell de Mallorca (núm. de sortida intern del CM: 5788 i amb número d'entrada interna del CM: 6279 el 10 d'octubre de 2016).

A data de realització del present informe únicament s'han rebut els següents informes:

a. El Servei d'Ordenació del Territori del Consell de Mallorca emet tres oficis amb informes amb dates 22 de novembre de 2016, 6 d'abril de 2017 i de 20 d'abril de 2017, tots tres en relació a la consulta efectuada. El de data 22 de novembre de 2016 diu a les consideracions tècniques que s'observa que queda interromput el tram de camí de Terme remanent sense possible connexió amb el vial projectat i conclou al respecte que cal mantenir la connexió viària del tram de camí de Terme remanent amb el nou vial projectat. També diu que el projecte tècnic no contempla cap mesura d'integració paisatgística tot i haver-se previst a l'Estudi d'Impacte Ambiental la plantació de vegetació per minimitzar impacte de les noves rotondes elevades. També es considera que les pantalles acústiques previstes al projecte generen un impacte visual negatiu. Continua: Encara que la valoració de la nova proposta sigui compatible amb el paisatge i no es tracta de zones sensibles, tal com l'estudi d'impacte ambiental ho defineix, el paisatge rural és el dominant. Per tant es considera que requereix la preservació dels seus valors al igual que la millora del paisatge quotidià proper a ell, d'acord amb els criteris generals del Conveni Europeu del Paisatge. Conclou: El projecte hauria de tenir en compte les determinacions que contemplen les Bases per a una Estratègia de Paisatge a Mallorca. Concretament les actuacions previstes a la fitxa P5 de l'Annex del document: Condicionament paisatgístic d'un tram viari entre Santa Maria i Consell que preveu els següents objectius:

- Continuïtat visual per als usuaris de la carretera.
- Continuïtat funcional. Itinerari cívic de connexió entre els nuclis de Santa Maria i Consell.
- Correcció d'impactes visuals negatius.
- Tractament dels accessos als nuclis.

Continua: S'ha d'incorporar al projecte les mesures correctores que preveu l'Estudi d'Impacte Ambiental així com la minimització de l'impacte generat per les pantalles acústiques amb la plantació de vegetació propera i la utilització de tipologies i materials més idonis a l'entorn. I a més també conclou: D'acord amb els criteris del Conveni Europeu de Paisatge abans esmentat es considera convenient, sempre que sigui tècnicament possible, incorporar mesures correctores a la nova actuació amb la plantació de vegetació propera a ella per tal de minimitzar l'impacte visual generat.

També diu: El projecte de nou traçat i enllaços no fa referència a la compatibilitat de la proposta amb la mobilitat no motoritzada tal com defineix la Norma 62. I conclou: Cal justificar que es garanteix la continuïtat de pas del transit no motoritzat al llarg de la MA13A en el nus proposat, principalment perquè es tracta d'una xarxa viària inclosa dins les rutes d'interès Cultural.

L'informe de 6 d'abril de 2017 exposa l'afegiment al projecte per part de la direcció d'obra de plantacions com a mesura correctora en relació a tot allò exposat al seu informe de 22 de novembre de 2016.

L'informe de 20 d'abril de 2017 exposa l'afegiment al projecte per part de la direcció d'obra a més de plantacions com a mesura correctora en relació a tot allò exposat al seu informe de 22 de novembre de 2016, també la modificació per part de la direcció de l'obra de les pantalles acústiques proposant textures i colors més integrats a l'entorn.

b.La Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat, en concret la direcció del projecte, emet ofici i informe en resposta a l'informe del Servei d'Ordenació del Territori amb data 19 de desembre de 2016 i ofici de 11 d'abril de 2017 per part de la direcció d'obra cap al mateix servei sol·licitant escrit aclaridor en relació a l'informe de 6 d'abril de 2016. L'informe de 19 de novembre exposa que no modifica la continuïtat de pas de transit no motoritzat a la Ma-13A; que no contempla les Bases per a una Estratègia del Paisatge perquè no són legislació vigent; que no cal mantenir la continuïtat del camí de Terme perquè se garanteix accés a tots els veïnats, i introdueix elements incompatibles amb la seguretat vial i la protecció acústica. I que s'introduirà vegetació segons el criteris del Conveni Europeu del Paisatge com a mesura correctora.

c.El Departament de Cultura, Patrimoni i Esports del Consell de Mallorca emet ofici i informe 14 de febrer de 2017 en relació a la consulta efectuada, on s'informa que al traçat del projecte no s'han detectat elements declarats BIC ni BC. Que s'ha detectat una casa protegida al catàleg de Santa Maria (nº 174) vora la camada del Terme i molt propera a la traça proposada.

d.Es reben a la CMAIB ofici i informe d'esmena de deficiències i ofici i informe en relació a la consulta efectuada per part del Servei d'aigües superficials de la Direcció General de Recursos Hídrics, on s'informa que el projecte no és dins del domini públic hidràulic de les aigües superficials, ni a les seves zones de protecció (servitud, policia), ni a les zones inundables o potencialment inundables.

Fora del termini d'informació pública se rep una al·legació de 18 de gener de 2017 amb número d'entrada 1409 del registre general del Consell de Mallorca en relació a l'impossibilitat d'accedir-hi a la finca Maynou, que rep resposta amb un ofici per part de la direcció de l'obra el 20 de febrer de 2017 assenyalant el canvi de marca vial per a permetre l'accés.

5.Anàlisi tècnica de l'expedient

1. Es presenten cinc alternatives de traçat inclosa l'alternativa zero:

Alternativa 0. No se fa cap actuació: en aquest cas, el terreny no sofrirà cap tipus de modificació. És descartada pel promotor per considerar que no afecta de manera significativa a cap àrea natural, hàbitat, espècie o recurs natural, se suposa que no resol el problema que en l'actualitat suposa accedir als polígons de Santa Maria del Camí i del Consell que es troben situats a les proximitats de la carretera Ma-13A. Actualment, l'accés als mateixos es realitza travessant algun dels dos municipis nomenats amb anterioritat, provocant el pas de transit de vehicles pesants pel centres dels nuclis de població, dificultant el transport dels nuclis urbans i de les pròpies mercaderies, a més d'ocasionar problemes de contaminació de l'aire, l'activitat i la seguretat. Tot això unit a la pròpia accessibilitat de la població que, per arribar als punts de les poblacions més pròxims als polígons, i propers a la Ma-13A també es veuen obligats a travessar aquestes poblacions, generant també molèsties als residents afectant negativament a les condicions de residència i la mobilitat sense vehicles propis de les zones urbanes.

Alternativa 1. Consisteix a fer coincidir l'eix de la nova carretera que comunica el camí del Terme amb la Ma-13A pel seu traçat actual .Se descarta pel promotor perquè la superfície d'expropiació és molt superior a altres alternatives, a més de que afectaria a més cases habitades. També obligaria a un gir en el traçat en planta que no resulta ideal per a la circulació de vehicles pesants.

Alternativa 2. Consisteix a fer coincidir l'eix de la nova carretera, com a prolongació de l'existent, i dissenyar la intersecció amb la Ma-13 amb un tipus "intersecció en T". Se descarta pel promotor perquè considerà perjudicial per a la fluïdesa del transit el gir a esquerra en la intersecció amb la Ma-13.

Alternativa 3. És una modificació puntual de l'alternativa 2. En aquest cas, per facilitar la incorporació dels vehicles pesants a la seva arribada a la Ma-13A, s'ha previst l'execució d'una rotonda que evita els girs a la esquerra. Se descarta pel promotor perquè encara que millora el problema sorgit amb la intersecció en T en la arribada amb la Ma-13A, la capacitat de la carretera queda limitada com a conseqüència de les dimensions del tauler del pas superior existent

Alternativa 4. És una modificació puntual de l'alternativa 3, es desplaça parcialment l'eix de la carretera per permetre en un futur la construcció d'un nou tauler. És l'alternativa seleccionada pel promotor com a traçat en planta per a desenvolupar-se en el projecte d'execució. Les expropiacions afecten en la seva totalitat en terrenys sense casa on habiten, pel que la interferència amb els veïns és menor. La intersecció en rotonda amb la Ma-13A permetria un transit fluid dels vehicles pesants en tots els sentits de circulació. A aquesta solució, s'ha



augmenta el diàmetre de les rotondes del pas superior i se desplaça el l'eix de la carretera per a poder permetre la construcció d'un nou panell adossat a l'existent.

2. El projecte mostra la seva vessant positiva en diversos aspectes relacionats amb la mobilitat doncs provocarà una menor freqüentació de trànsit motoritzat pesant pels carrers dels nuclis de població de Santa Maria del Camí i Consell que ara ha de travessar-los per accedir-hi als respectius polígons industrials. La construcció de la carretera tindria una conseqüent disminució als nuclis de població de: molèsties; contaminació acústica; contaminació directa a àrees residencials per gasos nocius procedents de combustió de combustibles fòssils amb les positives implicacions que té per a la salut dels habitants; perillositat; i sinistralitat. I particularment en el cas dels habitants de Consell per causa de la reducció de la distància al principal pol d'atracció de la xarxa viària mallorquina, la ciutat de Palma, s'obtindria una major eficiència energètica i menor contaminació per la disminució de temps invertit i de consum de combustibles fòssils.

3. El projecte informa que a la zona no hi ha cap element catalogat com a Bé d'Interès Cultural (BIC) o com a Bé Catalogat (BC), segons la llei 12/1998, de 21 de desembre, del Patrimoni Històric de les Illes Balears. L'informe de 14 de febrer de 2017 per part del Departament de cultura, Patrimoni i Esports del CM informa que al traçat del projecte s'ha detectat una casa protegida al catàleg de Santa Maria (nº 174) vora la camada del Terme i molt propera a la traça proposada encara que no determina les mesures a prendre. És per això que el projecte haurà de plantejar les actuacions necessàries per a protegir l'esmentada edificació d'una afecció contra la seva integritat i definirà adequadament les accions paisatgístiques integrals adequades per a produir la mínima afecció al seu entorn de naturalesa rural. De la mateixa manera s'haurà de tractar els Bens d'Interès Cultural catalogats per les NNSS dels ajuntaments implicats, i els bens localitzats amb posterioritat al Registre de BIC.

Malgrat tot, els moviments de terres poden fer aparèixer nous jaciments arqueològics no coneguts o no plantejats al Document Ambiental. En cas d'aparèixer restes arqueològiques s'hauria de procedir immediatament a la paralització de les obres i informe d'aquesta a l'administració competent en matèria de Patrimoni, qui haurà de prendre les mesures oportunes de protecció sobre el nou jaciment. Només s'hauran de fer aquells moviments previstos al projecte i mai uns altres sense una nova autorització prèvia.

4. L'augment del conjunt de les activitats antròpiques i la freqüentació sobre el conjunt territorial que provoca una nova carretera, a nivell biòtic determina efectes significativament negatius sobre la fauna a més dels efectes derivats de la fragmentació territorial irreversible que determinen les ocupacions de infraestructures lineals. La tendència actual de fragmentació de l'espai rural du implícita l'ocupació del sòl amb usos urbans, periurbans i industrials connectats per serveis generals que en altre cas no tindrien raó de ser, la creació de nous tancaments, de pantalles visuals, condicionaments de camins, instal·lació de serveis, etc. A més una nova carretera funciona com a pol d'atracció per a l'ampliació de les àrees urbanes i industrials que connecta així com per a nous desenvolupaments urbanístics de les àrees confrontants o properes. Tot això fa que s'afecti en major intensitat i/o magnitud amb usos urbans l'espai rural, la qual cosa pot acabar abocant a que l'àrea perdi la seva funcionalitat com a tal de manera implícita sense que canviï la qualificació urbanística

5. L'emplaçament de noves infraestructures lineals determina la pèrdua de territori emprat per Espècies d'Interès Comunitari o amb algun tipus de protecció que tenen les seves àrees de distribució a l'entorn rural i agrícola, a més de convertir-se en una frontera infranquejable per algunes d'aquestes. Per a aquest tipus d'àrees de distribució, destaquen la Galerida theklae, Sylvia balearica, Tyto alba alba, Upupa epops, Otus scops, Falco tinnunculus, Milvus milvus, Aquila pennata, Atelerix algirus, Macroptodon mauritanicus, Troglodytes troglodytes, Burhinus oedicnemus, Calandrella brachydactyla, Circus pygargus, Alectoris rufa, Lanius senator, Carduelis carduelis, Emberiza calandra, Cisticola juncidis, Saxicola torquata, Luscinia megarhynchos, Jynx torquilla, Streptopelia decaocto, Streptopelia turtur i Bubulcus ibis, algunes presents de manera certa determinat per la seva inclusió al Bioatles 5x5, altres amb presència potencial.

6. Les àrees rurals juguen un important paper com a zona de nidificació, campeig i refugi, per la qual cosa a nivell biòtic la construcció d'una carretera presenta impactes molt negatius per la pèrdua d'espai per a una nova infraestructura d'origen antròpic i de les activitats humanes, que no hem de deixar de banda, afecten la qualitat de l'aire i de l'ambient sonor i lumínic. En aquest sentit contribueixen negativament l'augment de la contaminació lumínica per les emissions de llums nocturnes dels vehicles motoritzats, els nous fanals que es projecten, els remors i el procés constructiu, els primers afectarien de manera indefinida a l'àrea i els inconvenients del procés constructiu no significarien impacte apreciable si es respecten una sèrie de condicions.

Malgrat tot, encara que és cert que la construcció de la carretera si podria representar un impacte significatiu, hi ha maneres de reduir aquest impacte que han de ser adoptades com la creació de passos de fauna permanents amb plataformes laterals a l'interior dels passos per a facilitar el pas de petits animals en cas d'inundació seguint les Prescripcions Tècniques per al Disseny de Passos de Fauna i Tancaments Perimetrals del Ministeri de Medi Ambient. Durant l'època de construcció, amb motiu de l'existència d'una població de Atelerix algirus, s'evitarà la seva afecció inspeccionant diària el terreny afectat per les obres i traslladant a una zona segura els exemplars trobats. A més, es protegiran adequadament les síquies per a evitar que exemplars caiguin dedins, se tindrà una cura periòdica d'aquestes, se construiran plataformes laterals a l'interior dels passos, i s'actuarà amb cura de que no sofreixin atropellaments de vehicles o maquinària.

7. Coincidint amb una etapa de grans canvis en els usos del sòl, el paisatge s'ha incorporat, a poc a poc, en l'agenda política europea i en el debat ciutadà sobre el territori. La política del paisatge ha avançat sobretot en l'escala regional i local, en la qual es configuren i es viuen preferentment els paisatges, i en la qual resideix també la competència constitucional per al govern del territori. L'antiga noció de paisatge



circumscriu a configuracions naturals i culturals excepcionalment valuoses s'ha vist superada pel reconeixement que cada territori manifesta paisatgísticament una fisonomia singular i plurals imatges socials, respon a un context de mobilitat creixent i de relació dels ciutadans amb el paisatge en les societats urbanes desenvolupades, tant amb els paisatges «ordinaris» i quotidians dels desplaçaments metropolitans com amb els paisatges «cercats» en el temps i la mobilitat de l'oci i el turisme. L'Estratègia Territorial Europea (ETE) tracta de les «amenaces sobre els paisatges culturals» i de la necessitat d'una «gestió creativa» com un dels objectius polítics per al territori de la Unió, es refereix, a molts dels paisatges rurals i urbans d'Europa, i no només al catàleg dels més notables o més ben conservats.

És el Conveni Europeu del Paisatge (Consell d'Europa, 2000) el que assumeix plenament el sentit territorial de la qüestió paisatgística, és a dir, la idea innovadora des del punt de vista científic, jurídic i polític, que tot territori és paisatge, que cada lloc es manifesta en l'especificitat del paisatge, independentment de la qualitat i del reconeixement i l'estima social que mereixi. Té una motivació eminentment social i fundada en tres nocions essencials: territori, percepció i caràcter, fonaments que poden sintetitzar-se en qualitat de vida, identitat i en el reconeixement del concepte de ser un recurs econòmic d'interès general.

El paisatge és, al mateix temps, un indicador i un objectiu de sostenibilitat; és un indicador des del moment que constitueix la manifestació visible i sensible dels processos territorials que actuen sobre els recursos naturals i culturals. En la fesomia del territori no hi ha totes les explicacions dels problemes que l'afligeixen, però un diagnòstic territorial des del paisatge permet, també als paisatges rurals, detectar problemes que d'una altra manera passarien inadvertits. Com a objectiu de desenvolupament sostenible, s'ha de garantir a llarg termini la identitat i la diversitat dels territoris, amb la integració dels canvis derivats del creixement en les traces dels paisatges heretats, i amb la salvaguarda dels valors paisatgístics més valuosos.

La qualitat del paisatge constitueix, a més d'un element d'identitat i de qualitat de vida, un factor clau de sostenibilitat i competitivitat del territori, tant en les àrees urbanes i turístiques com en les rurals. Vetllar per la seva conservació, gestió i millora, potencia, al mateix temps, el capital territorial i la capacitat d'atracció d'empreses de sectors econòmics innovadors i de turisme de qualitat. Tot això explica l'interès i les possibilitats dels treballs d'avaluació paisatgística per a mantenir el caràcter i els valors del paisatge com a element vertebrador d'un model territorial de qualitat.

8.El Pla territorial concreta de forma sintètica la diversitat paisatgística insular en un total de nou unitats de paisatge, referides a grans zones del territori amb unes característiques paisatgístiques i ambientals homogènies. Aquestes unitats són, alhora, resultat de l'agregació d'una trentena de peces menors que tenen un paisatge més definit i concret. El Pla atribueix per a aquestes zones règims de protecció, incidint en objectius com la conservació dels elements etnogràfics, la preservació de l'estructura natural del terreny davant possibles moviments de terres i la creació de separacions i passos de fauna per a facilitar el moviment de la fauna silvestre. No se pot deixar de banda la riquesa i l'interès dels elements constitutius, tant físics i ecològics com culturals. Aquesta divisió no és més que un intent de salvaguarda dels valors del paisatge en el sòl rústic a partir de la qual es regulen els usos del sòl no urbanitzable d'acord amb els valors que mereixen ser conservats, dins les diferents escales de la seva realitat material.

Una part molt important del modelat històric i de la gestió del paisatge insular és a càrrec de l'explotació agropecuària del sòl. És més, molts dels valors morfològics, etnogràfics i estètics, a més dels biològics i els ecològics, del paisatge mallorquí estan estretament lligats a les pràctiques agràries, tradicionals i modernes, i a l'organització dels usos del sòl dins les explotacions. L'agricultura produeix també béns públics o externalitats positives com el paisatge, que tornen especialment important en espais i societats com la mallorquina, altament urbanitzades però amb una superfície encara molt important de sòl rústic i, més concretament, de terrenys agraris i forestals ben conservats.

9.L'estudi paisatgístic del projecte valora el paisatge com a "moderat" al temps que determina la qualitat de la zona d'actuació amb absència de rellevància. Estableix una gran capacitat d'absorció de la zona centrant-se en aconseguir uns acabats constructius correctes i un adequat tractament de la vegetació als talussos, balsa de decantació i entre el vial i els panells acústics. Però malgrat tot no considera una intervenció a l'entorn de manera global per a millorar els impactes i aconseguir una integració paisatgística plena. Hauria d'haver considerat els efectes generats en el paisatge per a cada actuació proposada, especialment per a les accions que alteren la fesomia, la dinàmica o els valors intrínsecs. Així com hauria d'haver aportat criteris i mesures d'integració i tractament de l'impacte paisatgístic alternatiu.

Encara que trobem una descripció gràfica i escrita del paisatge previ a diferents escales de percepció amb les característiques essencials del lloc, els factors de visibilitat i els components i valors del paisatge on s'intervé, se fa en falta una valoració de la implicació de la introducció d'una infraestructura de característiques de servei urbà-periurbà-industrial de grans dimensions en un entorn rural. Hauria estat desitjable que l'estudi paisatgístic inclogués una descripció més profunda, gràfica i escrita, de la intervenció, inclosa una anàlisi dels efectes paisatgístics de l'actuació proposada amb l'objectiu de preveure el paisatge que en resulta, incidint en els factors morfològics, de volum i d'extensió, de pautes d'agrupament o repetició, de textures i tractaments superficials, així com amb els elements complementaris.

El projecte rep una sèrie de consideracions per part del Servei d'Ordenació del Territori del Consell de Mallorca en consulta de 22 de novembre de 2016. El projecte coincideix en la seva inserció amb el tram de la carretera Ma-13 A estudiat particularment a la fitxa P5 de les Bases per a una Estratègia del Paisatge de Mallorca. Desenvolupament del Conveni Europeu del Paisatge, fitxa que abraça un àmbit més ampli. Les necessitats paisatgístiques del context estan per tant diagnosticades, amb un estudi d'intervenció concretat, encara que sense un projecte desenvolupat. Malgrat tot el projecte de la nova carretera fragmenta aquest tram d'inserció amb la rotonda de connexió sense tractar

la problemàtica de manera global i acollir l'estudi paisatgístic integral previ. És aquí on la consulta del servei d'Ordenació del Territori guanya importància tècnica, perquè és no només plausible, sinó paisatgísticament viable fer cas dels seus plantejaments integrals que detecten mancances. És cert que gràcies a la seva consideració el projecte de la nova carretera varia els peus de vegetació substituint-los per peus de vegetació autòctona seguint els criteris del Conveni Europeu del Paisatge, malgrat això se perd una oportunitat de reduir al mínim l'impacte sobre el paisatge.

És per això que aquest informe analitza a continuació les diverses consideracions del Servei de Ordenació del Territori no afegides al projecte per a considerar la seva aplicació com a mesures correctores per a minimitzar les afeccions sobre el paisatge i la ocupació del sòl rústic per part d'un sistema general de servei a comportaments típics urbans, periurbans e industrials:

a. L'informe diu a les consideracions tècniques:

- El projecte tècnic no contempla cap mesura d'integració paisatgística tot i haver-se previst a l'Estudi d'Impacte Ambiental la plantació de vegetació per minimitzar l'impacte de les noves rotondes elevades. També es considera que les pantalles acústiques previstes al projecte generen un impacte visual negatiu.
- Encara que la valoració de la nova proposta sigui compatible amb el paisatge i no es tracta de zones sensibles, tal com l'estudi d'impacte ambiental ho defineix, el paisatge rural és el dominant. Per tant es considera que requereix la preservació dels seus valors al igual que la millora del paisatge quotidià proper a ell, d'acord amb els criteris generals del Conveni Europeu del Paisatge.

A la conclusió de l'informe diu:

-El projecte hauria de tenir en compte les determinacions que contemplen les Bases per a una Estratègia de Paisatge a Mallorca. Concretament les actuacions previstes a la fitxa P5 de l'Annex del document: Condicionament paisatgístic d'un tram viari entre Santa Maria i Consell que preveu els següents objectius:

- +Continuïtat visual per als usuaris de la carretera.
- +Continuïtat funcional. Itinerari cívic de connexió entre els nuclis de Santa Maria i Consell.
- +Correcció d'impactes visuals negatius.
- +Tractament dels accessos als nuclis.

-S'ha d'incorporar al projecte les mesures correctores que preveu l'Estudi d'Impacte Ambiental així com la minimització de l'impacte generat per les pantalles acústiques amb la plantació de vegetació propera i la utilització de tipologies i materials més idonis a l'entorn.

-D'acord amb els criteris del Conveni Europeu de Paisatge abans esmentat es considera convenient, sempre que sigui tècnicament possible, incorporar mesures correctores a la nova actuació amb la plantació de vegetació propera a ella per tal de minimitzar l'impacte visual generat.

La contrargumentació de la Direcció Insular d'Infraestructures i mobilitat és:

-El projecte no contempla les Bases per a una Estratègia de Paisatge a Mallorca ja que no s'ha acreditat l'aprovació d'aquesta norma en el BOIB i entenem que no es troba inclòs dins l'ordenament jurídic vigent o norma de caràcter tècnic d'obligat compliment. En qualsevol cas, els objectius marcats per la Fitxa P5 de l'annex del document no es incompatible amb el projecte redactat.

Posteriorment, es rep un segon informe del Servei d'Ordenació del Territori del CIM, de data 20 d'abril de 2017 sobre el projecte de Nou enllaç Ma-13 (Polígon Son Llaüt) Versió 2, on s'explica que després de rebre un informe tècnic dels autors del projecte, on consideren oportú la incorporació de plantacions, com a mesura correctora contemplada a l'EIA, i la modificació dels materials de les pantalles acústiques proposant textures i colors més integrats a l'entorn, es considera que des de el punt de vista del compliment del PTI no hi ha cap inconvenient en donar continuïtat a la tramitació del projecte i consideren justificats la resta de punts del primer informe que varen emetre.

El projecte actual alteraria en un tram de 100m l'estudi de paisatge per al tram afectat de la Ma-13A així com desnaturalitza l'àrea rural a tota l'extensió de la nova carretera i no incorpora cap de les propostes que diagnostica l'estudi de la fitxa P5 ni per millorar la situació ni quan la rotonda empitjora la continuïtat funcional pel trànsit no motoritzat. Certament no es tracta d'un document normatiu i, com hem dit són previsions que no executables estrictament dins l'àmbit del propi projecte, però cal no perdre l'oportunitat de acomplir un tractament del paisatge integrat més enllà de les modificacions que s'introdueixen pels tècnics redactors que, encara que són lloables, no garanteixen un tractament integral. Tot això en un context on s'ha ratificat el Conveni Europeu de Paisatge amb l'objectiu d'incorporar els seus paradigmes a la legislació vigent, per tant el possible, atenent a les competències pròpies per a l'efectiva execució de les propostes de l'estudi de la fitxa P5, que neix d'unes reflexions avalades per un estudi en profunditat realitzat per a solucionar de forma integral una problemàtica paisatgística que ara se veuria augmentada.

S'ha de tenir en compte que la desnaturalització del paisatge, el desequilibri, la disharmonia estètica provocada pel brusc trencament de la



carretera no desapareix mai, les infraestructures lineals, pels seus requeriments de traçat i connexió sovint independents de les referències del territori perceptible, són una infravalorada intrusió en el paisatge, agreujada per la seva envergadura física. És un criteri general vàlid per a tots els traçats d'infraestructures lineals reduir la fragmentació física del territori i els canvis de configuració dels terrenys necessaris per a la seva construcció. Cal preveure que el respecte al paisatge comportarà una major longitud que la que requereix un traçat que respongui només a criteris funcionals, com sembla ser el cas. El projecte ha d'adoptar les solucions adequades per a minimitzar i/o esmorteir la seva presència en el paisatge rural.

L'estudi fa aquesta diagnosi en el context d'un traçat tradicional de carretera amb usos atípics a les vores de la carretera (polígons industrials, magatzems...), impactes visuals negatius (instal·lacions industrials, tancaments malmesos...), on se cerca la millora d'accessibilitat cívica al polígon industrial de Son Llaüt (no únicament la motoritzada com planteja el projecte en consideració) i com ja s'ha fet notar tot això a un paisatge rural dominant i amb la serra de Tramuntana al fons, que és el que trobaran els usuaris de la nova carretera.

L'estudi de la fitxa P5 recerca a la Ma-13A allò que des d'aquest informe també se planteja per al nou tram de carretera: l'homogeneïtat de percepció dels usuaris (conductors, ciclistes, vianants...); un enjardinament visible i acusat no únicament puntual i de barrera davant els principals impactes constructius, que doni caràcter singular i recognoscible al lloc, o s'usin espècies vegetals frondoses (lledoners, xiprers, pins) i espècies arbustives ornamentals per a confecció de bardisses (roser silvestre, esbarzer...); que s'habiliti un itinerari continu pavimentat per a trànsit de vianants i bicicletes; masses frondoses d'ocultació de volums industrials discordants (pineda) al polígon de Son Llaüt i al de Consell; i que es tractin de manera singular els accessos als nuclis.

S'ha d'evitar que la creació d'una nova carretera en un entorn rústic guanyi protagonisme paisatgístic desnaturalitzant-lo completament i s'hauria de seguir l'esperit i condicions de la norma 22 del Pla Territorial de Mallorca. La tipologia de construcció i els materials previstos (per murs, tancaments, baranes, pantalles acústiques fonoabsorbents, etc.) hauran de ser de tipologia tradicional i colors terrosos o ocres i, coherents amb l'entorn del lloc i el seu àmbit visual per tal de reduir l'impacte visual i permetre la màxima integració paisatgística. No se podran optar per opcions amb acabats de formigó, en el cas dels tancaments s'haurà d'optar pels plantejats al propi projecte de pedra o de marès, en cap cas es podrà prescindir d'ells al llarg de la nova carretera; les pantalles acústiques fonoabsorbents de formigó o alumini són una greu anomalia enmig d'un paisatge rural i hauran de complir les mateixes condicions en qüestió de materials, podent optar també per opcions de metacrilat amb paret inferior de pedra o marès i perfils amb colors terrosos o ocres i textures rugoses i pel cas de les casetes de control elèctric si se mantenen també hauran d'adaptar-se a la tipologia de construcció tradicional en la construcció i les portes; les barreres de seguretat no podran ser en cap cas de formigó sinó adaptades a la tipologia de construcció tradicional; sembla que el projecte ha vegetat les rotondes elevades a les bandes properes a la Ma-13A, però també hauran de presentar vegetació als talussos externs visibles de la nova carretera i els camins i carreteres confrontants que no són la Ma-13.

b.L'informe diu a les consideracions tècniques:

-El projecte de nou traçat i enllaços no fa referència a la compatibilitat de la proposta amb la mobilitat no motoritzada tal com defineix la Norma 62.

A la conclusió de l'informe diu:

-Cal justificar que es garanteix la continuïtat de pas del trànsit no motoritzat al llarg de la MA13A en el nus proposat, principalment perquè es tracta d'una xarxa viària inclosa dins les rutes d'interès Cultural.

La norma 52 i 62 estableixen:

Norma 52: Les actuacions i propostes destinades a la millora de la xarxa de carreteres [...] així com la resta de les contemplades al Pla Director Sectorial de Carreteres, hauran de tenir en compte la possibilitat d'establir rutes cicloturístiques, incorporant mesures amb la finalitat de facilitar el seu ús per ciclistes [...].

Norma 62: [...] L'ordenació sectorial de carreteres haurà d'integrar els principis de mobilitat sostenible i segura i caldrà que incorpori mesures d'interacció positives amb opcions de mobilitat no motoritzada –vials no motoritzats– o de transport públic inclosa la intermodalitat. En aquest sentit s'entén per mobilitat sostenible i segura: el conjunt d'intervencions que ha de permetre moure's d'una manera segura, econòmica i eficient sense sacrificar altres valors humans i ecològics. Igualment la planificació i l'execució del sistema viari [...] hauran de preveure la integració paisatgística i la integració d'altres infraestructures existents per tal de minimitzar l'impacte visual global i harmonitzar el conjunt amb l'entorn.

Les activitats ciclistes relacionades amb l'oci i la pràctica esportiva estan experimentant un apogeu creixent a la nostra societat, que a més es reflecteix de la mateixa manera entre la població resident i la població turística. Aquest apogeu requereix l'adequació de vies apropiades per a la pràctica d'aquestes activitats, des del punt de vista de la seguretat, de l'interès paisatgístic dels itineraris, de la disponibilitat de serveis bàsics, etc.

A més a més, cal situar aquesta conveniència d'adequació de vies ciclistes en el context actual de les creixents friccions i interferències entre

vehicles motoritzats i bicicletes. En efecte, cada vegada es fa més urgent la necessitat de segregar el trànsit motoritzat i el ciclista, sobretot per a garantir la seguretat d'ambdós tipus de vehicles, si bé amb riscos més elevats per als usuaris de la bicicleta.

La xarxa viària terciària és un valuós recurs per a la pràctica ciclista. En aquest cas, el camí de Terme que se pretén modificar és emprat per cicloturistes que volen accedir-hi a les poblacions de Consell i Santa Maria del Camí des de l'àrea del pla de Mallorca i al contrari. La via projectada connecta directament amb les vies de la Xarxa cicloturística del Pla d'intermodalitat del Pla director sectorial de transport de les Illes Balears així com és propera a dues rutes de les 16 presentades a la Internationale Tourismus-Börse Berlin (ITB Berlin) 2016 per part del Consell de Mallorca. Així com la nova rotonda de la Ma-13A se construeix a una xarxa viària inclosa dins les rutes d'interès Cultural segons planteja l'informe de 22 de novembre de 2016 del servei d'Ordenació del Territori.

Tenint en compte que l'ampliació de la via i el nou tram se projecten en base a acollir principalment el transit de vehicles pesants que amb destí o procedència dels polígons de Son Llaüt i de Consell, ens trobem amb una casuística doble: en primer lloc, la via se projecta com a via habitual de circulació de vehicles pesants encara que no s'analitza la influència del trànsit de vehicles ciclistes que podria anular la eficiència de la mesura projectada; i en segon lloc les friccions habituals entre vehicles motoritzats i bicicletes seran superiors per causa d'un major percentatge de vehicles pesants a l'habitual, augmentant la perillositat per als usuaris ciclistes habituats a emprar aquesta via, així com per als cicloturistes.

No només això, el projecte fins i tot se planteja que el pas pel pont no és del tot apropiat per a vehicles no motoritzats i vianants i per això preveu que els eixos de la carretera quedin alineats per a una ampliació del pont a un futur indeterminat. En atenció a la diversitat dels usuaris que opten per una mobilitat no motoritzada i que en aquests moments no se sap ni tipus ni nombre, sembla que seria el més adequat condicionar l'execució del projecte a què dins el programa de vigilància i control es realitzi, des del moment de la inauguració de l'enllaç, un control d'aforament de bicicletes i un estudi de mobilitat en relació amb el trànsit no motoritzat i la problemàtica suscitada. Amb les dades obtingudes periòdicament es podrà avaluar la necessitat o no de prendre mesures com l'ampliació del pont, creació de passarel·les...

10. Pel que fa a la xarxa de drenatge (torrents, avencs, xaragalls, etc) interceptada per la carretera, s'haurà de conservar i donar continuïtat, procurant mantenir els cursos naturals. Els avencs existents s'hauran de mantenir (no s'han de tancar i són recomanables tasques de neteja i manteniment) ja que es consideren fonts de recàrrega dels aqüífers. Si es volen aprofitar els avencs per abocar-hi les aigües de la carretera com sembla que es vol fer s'hauran d'instal·lar els sistemes de protecció i depuració necessaris (decantadors de sòlids i d'hidrocarburs, bassa, etc) per tal de minimitzar el risc de contaminació dels aqüífers. A més, durant el temps que durin les obres s'hauran de prendre les màximes precaucions per evitar abocaments de substàncies contaminants (olis, hidrocarburs...) tant de manera accidental com en les feines de manteniment de la maquinària que s'emprï per a l'execució de l'obra, tal i com es contempla al document ambiental vist. I amb posterioritat a les obres, s'evitaran mètodes de control de la vegetació amb pesticides a les vores de la carretera i s'empraran sistemes mecànics.

7. Conclusions

Per tot l'anterior, es proposa formular la declaració d'impacte ambiental favorable a la realització projecte de nou enllaç de la Ma-13, PK 14,800 (polígon de son Llaüt), termes municipals de Santa Maria del Camí i Consell, promogut per Consell de Mallorca i Ministeri de Foment al concloure's que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius, sempre que es compleixin les mesures incloses en l'EIA i els condicionants següents:

1. Se garantirà la integritat física i paisatgística del entorn de la casa protegida al catàleg de Santa Maria (nº 174) propera a la traça proposada detectada a l'informe del Departament de Cultura, Patrimoni i Esports del Consell de Mallorca. La continuïtat del projecte passarà per l'obtenció d'un informe favorable per part de l'administració competent en matèria de patrimoni amb instruccions al respecte.

2. En cas d'aparèixer restes arqueològiques es procedirà a la paralització de les obres i s'informarà d'aquesta enviant l'informe a l'administració competent en matèria de Patrimoni, qui prendrà les mesures oportunes de protecció.

3. S'han de crear passos de fauna permanents amb plataformes laterals a l'interior dels passos per a facilitar el pas de petits animals en cas d'inundació seguint les Prescripcions Tècniques per al Disseny de Passos de Fauna i Tancaments Perimetrals del Ministeri de Medi Ambient, i durant l'època de construcció, amb motiu de l'existència d'una població de *Atelerix algirus*, s'evitarà la seva afecció inspeccionant diària i exhaustivament el terreny afectat per les obres i traslladant a una zona segura els exemplars trobats. A més, es protegiran adequadament les síquies per a evitar que exemplars caiguin dedins, se tindrà una cura periòdica d'aquestes, se construïran plataformes laterals a l'interior dels passos, i s'actuarà amb cura de que no sofreixin atropellaments de vehicles o maquinària.

4. El projecte ha d'adoptar les solucions adequades per a minimitzar i/o esmorteir la seva presència en el paisatge rural. Per aquest motiu:

-En un termini de sis mesos s'ha de redactar un projecte d'adequació paisatgística. El projecte ha d'adoptar les solucions adequades per minimitzar i/o esmorteir la seva presència en el paisatge rural en l'àmbit de l'espai de la carretera a executar i de la carretera d'Inca entre els polígons existents. Abastarà tant els terrenys que actualment són de titularitat del CIM com aquells inclosos en l'àrea de protecció territorial de la carretera. Les bases metodològiques d'aquest projecte es troben a la fitxa P5 de les Bases d'Estratègia del Paisatge. El CIM impulsarà l'execució del mateix i la formalització dels convenis necessaris per dur-lo a terme.





-Amb la fi d'evitar que la creació d'una nova carretera en un entorn rústic guanyi protagonisme paisatgístic desnaturalitzant-lo completament, la tipologia de construcció i els materials previstos (per murs, tancaments, baranes, etc.), quan sigui pertinent, hauran de ser de tipologia tradicional i colors terrosos o ocres i, coherents amb l'entorn del lloc i el seu àmbit visual per tal de reduir l'impacte visual i permetre la màxima integració paisatgística.

-En el cas de les pantalles acústiques fonoabsorbents de formigó o alumini hauran de complir les mateixes condicions en qüestió de materials, podent optar també per opcions de metacrilat amb paret inferior amb acabats o revestiments tradicionals de pedra seca, pedra llisa o marès i perfils amb colors terrosos o ocres i textures rugoses. També aquelles de fusta o de formigó porós de color terròs si van revestides de Hedera helix acompanyades de Cupressus sempervirens i amb perfils no metàl·lics amb materials de construcció tradicional.

-Él desitjable a zones rurals és l'absència de llum, i segons les indicacions per a rotondes de l'Ordre circular 36/2015 no és necessari il·luminar la rotonda. Malgrat tot, si fos completament necessari, seria convenient que el tipus d'il·luminació fos el de les àrees classificades com E1 a l'Ordre esmentada.

-El projecte ha vegetat les rotondes elevades a les bandes properes a la Ma-13, però també hauran de presentar vegetació als talussos externs visibles de la nova carretera i els camins i carreteres confrontants que no són la Ma-13.

5. Es redactarà un Pla de Vigilància Ambiental i se nomenarà un auditor ambiental. Dins el Pla de Vigilància Ambiental des del moment de la inauguració de l'enllaç el promotor durà a terme un control d'aforament de bicicletes i un estudi de mobilitat en relació amb el trànsit no motoritzat i la problemàtica suscitada. Amb aquestes dades, el primer any, i després cada dos anys, se definirà si és necessària l'ampliació del pont o la creació d'una plataforma lleugera per a bicicletes.

6. Si es volen aprofitar els avencs per abocar-hi les aigües de la carretera com sembla que es vol fer s'hauran d'instal·lar els sistemes de protecció i depuració necessaris (decantadors de sòlids i d'hidrocarburs, bassa, etc) per tal de minimitzar el risc de contaminació dels aqüífers. A més, durant el temps que durin les obres s'hauran de prendre les màximes precaucions per evitar abocaments de substàncies contaminants (olis, hidrocarburs,...) i s'evitaran mètodes de control de la vegetació amb pesticides a les vores de la carretera i s'empraran sistemes mecànics.

Aquesta proposta de DIA 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'obtenció de l'autorització. En concret, no s'ha entrat a valorar la necessitat o no de declaració d'interès general del projecte.

Palma, 28 de febrer de 2018

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

