



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

12418

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 constructiu de millora de la carretera Me-1 entre pk7+700 i pk 10+200, Terme Municipal d'Alaior, promogut per la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Menorca (74a/2021)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 4 de novembre de 2021, 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 constructiu de millora de la carretera Me-1 entre pk7+700 i pk 10+200, Terme Municipal d'Alaior, promogut per la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Menorca, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

Tramitació

D'acord amb l'article 13.2 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, han de ser objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada qualsevol modificació de les característiques d'un projecte sotmès a avaluació ambiental per la normativa bàsica estatal o pels annexos 1 o 2 d'aquesta llei, diferent de les modificacions descrites en l'apartat 1.e) anterior, que sigui posterior a la declaració d'impacte ambiental o l'informe ambiental, o d'un projecte ja autoritzat, executat o en procés d'execució, que pugui tenir efectes adversos significatius sobre el medi ambient. S'entén que una modificació pot tenir efectes adversos significatius sobre el medi ambient quan representa:

- I. Un increment significatiu de les emissions a l'atmosfera.
- II. Un increment significatiu dels abocaments a llits públics o al litoral.
- III. Un increment significatiu de la generació de residus.
- IV. Un increment significatiu en la utilització de recursos naturals.
- V. Una afecció apreciable en espais protegits Xarxa Natura 2000.
- VI. Una afecció significativa al patrimoni cultural.

D'acord amb l'anterior, el projecte serà objecte d'una Avaluació d'Impacte Ambiental Simplificada i s'haurà de seguir el procediment establert a la secció 2a del Capítol II d'avaluació d'impacte ambiental de projectes del Títol II d'avaluació ambiental de la Llei 21/2013. S'han de complir també les prescripcions de l'article 21 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, que li siguin d'aplicació.

2. Descripció i ubicació del projecte

El projecte constructiu consisteix en algunes modificacions i ajustos d'un tram de carretera inclòs a un projecte ja autoritzat i parcialment executat.

En línies generals, el present projecte constructiu manté en el tram del PK 7+700 al PK 10+200 la definició del traçat en planta alçat del "PROJECTE CONSTRUCTIU REFÓS DE MILLORA DE LA CARRETERA Me-1 ENTRE MAO I ALAIOR", parcialment executat, introduint algunes modificacions que pretenen aconseguir un menor impacte i una menor ocupació de sòl.

Les modificacions introduïdes amb incidència ambiental corresponen a:

1. Secció tipus de la carretera, reduint l'amplada de les berms dels 1,5 metres previstos inicialment a 0,75 metres.

Al projecte de traçat i al projecte constructiu de millora del tram de carretera entre Maó-Alaior, la secció tipus definida al tronc de la carretera determina que s'ampliarà la plataforma de la carretera fins a assolir un mínim de 12 m d'amplada. La secció transversal mínima definida està

configurada per dos carrils de circulació de 3,50 m d'amplada i dos vorals de 2,50 m cadascun, amb berms d'1,50 m d'amplada. La secció tipus definida al present projecte constructiu de millora de nus redueix les berms a 0,75 metres, que es considera una amplada suficient en aquesta carretera i similar les berms executades a obres recentment realitzades a la carretera Me-1 (de forma particular, al nou enllaç d'accés a Alaior al PK 10+650, al tram Ferreries-Ciutadella i a la Variant de Ferreries). Així mateix, a tot el traçat s'estudiaran les zones que puguin requerir un sobreample de berma per raons de visibilitat. Aquesta reducció implica una menor ocupació de la plataforma de la carretera i resulta especialment adient en el tram comprès entre el PK 9+080 i el PK 9+140 al costat sud, atès que així s'evita afectar amb el talús del terraplè l'entorn de les restes arqueològiques de la Sala hipòstila de Llumena d'en Salom.

2. Drenatge de l'enllaç de L'Argentina, definint un canal de drenatge longitudinal que resol el drenatge de l'entorn de l'enllaç.

Al present projecte constructiu es resol la indefinició del drenatge i es defineix en el PK 8+200 un canal de drenatge que dona continuïtat al Torrent de Biniacs (Conca Q20). Aquest canal porta les aigües fins a l'Obra de Drenatge Transversal E4, al PK 7+965, i discorre paral·lel a la calçada de la carretera al costat nord, dins de la zona de domini públic i sense comportar noves ocupacions addicionals de territori. El canal de drenatge, de 265 metres de longitud, presenta una secció trapezoidal excavada en la roca, d'amplada mínima inferior 1 metre i talussos laterals de pendent variable segons el tram (1H/1V fins 2H/3V), amb una alçada mínima excavada d'1 metre. El pendent longitudinal presenta dos trams, un inicial a l'1,2% i un tram final al 0,5%. El canal travessa sota la plataforma del camí d'accés a la finca núm. 46, mitjançant un calaix de formigó armat de secció interior 2,5 m d'amplada i 1,2 m d'alçada (OD14). Així mateix, el llit natural de la llera existent al costat sud de la carretera no resulta alterat, atès que no s'actua sobre aquest costat de la carretera i es manté la llera existent, sense modificar la seva cota, pendent i secció. L'obra projectada s'executarà sobre la superfície ja expropiada i ocupada durant la realització de les obres del projecte refós parcialment executades.

3. Definició dels nusos, projectant la remodelació de les interseccions existents al PK 8+220, d'accés al nucli urbà de L'Argentina, i al PK 9+900, d'accés al Camí de Loreto.

a) Accés al nucli urbà de L'Argentina (PK 8+200)

Enllaç amb una rotonda inferior circular de radi 13 m, ubicada en planta al mateix indret que preveia el projecte refós parcialment executat. Aquesta definició permet, d'una banda, l'aprofitament del pont pràcticament finalitzat i dels moviments de terres parcialment executats del projecte refós. D'altra banda, la nova definició millora les característiques geomètriques del traçat en planta i alçat als entroncaments dels ramals.

b) Connexió amb el Camí de Loreto (PK 9+900)

Es reordena la intersecció mantenint el gir a l'esquerra canalitzat (amb un carril d'aturada de 3.50 m d'amplada i una mitjana cebretjada d'1.0 m) només per incorporar-se des de la Carretera Me-1 (en sentit Alaior-Maó) al Camí de Loreto, però prohibint el gir a l'esquerra des del Camí de Loreto a la Carretera Me-1.

El Pressupost d'Execució Material de les obres puja a 1.735.960 € i el Pressupost d'Execució per Contracta (considerant indirectes, benefici industrial i 21% d'IVA) puja a 2.499.609 € i el termini d'execució 9 mesos.

3. Avaluació dels efectes previsibles

Els principals efectes de l'execució del projecte, com l'ocupació del territori, efectes sobre la qualitat de l'aire i generació de renous, sobre la vegetació i la fauna, i la generació de residus, seran mínims perquè les accions més impactants, com els moviments de terres, ja han estat realitzades.

Les modificacions introduïdes en el present projecte respecte al "PROJECTE CONSTRUCTIU REFÓS DE MILLORA DE LA CARRETERA Me-1 ENTRE MAO I ALAIOR", milloren una sèrie d'aspectes:

- Menor ocupació de la plataforma de la carretera.
- Millora en els drenatges a l'entorn de l'enllaç de L'Argentina.
- Remodelació de les interseccions existents al PK 8+220, d'accés al nucli urbà de L'Argentina, i al PK 9+900, d'accés al Camí de Loreto, que permet l'aprofitament del pont pràcticament finalitzat i dels moviments de terres parcialment executats del projecte refós.

Aquestes millores es tradueixen en una reducció de la superfície ocupada, evitar episodis d'inundació en el tram de carretera, aprofitament dels moviments de terres realitzats per evitar generar nous residus i també reduint l'espai d'afecció als elements catalogats.

Referent al consum energètic i generació de CO₂ estimats per l'execució del projecte es consideren significatius, però adequats a la magnitud de les obres previstes.

Quan al paisatge, la principal alteració sobre el paisatge serà la construcció dels enllaços descrits. Les infraestructures, obres de fàbrica i

talussos previstos per a les interseccions, són les actuacions més difícils d'integrar que les que es realitzen estrictament en superfície i provocaran alteracions en el paisatge. El disseny dels enllaços inferiors principalment mitjançant talussos en vers de grans obres de fàbrica, permetrà la seva vegetació amb espècies arbòries i arbustives típiques de les bardisses de la zona, la qual cosa, en un futur no massa llunyà en possibilitarà una major integració.

Durant la fase de funcionament, els impactes de renou i emissió de partícules i contaminants serien similars que en el projecte anterior.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 46 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, s'han realitzat consultes a les següents administracions previsiblement afectades per la realització del projecte: GOB Menorca, Associació de Veïns d'es Plans d'Alaior, Societat Ornitològica de Menorca, AENA, ajuntament d'Alaior, Direcció Insular de Reserva de la Biosfera i Direcció Insular de Cultura i Patrimoni, totes amb registre de sortida de la CMAT núm 101666.

Al Servei Servei de Protecció d'Espècies amb Valib núm. 16287 i data d'arribada 02/06/2021, Servei de Canvi Climàtic amb Valib núm. 16766 i data d'arribada 07/06/2021, al Servei de Residus i sòls Contaminats amb Valib núm. 16281 i data d'arribada 01/06/2021, al Servei d'Estudis i Planificació Valib núm. 16288 amb data d'arribada 01/06/2021 i al Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl amb Valib núm. 16766 i data d'arribada 02/06/2021.

El dia d'avui dins l'expedient consten els informes següents:

i. Dia 01 de juliol de 2021 té entrada (Valib núm.23630) informe favorable per part del Servei de Protecció d'Espècies en relació a consulta efectuada.

ii. Dia 09 de juliol de 2021 té entrada (RE SAA núm.742) resolució del conseller executiu del Departament de Cultura, Educació, Joventut i Esports emetent les consideracions tècniques del informe de la TAE del servei de Patrimoni Històric:

1. El projecte de referència conté totes les intervencions tractades en la separata de patrimoni històric objecte de l'informe de la resolució 2021/172 esmentada en els antecedents. Així, s'han d'exposar les mateixes consideracions tècniques:

2. El projecte, presenta una proposta per a la sala hipòstila (LLL-01) que correspon a la solució validada en octubre de 2015 amb uns canvis o avantatges que minimitzen l'afectació sobre les restes. Aquests són:

- major aprofitament de la plataforma de la carretera existent i reducció de l'ocupació; en aquest tram l'eix es desplaça 30 cm cap al Nord.
- reducció de la plataforma ampliada: la berma serà de 0,75 m en lloc d'1, 50 m.
- reducció de l'ocupació pel mur de contenció que s'insereix sobre la berma a partir de la fonamentació sobre el terraplè de la carretera existent, amb una altura constant de 2 m. i un talús; se proposava de 0,80 m a continuació de la berma.
- barrera de seguretat ancorada sobre la llosa de formigó del mur, sense clavats de perfils verticals d'acer que no afectaran les possibles restes ubicats sota la carretera.
- integració ambiental del mur mitjançant revestit de pedra rejuntada en sec, treballant les pedres amb eines tradicionals i deixant una línia de coronació regular.

3. El projecte exposa per a l'execució de les obres una sèrie de mesures de protecció:

- es seguiran les prescripcions de la Resolució núm. 2012/112 esmentada més amunt, amb excepció dels béns del punt núm. 3 que no corresponguin a l'àmbit del projecte del PK 7+700 al PK 10+200.
- seran d'aplicació les determinacions de l'informe de Mesures de protecció esmentat més amunt.
- es prendran en consideració els acords i actuacions realitzades per les arqueòlogues durant l'execució de les obres entre setembre de 2014 i octubre de 2015.

4. Entre el PK 7+700 i PK 10+200 els béns afectats segons la resolució núm. 2012/112 són els següents:

Plànol núm. 10

- Zona arqueològica de Biniac-L'Argentina que consta a la carta arqueològica del PGOU d'Alaior amb el codi BNA-03. Fragments de ceràmica en superfície.
- Pas de bestiar construït amb pedres i coberta amb lloses planes de marès a Biniac de Darrera (BND).
- Banc de pedra en l'entrada del camí de Biniacs.

Plànol núm. 11

- Sala hipòstila de Llumena d'en Salom que consta a la carta arqueològica del PGOU d'Alaior amb el codi LLL-01 i en els diferents registres de Béns d'interès cultural.



- restes a l'altra banda de la carretera de la sala hipòstila.
- camí d'entrada a una tanca de Biniac de Davant.

Els treballs a realitzar s'hauran d'executar amb el control d'un arqueòleg professional segons l'establert al Decret 14/2011 pel qual s'aprova el reglament d'intervencions arqueològiques a les Illes Balears. Aquesta condició s'esmenta en la memòria de la separata.

Quant a la proposta d'actuació vora la sala hipòstila LLL-01 s'ha d'assenyalar que millora la proposta anterior reduint l'espai d'afectació. En qualsevol cas, els treballs s'hauran d'executar amb el control d'un arqueòleg professional que vetllarà per la protecció de les restes i documentarà el procés de l'obra, això d'acord amb el Reglament d'intervencions arqueològiques de les Illes Balears.

iii. Dia 09 de juliol de 2021 té entrada (RE SAA núm.746) informe amb les consideracions realitzades pel GOB Menorca:

- Es consideren molt superficials i incompletes les anàlisis de les alternatives que s'inclouen en el projecte...
- recorden l'acord del Ple de la CMAIB en sessió 7 de juliol de 2016 (Exp. 32917/2012) "sempre que sigui viable, tenint en compte que part de les obres ja estan executades, recomanem plantejar alternatives a nivell, com per exemple una intersecció canalitzada amb carril central de gir a l'esquerra o una rotonda a nivell, encara que això impliqui restaurar part del pas inferior ja executat."
- indiquen que les xifres de sinistralitat de la carretera corresponen al període 2005-2012. i que l'evolució dels accidents a Menorca, ha estat molt positiva i la carretera general és una de les vies més segures de les Balears. Donen dades de la baixada de falliments entre el període 2005-2012 i el 2012-2019, baixada del 68 %. També indiquen que la solució d'intersecció canalitzada amb carril central de gir a l'esquerra, cal recordar que és l'opció que s'ha escollit en el tram Ferreries-Ciutadella per l'accés a la naveta des Tudons.
- Es sol·licita habilitar un pas conduït (amb parets laterals des del camp de cada banda de la carretera), soterrat i amb rampa lateral longitudinal que el mantengui hàbil en cas de pluges, en un mínim de cada 300 metres. Així mateix, resulta clau que tots els portells que permeten l'accés des del camp a la carretera, s'habilitin amb sistemes que impedeixin als animals que més freqüentment resulten afectats per atropellaments (eriçons, tortugues, serps...) el fàcil accés a la via rodada. En aquest sentit, es recomana el sistema de fossat tipus barreres canadenses, però que sigui destapable per buidar-lo en cas de pluges que portin erosió de terra. Algunes de les dotacions incorporades a la carretera Ferreries-Ciutadella van quedar inutilitzades degut a aquests fenòmens.
- Es demana que s'imposi la condició d'haver de prioritzar, en el plec de condicions de licitació, l'ús de material procedent de plantes de reciclatge d'àrids, per així baixar la petjada sobre el territori.
- Alguns dels sistemes que s'instal·len per facilitar la comprensió dels límits de les carreteres, consisteixen en peces cilíndriques de plàstic amb un forat a la part superior que poden resultar atractius per nidificar i suposen la mort dels ocells adults dins aquests «bolardos».

iv. Dia 09 de juliol de 2021 tenen entrada (Valib núm.26175) ofici i informe per part del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera. Realitza les següents consideracions:

- Indiquen els objectius fixats de reducció d'emissions i d'eficiència energètica per la Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica i transcriuen els articles 31, 36, 42, 45 i 54 de la llei.
- Referent a la mitigació de gasos d'efecte hivernacle indiquen que han habilitat una eina informàtica per tal de poder fer els càlculs i proposen mesures de reducció com «la instal·lació de panells solars "allà on es pugui"... o molins a les carreteres, tot indicant que a l'àmbit del projecte la zona està grafiada com no adequada».
- Adaptació als efectes del canvi climàtic: indiquen que s'han de prendre en consideració els escenaris futurs de temperatura i altres índexs climàtics esperats, sobretot les projeccions existents sobre pluges torrencials i inundacions.

Per a l'optimització dels recursos hídrics s'hauria de dotar de sistemes d'injecció a aquífer als costats de la carretera.

-Qualitat de l'aire: Tenir en compte bones pràctiques per tal de minimitzar la contaminació atmosfèrica:
http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/

v. Dia 03 d'agost de 2021 tenen entrada (Valib núm.30842) ofici i informe per part del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl: «s'informa favorablement del mateix respecte al risc d'incendi forestal i gestió forestal, sempre que en el projecte i en la seva normativa, es considerin, a més dels inclosos en la documentació aportada, els següents aspectes en relació a la gestió forestal i el risc d'incendis forestals:

En relació a la prevenció contra incendis forestals

1. Durant l'execució de les actuacions de millora del tram de carretera Me-1 entre el PK 7+ 700 i el PK 10+200, es prendran





les mesures preventives establertes al Decret 125/2007, especialment pel que fa a les mesures conjunturals de prevenció durant l'època de perill d'incendis forestals (art. 8.2.c), en relació a la utilització de maquinària i equips, en terreny forestal i àrees contigües de prevenció, el funcionament dels quals generi deflagració, espurnes o descàrregues elèctriques susceptibles de provocar incendis forestals.

2. La gestió de residus vegetals generats es realitzarà d'acord amb la normativa de prevenció d'incendis forestals vigent.

3. Les obres es realitzaran preferentment, sempre que sigui possible, fora de l'època de risc d'incendis, és a dir, entre el 16 d'octubre i el 30 d'abril.

4. Tots els operaris participants en les activitats seran instruïts en l'existència de risc d'incendi forestal, en les mesures de prevenció a adoptar i en les actuacions immediates a efectuar davant un conat d'incendi, i coneixeran el número telefònic de comunicació en cas d'incendi forestal (112).

En relació a la gestió forestal

1. En les actuacions forestals en la massa arbrada existent dins la zona afectada per les millores, es deuran seguir les següents premisses:

* En tot cas es respectaran les espècies protegides i catalogades pel Decret 7512005, de 8 de juny, pel qual es crea el Catàleg Balear d'espècies amenaçades i d'especial protecció, les àrees Biològiques crítiques i Consell Assessor de Fauna i Flora de les Illes Balears, per plans de conservació i recuperació d'espècies, i per altra normativa de protecció. Es recomana consultar a l'agent de medi ambient (AMA) de la zona o al Servei de Protecció d'Espècies de la Conselleria de Medi Ambient i Territori en el moment de dur a terme les actuacions.

* L'òrgan administratiu competent es qui determinarà la idoneïtat, impacte i la manera de dur a terme les tasques sobre la vegetació existent, i les autoritzarà, la qual cosa no eximeix de planificar les actuacions en el projecte.

* Si es detecta atac per escolitids en els peus arboris presents en l'entorn de les zones d'actuació, la retirada i eliminació de troncs, llenyes i restes, s'haurà de realitzar en un termini de (15) quinze dies des del moment en què es vagin generant.

2. Les plantes emprades per realitzar les diferents plantacions en les zones a restaurar durant les actuacions de millora de la carretera Me-1 hauran de ser sempre autòctones, provinents de material forestal de reproducció de Menorca. Es recomanable emprar plantes de les mateixes espècies a les existents en l'entorn de la zona d'actuació. També convé esmentar que el límit admissible de marres (plàntules mortes) serà entre un 5 i un 10% passat un any des de la plantació, per damunt el qual caldrà tornar a plantar.

v.i. Dia 24 d'agost de 2021 tenen entrada (RE SAA núm.833) ofici i informe per part del Departament de Medi Ambient i Reserva de Biosfera del CIME indicant que «es considera que la informació aportada suficient i justificada amb l'únic condicionant d'adaptar l'enllumenat al reglament de protecció del medi nocturn per tal d'evitar al màxim la contaminació lumínica.»

v.ii. Dia 13 de setembre de 2021 tenen entrada (RE SAA núm.866) resolució del regidor delegat d'Urbanisme i Hisenda que transcriu l'informe de l'enginyer municipal i assumeix el contingut de l'informe favorable -amb observacions- de l'enginyer municipal . Observacions:

«-La Connexió amb el Camí de Loreto (PK 9+900) millora la seguretat respecte a la solució de l'any 2014 però és pitjor respecte a la de l'any 2012.

-No es té previst la construcció d'un carril bicicleta en aquesta millora de la carretera.

-Interessaria instal·lar una canonada d'aigua potable dins la zona de serveis per poder donar aquest servei al nucli urbà de L'Argentina des del nucli urbà d'Alaior.»

v.iii. Dia 27 de setembre de 2021 tenen entrada (Valib núm.40557) ofici i informe favorable amb condicionants per part del Servei d'Estudis i Planificació:

«1. Pel que fa als drenatges, si es volguessin fer pous d'infiltració, aquests no es poden executar a les zones que es troben afectades pels perímetres de restriccions màximes i moderades de pous de proveïment urbà, i es requereix informe previ favorable de l'Administració Hidràulica.

2. Atès que la zona presenta un nivell de la vulnerabilitat a la contaminació d'aqüífers moderat, s'atendrà al que disposa l'art. 2 punt 1 c) del Decret llei 1/2016, de 12 de gener, de mesures urgents en matèria urbanística: "Durant l'execució de les obres, s'han d'adoptar les màximes precaucions per evitar l'abocament de substàncies contaminants, incloses les derivades del manteniment de les maquinàries".»

ix. Dia 02 de novembre de 2021 tenen entrada (Valib núm.50237) ofici i informe per part del Servei de Gestió del DPH, i còpia del



informe emès pel mateix servei en contestació al Consell Insular de Menorca, referent a la sol·licitud de vigència d'autorització. L'informe conclou: «Amb data 25 d'agost de 2021 l'SGDPH va informar favorablement amb prescripcions l'autorització del projecte de referència, pel que fa a afeccions al domini públic hidràulic de les aigües superficials, a les seves zones de protecció (servitud, policia) i a zones inundables o potencialment inundables. Tot i que des del 2014 hi ha hagut diversos canvis en la normativa hidràulica i de carreteres referent al drenatge superficial, considerem el projecte encara les compleix, ja que aleshores el disseny hidràulic es va sobredimensionar considerat cabals amb període de retorn de 500 anys (anticipant-se als canvis normatius).»

S'indiquen les següents prescripcions:

- «-El titular de la infraestructura es farà càrrec de la conservació i manteniment dels trams de llera afectats per aquesta.
- El promotor és responsable del projecte, de l'execució de l'obra i dels danys que es puguin produir al domini públic Hidràulic o a tercers.
- Qualsevol modificació substancial de la documentació presentada, que no tingui per objectiu l'adopció de mesures per fer front al risc d'inundació, requerirà un nou informe tècnic.
- Es disposarà sempre a peu d'obra d'una còpia de l'autorització emesa per aquesta Direcció General.
- La finalització de l'obra s'ha de comunicar per escrit a la DG de Recursos Hídrics amb número de referència 2021-02936E.
- Aquest informe no és una autorització. Les actuacions / activitats que es desenvolupin a la parcel·la, localitzades en domini públic hidràulic o les seves zones de protecció, zona inundable o potencialment inundable, requeriran autorització administrativa prèvia de la DG de Recursos Hídrics, sense perjudici de les que siguin exigibles per altres administracions públiques, i, si escau, dels propietaris de terrenys particulars».

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, d'avaluacions ambientals, i es preveu que el projecte no pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, en concret:

a) Característiques del projecte: l'objecte del projecte és realitzar algunes modificacions i ajustos del tram de carretera del PK 7+700 al PK 10+200 d'Alaior inclòs a un projecte ja autoritzat i parcialment executat. Les modificacions corresponen a:

1. Secció tipus de la carretera, reduint l'amplada de les berms dels 1,5 metres previstos inicialment a 0,75 metres.
2. Drenatge de l'enllaç de L'Argentina, definint un canal de drenatge longitudinal que resol el drenatge de l'entorn de l'enllaç.
3. Definició dels nusos, projectant la remodelació de les interseccions existents al PK 8+220, d'accés al nucli urbà de L'Argentina, i al PK 9+900, d'accés al Camí de Loreto.

b) Ubicació del projecte: El projecte es situa en el tram del PK 7+700 (accés al nucli urbà de L'Argentina) al PK 10+200 (inici del nou enllaç d'accés al nucli urbà d'Alaior). L'àrea d'actuació es troba dins Àrea d'Interès Agrari (AIA), i puntualment dins Zona d'Alt Risc d'incendi forestal (ZAR). Del Pk 7+700 al 8+100 la carretera s'ubica a una zona APR d'Inundació.

c) Característiques del potencial impacte: les modificacions del projecte representen una sèrie de millores ambientals respecte al que es preveia i es va avaluar, presenta una millora en els drenatges a l'entorn de l'enllaç de L'Argentina, una reducció de la superfície ocupada per la carretera, una remodelació dels nusos que aprofita els moviments de terres i estructures executades, a més de complir amb els condicionants de l'Acord del Ple de la CMAIB, de data 26 de juliol de 2013.

Ateses les característiques del projecte, si s'apliquen adientment les mesures preventives i correctores del document ambiental no s'espera que hi hagi impactes significatius.

6. Conclusions de l'Informe d'impacte ambiental

Primer: No subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte constructiu de millora de la carretera Me-1 entre pk7+700 i pk 10+200, Terme Municipal d'Alaior, promogut per la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Menorca, atès que no es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, sempre que es compleixin les mesures correctores/protectores proposades en el document ambiental, redactat amb data d'abril 2021 pel Sr. David Ferré Guirao (ETOP. Col·legiat núm. 13420) i el Sr. Rodrigo del Pozo Gutiérrez (ECCP. Col·legiat núm. 10278), i els condicionants següents:

1. S'ha de designar un auditor ambiental atès que el projecte supera el milió d'euros d'acord amb l'article 33 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, el qual serà responsable de vigilar que es compleixin les mesures preventives i correctores a aplicar.
2. Els treballs a realitzar s'hauran d'executar amb el control d'un arqueòleg professional segons l'establert al Decret 14/2011 pel qual s'aprova el reglament d'intervencions arqueològiques a les Illes Balears.
3. S'atendrà al que disposa l'art. 2 punt 1 c) del Decret llei 1/2016, de 12 de gener, de mesures urgents en matèria urbanística: "Durant l'execució de les obres, s'han d'adoptar les màximes precaucions per evitar l'abocament de substàncies contaminants, incloses les derivades del manteniment de les maquinàries"





4.S'hauran d'establir mesures per a la prevenció de pols i gasos durant la fase de construcció. Aquestes mesures s'han d'incloure al pla de vigilància ambiental per tal de registrar el seu seguiment. Es recomanen les mesures indicades a la Guia de prevenció de la contaminació atmosfèrica al sector de la construcció:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_de_la_demolicio-30632/.

5.S'hauria de considerar, per tal d'optimitzar els recursos hídrics, de dotar de sistemes d'injecció a aquífer als costats de la carretera.

6.A més d'utilitzar de reutilitzar com a reblert tot el material possible extret a les excavacions, s'ha de prioritzar, l'ús de material procedent de plantes de reciclatge d'àrids.

7.S'ha d'adaptar l'enllumenat al reglament de protecció del medi nocturn de Menorca publicat al BOIB núm. 100 de 27 de juliol de 2021.

8.Els passos de fauna projectats de tipus barreres canadenques, s'hauran de dissenyar de forma que permeti buidar-los en cas de pluges que portin erosió de terra.

9.S'haurien de tenir en compte les observacions de l'enginyer municipal de l'ajuntament d'Alaior i considerar si és possible la seva integració.

10.S'haurà de complir amb les prescripcions del Servei de Gestió del DPH.

11.S'hauran de considerar els aspectes mencionats a l'informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl referents a la gestió forestal i el risc d'incendis forestals.

Aquesta resolució només ha avaluat els paràmetres ambientals del projecte modificat sense valorar el punt de vista tant de seguretat com de funcionalitat del nou enllaç projectat, atès que aquests no es troben a l'annex III de la Llei 21/2013 sobre els criteris mencionats en l'article 47.2 per determinar si un projecte de l'annex II s'ha de sotmetre a l'avaluació d'impacte ambiental ordinària.

Es recorda:

-Si es volguessin fer pous d'infiltració, aquests no es poden executar a les zones que es troben afectades pels perímetres de restriccions màximes i moderades de pous de proveïment urbà, i es requereix informe previ favorable de l'Administració Hidràulica.

Segon.- Es publicarà el present informe d'Impacte Ambiental a la seu electrònica de la CMAIB i 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. A més, es donarà compte al Ple de la CMAIB i al subcomitè d'AIA.

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'aprovació 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.

Quart.- L'informe d'Impacte Ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte, si és el cas, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 47.2 de la Llei 21/2013.

Cinquè.- Aquesta proposta de 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'obtenció de l'autorització.

Palma, 4 de novembre de 2021

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

