

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

279694*Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre l'ampliació de la línia de metro fins el Parc Bit, TM Palma (48A/2018)*

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 17 de juny de 2021,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

El projecte està inclòs a l'Annex 1 grup 7.2 "Construcció de línies de ferrocarril, tramvies, metros, etc." de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears (BOIB núm. 106 de 20 d'agost de 2016).

Per la qual cosa, està sotmès a avaluació d'impacte ambiental ordinària, segons el que determina l'article 14 de l'esmentada llei, seguint la tramitació prevista a l'art. 33 i següents de la Llei 21/2013 de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11 de desembre de 2013); així, amb caràcter previ a la seva autorització administrativa, procedeix formular la seva declaració d'impacte ambiental.

1. Antecedents

El promotor va sol·licitar a l'òrgan ambiental que elaborés un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental, tal com s'especifica a l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental. Durant la redacció de l'informe d'abast, l'òrgan ambiental va consultar a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades. Es va trametre un informe d'abast el 25/10/18.

2. Informació del projecte: objecte, ubicació i descripció

L'objecte del projecte és ampliar la línia de metro existent des de la UIB fins al Parc Bit, distanciat aproximadament d'1 Km. Està prevista una línia de 1.218 m de longitud, dels quals 1.080 m aniran en túnel de 9*9 m i 138 m en trinxera fins al baixador en superfície, amb dos andanes de 80 m, al costat del primer aparcament de Parc Bit.

En total, la superfície afectada durant les obres serà de 10.895 m² i la superfície d'ocupació permanent serà de 4.070 m². El moviment de terres serà de 122.277 m³. A part de l'excavació del fals túnel i la trinxera, es realitzaran dues explanacions per a zones d'aplec d'uns 400 m² i una zona d'instal·lacions auxiliars adjacent a la zona del baixador de 425 m². Les obres duraran 12 mesos.

El projecte està contemplat al Pla director sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026, que va ser aprovat pel Consell de Govern en sessió de 19 de maig de 2019 i compta amb avaluació ambiental estratègica favorable per acord del ple de la CMAIB de 11 d'abril de 2019.

El projecte millorarà el transport col·lectiu amb tots els avantatges ambientals que això suposa per la disminució de vehicles en un accés amb trànsit congestionat en determinats horaris.

3. Elements ambientals significatius de l'entorn del projecte

Diagnòstic territorial

En relació a la ubicació del projecte, aquest es realitza en Sòl Rústic General i no està afectat per cap APR.

El traçat està en zona de vulnerabilitat d'aqüífers moderada, l'informe del qual no és necessari atès l'annex I de la Llei 6/1999 de les DOT. Durant el temps que durin les obres, s'han d'adoptar les màximes precaucions per evitar l'abocament de substàncies contaminants (olis, hidrocarburs, etc.) tant de manera accidental com per a dur a terme les tasques de manteniment de la maquinària emprada per executar l'obra.

La zona no afecta a cap espai protegit ni a cap hàbitat de l'annex I de la Directiva 92/43/CEE o Directiva 97/62/CEE.

A prop de la zona hi ha un Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI) designada amb el número 47 "Àrees Naturals de la Serra de Tramuntana (Montport)", que no es veurà afectada per les obres.

Diagnòstic ambiental





Es presenta un diagnòstic general de la zona, climatologia, geologia, hidrologia, vegetació, fauna, etc. S'indica que no afecta cap del torrents propers, na Bàrbara i torrent Gros. Es presenten les projeccions d'escenaris de canvi climàtic i els càlculs del gasos d'efecte hivernacle en la fase de construcció, on es pot veure que l'impacte més gran es realitza durant la construcció de les estructures, durant la fabricació i transport del formigó.

4. Resum del procés d'avaluació

Actuacions prèvies

El promotor va sol·licitar a l'òrgan ambiental que elaborés un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental, tal com s'especifica a l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental. Durant la redacció de l'informe d'abast, l'òrgan ambiental va consultar a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades següents:

- Departament de Gestió Urbanística del Ajuntament de Palma,
- Departament tècnic de coordinació i gestió de l'aigua de la DG de Recursos Hídrics
- DG d'Energia i Canvi Climàtic
- DG de Mobilitat i Transports,
- DI d'Infraestructures i Mobilitat del Consell de Mallorca

En data 22/5/18 es va rebre informe de l'ajuntament de Palma, que indica que es consideren adequades les conclusions sobre l'abast del document ambiental. Indiquen que el projecte està contemplat al Pla Director de transports de les IB de 28/4/06, raó per la qual compta amb la declaració d'utilitat pública i l'interès general i que és una mesura necessària de foment i millora del transport públic col·lectiu.

Demanen estudiar el punt d'arribada al parc bit atès que l'opció escollida es situa a l'extrem d'aquest, dificultant el seu ús per als treballadors que es troben més allunyats de la parada (900 m des de la parada a l'altre extrem del Parc Bit). Sol·liciten estudiar una segona parada, centrar més el punt d'arribada o un sistema de transport públic intern dins del parc bit.

En data 12/06/18 informa Canvi Climàtic i Atmosfera, que inclou la necessitat de que l'estudi d'impacte ambiental elabori un càlcul estimatiu de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, respecte de l'alternativa zero i respecte d'altres possibles alternatives al projecte. S'hauria d'incloure com a mesura compensatòria per al planejament de desenvolupament, l'obligació d'aconseguir una absorció que compensi la pèrdua de reserves de carboni i de la capacitat de remoció, per totes aquelles emissions de la fase de construcció que no estiguin amortitzades al cap de 10 anys d'haver-se començat la fase d'explotació. A més es proposen una sèrie de mesures.

A l'annex VI es recull la contestació de SFM a les consultes prèvies. Algunes de les mesures estan incloses al EIA però d'altres es contesta de forma mot superficial i no indica quin tipus de mesures inclouran. Les que no hi eren s'han proposat directament als condicionants de les conclusions.

Fase d'informació pública i de consultes

El 9 de març de 2020 SFM va publicar en el BOIB núm. 71 la informació pública del projecte informatiu i, tot i que no indica expressament que s'hagi presentat l'EIA, sí fa referència a la llei de tramitació ambiental.

El 14 de març, el procediment queda suspès pel Reial Decret 463/2020, pel qual es declara l'estat d'alarma per la gestió de la situació de crisi sanitària ocasionada pel COVID-19, amb entrada en vigor el mateix dia. El dia 21 de juny, amb la finalització de l'estat d'alarma es va reprendre el procediment.

Després d'advertir a SFM que durant la IP no es varen consultar a les administracions, en data 13/11/20 van enviar ofici amb les consultes realitzades el 28/9/20:

- Departament de Gestió Urbanística del Ajuntament de Palma,
- Departament tècnic de coordinació i gestió de l'aigua de la DG de Recursos Hídrics
- DG d'Energia i Canvi Climàtic
- DG de Mobilitat i transports,
- DI d'Infraestructures i Mobilitat del Consell de Mallorca
- Servei de Patrimoni del Consell

Es van rebre dues al·legacions, de la "Asociación de amigos del ferrocarril de la Islas Baleares" i de la UIB.

-L' «Asociación de amigos del ferrocarril de la Islas Baleares» proposa fer un tren-tram i no un metro. SFM indica que una línia diferent en manera tren-tram dificultaria enormement l'explotació i augmentaria els costos d'instal·lació i de manteniment. Si d'altra banda, només fos aquest tram en manera tren-tram obligaria a conviure dues línies diferents amb material mòbil completament

diferent (altura de les andanes). El tren-tram no està concebut per a distàncies curtes (1,1 Km) i no podria desenvolupar tot el seu potencial.

L'associació considera que la inversió s'hauria de destinar primer a la reobertura de la línia Manacor-Artà i en segon lloc a l'arribada del tren a la Badia d'Alcúdia. SFM contesta que, des del punt de vista tècnic, SFM treballa de manera contínua en la millora des xarxa intentant maximitzar els beneficis, minimitzant costos.

Indica que de les alternatives exposades en l'Estudi de viabilitat, la primera seria més beneficiosa per al ParcBit i per als municipis d'Esporles i Valldemossa. SFM informa que l'opció triada és la que ha obtingut major puntuació tenint en compte els criteris establerts que més s'ajusten a la zona i a les característiques de la xarxa de SFM existent.

Per altra banda consideren que, per a la millora de la mobilitat de la zona, i per assolir els objectius pretesos, és convenient que el traçat de la línia es desenvolupi en superfície. SFM indica que un traçat en superfície comporta, en general, un cost d'instal·lació menor que en fals túnel, però que no obstant això altres condicionants, com les estructures a travessar, ponts o edificacions, poden complicar la instal·lació fins al punt de considerar-se menys avantatjós. Des del punt de vista del manteniment un túnel amb via en placa sempre és millor opció que en superfície. Tenint en compte que la traça s'inicia en l'estació de la UIB de manera subterrània, les pendent que admet el material mòbil a utilitzar, la curta distància entre aquesta estació i la del Parc Bit i els serveis que cal mantenir, com són la carretera a l'arribada al Parc Bit, les opcions tècniques més viables són les proposades en l'Estudi de Viabilitat.

-En relació a la UIB, indiquen que el traçat proposat només té en compte el Pla Especial de la UIB de 1986 i no té en compte l'aprovació inicial de la modificació del Pla Especial de la UIB de data 20 de juny de 2012, també d'obligat compliment fins a la seva aprovació definitiva. SFM informa que el pla Especial de la UIB de 1986 és la figura de planejament vigent. Una aprovació inicial d'una modificació, que no s'ha tramitat, no substitueix a un planejament vigent. No obstant això sí s'ha tingut en compte aquesta modificació, referent a la reserva ferroviària que contempla per a la possible prolongació de la línia de metro fins al Parc Bit (pla 10 del document aprovat el 20 de juny de 2012).

La UIB indica que l'aprovació inicial del Pla Especial de la UIB de 20 de juny de 2012 estableix com a úniques zones edificables per a la UIB les parcel·les per on transcorreria la prolongació del metro presentada, que la zona 1 és l'única zona de creixement futur que preveu la modificació del Pla Especial i que el traçat projectat afecta significativament les parcel·les per les quals transcorre. La primera parcel·la veu reduïda la seva edificabilitat en un 50% el que, unit a la seva forma, la fa inviable per a la seva edificació.

SFM indica que en l'edificabilitat que comptabilitzen de la parcel·la, no han tingut en compte la pròpia reserva de terreny per a l'ampliació de la línia de metro, que ja feia aquesta aprovació inicial de 20 de juny, (pla 10) que si bé no coincideix exactament amb la proposta en l'Estudi de Viabilitat, la forma de la parcel·la, ja seria un inconvenient per a la seva edificació. Per al traçat proposat s'ha tingut en compte no afectar les edificacions existents

La UIB indica que en el cas de que la perllongació de la línia de metro fins al Parc Bit es porti a terme, l'estructura del túnel s'hauria de dissenyar per a poder edificar a sobre i no comprometre el creixement futur.

SFM informa que tenint en compte els problemes de manteniment i explotació, tant per al possible edifici com per a la línia de metro, que aquesta solució que proposen comporta, les pantalles del fals túnel es dissenyaran per a contenir a 8 m d'elles en horitzontal, la càrrega d'un edifici de dues plantes + planta baixa.

La UIB indica que la reubicació del dipòsit d'aigua en cap cas podrà comprometre l'edificabilitat de la parcel·la on se situï. SFM indica que el dipòsit d'aigua se situarà on la UIB indiqui.

Finalment, la UIB indica que l'estudi de Viabilitat no ha tingut en compte l'opció d'un autobús llançadora des de l'estació de la UIB fins al ParcBit com una alternativa possible.

SFM contesten indicant els objectius del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026, que preveu l'ampliació de la línia al ParcBit.

5.Integració de l'avaluació

Alternatives

A l'EIA, de data gener 2019, es presenta un apartat d'alternatives on s'indica que les condicions mediambientals NO són una característica que hagi de condicionar l'alternativa a triar, ja que les possibles alternatives discorren per la mateixa zona, on no hi ha espais protegits, a més de ser una zona de baix valor ecològic, de manera que aquest punt no serà d'especial importància a l'hora de triar l'alternativa de traçat. En relació a l'alternativa 0, només s'indica que la no realització de l'ampliació de la línia de metro fins al Parc Bit comportaria que els treballadors i usuaris de la mateixa seguirien utilitzant els seus vehicles privats, i conforme vagi augmentant el nombre d'empreses, i per tant augmentant el nombre de treballadors i usuaris, augmentarà la utilització de vehicles i per tant major contaminació, col·lapses i retencions a les carreteres.

Es presenta una mínima anàlisi multi-criteri, diferent a la del projecte, en funció de paràmetres ambientals: arbrat, topografia del terreny, servei afectats, mètode constructiu. Escull l'alternativa 3, pel fet que el moviment de terres és molt menor, el baixador està en superfície, cosa que significa menys residus i un menor temps d'obra.

A la memòria del projecte constructiu, de desembre 2020, es presenta un breu resum de l'estudi d'alternatives, amb una fotografia aèria amb 6 alternatives possibles. A l'annex 6 del projecte, però, es presenten només 3 alternatives possibles, sense esmentar l'alternativa 0, per tant totes

contemplen la construcció de la línia:

- Alternativa 1: Traçat de 1173 metres amb tram inicial en túnel per la parcel·la de la UIB amb edificacions i tram final en trinxera. Baixador semienterrat en superfície.
- Alternativa 2: Amb un traçat de 1042 metres, amb tram inicial en túnel passant pel pàrquing de la UIB, tram en trinxera un cop creuada la carretera del Parc BIT i traçat final en superfície a zona d'estacionament actual de vehicles. Baixador en superfície.
- Alternativa 3: longitud de 1218 metres, amb tram inicial en túnel fins a la cruïlla de la carretera del Parc BIT a l'entorn de la parcel·la fotovoltaica, a partir d'el qual el traçat es realitzaria en trinxera fins assolir la superfície. Baixador en superfície.

Es realitza una anàlisi multi-criteri amb factors principalment tècnics. S'indica que l'alternativa seleccionada no suposa grans diferències o avantatges amb la resta de propostes de traçat estudiades, atès que en tractar-se d'una prolongació amb una longitud aproximada d'un quilòmetre, les variacions entre els condicionants estudiats per a cadascuna de les alternatives són petites. De fet, l'alternativa 3 s'escull perquè permet una futura ampliació de la línia cap a altres sectors (tot i que no indica cap a on), per tal de no afectar l'estacionament de Parc BIT i per l'ampliació prevista del Parc Bit, que deixaria el baixador al centre del Parc.

Com es pot observar, les alternatives presentades versen únicament sobre el traçat de la línia de metro. No es presenta ni es justifica la existència d'altres alternatives a la construcció de la línia.

Atesa la poca longitud de la línia i la magnitud de l'obra i atès l'enclavament en una zona parcialment rural amb el seu valor ecològic i paisatgístic i una afecció directa, es va considerar necessari analitzar si s'havien tingut en compte alternatives mediambientalment més sostenibles. L'avaluació ambiental de la infraestructura depèn de l'afluència d'usuaris, cosa que fa necessari justificar-ho bé.

Per aquesta raó, es va redactar un informe de deficiències en el qual es demanaven una sèrie de qüestions en relació al número d'usuaris i la necessitat de la línia, a més de l'alternativa a la construcció.

En data 15/3/21 SFM presenta l'Addenda. En aquesta es realitza una mínima anàlisi comparativa entre l'alternativa 0.bis, d'implantació d'un servei de bus llançadora des de la terminal del metro a la UIB, i l'alternativa de construcció de la línia. S'indica que aquesta llançadora ja existeix actualment i l'està explotant l'empresa municipal de transports. Informen que les xifres d'explotació de l'esmentat bus llançadora, avaluat els dies 24 i 25/2/21, són baixes segurament per mor de l'efecte dissuasiu d'haver de canviar de mode així com no oferir un servei adequat a les necessitats del Parc BIT. Indiquen que l'alternativa de la llançadora no té els resultats adequats en comparació amb les previsions d'ús que tindrà la línia de metro. Acaba conclouent que «resulta molt més interessant» l'opció de prolongació del metro perquè és la més atractiva per als usuaris (segons l'enquesta de mobilitat del parc tecnològic) i pel baix índex d'utilització del servei de llançadora.

En relació a la situació del baixador, s'indica que s'ha situat de tal forma que, quan s'executi la fase 2, estarà centrat enmig del Parc Bit. Ni al Projecte ni a l'EIA es fa referència a la fase 2 com a justificació de la infraestructura, raó per la qual es creu més convenient situar el baixador tenint en compte la situació actual. La distància entre el baixador i el final del actual Parc Bit és considerable i penalitzarà l'ús del metro.

A més, actualment es troba en tramitació ambiental la revisió del PGOU de Palma, on està inclòs el Parc Bit. Al document d'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) s'indica "es considera necessari tornar a estudiar la viabilitat que el Pla reconegui com a Sòl Rústic i no com a Sòl Urbanitzable la fase 2 del Parc Bit. L'àmbit territorial que delimita aquesta fase 2 queda afectat per la plana geomorfològica d'inundació del torrent de na Barbarà a una zona a on, si s'urbanitzàs, es produirien impactes paisatgístics rellevants i afeccions sobre els bosc de ribera existent, a un enclavament vora les cases de Son Espanyol, les quals quedarien completament envoltades d'edificacions discordants amb la fisonomia rural de l'entorn." A més, és molt probable que els soterranis de les edificacions pateixin problemes d'humitat i inundacions.

Amb tot, es proposa que s'estudii la viabilitat de desplaçar el baixador fins a una altra parcel·la, inclús abans de creuar la carretera, per a què es situï més centrat en l'actual Parc Bit.

Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

Atesa la magnitud de l'obra i l'enclavament en una zona parcialment rural amb el seu valor ecològic i paisatgístic, es troba que l'EIA ha de valorar si el sacrifici ambiental que s'assumeix es compensa amb els beneficis que tindrà la infraestructura per als usuaris.

Les actuacions prèvies inclouen totes les operacions de senyalització de l'obra, demolicions i desmuntatge d'elements, que es resumeix en:

- Senyalització i tancament previ de l'àmbit de treball.
- Adequació de les instal·lacions d'obra.
- Aclarida i desbrossament del terreny.
- Demolició d'obres de formigó i paviments.
- Desmuntatge o demolició d'altres elements particulars com ara baranes, murets, senyals, etc.
- Desviament de serveis afectats.



El moviment de terres inclou l'excavació per a l'execució del fals túnel, des del final de l'actual línia M1 de metro fins a la cruïlla de la carretera del Parc Bit, així com per a la resta del calaix ferroviari en trinxera fins arribar a la superfície.

S'haurà de dur a terme l'explanació sobre la qual se situarà el baixador del Parc Bit i el farcit del fals túnel.

L'excavació per a la realització de fals túnel es realitzarà en una longitud de 1.080 metres, de 9 metres d'ample i 9 metres de profunditat. Des del final d'aquest tram fins a la superfície l'excavació per al tram en trinxera es realitzarà per a una longitud de 138 metres, de 9 metres d'ample i la profunditat s'anirà reduint fins a l'explanació final. Per a la contenció del terreny de la formació en trinxera s'empraran murs de formigó armat executats "in situ" en la configuració de murs enfrontats amb una llosa inferior de connexió i suport a la plataforma ferroviària.

El volum de terres total de l'excavació serà de 122.277 m3 dels quals 14.577 m3 corresponen a terra vegetal amb els que s'omplirà el fals túnel i es reutilitzarà per a les plantacions.

A part de l'excavació del fals túnel i la trinxera es realitzaran dues explanacions per a zones d'aplec, una de 400 m2 al principi del nou traçat i una altra de 350 m2 passada la carretera a Parc Bit, i una zona d'instal·lacions auxiliars adjacent a la zona del baixador de 425 m2.

Per no afectar l'aqüeducte de la Font de la Vila es preveuen una sèrie de mesures com l'execució d'una llosa de 50 cm de cantell que es recolzarà en pantalles de micropilons, evitar treballar amb maquinària pesada, etc.

Les instal·lacions d'electrificació ferroviària a instal·lar són:

- Línia aèria de contacte en fals túnel.
- Línia aèria de contacte en tram en trinxera i superfície.

L'electrificació es realitzarà amb una tensió d'alimentació de 1.500 V en corrent continu.

Un cop arribat a la fi del recorregut del tram d'ampliació entre la UIB i el Parc Bit es realitzarà el baixador: Tanca perimetral mitjançant murs de contenció amb aparença de maçoneria tradicional, andana i accés per als vianants, elements de coberta, equipament de la parada, i zona d'enjardinament de les superfícies adjacents al baixador.

La il·luminació que s'ha projectat és amb lluminària LED que treballa a molt baixa tensió, consumeix molt poca energia i té una vida útil molt superior. Per al disseny de la il·luminació s'han tingut en compte les disposicions de la Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció de medi nocturn de les Illes Balears.

En relació al drenatge, s'han dimensionat els elements per cabals associats a un període de retorn de 500 anys.

Es descriuen els serveis afectats, tant d'aigua, de sanejament, de telecomunicacions i d'electricitat.

S'informa que els treballs a realitzar no tindran grans conseqüències sobre el trànsit ferroviari ja que es tracta d'un tram de nova construcció, resultant en aquest cas l'afecció inexistent, llevat de les possibles repercussions sobre l'Estació de la UIB que en qualsevol cas, a causa de la configuració de la mateixa seran mínimes.

Es preveu una afecció important al trànsit rodat a l'entorn dels punts d'encreuament amb la infraestructura projectada. Es diferencien dues fases durant l'execució de les obres, la primera requerirà el tall de la carretera del Parc Bit i el carrer Conillera, mentre que la segona fase es realitzarà sense tall del trànsit rodat. A més, ocasionalment es requerirà el tall parcial en camins per permetre el pas dels vehicles de transport de materials i maquinària. Es descriuen les mesures a adoptar, entre les quals figura la d'habilitar traçats alternatius amb la senyalització corresponent aprovats i coordinats amb els organismes i ajuntaments corresponents.

En relació als residus, el document indica que s'ha dut a terme un estudi de gestió dels residus previstos, calculant la quantitat de cada tipus de residu que es generarà a l'obra. Els residus no reutilitzables es lliuraran a empreses de gestió especialitzades i autoritzades. Es preveu reutilitzar uns 15.000 m3 de terra vegetal per a les plantacions al voltant del baixador del Parc Bit i la sembra del tram en fals túnel.

Es presenta la vegetació potencial i real, caracteritzant la vegetació del traçat de l'ampliació de metro que discorre des de la UIB fins al Parc Bit, segons la informació aportada pel Mapa de Cultius i Aprofitaments, el Bioatles, bibliografia i les visites a la zona.

• Zona urbana:

El traçat discorre en el seu inici per la zona urbana pertanyent a la UIB. La vegetació presenta en línies generals un mínim interès ecològic per ser flora herbàcia, ruderal i cosmopolita, que ocupa terrenys de solars i enderrocs d'escàs interès ecològic. També s'afectaran alguns arbres ornamentals de l'aparcament de la UIB com són 14 exemplars de *Celtis australis* i 17 exemplars d'*Ulmus* sp., que el projecte valora d'escàs interès ecològic.

No s'està d'acord amb això. Que no siguin espècies protegides no vol dir que no tinguin cap valor ecològic, i talar 31 arbres és, evidentment, un impacte. Aquests arbres s'hauran de trasplantar i, si no fos possible, plantar com a mínim el mateix nombre d'arbres, amb un port mitjà, després de les obres.

• Conreu de fruiters de secà:

Aquesta unitat es dona des que finalitza la zona urbana de la UIB fins al final del traçat. Està composta per cultius de secà de garrofers i ametllers. El projecte afectarà 59 garrofers i 45 ametllers, un total de 110 arbres. Aquests arbres s'hauran de trasplantar i, si no fos possible, plantar com a mínim el mateix nombre d'arbres, amb un port mitjà, després de les obres.

En aquests camps de conreu de secà podem trobar vegetació natural típica d'aquests camps pertanyents a la comunitat vegetal anomenada *Diplotaxion erucoidis* en què predominen les espècies *Diplotaxis erucoides*, *Muscari comosum*, gossets, *Chenopodium sp.*, *Amaranthus sp.*, Etc. d'escàs interès ecològic.

Segons el document, el Bioatles indica una espècie, *Medicago citrina*, que està catalogada i declarada com a Vulnerable segons el Catàleg d'espècies amenaçades de les Illes Balears. Per tant, abans de l'inici dels treballs s'efectuarà un reconeixement d'aquesta espècie singular in situ dins de l'àrea prevista de jalonament sota la supervisió d'especialistes de l'òrgan competent en medi ambient. Els exemplars o rodals d'individus pertanyents a aquesta espècie singular que hagin estat localitzats, s'han de marcar i s'informarà de la seva presència a l'òrgan amb competències en medi ambient que indicarà les mesures a adoptar.

Es va fer una consulta per mail al Servei d'Espècies i va indicar que, respecte a la espècie de *Medicago citrina*, la cita del Bioatles és antròpica perquè es tracta d'una sembra que va fer la UIB. Les plantes estan ubicades a la vora de la bassa d'aigua que hi ha davant l'edifici Jovellanos (coordenades 469601 4387627). Per tant, no es troba al traçat previst.

S'indica que no existeix cap arbre singular.

En relació a la fauna està determinada per la vegetació i el tipus d'hàbitats existents a la zona de les obres. Es cita una sèrie de fauna, però no s'indica cap espècie protegida.

En relació al paisatge, el document indica que l'àrea d'estudi s'emmarca paisatgísticament en un medi predominantment rural i antropitzat, en trobar-se diverses explotacions agrícoles i les zones urbanes de la UIB i el Parc Bit, la qual cosa ha fet desaparèixer pràcticament de la zona d'actuació la vegetació potencial que per les seves condicions climàtiques hauria de desenvolupar-se a la zona. A causa d'això, l'àmbit d'actuació pot considerar-se com una zona de qualitat paisatgística baixa i amb una capacitat d'acollida de l'obra projectada alta. Es presenta un Annex d'incidència Paisatgística.

No s'està d'acord amb això, precisament per estar en un medi rural, la qualitat paisatgística no és baixa. El document en general infravalora l'impacte sobre el paisatge, indica que la zona té un baix valor ecològic perquè es tracta d'un paisatge rural amb garrofers i ametllers i està parcialment antropitzat. No es té en compte que, a més, a uns 120 m, hi ha zona ANEI i ANNP amb un paisatge que no és gaire diferent. El medi natural i les espècies vives que l'alberguen tenen un valor intrínsec.

Es presenta una identificació i descripció, l'avaluació i valoració dels impactes del projecte. S'enumeren les accions del projecte (tant en construcció com en explotació) i del medi. Es representen en una matriu d'avaluació d'impactes (Matriu de Leopold), en la qual s'han considerat les accions de el projecte que incideixen de manera directa o indirecta sobre algun factor de medi (files) i els elements de el medi que poden resultar afectats (columnes). En funció de l'afecció de cada acció del projecte sobre els elements del medi, es valora com positiu o negatiu. Posteriorment es realitza una descripció de cadascun dels impactes i s'indiquen els impactes significatius:

Durant la fase d'obres, es qualifiquen com a negatius significatius els nivells de renou, les fonts de consum d'energia, alteració de l'estructura edàfica i pèrdua efectiva de sòl, l'eliminació de vegetació, l'alteració i pèrdua d'hàbitats, l'alteració del paisatge, la pèrdua d'ús de sòl i l'afecció a vies de comunicació.

Durant la fase d'explotació es qualifiquen com a negatius significatius, la col·lisió i electrocució de l'avifauna amb elements de la catenària, la intrusió visual dels elements que componen la infraestructura.

Com a impactes positius consideren principalment la millora del trànsit atès que la utilització del metro per una gran part dels treballadors del Parc Bit que procedeixen de Palma en detriment del vehicle privat suposarà una millora del trànsit a la carretera Ma-1110, i la carretera d'accés al Parc Bit molt col·lapsades en hores punta, amb els efectes ambientals que comporta la disminució de trànsit.

Els impactes significatius es valoren amb els atributs establerts a la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental. Es determina el valor dels impactes en funció de dos paràmetres: la incidència i la magnitud. La incidència es refereix al grau i forma de l'alteració, ambdues definides per una sèrie d'atributs de tipus qualitatiu que caracteritza l'alteració i que queden definits a la Llei 21/2013. La magnitud representa la quantitat i la qualitat del factor modificat i la seva valoració es realitzarà, en la mesura del possible, en termes quantitius.

Finalment, d'acord amb els resultats d'aquests dos paràmetres (incidència i magnitud) s'avalua l'impacte com compatible, moderat, sever o crític.

Una vegada valorada la incidència i la magnitud dels impactes s'avaluen com a moderats, durant les obres, l'alteració de l'estructura edàfica, l'eliminació de vegetació, la pèrdua d'hàbitats faunístics, l'alteració del paisatge i la pèrdua d'usos del sòl. En canvi, l'afecció a les vies de comunicació la valora com a compatible.

Durant l'explotació, els impactes moderats són la col·lisió i electrocució de l'avifauna amb elements de la catenària i la intrusió visual dels elements que componen la infraestructura.

Tota la resta d'impactes es valoren com a compatibles.

Quant als impactes d'emissions, s'indica que seran mínims i que s'ha de tenir en compte l'escassa envergadura de l'obra. S'indica que s'haurà d'assegurar que els nivells resultants de concentració de partícules en l'aire en les zones externes habitades (zones de la UIB i Parc Bit) pròximes a la zona d'actuació no superin els límits establerts pel R.D. 102/2011, raó per la qual s'hauran de fer mesures.

Ateses la tipologia d'obra i la maquinària necessària, el document avalua el renou com un impacte significatiu sobre els edificis del Parc Bit i la UIB, però no indica res sobre la comunitat faunística, que també serà afectada. Efectivament, tot i que es tracta d'una línia de pocs metres en relació al traçat total, s'ha de fer, entre d'altres, un túnel de 1.080 metres, de 9 metres d'ample i 9 metres de profunditat, cosa que fa que la obra tingui una envergadura molt gran. L'impacte del renou serà, evidentment, elevat.

Quant al canvi climàtic, la magnitud de l'obra a desenvolupar i la temporalitat (1 any) de l'actuació fan considerar tant el consum de combustible com d'energia, com un impacte significatiu.

Quant a l'alteració de l'estructura edàfica s'indica que la superfície afectada pel projecte són 4.070 m² d'afecció permanent durant l'explotació (baixador i traçat en superfície) i 10.895 m² d'afecció temporal total durant la construcció. Aquesta superfície és recuperable mitjançant la restauració prevista a la zona on el traçat va en fals túnel i les zones d'ocupació temporal (als costats del traçat i a les zones d'instal·lacions auxiliars).

Quant a la vegetació, el document no indica exactament l'amplada, entorn a la traça i les superfícies de treball i acopi necessàries per realitzar les obres ni els m² de desbrossament real. Indica que s'eliminaran 59 garrovers i 45 ametllers i els impactes sobre la vegetació associats a la pols i les emissions es considera moderat. Indiquen que part de les superfícies es restauraran i que l'afecció permanent serà de 4.070 m².

Es presenta un Pla de revegetació molt general, que només indica que es realitzarà una ressema en les zones del fals túnel, zones d'ocupacions temporals i zones de instal·lacions auxiliars, i es realitzaran noves plantacions al voltant i l'accés al baixador des de l'aparcament del Parc Bit d'exemplars de ullastres (*Olea sylvestris*) i mates (*Pistacea lentiscus*). No informa de quants peus arboris ni queda molt clar als plànols aportats. El pressupost per a l'enjardinament són 80.000 euros dels quals hi han 20 oliveres *Olea europea* i 900 m² de plantes arbustives tipus *Pistacia lentiscus*, *Rosmarinus officinalis*, etc. El pressupost té una partida per trasplantament de 230 unitats d'arbres.

S'indica que es faran tasques de preparació del terreny i/o aportació de terra, sembra i plantacions. A partir de la finalització dels treballs es duran a terme tasques de manteniment durant, al menys, els següents dos anys, excepte situacions climatològiques que comprometin la supervivència de les plantacions i justifiquin la prolongació del període de manteniment.

Es troba que les mesures són insuficients. A més, tal com indica l'informe de Canvi Climàtic i Atmosfera, s'ha d'incloure com a mesura compensatòria per al planejament de desenvolupament, l'obligació d'aconseguir una absorció que compensi la pèrdua de reserves de carboni i de la capacitat de remoció, per totes aquelles emissions de la fase de construcció que no estiguin amortitzades al cap de 10 anys d'haver-se començat la fase d'explotació. Amb tot, es compensarà l'eliminació dels arbres inventariats amb la replantació a una o varies parcel·les properes de, com a mínim, el mateix número d'exemplars eliminats, d'un port mitjà. Les condicions d'addicionals figuren a les conclusions.

Quant a la fauna, els suports de la catenària poden convertir-se en potencials llocs d'atrapament de petits mamífers, amfibis i rèptils, el que incrementaria la mortalitat de poblacions pròximes. Per aquest motiu, els suports estan dissenyats amb gelosia oberta. D'aquesta manera, si algun animal accedeix a la base dels suports, pot sortir sense dificultat.

Es proposen diferents mesures com salvaocells o senyalitzadors visuals en els cables de terra de la catenària, que els pals i ferramentes tinguin un acabat superficial que els faci fàcilment visibles i que el disseny de la catenària tingui suficient nivell d'aïllament per prevenir l'electrocució de les aus. El programa de vigilància ambiental, en la fase d'explotació, inclourà el seguiment de la mortalitat per electrocució i col·lisió de l'avifauna amb la catenària. En funció dels resultats s'analitzarà la necessitat de modificar o completar les mesures correctores aplicades.

Quant a l'impacte dels materials utilitzats, per a realitzar la infraestructura s'ha d'utilitzar una enorme quantitat de formigó: soleres, cimentacions, pantalles, lloses, bigues, murs, encofrats, etc. Es tracta d'un material molt impactant, tant en la fabricació com durant la



utilització, amb una elevada petjada de carboni. Per tant representa una elevada font d'impactes i s'ha de tenir molt en compte.

En relació a això l'EIA indica que estan prevists punts de neteja de formigoneres. Per tal d'evitar que es produeixi l'abocament incontrolat del formigó residual, s'establirà un punt de neteja de canaletes cada determinats metres segons consideri necessari el Director d'Obra, en aquells llocs on es realitzi el nou traçat i en els quals es realitzin les cimentacions dels suports de la línia aèria de contacte.

A la zona d'instal·lació auxiliar situada en la parcel·la del baixador projectat, s'instal·larà un punt de neteja de canaletes. Els punts de neteja de canaletes hauran de localitzar-se en llocs de fàcil accés i estar correctament senyalitzats a la zona d'obres. Estaran correctament impermeabilitzats, impedit així que puguin percolar en terreny els additius del formigó.

El formigó forjat es portarà a un abocador autoritzat de residus de la construcció.

Pel que fa a la neteja de les bótes de formigoneres, només podrà realitzar-se en les plantes de formigonat, on hi ha d'haver basses de decantació i filtres que tractin les aigües abans de procedir a la seva descàrrega en xarxes de clavegueram.

Finalment, el document conclou que, segons el document i atès que s'afecta a una zona de baix interès ambiental per afectar a terrenys entre la UIB i el Parc Bit, amb vegetació ruderal de solars i escombreres, de camps de cultiu de secà i de cultiu de garrovers i ametllers, i que els impactes produïts durant les obres seran puntuals i localitzats i que es restituiran la majoria dels terrenys afectats pel projecte, considera que el projecte és COMPATIBLE amb el medi.

Mesures i seguiment ambiental

Es proposen tota una bateria de mesures preventives i correctores, principalment en fase d'obra. Es presenta una PVA per controlar la correcta execució i l'eficàcia de les mesures preventives i correctores previstes, on es preveu la seva temporalitat, es presenta el cronograma i les actuacions a realitzar durant la vigilància ambiental de l'obra. Es presenta el pressupost de les mesures i de la vigilància que es realitzarà.

El pressupost del projecte és de 24.071.176 d'euros, raó per la qual i d'acord amb l'article 29 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, es designarà un auditor ambiental. S'haurà de realitzar un seguiment estricte del compliment el PVA i les mesures establertes. Es presenta el pressupost per a les mesures correctores.

6.Conclusions

Tot i que no han quedat resoltes algunes de les qüestions en relació al càlcul de la demanda prevista d'usuaris del metro, atès que es tracta d'un servei públic i que s'afirma que resulta imprescindible i tindrà una elevada aflluència, s'ha realitzat l'anàlisi ambiental per tal d'avaluar l'impacte de la solució adoptada. L'alternativa escollida no afecta a espais protegits i tot i que es tracta d'una obra d'elevada magnitud per la infraestructura a realitzar, si es realitza una estricta vigilància i s'apliquen totes les mesures proposades que minimitzin els impactes, el sacrifici ambiental es compensarà amb els beneficis de mobilitat que obtindran els treballadors i usuaris actuals del Parc Bit, a més dels beneficis ambientals per la reducció de trànsit i d'emissions de gasos contaminants a l'atmosfera.

CONCLUSIONS

Per tot l'anterior, es formula la declaració d'impacte ambiental favorable a la realització del projecte Ampliació de la línia de metro fins al Parc Bit en el TM de Palma atès que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius sobre el medi ambient, sempre que es compleixin les mesures previstes a l'EIA i PVA, el projecte constructiu, a més dels següents condicionants:

- 1.Prèvia consulta al Parc Bit i a l'Ajuntament de Palma, avaluar la viabilitat de reubicar el baixador i situar-lo més cap al centre de l'actual Parc Bit, inclús abans de la carretera. La justificació de la solució haurà de quedar reflectida al Pla de Vigilància Ambiental o a l'acte de replanteig de l'obra.
- 2.Especificar sobre un plànol, al replantejament de l'obra, les zones afectades per desbrossaments, tant per les obres com per les zones d'aplec i maquinària.
- 3.Realitzar un inventari detallat de les espècies arbòries presents a la parcel·la i indicar el seu destí (trasplantament, eliminació, etc). Es realitzaran les plantacions previstes a l'EIA i, a més, es compensarà l'eliminació dels arbres inventariats amb la replantació a una o varies parcel·les properes de, com a mínim, el mateix nombre d'exemplars eliminats, d'un port mitjà. Es faran revisions periòdiques, manteniment, neteja i reposició d'exemplars morts durant els primers 5 anys. Es realitzaran regs manuals o automàtics de reforçament als mesos de juny, juliol i agost dels tres primers anys. Es farà el reg preferentment amb aigua depurada, en horari de menor intensitat lumínica. L'òrgan ambiental podran, en qualsevol moment, verificar l'estat de les plantacions realitzades.
- 4.Atesa l'entitat i afecció a l'accés de la UIB i del Parc Bit, s'hauran de planificar i controlar totes les fases de la obra, tenint especial cura amb les molèsties que pugui ocasionar, tant a la població (tall d'aigua, talls d'energia, talls de trànsit, etc.) com al medi ambient, complint les mesures proposades a l'EIA i les següents:
 - Planificació de les obres per a minimitzar les molèsties: anàlisi i planificació de la millor localització dels accessos a l'obra, realització de les obres durant l'època de menor aflluència de trànsit, etc.





- Planificació, delimitació i marcatge de l'àrea d'ocupació de les obres que permeti minimitzar la superfície afectada i evitar molèsties i impactes innecessaris
 - Planificar correctament l'aplec i emmagatzematge de materials. No envair en cap moment les zones vegetades, ni per a realitzar acopis de material o vehicles, ni per gestionar els residus. Durant el replantejament de l'obra es realitzarà un plànol específic per al control ambiental en el qual quedin molt ben definides les zones d'aplec de material, maquinària, etc. No es podran utilitzar altres zones no definides prèviament i molt menys si estan vegetades.
 - Realitzar regs periòdics, mínim tres cops per setmana de les zones vegetades properes a les obres.
 - Controlar i planificar molt bé el rentat de formigoneres, canaletes, camions, cubes, etc. Impermeabilitzar de forma acurada els Punts de neteja de formigoneres per a evitar abocaments al sòl, especialment si aquest no es troba formigonat.
 - Minimitzar la generació de residus i planificar-ne correctament la seva gestió (reciclatge, emmagatzematge i transport), complint amb el Pla Sectorial per a la Gestió dels Residus de Construcció, Demolició, Voluminosos i Pneumàtics fora d'ús (PDSGRCDVPFUM).
 - Utilitzar maquinària de baix consum, mantenir-la en bon estat i planificar els seus moviments.
 - Control del consum dels recursos (electricitat, aigua,...)
 - Protecció i control de la qualitat atmosfèrica i acústica
 - Neteja periòdica de l'obra
 - Desmantellament de les instal·lacions temporals que hi hagi, neteja del terreny i el condicionament de les superfícies afectades.
 - Realitzar una revisió diària dels sots i rases de l'obra, per tal de treure qualsevol animal que hagi pogut quedar-hi atrapat
 - En el cas que hi hagués paret seca en alguna part del recorregut, aquesta es mantindrà i, si no fos possible, s'haurà de tornar a fer.
 - La tipologia de construcció i els materials previstos a l'obra hauran de ser de tipologia tradicional 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.
 - Mesures preventives per reduir l'afecció de la contaminació cap als habitatges de l'entorn durant la fase d'obres: reg periòdic, evitar moviment de material pulverulent els dies de vent; manteniment adequat de la maquinària; barreres físiques.
5. Dotar de sistemes de recuperació d'aigua de pluja i de generació d'energia renovable, de manera que es generi almenys una quantitat equivalent d'energia renovable al consum del metro (almenys per al tram nou) en la seva fase d'explotació.
6. Designar un auditor ambiental que realitzi una estricta vigilància i garanteixi el compliment de les mesures. El projecte d'execució i l'EIA i PVA associat hauran de recollir totes les mesures proposades a la DIA i el seu pressupost. S'haurà de reportar mensualment la vigilància ambiental duta a terme durant les obres a la CMAIB.
7. Promoure la formació i sensibilització ambiental activa dels treballadors implicats en les obres, per a que coneguin el Pla de Vigilància i apliquin les mesures ambientals previstes, per disminuir al màxim els impactes associats a aquestes activitats.
8. Facilitar als usuaris del metro la mobilitat dintre del Parc Bit, proporcionant patinets elèctrics i/o bicicletes. Es donarà la possibilitat d'agafar-ne un, previ contracte, i deixar-lo en tornar al metro.

Es recorda que d'acord amb la disposició addicional setena de la llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca, la creació de noves infraestructures no pot interrompre la connectivitat dels camins existents. En cas necessari, s'han d'adoptar les mesures adequades de connexió mitjançant passos subterranis o elevats per garantir, en condicions de seguretat, la continuïtat del camí amb una longitud idèntica o similar a la preexistent.

Finalment, i tenint en compte la posició expressada al document d'abast de la CMAIB en relació a la tramitació ambiental de la revisió del PGOU de Palma, s'indica que l'existència del metro o el fet de què no assoleixin els usuaris previstos, no ha de servir com a justificació principal per a desenvolupar la segona fase del Parc Bit.

Aquesta Declaració d'impacte ambiental 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, 21 de juny de 2021

El president de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

