



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

8125*Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre la Variant Nord, TM Inca (4E/2019)*

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 21 de juliol de 2022,

DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

L'art. 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix els plans o programes que són objecte d'una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària.

1. Antecedents

Els estudis informatius per la determinació de la zona de reserva viària de variants es redacten en compliment de la Norma 11 del Pla Director sectorial de Carreteres de 2009, amb la finalitat de validar una franja de reserva de cada variant.

La Variant Nord d'Inca no té declaració d'impacte ambiental, l'òrgan substantiu presenta una modificació de l'estudi informatiu, en el qual es preveu dur a terme el tram de la variant que comprèn des de la carretera Ma-2130 i la Ma-13 (reserva viària), és a dir, aquell que es correspon entre la carretera de Selva-Lluc i la rotonda del Puig de Santa Magdalena), perquè sigui objecte de tramitació ambiental.

La Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) va redactar el document d'abast i tramés el 28/11/2019 com a resposta a la petició de la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat del Consell Insular de Mallorca d'iniciar la tramitació ambiental estratègica.

El 10 de juny de 2021 la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat del Consell Insular de Mallorca va trametre a la CMAIB la proposta final de l'estudi Informatiu, l'EAE, el resultat de la informació pública i de les consultes i el document resum per poder formular la pertinent declaració ambiental estratègica.

En data 25 d'octubre de 2021 es tramet un informe de deficiències per part de la CMAIB.

En data 31 de gener de 2022 té entrada la tramesa de documentació complementària i sol·licitud d'emissió de la Declaració Ambiental Estratègica.

2. Objecte del pla

El pla consisteix en la definició de la franja de reserva viària del tram de la variant d'Inca que comprèn des de la carretera Ma-2130 i la Ma-13.

3. Elements ambientals més significatius afectats pel Pla i mesures proposades

Fauna

Segons l'Estudi ambiental Estratègic la fauna potencial de l'espai afectat:

RÈPTILS

Tarentola mauritanica Dragó

Hemidactylus turcicus Dragonet

Macroprotodon cucullatus Serp de garriga

MAMÍFERS

Apodemus sylvaticus Ratolí de rostoll



Mus musculus Ratolí domèstic

Rattus rattus R. traginera de camp

Erinaceus algirus Eriçó

Oryctolagus cuniculus Conill

Felis lybica Moix salvatge

D'acord amb la informació recollida al Bioatles a la quadrícula 191 (5X5) apareix la següent espècie catalogada i amenaçada: Milà reial (Milvus milvus). I les següents espècies catalogades no amenaçades: Banyarriquer (Cerambyx cerdo mirbeckii), Butxaqueta (Cisticola juncidis), Ratapinyada gran (Myotis myotis), Ratapinyada comuna (Pipistrellus pipistrellus).

L'alternativa que menys afeccions a la fauna produirà serà l'alternativa 5 perquè és la més propera al nucli urbà i la que menys espai consumeix.

Riscos

De les Àrees de Prevenció de Riscos consultades, totes les alternatives, a la part final, inclouen una massa forestal grafiada com ZAR zona d'alt risc d'incendi forestal.

No es presenten mesures correctores, d'acord amb l'EAE serà el projecte executiu el que haurà de definir les mesures de prevenció d'incendis.

Espais Naturals protegits

No s'afecta directament a cap espai protegit, però si queda en l'entorn molt pròxim, a la banda dreta de l'autopista Palma-Inca en direcció Alcúdia apareix un alzinar protegit segons el Decret 130/2001, de 23 de novembre, pel qual s'aprova la delimitació a escala 1:5.000 de les àrees d'alzinar protegit.

Vegetació

La vegetació de la zona correspon a aquella d'espais conreats, espais enjardinats associats a habitatges i petites superfícies de vegetació forestal. Al final de totes les traces de les alternatives apareix una àrea forestal formada per alzines.

La vegetació agrícola més important correspon al conreu mixt d'herbacis i fruiters com l'ametller (Prunus dulcis), el garrover (Ceratonia siliqua) i la figuera (Ficus carica).

A la zona d'estudi apareixen petites superfícies ocupades per comunitats ruderals i nitròfiles, sigui a espais marginals sigui en espais reduïts que han perdut el seu aprofitament. També apareix vegetació al·lòctona d'espais enjardinats associats a habitatges.

En el text refós de l'EI, de data de gener de 2022, s'inclou una taula amb les superfícies forestals incloses a la reserva i l'estimació final de vegetació forestal que pot resultar afectada:

Ha	Superfície alzar-forestal (final del traçat)		Altres Unitats		Total Reserva	
	Total R	Afectada estimada	Total R	Afectada estimada	Total R	Total Afectada estimada
A1 Vigent	0,89	0	0,20	0 a 0,04	1,09	0 a 0,4
A2 Proposada	0,89	0	0,13	0 a 0,05	1,02	0 a 0,5
A3 Descartada	1,58	0,20	0,40	0,05	1,98	0,05
A4 Descartada	1,66	0,19	0,00	0,00	1,66	0,19
A5 Descartada	0,89	0	0,13	0,05	1,02	0,05

Hàbitats

D'acord amb l'Estudi Informatiu, «el tram final de les alternatives que connecten amb l'enllaç de l'autopista Palma-Sa pobla (Ma-13A), pot afectar, depenent de la traça definitiva, a un Hàbitat de la Directiva Hàbitats: Cneoro tricocci-Ceratonietum siliquae.», i segons l'informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl «el terreny forestal afectat pertany a un rodal anomenat "Pleta de Son Fuster" format majoritàriament per alzines... ».

Afecció aigües superficials i subterrànies

Segons l'Estudi informatiu i l'Estudi Ambiental estratègic no apareixen masses d'aigua superficial ni zones humides a l'àmbit d'estudi. Cap de les alternatives estudiades es troba pròxima a una àrea amb risc d'inundació.

D'acord amb l'informe del SEP «Segons el Pla Hidrològic de les Illes Balears 2019 (Reial decret 51/2019, de 8 de febrer), els objectius de la DMA i la cartografia de la Direcció General de Recursos Hídrics, pel que fa a la zona en estudi (alternativa 2):

- Es localitza dintre de la MAS 1811 M3 Inca, la qual es troba en risc, té un mal estat qualitatiu i bon estat quantitatiu, i és zona vulnerable a la contaminació per nitrats.
- La vulnerabilitat a la contaminació d'aqüífers és moderada.
- Pous de proveïment urbà: hi ha varis perímetres de restriccions moderades de pous (radi entre 250 a 1000 metres al voltant de l'eix del pou)
- Apareixen inventariats sondejors de subministrament d'aigua amb ús domèstic i per a reguiu, de manera que en el projecte executiu o el de traçat, s'ha de tenir en compte aquesta situació, i, si escau, adoptar les mesures establertes en el PHIB 2019 (art. 119,8 i art. 130) corresponents a les condicions tècniques per a la clausura i abandonament de pous i sondejors.
- No hi ha cap massa d'aigua de categoria riu ni torrent inventariat. Tampoc es troba dintre de cap zona inundable o potencialment inundable.

En paral·lel a l'autopista Palma-Alcúdia, i dintre del tram final de la reserva viària, segons Hidrogràfica Provisional IB -SITIBSA-2017, hi ha inventariada una séquia, la qual no s'ha considerat als documents presentats, requerint el corresponent informe del Servei d'Aigües Superficials de la DGRH.»

D'acord amb el text refós de l'EI, de data de gener de 2022, la séquia correspon a les canalitzacions de les pluvials de l'autopista i indica que la reserva viària s'ha dissenyat per tal d'aprofitar la carretera Inca-Alcúdia i la connexió amb l'autopista, per la qual cosa, no es considera que s'afecti l'element de drenatge. També indica que la reserva viària inclou diferents trams de traçat existent i que no es necessari resoldre les qüestions tècniques a aquesta fase del projecte. Finalment, l'EI indica que en el desenvolupament dels futurs projectes de traçat i constructiu s'haurà d'aplicar el que disposi el PHIB (RD 51/2019) amb allò que respecte al disseny i drenatge de la carretera.

Ordenació territorial

L'EAE indica que a l'hora de seleccionar les alternatives han tingut en compte els següents criteris territorials: -màxim aprofitament de la xarxa viària existent, mínima afecció a les parcel·les i habitatges en sòl rústic.

Tot i això, a la definició de la franja de reserva viària, es projecten alternatives de 75 metres d'amplada sense entrar en detall del traçat definitiu del nou viari, del tractament que es farà els romanents de les parcel·les afectades, dels enllaços entre la variant i els camins interceptats per aquesta, de com s'evitarà afectar patrimoni catalogat... decisions que es tractaran a la fase de desenvolupament i tramitació del projecte.

D'acord amb l'informe del Servei d'Ordenació del Territori «cal advertir que una part significativa dels traçats entre els punts A i C passen per un sòl classificat com a sòl urbanitzable o com àrea de transició de creixement. Caldrà analitzar l'afecció de les alternatives de traçat sobre planejament urbanístic municipal i especialment sobre aquests futurs desenvolupament urbanístics de la ciutat d'Inca».

Segons la nova documentació aportada: l'alternativa proposada afecta tangencialment a sòl urbanitzable.

El desenvolupament quedarà afectat i condicionat per la reserva. Es tracta del sector 8, amb una superfície de 12,85 ha i una capacitat de 388 habitatges. Indiquen que la superfície de sòl urbanitzable inclosa a la reserva és de 1,57 ha, i la superfície estimada d'afecció, que dependrà de l'ajust final que faci el projecte dins l'espai de la reserva, és de 0,3 ha (que representaria una exclusió de sòl de 0,5 ha).

Elements d'interès cultural o etnològic

Al voltant de les alternatives de la reserva viària es localitzen cinc elements protegits pel catàleg municipal:

- Edifici d'obres públiques (INC-G008)
- Molí d'en Barona (INC-B001)
- Era Camí de s'Ermiteja (INC-F054)
- Caseta (INC-F072)
- Camí de Selva (INC-018)

D'acord a l'Estudi informatiu, a «l'element INC-G008 no es preveu afecció, en canvi la caseta amb codi (INC-F072) es veurà afectada per l'alternativa AB-BF. L'element Era Camí de s'Ermiteja (INC-F054) es veurà afectat per les alternatives AC-CH-HI-IF i AB-BD-DG-GE-EF. A



«més, totes les alternatives proposades afecten en major o menor mesura al traçat de les rutes d'interès cultural següents: Ruta del Gòtic, Ruta del Barroc i Ruta dels Castells.»

A l'hora de seleccionar l'alternativa per a la franja de reserva viària només es realitza una identificació, sense proposar cap mesura correctora. Indiquen que a l'EIA del projecte executiu és quan s'han de preveure i adequar-lo per no generar efectes.

Paisatge

Queden pendents de desenvolupar, en el futur projecte de desenvolupament i execució, els aspectes mencionats a l'informe Servei d'Ordenació del Territori:

«Justificar i garantir que no es malmet o perjudica el patrimoni catalogat i, si n'és el cas, establir mesures de protecció de les visuals i de l'entorn de les rutes d'interès cultural del PTIM (norma 49 PTIM).

Caldrà revisar la valoració paisatgística de l'entorn d'acord amb la continguda al plànol 3 del PTIM en el tram A-C, la qual té la consideració d'alta, molt alta o extraordinària.

També, demana que s'incorporin al projecte de desenvolupament i execució una sèrie de mesures correctores:

Caldrà realitzar un estudi d'impacte paisatgístic acurat que avaluï la percepció, propera i llunyana, de la nova via en el paisatge i la del paisatge des de la via.

Aquest estudi convé que inclogui un aixecament topogràfic i fotogràfic detallat de tota la franja de reserva i ha de tenir present tant els elements de la via com els de l'entorn proper (carreteres i camins rurals, tancaments tradicionals, elements patrimonials i etnològics, plantacions i vegetació singular). També ha de parlar una atenció especial als possibles romanents de terreny resultants del traçat de la via.

Caldrà prendre en consideració els objectius, les estratègies i les directrius de l'Estratègia del Paisatge del Consell de Mallorca que resultin d'aplicació.

Caldrà establir mesures per a la integració paisatgística harmoniosa de la nova via en el paisatge rural de l'entorn i procurar un tractament acurat dels romanents de terrenys resultants del traçat viari, a ser possible mitjançant la incorporació de vegetació.»

Canvi climàtic

Segons ens indiquen a l'EI es remet a la fase de redacció dels futurs projectes (traçat o constructiu) atendre a les prescripcions emeses en els informes 024/19-CA, 103/20-CA i 121/20-CA de la D.G. d'Energia i Canvi Climàtic.

Renou

Es produiran molèsties als habitatges propers i al CEIP Miquel Duran i Saurina, pel renou provinent de la maquinària i moviments de terra durant la fase de construcció i dels motors dels vehicles que circulin durant el funcionament de la variant.

L'EI indica que les alternatives recorren immediates al nucli urbà. A l'apartat d'integració ambiental i mesures correctores indica que s'hauran d'arbitrar mesures específiques del medi ambient atmosfèric, especialment amb el relatiu a la protecció del renou i control d'horaris de feina.

L'EAE indica que serà l'EIA del projecte executiu l'encarregat d'incloure mesures correctores específiques.

Contaminació de l'aire

Referent a les mesures correctores, igual que per l'element renou, deleguen l'establiment de mesures correctores a l'EIA del projecte executiu.

Alteració del sòl i relleu

Les alternatives recorren per sòl agrícola, sòl agrícola amb habitatges i per una petita fracció de massa forestal.

Es produirà una eliminació irreversible de sòl per l'ocupació de la variant. S'ha valorat com a criteri per triar l'alternativa la de menys ocupació de terrenys.

La fase de projecte s'haurà de preveure una quantificació dels impactes residuals i preveure mesures compensatòries.

Les alternatives projectades recorren per una zona de relleu bastant regular, d'acord amb l'EI no hi ha diferències significatives entre les diferents alternatives.

Generació de residus i necessitat de materials

A la primera fase de planificació d'una carretera s'ha de realitzar la procedència dels materials necessaris per a la seva execució. Per aquest motiu, inicialment, a l'Estudi Informatiu i amb major detall al Projecte Constructiu s'ha de definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors). Aquestes especificacions es realitzen amb la intenció d'evitar problemes derivats de l'absència de tramitació ambiental de la necessitat de materials externs o de sobrants en els projectes, així com per establir el procediment adequat per a l'obtenció d'autoritzacions i la correcta gestió del material extern i sobrant.

Referent als materials i residus, al document d'esmenes es va requerir que es fes una indicació aproximada del balanç de materials per cada alternativa i revisar i justificar els paràmetres i indicadors utilitzats per valorar el factor ambiental materials i residus. D'acord amb el text refós de l'EI, de data de gener de 2022, no es pot realitzar un càlcul del balanç de materials a la fase actual perquè depèn de molts aspectes tècnics específics... Tot i això, aporten una sèrie d'indicadors a tenir en compte per a la selecció d'alternatives. Preveuen que l'alternativa 2 és més favorable que l'alternativa 1 i que l'alternativa 5 és la que menys residus produiria.

Mobilitat

S'ha realitzat la selecció de la reserva viària deixant aspectes, com la necessitat d'una interacció positiva amb la xarxa de carreteres i camins rurals per garantir-ne la funcionalitat i les opcions de mobilitat no motoritzada (especialment amb el Pla de vies ciclistes de Mallorca), per a la fase d'execució de la via.

L'EI presenta una prognosi de captació de tràfic de la nova variant que difereix amb l'estudi de trànsit realitzat per l'ajuntament d'Inca.

Població

Al voltant del traçat proposat apareix població sensible potencialment afectada, ja sigui població residencial del nucli urbà, població que fa ús d'equipaments sensibles (CEIP Miquel Duran i Saurina) i població residencial a parcel·les agrícoles.

L'article 3.7 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears s'indica que «l'òrgan ambiental i els òrgans substantius han de tenir en compte la valoració social dels projectes en les seves determinacions». En aquest sentit, les al·legacions rebudes de particulars, del GOB, de l'associació No a la Variant Nord, Associació de Veïns Ronda Nord i de grups polítics, posen de manifest falta de consens social al projecte.

4. Resum del procés d'avaluació

4.1. Fase Prèvia de Consultes

Tal com preveu l'art. 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va redactar el Document d'Abast que va ser tramès a la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat del Consell Insular de Mallorca el 28 d'octubre de 2019.

4.2. Fase d'informació pública i de consultes

L'Estudi informatiu de la modificació del tram comprès entre la MA2130 i la MA-13 de l'estudi informatiu de la variant Nord d'Inca i el Document Ambiental Estratègic es varen sotmetre al tràmit d'informació pública durant un període de 45 dies hàbils, posteriorment en el BOI B nº147 de data 25 d'agost de 2020, es publica la resolució per la qual s'ampliava el termini d'informació pública fins al 25 de novembre de 2020.

Durant l'esmentat termini es presentaren 8 informes de departaments i/o organismes i 505 al·legacions de les quals:

- 4 han estat presentades per partits polítics (al·legacions núm. 7, 35, 500 i 501)
- 1 del GOB (al·legació núm.503)
- 1 del president de l'Associació No a la Variant Inca (núm. 467)
- 367 presentades pel Sr. Joaquín Lago Truyols en representació de l'Associació Plataforma de veïns Ronda Nord.
- La resta, per particulars de forma individual.

Conclusions informes i al·legacions rebudes que poden afectar a la DAE

En data 14/08/2020 la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació indica «que no fa cap suggeriment a l'estudi Informatiu de la variant d'Inca, tram entre la Ma-2130 i la Ma-13, dins el terme municipal d'Inca, amb Clau 18-25.0EI»

L'informe de l'Institut Balear d'Infraestructures i Serveis Educatius (IBISEC) de data 20/07/2020 conclou:

«1. De les consideracions tècniques descrites a l'apartat anterior es desprèn que la franja de terreny de 75 metres d'amplada definida a l'alternativa 2 (AC-CH-HI-IF), proposada com a millor opció de manera global, afecta a la cantonada nord-est de la parcel·la del CEIP

Miquel Duran i Saurina, concretament a una zona destinada a pati d'infantil i zona d'hort del centre.

2. A la vista que dins de la franja de terreny de 75 metres definida per l'estudi informatiu s'ha de projectar un vial tipus C-80, que ocuparà una àrea de terreny que pot variar des d'11 fins a 20 metres d'amplada, s'adverteix de la importància de projectar el nou vial el més allunyat possible del solar del CEIP esmentat, per evitar al màxim els impactes visuals i, sobretot, acústics d'aquest vial per a l'activitat del centre docent.

3. Pel fet que tant l'edificació com l'espai urbanitzat exterior, tots dos d'ús docent, són preexistents, el projecte d'implantació del nou vial haurà d'incorporar l'avaluació de les possibles afeccions acústiques i verificar que els índexs d'immissió calculats i mesurats compleixen els objectius de qualitat acústica aplicables a l'ús docent segons la normativa d'aplicació vigent.»

L'informe de la Direcció Insular de Residus de data 22/09/2020 conclou: «Es d'ús obligatori la utilització d'escòries provinents d'incineració. Al projecte d'execució han de constar els amidaments i els preus del pressupost, i la quantitat de tones que es faran servir a la construcció de la via i l'import econòmic resultant. En l'apartat de Gestió Mediambiental del projecte, ha de constar que en compliment del punt 5 de l'art. 2 del PDSRNPMA actualment en vigor, els residus de construcció i demolició són residus no perillosos de tractament obligatori al servei públic insularitzat a través de l'empresa concessionària del servei Mac Insular.»

L'Ajuntament d'Inca a l'informe de data 25/11/2020 considera:

«El projecte de la variant nord d'Inca es preveu a la Norma 11 del Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca, aprovat el 3 de desembre de 2009.

Després de diferents actuacions sobre aquest projecte durant els anys posteriors a l'aprovació del Pla Director esmentat, per part del Consell de Mallorca es presenta una modificació de l'estudi informatiu en el qual es preveu dur a terme el tram de la variant que comprèn des de la carretera de Ma-2130 i Ma-13 (reserva viària), és a dir, aquell que es correspon entre la carretera de Selva-Lluc i la rotonda de Santa Magdalena. L'execució d'aquest tram, suposa actuar, directament, amb la millora dels problemes de mobilitat i d'excés de circulació que assumeix les vies urbanes de la ciutat d'Inca a l'actualitat, la qual cosa suposarà, no només en una millora de la circulació a nivell urbà (pacificació trànsit, possibles noves zones de vianants, etc.), sinó també en una millora del nivell de l'aire de casc urbà i dels renous que genera el trànsit rodat que circular per les vies que ara funcionen com a vies interurbanes per desviar el trànsit a la zona de Selva i Lluc.

... De la documentació exposada al públic, estudi informatiu i l'avaluació ambiental estratègica, es justifica l'actuació a realitzar on es presenten cinc alternatives de traçat que, en tot cas, també inclouen les corresponents àrees de reserva i les actuacions relatives a l'eix cívic i el carrí de bicicletes a executar.

De les alternatives que es dibuixen a la documentació tècnica, l'Ajuntament, coincidint amb el manifestat pel Consell de Mallorca, considera que l'alternativa AC-CH-HI-IF és la que millor es valora per a la seva futura execució, atès el seu menor impacte i afecció sobre propietaris.

... finalment, com hem manifestat anteriorment, la proposta és correcta per l'Ajuntament d'Inca, és l'alternativa AC-CH-HI-IF, la qual coincideix amb la proposta del Consell de Mallorca.»

L'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de data 29/10/2020 conclou: «1. L'Avaluació Ambiental estratègica no dona resposta a tots els extrems que s'incorporen a l'informe 024/19-CA.

2. El que es respon es fa en el sentit de remetre-ho a l'Estudi d'Impacte del Projecte, de manera que es considera que tampoc dona resposta al sol·licitat en l'informe 024/19-CA.

3. En cas de delegar els condicionants proposats a una fase posterior, ha de restar clar en aquest moment el traspàs de totes les obligacions que es traslladen a aquesta fase posterior. Tal i com resta redactat el text no és així: «Entendemos que es en la fase de estudio de impacto del proyecto deberán».

4. Els valors de les emissions de CO2 deguts al canvi de la coberta vegetal i la Fase de construcció de la carretera es consideren vàlids, encara que per obtenir el valor total d'emissions de carboni, es requereix l'estimació de les emissions

generades per l'augment del trànsit indult a la regió. A més a més, l'Avaluació Ambiental Estratègica no proposa cap mesura compensatòria d'aquestes emissions. A l'hora d'elaborar el pla de compensació, s'ha de contemplar un període màxim de 15 anys (vida útil mínima per a carreteres d'asfalt) des de la posada en servei del nou viari, per tal d'assolir un balanç d'emissions/absorcions de carboni nul.»

L'informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl de data 13/11/2020 fa les següents aportacions:

«1. S'ha de complir amb el que estableix l'art. 12 del Decret 125/2007 Franges de prevenció a carreteres, vies fèrries i altres vies de comunicació. Els titulars o concessionaris de carreteres, línies fèrries i altres vies de comunicació, quan aquestes travessin terrenys forestals, han d'establir una franja de prevenció d'incendis forestals, sense perjudici de la resta de normativa sectorial que hi sigui d'aplicació. Aquestes



franges han de ser d'almenys el 10% de l'amplada de la via, i han de tenir com a mínim un metre, comptador des de cadascun dels límits exteriors. Durant l'època de perill d'incendi forestal, les franges de prevenció s'han de mantenir permanentment lliures de matoll, vegetació herbàcia i qualsevol tipus de residu que pugui afavorir la propagació del foc.

2. Manteniment de les mesures de prevenció: totes les actuacions silvícoles hauran de tenir un manteniment periòdic per garantir el compliment de les seves funcions preventives durant tot l'any i especialment durant l'època de risc.»

L'informe de la Direcció Insular de Territori i Paisatge de data 25/11/2020 conclou:

«Ateses les consideracions formulades al cos de l'informe, a partir de l'estudi informatiu elaborat es pot concloure que des del punt de vista de l'ordenació del territori i el paisatge es considera l'alternativa 2 com la més adequada sempre que s'atengui a les condicions següents:

1. Caldrà analitzar l'afecció de les alternatives de traçat sobre el planejament urbanístic municipal i especialment sobre els futurs desenvolupaments urbanístics de la ciutat d'Inca.

2. Caldrà Justificar i garantir que no es malmet o perjudica el patrimoni catalogat i, si n'és el cas, establir mesures de protecció de les visuals i de l'entorn de les rutes d'interès cultural del PTIM (norma 49 PTIM).

3. Convé revisar els criteris de ponderació dels índex d'afecció territorial segons l'expressat al cos de l'informe ..

4. Caldrà revisar la valoració paisatgística de l'entorn d'acord amb la continguda al plànol 3 del PTIM en el tram A-C, la qual té la consideració d'alta, molt alta o extraordinària.

Així mateix, en relació al consegüent projecte de desenvolupament i execució de la nova via convé incorporar a l'estudi informatiu les mesures correctores següents:

5. Caldrà realitzar un estudi d'impacte paisatgístic acurat que avaluï la percepció, propera i llunyana, de la nova via en el paisatge i la del paisatge des de la via.

Aquest estudi convé que inclogui un aixecament topogràfic i fotogràfic detallat de tota la franja de reserva i ha de tenir present tant els elements de la via com els de l'entorn proper (carreteres i camins rurals, tancaments tradicionals, elements patrimonials i etnològics, plantacions i vegetació singular). També ha de parlar una atenció especial als possibles romanents de terreny resultants del traçat de la via.

6. Caldrà prendre en consideració els objectius, les estratègies i les directrius de l'Estratègia del Paisatge del Consell de Mallorca que resultin d'aplicació.

7. Caldrà establir mesures per a la integració paisatgística harmoniosa de la nova via en el paisatge rural de l'entorn i procurar un tractament acurat dels romanents de terrenys resultants del traçat viari, a ser possible mitjançant la incorporació de vegetació.

8. S'haurà de destinar un mínim del 10% del pressupost d'execució material de la nova via a l'execució de mesures d'integració paisatgística

9. S'haurà de procurar una adequada interacció positiva amb opcions de mobilitat no motoritzada i especialment amb el Pla de vies ciclistes de Mallorca.

10. S'haurà d'establir una interacció positiva amb la xarxa de carreteres i camins rurals i garantir-ne la funcionalitat.»

L'informe del Servei d'Estudis i Planificació de la Direcció General de Recursos Hídrics conclou: «inform favorablement sobre l'Estudi Informatiu per a la modificació de la zona de reserva viària de la variant d'Inca, en el tram entre la Ma-2130 (Lluc) i la Ma-13 (autopista Palma-Sa Pobla), amb els condicionants següents:

1) Respecte als sondejos de subministrament d'aigua amb ús domèstic i per a reguiu que apareixen inventariats dintre de la franja de reserva viària triada, en el projecte executiu o el de traçat de la variant, es comprovarà aquesta situació,

i, si escau, s'adoptaran les mesures establertes en el PHIB 2019 (art. 119.8 i art. 130) corresponents a les condicions tècniques per a la clausura i abandonament de pous i sondejos.»

A continuació un resum del conjunt de les 505 al·legacions:

- La zona afectada al·leguen la existència de pous amb concessió d'ús privat.

- Els al·legants exposen que la ronda nord completa apareix en el Pla General d'urbanisme de l'any 85, sense que s'hagi desenvolupat des de llavors, generant inquietud entre els veïns afectats. Considera que la proposta presentada fractura el territori, passa prop de col·legis i zones

esportives, i afecta a una zona que podria considerar-se com a pulmó per a la ciutat d'Inca. També sosté que amb la nova variant s'agrupen nombrosos vials en la mateixa zona, per la qual cosa s'augmentarà la contaminació, sorolls i molèsties als veïns de la zona. L'estudi presentat, segons indica l'al·legació, presenta errors i no té en compte la legalitat vigent. Exposa que el flux de trànsit principal prové de Palma, i no d'Alcúdia, i que es podria canalitzar pel nou enllaç de Lloseta per les carreteres secundàries que connecten aquesta localitat amb la carretera Ma.-2112. Creuen necessària la paralització del projecte, i que el cost econòmic es destini a millorar el viari existent, justificat més encara per la situació actual de pandèmia, i que s'impulsi el Pla Director de Mobilitat de 2019.

- Exposen que al seu entendre no s'ha implicat correctament la ciutadania en el projecte pel fet que el termini d'informació pública s'ha produït en període estival, a més d'afectat per les restriccions generades per la pandèmia del COVID-19. També entén que l'actual estudi no justifica adequadament la variant, ja que part del mateix diagnòstic establert en els anys noranta. L'estudi, al seu entendre, està ple d'errors i no té en compte la legalitat vigent. Indica que l'alternativa triada suposa una agressió al territori, no millora la mobilitat, i condiciona la zona rústica. Per tot això sol·licita la suspensió de l'estudi, que es desafecti la franja de reserva, que es realitzi un estudi de mobilitat actualitzat tenint en compte la influència del nou enllaç a Lloseta recentment construït, que s'avalui la "alternativa zero", i que es valori l'entorn paisatgístic i es protegeixi, a més de fomentar la mobilitat sostenible.

- L'estudi informatiu presentat no valora les alternatives plantejades en l'estudi de 2012 (onze), i només contempla cinc alternatives. Se sol·licita que s'incorpori la totalitat de les alternatives plantejades en l'anterior estudi informatiu que afecten la part est de la variant. També indica que no és vàlid l'anàlisi realitzada ja que considera un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Inca redactat l'any 2008. La proposta triada agreujarà els problemes de trànsit per a l'accés als centres educatius IES Berenguer d'Anoia, CEIP Miquel Duran i Saurina, i de les zones esportives com el poliesportiu Mateu Canyellas. Per això se sol·licita l'estudi d'alternatives més pròximes al camí municipal conegut com Camí des Secretari, i més allunyades d'aquestes instal·lacions. Se sol·licita l'estudi d'alternatives més allunyades de la trama urbana dels edificis de Can López, desplaçant el tram CH per a evitar sorolls a la zona residencial. Sol·licita que es mantingui l'Estudi Informatiu aprovat al juliol de 2013, i que el tram est es millori amb els criteris abans exposats. Sol·licita que el projecte de traçat definitiu a tramitar inclogui la totalitat de la variant nord d'Inca, amb connexions inicials i finals amb la Ma-13, conforme al Pla Director Sectorial de Carreteres (PDSCMa). Finalment, considera prioritària la part oest de la variant, justificada per la poca IMD de la part est. La construcció exclusiva de la part est suposaria un increment important dels recorreguts, majors consums de combustible, no es millora la connectivitat dels pobles veïns, i no compliria els objectius de millora de connexió i accessibilitat prevists en el PDSCMa.

- L'alternativa triada produirà molèsties a la zona de Camí de l'Ermida i els habitatges de Can López, pel seu impacte paisatgístic, augment de soroll i contaminació, i disminució de la qualitat de vida.

- L'al·legant exposa que resideix durant 6 mesos a l'any en una de les parcel·les afectades per l'estudi, i que concretament la franja de reserva afecta a l'habitatge, al pou, a l'aljub i a la fossa sèptica. Segons l'escrit, la variant del present estudi només dona sortida als vehicles amb origen/destí a Selva, Caimari, Lluc o Moscarí, però dirigint-los cap al nord uns quilòmetres, mentre que l'alternativa actual per l'interior d'Inca continuarà sent la més curta i la d'ús més habitual. El tram realment requerit per les necessitats de trànsit seria el tram del costat oest, entre la Ma-13A i la carretera cap a Lluc. L'estudi exposat presenta dos elements d'interès a protegir, sent un d'ells la caseta d'obres públiques (G008). De les alternatives presentades hi ha quatre que no afecten aquest element, mentre que l'alternativa triada es desplaça 25 metres cap al nord perquè aquest element quedi integrat en la franja de reserva. L'al·legant indica que no entén aquest desplaçament cap al nord de l'alternativa triada. Finalment, l'al·legant expressa la seva opinió en contra de la utilització de recursos econòmics per a aquests fins en els actuals temps de crisi econòmica, i que no s'anteposi la preservació del territori i planificar millor la mobilitat, i fomentar el transport públic.

- L'al·legant considera que s'han produït diversos errors en el càlcul d'alguns paràmetres que condicionen el resultat final.

En la valoració d'expropiacions, la diferència del cost d'aquest concepte entre les diferents alternatives 1 a 4 només difereixen en 1€, la qual cosa considera que es deu a un error.

En l'annex nº6, s'observa que les alternatives 2 i 4 comparteixen el tram H-I i no obstant això no tenen cap tram de longitud i pendent iguals. El mateix succeeix

entre les alternatives 1, 2 i 4 amb el tram compartit I-F.

Un altre punt que es considera que s'hauria de revisar és el punt 4.5 de l'annex nº4, serveis afectats. Segons l'al·legació, es representa gràficament com a mitjana tensió una part de la xarxa d'Endesa de baixa tensió.

En el punt 4 de l'annex nº5, en la segona fila s'indica que "es consideraran més

adequades les alternatives amb menor quantitat d'habitatges en la franja i pròximes a aquesta. S'utilitza com a indicador el nombre d'habitatges pròxims i en la reserva". L'al·legant entén que aquest criteri es duplica, i amb criteris dispars amb el paràmetre de la fila 19.

L'al·legant indica que l'alternativa 2 no hauria de ser la triada pel fet que:

Afecta a sòl urbà residencial, per la qual cosa la seva requalificació hauria d'implicar una modificació del PGOU d'Inca, la qual cosa

implicaria una inseguretat jurídica, un retard i possibles indemnitzacions que s'hauria de tenir en compte a l'hora de valorar aquesta opció.

S'ha descartat l'alternativa 3 per discórrer en un tram entre el col·legi Miquel Durán Saurina i l'institut Berenguer d'Anoia, i no obstant això l'alternativa triada també passa al costat d'aquest col·legi.

Finalment, l'al·legant opina que hauria d'haver-se avaluat una nova alternativa que unís amb línia recta els punts A i C, sense passar per la zona B. Es creu que aquesta alternativa és una millora ja que elimina una corba, redueix la longitud de l'actuació en un 11%, millora l'índex d'afectació territorial respecte a l'alternativa triada i la interferència amb xarxes viàries és molt similar, millora el caràcter de l'itinerari i la qualitat de traçat, millora l'indicador ambiental en tenir menys longitud (redueix gasos d'efecte d'hivernacle, sorolls i consum de combustible), i millora l'indicador econòmic en tenir menys longitud, i s'afecta menys parcel·les.

- Al·lega que cal tenir en compte l'impacte acústic i contaminant d'aquest nou vial que es trobarà pròxim al poliesportiu Mateu Canyelles, i que és un error que passi al costat de dos col·legis. Una altra indicació és la referent al possible impacte als ocells que resideixen en la zona de Son Alfàbia.

- No ha de seguir-se amb l'actual model de construcció d'infraestructures per al transport privat per carretera, a més de que el plantejament proposat no solucionarà el problema de mobilitat d'Inca.

-L'al·legació rebutja que el fet de no modificar el traçat de la vigent franja de reserva és menys favorable ambientalment que sí que realitzar la modificació. Considera que la reserva vigent és més raonable. Indica que la nova reserva proposada afecta a la "Era camí de s'Ermítia" element catalogat amb nivell de protecció integral (F054), situat en la parcel·la propietat de l'al·legant. La protecció d'aquest element no permet la modificació de la seva estructura o elements. La franja de reserva proposada també afectaria altres elements com a murs de pedra en sec, pou, o casetes. D'altra banda, el traçat de la reserva afecta a sector urbanitzable residencial i discorre gairebé íntegrament sobre Àrea de Transició de Creixement la qual cosa implica limitació i barrera del creixement previst per a la ciutat d'Inca. També limitaria la integració del barri de Can López a la ciutat. Aquesta major proximitat de l'alternativa triada produirà un perjudici mediambiental en augmentar les molèsties sonores i la contaminació. L'al·legació manifesta que, si bé és cert que la nova franja disposa de menys ocupació, la franja vigent discorre per un gran tram de vial ja existent de 4m d'amplària, per la qual cosa la transformació del territori seria menor, per la qual cosa l'efecte seria més positiu ambientalment. A entendre de l'al·legant, la modificació de la franja es basa exclusivament en la reducció de la superfície afectada, la qual cosa considera injustificat. Finalment, proposa una nova alternativa, que considera més positiva com a impacte al territori. L'alternativa proposada aprofitaria els camins ja existents del Carrer de Pius X i, posteriorment, del camí d'Urb. S'Ermítia.

- La nova alternativa proposada suposa una agressió irreversible al territori, afectant l'àrea rústica més pròxima a la ciutat i aïllant el nucli urbà d'un espai rústic utilitzat per molts ciutadans com a zona de passeig i esport. L'alternativa tampoc explica com ajudarà a millorar la mobilitat. Si l'objectiu és reconduir el trànsit de la carretera de Selva, és més adequat millorar les condicions de les carreteres ja existents que van des de l'entrada d'Inca direcció Lloseta, Biniamar, Mancor i Selva, ja que la majoria de trànsit de vehicles tenen origen/destí a Palma.

-Les IMDs que utilitza l'estudi no són correctes per la seva ubicació, per a representar els punts d'inici i final de les alternatives estudiades. Així i tot, si prenem aquestes dades, segons l'al·legant, els punts d'inici i final de les alternatives no són els més conflictius d'Inca, no presenten dades de saturació de la via ni tenen sinistralitat. El flux existent entre la carretera de Lluc i la carretera de Palma o Manacor és molt major. Un dels barris que veuran incrementada la seva connectivitat amb l'alternativa proposada és el barri de Son Amonda, que és un barri de baixa densitat, i que no justifica la nova via de circumval·lació. Respecte a la part mediambiental, la zona afectada és de tipus agrícola, amb presència de camins rurals, horts familiars, i petits habitatges rústics. Considera que el projecte presentat només amplia un model contaminant i obsolet, afavorint l'ús del vehicle privat.

-L'al·legació presentada s'inicia denunciant la falta de sensatesa i sostenibilitat del projecte, i indicant que no resol els conflictes en la mobilitat interna de la ciutat d'Inca, tan sols dirigeix a l'exterior de la ciutat el trànsit Selva-Alcúdia amb una destrucció irreversible del territori.

També considera que l'afectació al tram de carretera Ma-13 A fins a la rotonda de Santa Magdalena no té sentit ja que actualment es troba en bon estat i té una bona secció, per la qual cosa no té sentit ampliar la seva secció.

-Al·legacions del GOB:

Que es responguin individualment les al·legacions presentades.

Que s'analitzi l'alternativa zero i que el Consell de Mallorca desisteixi de la realització d'aquesta via per falta de competències, que ha de ser executada per l'Ajuntament.

Que el Consell desestimi la continuació de l'Estudi Informatiu i Estudi Ambiental donats els errors detectats i la inadequació de l'instrument de planificació triat.

Se sol·licita a la Comissió de Medi Ambient dels Illes Balears que proposi formular una declaració ambiental estratègica desfavorable en concloure que l'alternativa zero d'execució del viari urbà previst en el Pla General no causarà impactes ambientals negatius.

Que el Consell de Mallorca desisteixi de l'estudi informatiu per no ser competent en la matèria i/o per inaplicació del PDSCMa de 2009.

Que es declari la ineficàcia jurídica de l'Estudi Informatiu de 2013, que no pot fonamentar la modificació posterior de 2018.

Que s'elabori en estudi de mobilitat que analitzi els moviments preferents dels usuaris de les carreteres afectades, i el volum de trànsit que creua Inca per a anar a Mancor de la Vall i Selva. Que s'inclougui l'efecte de l'enllaç de l'autopista de Lloseta.

Que l'Ajuntament executi un vial urbà per a donar coherència al Pla General d'Ordenació Urbana. Que es tingui en compte el PGOU d'Inca en el que fa referència a l'execució del viari urbà de circumval·lació ja previst.

Que el Departament de Mobilitat i Infraestructures del Consell de Mallorca deixi d'executar carreteres sota un patró dels anys 90 i iniciï l'execució de mobilitat sostenible amb perspectiva del segle XXI. Això inclou la suspensió l'execució i iniciar immediatament la revisió de l'actual Pla de Carreteres de 2009.

Que en qualsevol projecte viari es tingui en compte la integració paisatgística, la mobilitat sostenible i la compatibilitat d'usos, les Unitats Paisatgístiques i de planejament coherent, i les rutes culturals i paisatgístiques, inclòs el GR-222, l'estudi de la xarxa local de drenatge, lligada amb el patrimoni etnològic com a afectacions, els centres educatius i esportius, així com els béns d'interès existents.

Que s'inclouguin i s'integrin el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026, el Pla d'Acció de Mitigació del Canvi Climàtic a les Illes Balears 2013-2020, i el Pla Hidrològic de la Demarcació Hidrogràfica de les Illes Balears.

• Que la ronda tingui en compte les consideracions del PMUS d'Inca.

Que s'executi un vial que doni solució als problemes de mobilitat d'Inca i que integri l'Urbanisme de la ciutat i no el comprometi. Que s'executi un vial urbà de la mateixa tipologia de l'actual prolongació del carrer Massanella.

-Exposa que l'estudi aprovat presenta nombrosos errors i incongruències tècniques, que sintetitza en dos apartats. Inicialment indica que el criteri econòmic utilitzat no és correcte ja que s'aplica el mateix índex de cost tant si el vial és de nova construcció com si aprofita el viari existent, per la qual cosa sol·licita que es revisi.

En segon lloc, indica que al seu parer s'ha comès un error en els indicadors que serveixen de càlcul per a l'obtenció de la millor de les alternatives exposades. Així, alguns d'aquests indicadors són òptims quan el valor del criteri analitzat és màxim (criteris "directes"), mentre que altres criteris són òptims quan el valor és mínim ("criteris inversos"). En aquest segon cas es requereix una transformació del valor de l'indicador, invertint els valors, de tal manera que tots els diferents criteris siguin comparables. Segons l'al·legació, aquesta inversió dels valors ha de preservar la linealitat dels indicadors per a mantenir el sentit. L'estudi redactat aplica directament l'operació $I_{m\acute{a}x} = 1 / I_{m\acute{i}n}$, la qual cosa perd la linealitat i es falla en el càlcul de la mitjana. Segons l'al·legant, així s'afavoreix en excés als valors baixos respecte als alts. Aquest problema no succeeix en el cas de criteris on l'òptim és el valor màxim. Planteja la possibilitat de modificar la fórmula aplicada per a la inversió dels valors, aplicada en altres estudis similars. En aquests estudis es normalitzen tots els criteris a un rang de valors entre 0 i 1, corresponent sempre el valor 1 a l'alternativa òptima segons aquest criteri i el valor 0 a l'alternativa pèssima. La funció proposada, aplicable a criteris directes i indirectes, seria:

$$I \text{ homog\`eneo} = 1 / I \text{ \`optimo} - I \text{ p\`esimo} + (1 - I \text{ \`optimo} / I \text{ \`optimo} - I \text{ p\`esimo})$$

Sol·licita que es modifiqui la metodologia aplicant la fórmula indicada, i indica que si es fes aquest canvi l'alternativa seleccionada seria diferent a l'obtinguda en l'estudi aprovat i sotmès a informació pública.

En un segon apartat, l'al·legació aborda l'anàlisi dels criteris ambientals aplicats en la valoració. En total l'estudi analitza 29 criteris, reflectits en una taula, valorats cadascun de 0 a 10. No obstant això l'al·legació indica alguns errors en la taula:

Els criteris 8 i 17 són similars
Els criteris 9 i 24 són similars
Els criteris 4 i 20 són similars
Els criteris 2 i 19 són similars

Malgrat ser criteris redundants, les puntuacions atorgades són diferents. També considera que no són correctes les puntuacions relacionades amb l'afectació d'habitatges, o l'ocupació de terreny. Per això se sol·licita que es refaci la taula de valoració ambiental.

-Conclusions de l'Estudi Local LA VARIANT NORD D'INCA: ANÀLISI URBANÍSTICA, TERRITORIAL, AMBIENTAL I SOCIAL realitzada per la Dra Caterina Amengual Morro i el Geògraf Cristòfol Rotger Pujades:



La primera és la disfunció de l'actual Pla de carreteres tenint 29 rondes previstes, de les quals en 12 anys només se n'ha executat el 24%. L'actual Pla obvia la definició de l'article 19.4 de rondes urbanes dissenyant-les com a com a "xarxa viària complementària" destinada a grans trànsits d'interès general, mentre que la definició per la Llei 5/1990 de carreteres seria una "xarxa local i rural". El disseny de les rondes urbanes és una funció pròpia de l'urbanisme. Si bé els Ajuntaments poden establir acords amb els Consells Insulars .. En el moment de presentació de la darrera proposta de disseny de ronda al 2020 no s'havia fet cap estudi de mobilitat rigorós des de 2008 i el document presenta una sèrie d'omissions, errors i referències anteriors a 2013, que demostren com només s'ha optat per modificar l'Estudi Informatiu presentat al 2013 amb lleugeres modificacions. Si bé es presenta un traçat nou, aquest no queda suficientment justificat en qüestions de mobilitat i afecta a un conjunt nou de parcel·les que fins ara no s'havien vist afectades. El malestar entre els veïnat és evident, ja que ja fa 34 anys que hi ha terrenys afectats per la Ronda Nord d'Inca i mentre no s'executi cap solució, els seus béns afectats no poden tenir cap altre destí que el manteniment i l'espera. Mentrestant la ciutat d'Inca requereix de solucions de mobilitat que responguin a les necessitats de mobilitat interna i externa. El protocol signat entre el Consell de Mallorca i l'Ajuntament al 2018 ha demostrat la seva manca d'efectivitat i s'hauria de revisar, en el mar de la revisió del Pla de carreteres. El malestar social expressa una disfunció dels poders públics en la resolució d'un assumpte d'interès general com és la connectivitat urbana. A més l'escala emprada i el procediment seguit no garanteixen la protecció ambiental ni dels camins, ni béns patrimonials, estructura hidràulica ni tampoc garanteix el benestar i salut de les persones en no tenir en compte els equipaments educatius, sanitaris, esportius i en el disseny d'un vial de velocitat 80 km/h no és compatible amb el passeig a peu, la pràctica d'esports o les bicicletes. Una de les possibles sortides que es pot donar a aquesta situació, és la d'obtenir una declaració ambiental desfavorable, per els motius anteriorment exposats. D'acord amb les Lleis de carreteres, d'Urbanisme i de Règim local, signar un nou conveni entre l'Ajuntament i el Consell de Mallorca per dissenyar, projectar i executar una ronda urbana, d'acord amb l'actual PGOU d'Inca, el qual no va tenir contestació. El disseny es pot assemblar a l'escollit a crist rei nou per ampliar el carrer Massanella. La ronda és una oportunitat per tancar la trama urbana i crear una trobada harmoniosa amb el sòl rústic, evitant deixar cap sector de sòl sense ordenar.

Resum de les respostes a les al·legacions i informes rebuts de les administracions consultades:

Al document resum procés de consultes i informació pública es detallen les al·legacions que han provocat modificacions als estudis sotmesos a informació pública:

- El cost de les expropiacions es revisen i es realitza una nova taula amb els valors corregits.
- Els perfils longitudinals de les alternatives es revisen per tal de mantenir les mateixes pendents i rasants als trams de traçat coincident.
- Es revisa la valoració econòmica dels serveis afectats.
- La taula de valoracions ambientals es revisen les línies 2, 3, 19 i 20 i es corregeixen les puntuacions.
- S'incorpora l'element catalogat «Era camí de s'Ermita» al document.
- S'actualitzen les dades de cartografia, valors climatològics i xarxa hidrològica.
- Es realitza la revisió del cost de les alternatives, analitzant el cost diferenciat segons la tipologia de cada tram, afecció als serveis detectats i l'ajust al cost d'expropiacions.
- Es revisa l'estimació de les edificacions afectades conforme a cadastre, així com el recàlcul dels paràmetres afectats.

* Informe de la D.G. Energia i Canvi Climàtic: s'introdueix a la memòria de l'EI l'obligatorietat de compliment del contingut dels informes rebuts d'aquesta administració.

*Informe ajuntament d'Inca: corregeixen la descripció de l'alternativa 5, actualitzen dades cartogràfiques, referent a les dades de tràfic indiquen que el contingut de l'estudi és suficient per arribar a l'objectiu desitjat, modifiquen el criteri econòmic de valoració de les alternatives i les ajusten diferenciant els traçats de nova construcció dels de condicionament de traçat existent, revisen el valor de les expropiacions.

* Informe de la D.I. de Territori i Paisatge del Consell de Mallorca: revisen la valoració paisatgística del tram A-C, també atenen la petició d'incloure a l'EI les mesures a tenir en compte per a la redacció del projecte posterior.

5. Consideracions tècniques

La ronda nord d'Inca està contemplada dins la fase 1 de la revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres de l'any 2009 (PDSCMa), vigent actualment, i que d'acord amb la norma 11 del document serà preceptiu desenvolupar un estudi informatiu per a l'establiment d'una franja de reserva definitiva, que l'Avaluació Ambiental Estratègica en tramitació consisteix en una modificació d'un tram de l'estudi informatiu de la variant nord d'Inca (aprovat, sense avaluació ambiental, per Resolució del Conseller Executiu d'Urbanisme i Territori amb data de 4 de juliol de 2013), concretament, el tram de la variant que comprèn des de la carretera Ma-2130 i la Ma-13. I que amb l'execució d'aquest tram es pretén millorar els problemes de mobilitat i d'excés de circulació que assumeixen les vies urbanes de la ciutat d'Inca.

L'EAE deriva a l'Estudi d'Impacte Ambiental del projecte:

A.La definició de les mesures de prevenció d'incendis: totes les alternatives, a la part final, inclouen una massa forestal grafiada com ZAR zona d'alt risc d'incendi forestal.

B.La quantificació de vegetació i hàbitats afectats: el tram final de les alternatives que connecten amb l'enllaç de l'autopista Palma-Sa pobla (Ma-13A), pot afectar, depenent de la traça definitiva, a un Hàbitat de la Directiva Hàbitats: Cneoro tricocci-Ceratonietum siliquae.

C.L'aplicació de les disposicions del PHIB que afectin el projecte: Pous de proveïment urbà: hi ha varis perímetres de restriccions moderades de pous (radi entre 250 a 1000 metres al voltant de l'eix del pou). Apareixen inventariats sondejors de subministrament d'aigua amb ús domèstic i per a reguiu, de manera que en el projecte executiu o el de traçat, s'ha de tenir en compte aquesta situació, i, si escau, adoptar les mesures establertes en el PHIB 2019 (art. 119.8 i art. 130) corresponents a les condicions tècniques per a la clausura i abandonament de pous i sondejors.)

D.El tractament que es farà els romanents de les parcel·les afectades, dels enllaços entre la variant i els camins interceptats per aquesta.

E.Com s'evitarà afectar patrimoni catalogat: al voltant de les alternatives de la reserva viària es localitzen cinc elements protegits pel catàleg municipal:

- Edifici d'obres públiques (INC-G008)
- Molí d'en Barona (INC-B001)
- Era Camí de s'Ermita (INC-F054)
- Caseta (INC-F072)
- Camí de Selva (INC-018)

A més, totes les alternatives proposades afecten en major o menor mesura al traçat de les rutes d'interès cultural següents: Ruta del Gòtic, Ruta del Barroc i Ruta dels Castells.»

F.Els aspectes mencionats a l'informe del servei d'ordenació del territori: «Justificar i garantir que no es malmet o perjudica el patrimoni catalogat i, si n'és el cas, establir mesures de protecció de les visuals i de l'entorn de les rutes d'interès cultural del PTIM (norma 49 PTIM). Caldrà revisar la valoració paisatgística de l'entorn d'acord amb la continguda al plànol 3 del PTIM en el tram A-C, la qual té la consideració d'alta, molt alta o extraordinària. Caldrà realitzar un estudi d'impacte paisatgístic acurat que avaluï la percepció, propera i llunyana, de la nova via en el paisatge i la del paisatge des de la via. Aquest estudi convé que inclogui un aixecament topogràfic i fotogràfic detallat de tota la franja de reserva i ha de tenir present tant els elements de la via com els de l'entorn proper (carreteres i camins rurals, tancaments tradicionals, elements patrimonials i etnològics, plantacions i vegetació singular). També ha de parlar una atenció especial als possibles romanents de terreny resultants del traçat de la via.»

G.Els aspectes mencionats a l'informe del servei de canvi climàtic: «En cas de delegar els condicionants proposats a una fase posterior, ha de restar clar en aquest moment el traspass de totes les obligacions que es traslladen a aquesta fase posterior... Els valors de les emissions de CO2 deguts al canvi de la coberta vegetal i la Fase de construcció de la carretera es consideren vàlids, encara que per obtenir el valor total d'emissions de carboni, es requereix l'estimació de les emissions generades per l'augment del trànsit induït a la regió. A l'hora d'elaborar el pla de compensació, s'ha de contemplar un període màxim de 15 anys (vida útil mínima per a carreteres d'asfalt) des de la posada en servei del nou viari, per tal d'assolir un balanç d'emissions/absorcions de carboni nul.»

H.L'establiment de mesures correctores i preventives per minimitzar l'impacte visual.

I.La quantificació de generació de residus i necessitat de materials: al Projecte Constructiu s'ha de definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors).

J.L'establiment de les mesures correctores necessàries per evitar afeccions acústiques i de contaminació atmosfèrica tant a la fase d'execució com de funcionament: Es produiran molèsties als habitatges propers i al CEIP Miquel Duran i Saurina, pel renou provinent de la maquinària i moviments de terra durant la fase de construcció i dels motors dels vehicles que circulin durant el funcionament de la variant, la reserva afecta a la cantonada nord-est de la parcel·la del CEIP Miquel Duran i Saurina, concretament a una zona destinada a pati d'infantil i zona d'hort del centre, s'adverteix de la importància de projectar el nou vial el més allunyat possible del solar del CEIP esmentat, per evitar al màxim els impactes visuals i, sobretot, acústics d'aquest vial per a l'activitat del centre docent. Pel fet que tant l'edificació com l'espai urbanitzat exterior, tots dos d'ús docent, són preexistents, el projecte d'implantació del nou vial haurà d'incorporar l'avaluació de les possibles afeccions acústiques i verificar que els índexs d'immissió calculats i mesurats compleixen els objectius de qualitat acústica aplicables a l'ús docent segons la normativa d'aplicació vigent.)

K.Els aspectes de mobilitat: interacció positiva amb la xarxa de carreteres i camins rurals per garantir-ne la funcionalitat i les opcions de mobilitat no motoritzada (especialment amb el Pla de vies ciclistes de Mallorca), per a la fase d'execució de la via.

L. Quantificació dels impactes residuals i preveure mesures compensatòries.

Tant al document d'abast com al document d'esmenes de deficiències es va requerir avaluar l'alternativa 0.

Això no obstant el promotor descarta estudiar-la perquè, segons al·leguen, consistiria en una modificació del PDS i l'EI no pot modificar el Pla de Carreteres; així mateix fan esment del punt setè de la Circular del conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca de 6 de novembre de 2015; descarten mantenir l'actual tràfic interurbà; no existeixen alternatives viables ni raonables per al desviament del tràfic interurbà per altres itineraris i perquè l'alternativa 0 seria mantenir el traçat actualment previst en l'EI de 2013, que és considerat pitjor al proposat.

Segons els condicionants de l'Acord Num. 19322 del Ple de la CBMA de novembre de 2009 del PDS de Carreteres: «(...) L'Estudi d'Impacte Ambiental haurà de contemplar diverses alternatives, incloent la zero, i en tenint en compte que el traçat que s'ha grafiat en els plànols no vincula per res l'elecció de l'alternativa escollida des del punt de vista ambiental», per la qual cosa, s'haurà d'avaluar la possibilitat, entre d'altres, de si és factible assolir els objectius de la variant amb actuacions urbanes.

Un cop revisades les dades de l'estudi d'alternatives aportat, les més adequades aplicant criteris territorials, funcionals, econòmics i ambientals són les alternatives AC-CH-HI-IF i AB-BG-GH-HI-IF amb una valoració global quasi idèntica i que l'alternativa 5 (AB-BG-GH-HI-IF) destaca ambientalment i territorialment sobre l'alternativa proposada (AC-CH-HI-IF) i sobre l'alternativa vigent (AB-BE-IF), i que fou descartada per motius de fragmentació de l'espai urbà. En conseqüència, no es pot afirmar que ambientalment la franja de reserva proposada, com tampoc la de l'EI vigent, siguin la millor opció, si, a nivell de projecte, es poguessin resoldre els problemes de fragmentació i d'afecció als equipaments que s'han apuntat.

6. Conclusions

Per tot l'anterior, es formula la declaració ambiental estratègica favorable per a l'alternativa 5 (AB-BG-GH-HI-IF) de la modificació del tram comprès entre la MA2130 i la MA-13 de l'estudi informatiu de la variant Nord d'Inca en el terme municipal d'Inca, sempre i quan, a la fase d'avaluació del projecte es resolguin els problemes de fragmentació urbana.

L'Estudi d'Impacte Ambiental de la fase de projecte haurà de proposar diferents alternatives que resolguin el problema de fragmentació urbana, entre elles, s'haurà de contemplar la possibilitat del soterrament del tram B-G i del tram A-B-G.

Això no obstant, amb caràcter subsidiari, s'accepta l'alternativa AC-CH-HI-IF per a l'execució del projecte, només si es justifica la impossibilitat tècnica de resoldre els problemes de fragmentació de l'espai urbà.

A més, s'haurà de preveure dins l'estudi d'alternatives, l'alternativa 0, per tal d'avaluar si es poden culminar els objectius del projecte amb altres actuacions.

Per altra banda es recorda que l'estudi d'avaluació ambiental del projecte s'hauran d'incloure, com a mínim, els següents aspectes:

- definició de les mesures de prevenció d'incendis
- quantificació de vegetació i hàbitats afectats
- aplicació de les disposicions del PHIB que afectin el projecte
- tractament que es farà els romanents de les parcel·les afectades, dels enllaços entre la variant i els camins interceptats per aquesta
- com s'evitarà afectar patrimoni catalogat
- Els aspectes mencionats a l'informe del servei d'ordenació del territori.
- L'establiment de mesures correctores i preventives per minimitzar l'impacte visual
- definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors)
- L'establiment de les mesures correctores necessàries per evitar afeccions acústiques i de contaminació atmosfèrica tant a la fase d'execució com de funcionament
- aspectes de mobilitat: interacció positiva amb la xarxa de carreteres i camins rurals per garantir-ne la funcionalitat i les opcions de mobilitat no motoritzada (especialment amb el Pla de vies ciclistes de Mallorca)
- Quantificació dels impactes residuals i preveure mesures compensatòries.





Es recorda que d'acord amb l'article 24.3 del Decret 3/2022, de 28 de febrer, pel qual es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental, per tal que la CMAIB pugui dur a terme el seguiment i fer les comprovacions necessàries, l'òrgan substantiu trametrà a la CMAIB l'informe de seguiment sobre el compliment de la declaració ambiental estratègica previst a l'article 51 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. D'acord amb l'article 51 esmentat, l'informe de seguiment inclourà un llistat de comprovació de les mesures previstes en el programa de vigilància ambiental.

Aquesta DAE s'emet sense perjudici de les competències en residus, mobilitat, patrimoni, urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris.

(Signat electrònicament: 23 de setembre de 2022)

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

