



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

10552 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears del Proyecto de trazado de mejora de la carretera Me-1 entre Ferreries y Ciutadella. (40913/12 y XN-310/12)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con el anexo I de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears y el artículo 39 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO), se comunica que el Pleno de la CMAIB, en sesión de 08 de abril de 2014,

CONSIDERANDO

1. Que el objeto del proyecto de trazado de mejora de la carretera ME-1 entre Ferreries-Ciutadella del pk 30+400 al pk 42+800, es la mejora de la seguridad y la movilidad, prohibiendo los giros a la izquierda y realizando actuaciones sobre giros y accesos.

2. Que las principales actuaciones previstas susceptibles de producir impactos son:

- Ampliación de la plataforma de la carretera un mínimo de 12 metros (2,5m de arcenes, 3,5m de carriles y 1,5m de berma).
- Construcción de ocho enlaces/intersecciones con nuevos carriles de incorporación y pasos inferiores.
- Construcción de carriles adicionales para vehículos lentos y giros a la derecha.
- Mejoras de las rasantes y de los drenajes.

3. Que el proyecto de trazado prevé la construcción de 8 enlaces/intersecciones en 12,4km.

4. Que el proyecto transcurre por suelo clasificado con diferentes categorías, de acuerdo con el PTI de Menorca: Suelo Rústico General, Área de Interés Agrario, Área Natural de Interés Territorial, Área Natural de Especial Interés, Área de Alto Nivel de Protección-Alcinares.

- En APR de inundación entre los pk 31+300 y el 33+300 (Argentina) y el en torno al pk 40+200 (Naveta des Tudons).
- En APR de incendios entre Pk 34+350 al 35+100.
- En APR de erosión a gran parte del trazado.
- En APR riesgo de contaminación de acuíferos pk 34+600-35+200 y 35+800-37+800, 40+000-40+140.
- En Red Natura:
- LIC/ZEPA ES0000230 La Vall pk 34+350 al 34+800
- ZEPA La Vall pk 37+050 al 40+500

5. Que una parte del trazado que se verá afectado por las obras está incluido en la Red Natura 2000, en concreto, 2,96 km que afectan la ZEPA ES0000230 ampliación de la Vall y 423 m en el LIC ES5310113 La Vall. Que se ha presentado un estudio de evaluación de las repercusiones ambientales.

6. Que según la capa de la IDEIB del Atlas de los Hábitats de España de 2005 no hay ningún hábitat de interés comunitario que se pueda ver afectado por las obras. Y que según el Bioatlas, se constata la presencia de un nido de milana (*Milvus milvus*), en la cuadrícula 5 x 5: 672, 4428 que acostumbra a estar ocupado, a menos de 500 m de la carretera.

7. Que el Estudio de Impacto Ambiental (septiembre 2013) y la adenda (marzo 2014) a la justificación de la solución presentada establece como criterios de valoración, de las alternativas a los enlaces/intersecciones y resto de actuaciones, la seguridad, funcionalidad, capacidad, economía, ocupación e impacto.

8. Que el estudio de alternativas por el número y ubicación de enlaces/intersecciones no se encuentra suficientemente justificado ambientalmente.

9. Que debido a la poca distancia existente entre algunos de los enlaces/intersecciones, y sus impactos ambientales asociados, alguna de las actuaciones podrían modificarse o bien suprimirse.

10. Que se proyectan tres enlaces/intersecciones en tan sólo 2,5 km (entre el pk 34+320 y el pk 36+950), y no se justifica la necesidad de la ejecución del enlace del camino del Almudaina pk 35+540, con vial de servicio para dar acceso al centro de ocio (tipo piezas con paso inferior), existiendo un paso inferior en 1,1km que permite realizar el cambio de sentido.





11. Que el enlace con rotonda inferior ovalada (pk 36+950) genera una leve afección sobre el alcinar AANP.
12. Que el enlace con rotonda inferior ovalada (pk 40+220) ubicado en APR de inundación, genera impacto paisajístico, ocupación del territorio, impacto visual y distorsionamiento del paisaje y se plantea para realizar el cambio de sentido para acceder a la Naveta des Tudons en sentido Ciutadella.
13. Que para dar acceso al Camino des Atornillé, a una industria (pk 41+190) y a una finca privada (pk 38+510) se plantea como medida correctora el cambio de la rotonda a nivel por una intersección tipo almendra con carril central de giro a la izquierda.
14. Que se presentan medidas correctoras por los pasos de fauna (mamíferos y reptiles en el ámbito de las obras), los drenajes, las pendientes, la flora, patrimonio arqueológico y etnológico, protección de los suelos, calidad del aire y del dimensionado de los enlaces/intersecciones.
15. Que no se ha definido la zona de encuentro de maquinaria ni de residuos.
16. Se presenta un plan de vigilancia ambiental sin indicadores ni temporalización de los controles.
17. Que consta en el expediente los informes favorables algunos con consideraciones y/u observaciones del Ayuntamiento de Ferreries, el Ayuntamiento de Ciutadella, del Departamento de Cultura, Patrimonio y Educación del Consell Insular de Menorca, del Departamento de Ordenación del Territorio del Consell Insular de Menorca, del Servicio de Planificación (pendientes acuerdo del Subcomité), de los Servicio de Estudios y Planificación y del Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos.
18. Que no se han recibido los informes del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático, ni de la Agencia Reserva de la Biosfera, ni de la Dirección Insular de Economía, Medio Ambiente y Caza del Consell Insular de Menorca.
19. Que durante la fase de exposición pública, tanto la de 10 de enero de 2013 y la de 31 de octubre de 2013, se han recibido un total de 23 alegaciones, de particulares, de los partidos políticos (PSOE Menorca y PSM Menorca), dos del GOB y del Colegio de arquitectos.
20. Que el tramo de la carretera ME-1 Ferreries-Ciutadella tiene un tránsito de más 3 millones de vehículos/año, por lo cual se tiene que considerar como gran eje viario.
21. Que respecto al régimen regulador de los alumbrados existen zonas clasificadas como E1. I que el EARA presentado no valora la posible afección a las aves por ruidos durante las obras o por contaminación lumínica, en el caso de que se instale iluminación en la rotonda que se creará dentro de la ZEPA.
22. Que el proyecto supera el millón de euros.

ACUERDA

A. En cuanto a la Evaluación de Impacto Ambiental:

Informar favorablemente el "Proyecto de trazado de mejora carretera Me-1 entre Ferreries y Ciutadella entre el pk 30+400 y el pk 42+800", siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas (excepto las de la propuesta técnica), el Plan de Vigilancia Ambiental, así como los condicionantes siguientes:

1. Se tiene que eliminar el enlace tipo piezas con vial de servicio (pk 35+540).
2. Se tiene que redimensionar el enlace con paso inferior existente (pk 34+320) para dar acceso a los vehículos pesados minimizando la afección a Red Natura 2000 y al alcinar, siempre garantizando las medidas de seguridad de la vía.
3. Se tiene que reducir el dimensionado del enlace del pk 36+950 (rotonda ovalada inferior) para minimizar la ocupación y ejecutar el vial de servicio a lo más cerca posible de la carretera para minimizar el impacto sobre el alcinar.
4. No se actuará encima de la media luna existente en el pk 38+150.
5. Se tendrá que reubicar el enlace del pk 40+220 fuera de APR de inundación y se tendrá que escoger el diseño del enlace/intersección más adecuada para la nueva ubicación, sin desprecio de la seguridad de la vía.
6. En el pk 41+190 se tendrá que ejecutar el enlace tipo almendra que se propone como medida correctora, si se dan las condiciones de visibilidad suficientes para garantizar la seguridad viaria.
7. Se tendrá que minimizar el vial de servicio entre los pk 32+200 y el pk 32+500.



8. Se intentará minimizar el alumbrado para evitar al máximo la contaminación lumínica siempre garantizando la seguridad viaria.

-Se tendrá que reducir, por disminución del flujo emitido por las fuentes de luz, a determinadas horas de la noche en las que la actividad ciudadana y la intensidad del tránsito disminuyen sensiblemente.

-Se tendrán que instalar reductores de tensión del alumbrado durante las horas nocturnas a las intersecciones/enlaces.

-En las zonas clasificadas como en E1 la brillantez tendrá que ser mínima.

9. Se tendrán que soterrar los tendidos de servicio aéreos de telecomunicaciones que actualmente transcurren al lado de la carretera, siempre y cuando las infraestructuras lo permitan.

10. Se tendrá que resembrar los ejemplares de encinas que haya sido imposible no afectar.

11. El proyecto constructivo tendrá que definir los lugares de encuentro de maquinaria y residuos, los cuales se ubicarán fuera de APR de inundación y vulnerabilidad de acuíferos, en lugares sin vegetación relevante, si es posible en lugares antropizados y siempre con las medidas de seguridad necesarias para evitar la contaminación del suelo y/o de los acuíferos.

12. El plan de vigilancia ambiental tendrá que recoger todas las medidas correctoras, los indicadores, la temporización y los responsable/s del control.

13. Se tendrá que contratar un auditor ambiental.

14. De acuerdo con el informe del Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos:

1. En cuanto a los taludes existentes, se considera adecuada la solución propuesta de poner taludes en 1H/1V o 3H/2V, excepto en el talud lateral izquierda existente entre el pk 33+760 y el pk 33+900 donde (al tratarse de un talud vertical excavando en una vertiente natural de pendiente superior a 20° y altura superior a 50m) no se considera adecuada la solución de poner taludes en la vertiente natural, por lo que se tendrán que estudiar otras posibles soluciones.

2. El proyecto constructivo tendrá que tener los estudios de estabilidad de los nuevos taludes de excavación (pasos inferiores) y los estudios geotécnicos de las nuevas estructuras.

15. De acuerdo con el informe del Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos:

1. Se presentará un proyecto que incorpore las modificaciones prescritas en el informe de fase previa. El proyecto tendrá que ser suscrito por técnico competente.

2. Antes del inicio de las obras y en la finalización se tendrá que notificar a la Dirección General de Recursos Hídricos, para comprobar las condiciones aquí impuestas.

Se recuerda:

1. Que de acuerdo con el informe del Servicio de Aguas Superficiales el proyecto constructivo tendrá que ser autorizado y tendrá que contener las indicaciones/modificaciones prescritas en los informes de fase previa de fechas 14 de febrero de 2013 y 22 de abril de 2013 del Servicio.

2. De acuerdo con el informe del Departamento de Cultura, Patrimonio y Educación del Consell Insular de Menorca:

a. Un arqueólogo/a, a cuenta del promotor, hará el seguimiento continuo de las obras que afecten al subsuelo con especial mención a las zonas arqueológicas mencionadas en este informe, con la preceptiva autorización de acuerdo con lo establecido en el Decreto 14/2001 de 25 de febrero, por el cual se aprueba el Reglamento de intervenciones arqueológicas y paleontológicas de las Illes Balears.

b. El arqueólogo/a responsable tendrá que delimitar los yacimientos arqueológicos y concretar sus límites a los efectos de informar en el momento de realizar el balizamiento de protección del entorno de las obras.

c. En el acta de replanteo de las obras, se señalarán los lugares en los que puedan resultar afectados los bienes integrantes del patrimonio histórico, a efectos de que el promotor establezca las medidas de protección y control sobre las mismas, con el objetivo de que no resulten afectados por las obras.

d. Se analizará la conexión con el camino den Kane de forma que la actuación en este punto, permita a corto plazo su rehabilitación.

e. Se avisará al Servicio de Patrimonio Histórico del Consell Insular de Menorca del comienzo de las obras para poder hacer las oportunas inspecciones. En todo caso, el arqueólogo/a, responsable del seguimiento avisará al Servicio de Patrimonio Histórico del inicio de su trabajo.

f. En el caso que aparecieran restos arqueológicos in situ que recomendaran realizar una excavación arqueológica, las obras se suspenderán en el tramo afectado para permitir desarrollar los mencionados trabajos, por anticipado del promotor, y con la





autorización del Departamento de Cultura del Consell Insular de Menorca.

g. Los restos muebles aparecidos se tendrán que depositar según la normativa.

h. Finalizados los trabajos y en un plazo de tres meses, el promotor entregará al Departamento de Cultura del Consell Insular de Menorca el informe preliminar elaborado y firmado por el arqueólogo/a responsable del seguimiento.

3. De acuerdo con el Departamento de Ordenación del Territorio del Consell Insular de Menorca:

a. En el proyecto constructivo se tendrá que presentar un estudio de siniestralidad.

b. En el proyecto constructivo habrá que profundizar en la permeabilidad transversal de la carretera.

c. El proyecto constructivo tendrá que definir de manera más específica el tratamiento e integración de espacios burbuja situados entre elementos viarios.

d. En el proyecto constructivo se tendrá que definir cuál es el cierre perimetral de la carretera satisfaciendo tanto las prescripciones del Plan Territorial Insular como la necesidad de preservar la fauna afectada.

Se recomienda utilizar el "Manual para el desarrollo de los programas de vigilancia y seguimiento ambiental de carreteras" del Ministerio de Fomento.

Este informe se emite sin perjuicio de las competencias territoriales y urbanísticas de las administraciones competentes.

B. En cuanto a la afección en Red Natura 2000:

Informar favorablemente el proyecto de trazado de mejora de la carretera Me-1 entre Ferreries y Ciutadella, promovido por el Consell Insular de Menorca, con las medidas correctoras del estudio de evaluación de las repercusiones ambientales, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. Del pk 38+820 al pk 38+100 los trabajos se harán fuera del periodo de nidificación de la milana, que va del 1 de febrero al 30 de junio.

2. La nueva iluminación que se instale en la rotonda que se creará dentro de la zona ZEPA tendrá que tener en cuenta lo que dispone la Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Illes Balears, puesto que se puede considerar como zona E1, en la cual sólo se puede admitir una brillantez mínima. Por este motivo, la nueva iluminación tendrá que contener las medidas necesarias para evitar la contaminación lumínica del entorno.

Se recuerda que el proyecto se sitúa en una zona de APR de incendios, por lo cual el Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo tiene que emitir informe.

Este acuerdo se emite sin perjuicio de las competencias territoriales y urbanísticas de las administraciones competentes.

Palma, 26 de mayo de 2014

El presidente de la CMAIB
José Carlos Caballero Rubiato

