



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

13107 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears sobre la mejora ctra. Ma-6015 s'Estanyol- circuito estratégico (Ma-6014), TM Lluçmajor (1A/15)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 26 de octubre de 2017,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe se encuentra incluido dentro del anexo II, Grupo 7 Otros proyectos apartado m) Cualquier cambio o modificación de los proyectos que figuran en el Anexo I y II, ya autorizados, con afección a áreas de especial protección de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears: afección a espacios de relevancia ambiental.

El expediente se empezó a tramitar como evaluación ambiental simplificada y después de realizar este procedimiento y de reuniones mantenidas el proyecto se tramita como evaluación de impacto ambiental ordinaria de acuerdo con el artículo 7.d) de la Ley 21 / 2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental (proyectos incluidos en el anexo 2, cuando así lo solicite el promotor).

Por lo que, después de haber sido sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 41 de la Ley 21 / 2013, de 9 de diciembre, de evaluaciones ambientales.

1. Antecedentes

El proyecto entró en la CMAIB en fecha 05/11/2014 como proyecto incluido en el anexo II de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre y siguió la correspondiente tramitación ambiental.

Posteriormente en fecha 28.07.2016 tiene entrada oficio por parte del órgano sustantivo solicitando que se emita la Declaración de Impacto Ambiental según la legislación vigente.

El informe técnico de 26/02/2015 se puede considerar como documento de alcance, donde se indicaba el contenido mínimo que debería tener el estudio de impacto ambiental.

De acuerdo con el artículo 34 de la Ley 21/2013, el órgano sustantivo realiza las consultas a las administraciones previsiblemente afectadas.

2. Información del proyecto

El promotor del proyecto es el Departamento de Territorio e Infraestructuras del Consell de Mallorca y también el órgano que ha tramitado el expediente a la CMAIB.

El objeto del proyecto es la mejora del trazado de la carretera Ma-6015 entre el pK 11 + 900 y la población de S'Estanyol, en el término municipal de Lluçmajor, mediante la ampliación de la plataforma dotando de una calzada de doble sentido con dos carriles con los arcenes correspondientes de anchura suficiente que permita compatibilizar los diferentes medios de transporte con la seguridad vial; y la construcción de una rotonda en el cruce entre la Ma-6015 y Ma 6014 y una isleta en la entrada de la población de S'Estanyol.

La longitud de la actuación es 3.900m. La superficie de actuación del proyecto es de 6,8 ha (68.028m²) de la que 3,1 ha corresponden a la infraestructura existente y 3,68 ha de nueva construcción.

Además se ha previsto la utilización de 5000m² para la ubicación de las instalaciones auxiliares, el acopio de maquinaria, residuos, en esta zona impermeabilizarán unos 400m² para llevar a cabo labores que puedan generar derrames.

El proyecto propone un aumento de la anchura de la carretera, actualmente de 6m, con la creación de arcenes de 2m a cada lado, para el tránsito de ciclistas, y unas bermas de aproximadamente 3m a cada lado para la seguridad vial, lo cual implica que la calzada aumentará la anchura de la plataforma 10m.





La rotonda del cruce entre la Ma-6015 y Ma-6014 dispondrá de alumbrado con farolas de 12m, que se conectará a la línea de BT existente a unos 500m.

Otras actuaciones que se llevarán a cabo son la construcción de paredes de piedra como cierre de las fincas lindantes y el relleno de cunetas y acondicionamiento de la red de drenaje.

Se definen dos puntos de desagüe según la orografía natural del terreno, el primer cruce transversal de la vía es en el pk 1 + 670, donde se prevé la ejecución de un marco de hormigón que atraviesa perpendicularmente la Ma-6015 y el segundo punto de desagüe será el punto final de conexión con la red municipal del casco urbano.

El proyecto recoge la colocación de drenes dentro de la franja de 3 metros de dominio público y en ambos lados de la plataforma con tubo perforado y recubierto con tela geotextil para garantizar una correcta evacuación del agua de escorrentía, mejorando el nivel de seguridad en el caso de salidas de la calzada. No se contempla ningún pozo de infiltración o bombeo.

El proyecto también incluye el cierre con pared de piedra en las fincas vecinas a la distancia preceptiva de 3m y la restitución de las entradas de acceso a las fincas.

El presupuesto estimado de la obra es de 3.539.179,6 € y el plazo de ejecución de las obras se estima en 9 meses contados a partir del día siguiente de la firma del acta de comprobación de replanteo. La IMD de la carretera es de 2.453 vehículos.

Se indica que en esta obra no hay servicios afectados, pero si se dejarán soterramientos de servicios hechos donde hay cruces actuales, para su futuro soterramiento por parte del propietario del servicio.

Para la construcción-ampliación de la carretera las principales acciones a llevar a cabo son: la ocupación permanente del territorio, aproximadamente 4ha, desbroce y eliminación de la vegetación, movimientos de tierra, escarificado, asfaltado, drenajes, cierres, ubicación de las instalaciones auxiliares, e iluminación, generación de residuos, ...

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se pretende desarrollar en suelo clasificado con diferentes categorías:

- 1,3 Km se desarrollan dentro RN2000 LIC-ZEPA ES0000081 Cabo Blanco- Cap Enderrocat y dentro Área Natural de Especial Interés (ANEI).
- 0,8 km se desarrollan contiguos al LIC-ZEPA ES0000081 Cabo Blanco- Cap Enderrocat y al ANEI. (El espacio RN ubica al oeste de la carretera dirección Lluçmajor y la ampliación se realiza en el este).
- 1Km aproximadamente a SRG-Forestal y el resto suelo rústico general y una pequeña parte a AT-Armonización y un 1% para suelo urbano.

Todo el proyecto se desarrolla en zona con vulnerabilidad de acuíferos moderada y área de protección territorial de carreteras, una zona en APR de incendios y gran parte del trayecto en zona de alto riesgo de incendio. En el IDEIB se observa que el cauce de un torrente atraviesa la carretera en una zona determinada.

Respecto a la vegetación indica que la carretera discurre por zonas con vegetación natural y zonas agrícolas con cultivos de cereales, almendros, ... en los márgenes de la carretera destaca la vegetación ruderales, con zarzas, gamones, diversas gramíneas, ..

La vegetación que predomina en las parcelas agrícolas anexas a la carretera son los acebuches (*Olea europaea* var. *Sylvestris*), olivos (*Olea europaea*), matas (*Pistacia lentiscus*) y almendros (*Prunus dulcis*), mientras que en las parcelas con vegetación natural encontramos gramíneas (*Brachypodium retusum*), pinos, acebuches, matas, esparragueras,.. destacando la asociación vegetal *Hypochoerido-Brachypodietum retusi*.

Los hábitats de interés comunitario presentes en la zona son el 6220 zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-braquipodietea* (hábitat prioritario) y el 9320 Bosques de *Olea Ceratonia*.

En el estudio de evaluación de repercusiones ambientales indica que la importancia de esta zona (LIC / ZEPA Cap Enderrocat-Cap Blanc) se basa en la presencia de 13 hábitats que figuran en el anexo I de la Directiva 92 / 43 / CE, la presencia de dos especies de plantas incluidas en el anexo II y la presencia de varias especies incluidas en la Directiva Aves como *Sylvia balearica* (curruca balear), *Galerida theklae* (cogujada), *Phalacrocorax aristotelis* (cuervo marino), *Falco peregrinus*, ... la abundante presencia de *Testudo hermanni*, entre otros.

Respecto a la fauna hay que destacar que la zona ha sido declarada como ZEPA (zona de especial protección para las aves) y clasificada como área importante para las aves, por la presencia entre otros de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409 / CE como pueden ser





Burhinus oedicnemus (alcaravan), Sylvia balearica (curruca balear), Galerida theklae (cogujada), Phalacrocorax aristotelis desmarestii (cormorán) Falco peregrinus, todas ellas incluidas en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial, excepto el cuervo marino que se encuentra catalogada como vulnerable (RD 139/2011, de 4 de febrero).

Con los datos del Bioatlas se observa la presencia segura en la zona del proyecto de Sylvia balearica, y además de las aves hay que remarcar la presencia de Testudo hermanni y del Bufo viridis balearica (sapo subsp. endémica) en la zona.

Cabe destacar que se ha consultado al Servicio de Protección de especies y en el área de actuación se observan dos nidos de milano con crías y dos nidos sin durante el 2016, los nidos se encuentran a unos 250-500m de la carretera. (Consulta planos Servicio de Especies).

Se debe indicar que existe una propuesta de ampliación de la ZEPA que afectaría a todo el proyecto, dado que la ampliación se prevé en el lado este de la carretera Ma-6015 en dirección Lluçmajor, que es donde se prevé toda la ampliación del proyecto que se propone (se adjunta plano de la propuesta de ampliación).

En el inventario ambiental no se indica la presencia de elementos patrimoniales afectados por el proyecto pero hay que destacar la presencia de márgenes a ambos lados de la carretera (el margen este ya ha sido eliminado para ejecutar las obras). En los alrededores se observa la presencia de dos bienes de interés cultural - yacimientos arqueológicos, Ses cases de Son Reinés y S'hostal Cuitor.

Por otra parte y de acuerdo con el informe del Servicio de especies la Marina de Lluçmajor es una zona que, por sus características geológicas e históricas, presenta un gran número de cubetas de agua temporal, los estanques temporales están consideradas un hábitat prioritario de la Directiva Hábitats (código 3170). Y acogen especies de una gran singularidad, ya que están sumamente especializadas en sobrevivir en condiciones extremas. Estos hábitats tienen habitualmente dimensiones muy reducidas, por lo que una actuación puntual puede tener un efecto catastrófico sobre ellas. Además, hay que tener en cuenta que la balsa temporal no es exclusivamente la zona ocupada temporalmente por agua, sino toda la cuenca de recepción. Es decir, cualquier actuación debe tener en consideración todo el ámbito. En las parcelas anexas a la carretera objeto del proyecto existen estanques temporales, a lo que no se hace mención en el Documento Ambiental.

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1. Actuaciones previas

Durante la tramitación del expediente como anexo II, en el mes de enero de 2015 se realizaron las consultas a las administraciones siguientes:

- Departamento de Gestión del Dominio Público Hidráulico de la DG de Recursos Hídricos (Servicio Aguas Superficiales y Servicio Estudios y Planificación).
- Servicio de Planificación de la DG de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático
- Ayuntamiento de Lluçmajor
- Departamento Urbanismo y Territorio del CIM
- Servicio de Gestión Forestal de la DG Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático.

Recibiendo las siguientes respuestas:

- El Servicio de Aguas Superficiales de la DG de RRHH informa en fecha 29/01/2015 que según la cartografía disponible la actuación no está afectada por dominio público hidráulico, zonas de servidumbre, zonas de policía, ni por zonas inundables o potencialmente inundables.
- El Pleno de la CMAIB, en sesión 5 de mayo de 2015 referente al expediente de RN2000 acuerda informar favorablemente el proyecto de mejora de la carretera MA-6015.
- El Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo en fecha 19 de noviembre 2015 informa que:

1. Las medidas de minimización del riesgo de incendio forestal que constan en el proyecto son insuficientes y además no explica ni en qué consiste el plan de prevención y extinción de incendios al que hace referencia.
2. Durante la ejecución de las obras se cumplirá lo establecido en el artículo 8.2.c del Decreto 125/2007, de 5 de octubre.
3. Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 10 m del terreno forestal existente.
4. En cumplimiento al artículo 12 del Decreto 125/2007, de 5 de octubre, en aquellos tramos del trazado que atraviesen terrenos forestales, se establecerá una franja de prevención de incendios de al menos el 10% de la anchura de la vía, con las siguientes condiciones:

- a. Arbolado: distancia entre pies, mínimo 6m. Y podados 1/3 de la altura. Fracción de cabida cubierta por la vegetación arbórea inferior al 50%.
- b. Matorrales: fracción de cabida cubierta por matorrales inferior al 30%. Los matorrales tendrán una distancia entre ellos de un mínimo de 3m.



Durante la época de peligro de incendio, la franja se mantendrá en estas condiciones y libre de cualquier residuo que pueda favorecer la propagación del fuego.

5.El plan de recuperación del milano, establece que para asegurar la tranquilidad a los nidos, de los meses de febrero a junio se han de evitar los trabajos forestales y también aperturas de viales, construcciones y actividades lúdicas o deportivas dentro de este radio.

6. Las especies utilizadas en la revegetación deberán ser autóctonas y preferentemente de procedencia local.

7. Los operarios serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas preventivas a adoptar, en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y conocerán el núm. telefónico de comunicación de incendios forestales (112). "

4.2. Tramitación

El promotor redacta el estudio de impacto ambiental de fecha abril de 2016 y tramita el expediente como proyecto incluido en el capítulo II sección 1ª de la Ley 21/2013 de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

4.3. Fase de información pública y de consultas

En el BOIB núm. 63 de 19 de mayo de 2016 se publica que el EsIA y el proyecto se someten a información pública durante un plazo de treinta días.

En fecha 30 de junio de 2016 el Secretario General del Consell de Mallorca emite certificado donde se indica que durante el período de exposición pública del proyecto y del estudio de impacto ambiental hasta 23/06/2016 no se han presentado alegaciones y se adjunta el listado de las administraciones y personas consultadas.

a) Consultas administraciones públicas

Durante la exposición pública se ha consultado a las administraciones y siguientes, de algunas de ellas se ha recibido respuesta:

- El Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes emite informe de fecha 28 de junio de 2016 donde se indica que "se han detectado los siguientes elementos patrimoniales:

- + Restos cerámicos en el Porrossar
- + Cueva Son Fideu
- + Aljibe de S'Estanyol
- + Pared seca (la que en la zona este ha sido eliminada hace unos años, esta pared de 3.900m constituía una de las paredes más largas de Mallorca y su derribo supuso una gran pérdida patrimonial. El proyecto prevé restituir el antiguo muro a una distancia de tres metros.

Cabe recordar que el PTI de Mallorca en la norma 48: elementos etnológicos especifica que se incluirán en el catálogo municipal de patrimonio, en la tipología de bienes etnológicos, aquellos tramos de los muros que limitan con camino o carretera que puedan considerarse de alto valor paisajístico ambiental. Se debe detallar la tipología, la altura y las condiciones, los planos de situación y las actuaciones necesarias para su conservación. Sólo se podrán eliminar por un motivo de utilidad pública, caso en que deberán ser reconstruidos después del necesario retroceso.

Por lo tanto se concluye que la reconstrucción de la pared se debe hacer en el sentido estricto de la palabra reconstrucción, es decir, siguiendo la técnica constructiva original, totalmente en seco, el mismo tipo de coronamiento, misma anchura y altura, y utilizando las piedras de la pared demolida. A tal efecto y dadas las especiales características de la pared, sería muy deseable que esta parte del proyecto de ampliación de la carretera se llevara a cabo por parte de empresa o empresas especializadas en márgenes y paredes, e imprescindible la dirección de una persona en posesión de la carta de maestro mager o maestro de pared seca."

- En la DG de RRHH
- Ayuntamiento de Lluçmajor
- Departamento de Territorio e Infraestructuras.
- Departamento de Cultura y Patrimonio
- Servicio de Planificación de la DG de Espacios Natural y Biodiversidad, en fecha 21 de septiembre de 2016 informa desfavorablemente el proyecto. El informe concluye que:

1. "El proyecto se desarrolla en el LIC ES5310128 / ZEPA ES0000081 Cap Enderrocat - Cabo Blanco.

2.El proyecto consiste en realizar la ampliación de la carretera Ma-6510 S'Estanyol-circuito estratégico, desde el núcleo urbano de S'Estanyol hasta la intersección con la carretera Ma-6014 (del PK 11 + 900 hasta el PK14 +660), así como la construcción de una rotonda en el cruce





entre la Ma-6015 y Ma-6014. La actuación es sobre 3900 metros de longitud.

3.El proyecto discurre por un trayecto de 1.300 metros dentro del LIC y ZEPa mencionados, y unos 800 metros de manera colindante. El área afectada por RN2000 es de 1:34 ha.

4.La superficie eliminada de Red Natura 2000 para el hábitat prioritario 6220 es entre el 12:09 a 12:34% de la superficie del hábitat dentro del LIC; en relación con el hábitat 9320 es entre 12:24% a 12:38%.

5.El proyecto representa la reducción de dos hábitats comunitarios (9320 Bosques de Olea y Ceratonia; y 6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea (Hábitat prioritario).

6.El proyecto representa una afección negativa y directa - por reducción de hábitat, y hábitat potencialmente de diferentes especies de fauna, como las aves *Burhinus oedismenius*, *Sylvia sarda* balear, reptiles como *Testudo hermanni*, o la planta, *Petalophyllum ralfsii*, entre otros. Todas ellas recogidas en las fichas normalizadas del LIC y ZEPa. En relación con la especie de planta mencionada, según la información ambiental aportada, durante el trabajo de campo no se ha detectado su presencia, pero se reconoce la dificultad técnica para poder reconocerla.

7.El proyecto no representa ningún tipo de impacto positivo o neutro sobre los valores ecológicos por los que se aprobó el LIC ES5310128 / ZEPa ES0000081 Cap Enderrocat - Cabo Blanco, simplemente representa un impacto negativo para reducción de hábitats comunitarios- uno de ellos prioritario-, contaminación acústica leve, y reducción de hábitat de diferentes especies de fauna. Además, la construcción de carreteras como la mejora de accesos representa una presión o amenaza sobre este LIC y ZEPa según la ficha normalizada de los LIC y ZEPa mencionados.

Se informa desfavorablemente el proyecto de Ampliación de carretera MA-6015- S'Estanyol el TM Lluçmajor promovido por el Consell de Mallorca. "

- El Servicio de Planificación, tras comprobar los dos expedientes obrantes dentro RN se reitera en el informe de 21.09.2016, en el que se realizan las siguientes observaciones:

- En fecha 15.11.2016 tiene entrada informe de la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad en respuesta al informe del Servicio de Planificación de fecha 21/09/2016. Donde se realizan las siguientes consideraciones: "[...] la ctra. Existen antes de que se declarara la RN2000, la información del bioatlas ha utilizado de iniciador de la presencia de las especies, las que durante la visita de campo no se han localizado, los hábitats cercanos a la vía no se pueden considerar hábitats de valiosa fauna, la limitada expansión de la carretera no implica una disminución en la calidad del hábitat de nidificación del alcaravan u otras especies en una magnitud que pudiera poner en peligro las poblaciones, no se trata de una nueva carretera ni de la mejora de accesos, ni una mayor frecuentación de la zona,".

Desde la CMAIB se solicita consulta al Servicio de Protección de Especies.

-En fecha 28.12.2016 tiene entrada el informe del Servicio de Protección de Especies donde se informa favorablemente el proyecto, con los siguientes condicionantes:

- + Hay que inventariar las bases temporales adecuadamente, y tomar las medidas adecuadas para evitar que las obras para ampliar el firme las afecten, e informar al personal de las obras de su situación para evitar que en los movimientos de la maquinaria pesada o acumulaciones de acopios puedan resultar afectadas de cualquier manera.
- + Se deberá realizar una prospección previa del terreno antes de la entrada en la zona de la maquinaria durante los meses de septiembre a noviembre para retirar los posibles ejemplares de tortuga que se puedan detectar. Los animales pueden ser depositados en parcelas de los alrededores con características ecológicas similares al lugar de donde han sido retiradas.

b) Alegaciones

Hay que indicar que de acuerdo con el certificado emitido por el secretario la información pública terminó día 23 de junio de 2016, pero con posterioridad se han recibido los escritos siguientes de los interesados:

-El Sr. Adolfo Taberner Sacristán expone que la ampliación es desproporcionada por el entorno paisajístico y ambiental de la zona, con reserva forestal importante para especies como la tortuga, milano, y otros animales, solicita la reducción de la ampliación para disminuir impacto, 16m va contra todo pronóstico de la zona y de la lógica.

-Sr. Julián Caldés Socías solicita que se continúe con la tramitación del expediente Ma-6015 que se desista del expediente de supresión del cruce de la carretera del Cabo Blanco, por lo siguiente: es innecesario, excesivo e injustificado consumo de territorio. Y si no se quiere desistir de la anterior que se busque una solución menos impactante ambientalmente y técnicamente más efectiva.

-Sr. Pere Ollers Vives (representante de la Asociación para la revitalización de los centros Antiguos-ARCA) solicita que la cueva de Son Fideu ubicada en el pol. 26 parcela 7 sea preservada en el momento que se lleve a cabo el proyecto.





c) No se han realizado consultas transfronterizas al no considerarse necesario.

5. Análisis técnico del expediente

5.1. Alternativas

En el EsIA se presentan tres alternativas respecto a la sección de la carretera:

La alternativa cero o de no actuación: no la consideran adecuada dado que la actual carretera de dos carriles, no es adecuada para el volumen de tráfico que soporta y además no dispone de aceras para el tránsito de bicicletas o por eventuales averías.

Alternativa 1 ampliación de la sección se divide en tres subalternativas:

- Alternativa 1A de ampliación a ambos lados de la carretera, tomando como eje central la carretera existente.
- Alternativa 1B ampliación en el lado derecho de la carretera dirección S'Estanyol.
- Alternativa 1C ampliación junto a la izquierda, dirección S'Estanyol.

Alternativa 2 reducción de la sección de la Ma-6015, se indica que no es realista, dado que la Norma 3.1-IC define las anchuras mínimas de carriles de 3,5m cada uno y también define la anchura del arcén en 1,5m y la Ley 5/1990 determina que la anchura del dominio público en este tipo de vía es de 3m a cada lado.

En cuanto a la intersección indica que es la mínima solución compatible con un nivel de seguridad vial admisible, cualquier otra solución aumentaría la ocupación del terreno o no cumpliría con niveles de seguridad óptimos.

El estudio de alternativas se basa en la ocupación del terreno y afectación a terreno forestal-protegido, indicando que la alternativa 1B es la que menos terreno forestal afecta mientras que la alternativa 1C afecta una menor superficie de RN2000, pero es la que tiene una mayor afección a los hábitats.

La alternativa elegida es la 1C que afecta en menor superficie a RN2000.

Respecto a la alternativa 2 de reducción de la sección hay que indicar que:

- El artículo 29 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de las IB, indica que las zonas de dominio público que se deberán incluir en los proyectos de obras de nuevas carreteras, las duplicaciones de calzada, las variantes y los condicionamientos que supongan cambio de trazado en más de 3 km, salvo justificación en contrario, serán las comprendidas entre dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de éstas de tres metros para las vías de dos carriles de las redes primaria y secundaria.
- La orden FOM/273/2016 el objeto de la Norma es definir los criterios aplicables en materia de trazado en los estudios y proyectos de carreteras de la Red de Carreteras del Estado.

Será de aplicación a estudios y proyectos de carreteras interurbanas (incluyendo en esta categoría las vías indicadas en el apartado 2.7) y en estudios y proyectos de tramos urbanos y periurbanos de carreteras con las peculiaridades derivadas de su función y clase. En estudios y proyectos de carreteras de montaña, de carreteras que discurran por espacios naturales de elevado interés ambiental o acusada fragilidad y de actuaciones en carreteras existentes, podrán disminuirse las condiciones exigidas en la presente Norma, justificando adecuadamente.

DIMENSIONES DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL						
CLASE DE CARRETERA	VELOCIDAD DE PROYECTO (V _p) (km/h)	ANCHURA (m)				NIVEL DE SERVICIO MÍNIMO A LA HORA DE PROYECTO DEL AÑO HORIZONTE
		CARRILES	ARCENES		BERMAS (MÍNIMO)	
			INTERIOR/IZQUIERDA	EXTERIOR/DERECHA		
Autopista y autovía	140, 130 i 120	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	C
	110 i 100	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	D
	90 i 80	3,50	1,00	2,50	1,00	D
Carretera multicarril	100	3,50	1,00/1,50	2,50	1,00	D
	90 i 80	3,50	1,00	2,50	1,00	D
	70 i 60	3,50	0,50/1,00	1,50/2,50	1,00	E
	50 i 40	3,25 a 3,50	0,50/1,00	1,00/1,50	0,50	E
Carretera convencional	100	3,50	2,50		1,00	D
	90 i 80	3,50	1,50		1,00	D
	70 i 60	3,50	1,00/1,50		0,75	E
	50 i 40	3,00 a 3,50	0,50/1,00		0,50	E



Considero que por las características del medio que se ve afectado por la ejecución del proyecto se podría justificar la disminución del amplitud de las bermas en esta actuación.

Además la Orden FOM / 273/2016 es aplicable a las carreteras del Estado y no a las de competencia de la CCAA, como es el caso. Esta orden se podría tomar como referente pero no de obligado cumplimiento, además indica que las carreteras que discurran por espacios naturales de elevado interés ambiental o acusada fragilidad y de actuaciones en carreteras existentes, podrán disminuirse las condiciones exigidas en la presente Norma, justificándolo adecuadamente.

Por lo que se considera que la ampliación de la carretera está sobredimensionada y por las características del medio y del espacio de relevancia ambiental de la zona debería haber propuesto alternativas de reducción de la ampliación de la sección de la Ma-6015 de la carretera que se propone.

5.2. Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

La alternativa elegida es la 1C de ampliación de la plataforma en 10m hacia el lado izquierdo de la carretera en dirección S'Estanyol.

Con el fin de valorar los posibles impactos ambientales se ha aplicado el sistema de valoración cualitativa mediante la matriz de importancia descrita por Conesa, mediante la cual la importancia del impacto se valora mediante seis parámetros: signo, extensión, intensidad, momento, persistencia, reversibilidad y recuperación.

Cabe destacar que en el EsIA se indica que no se pasará a valorar la fase de explotación por la consideración de que la infraestructura ya existe, y que el proyecto no persigue ni fomenta un incremento de tráfico en la carretera actual, que pueda incrementar las afecciones que esta tiene actualmente en el territorio, pero a fin de dar respuesta al informe de la CMAIB, se evalúan dos aspectos en la fase de funcionamiento.

a) Suelo y subsuelo

Durante la fase de construcción se prevé que el impacto sobre la topografía del terreno sea moderado dado que se modificará la morfología del terreno.

Por otra parte hay que tener en cuenta el impacto generado por la ocupación y transformación de los usos del suelo, en el EsIA este se considera compatible.

Dentro del 5000m² donde se ubicarán las instalaciones auxiliares, un punto limpio, maquinaria, materiales se prevé la impermeabilización de 400m² destinada al parque de maquinaria donde se llevarán a cabo labores que puedan generar vertido/derrame de residuos y/o sustancias peligrosas, lo que impedirá la contaminación del suelo y de las aguas subterráneas en este espacio.

Como medidas correctoras se propone la señalización del perímetro de las obras con cuerda y banderolas, las instalaciones auxiliares, la ocupación temporal y caminos para ocupar la mínima superficie posible.

IGual de Torrellament se prevé la restitución del suelo en las zonas alteradas, zona auxiliar de 5.000m², la glorieta existente (2.850m²) y 2000m² de alteraciones accidentales, restitución de la tierra vegetal y se procederá a la hidrosiembra de leguminosas.

Cabe destacar que el proyecto se pretende desarrollar en suelo clasificado con diferentes categorías:

- 1,3 Km se desarrollan dentro RN2000 LIC-ZEPA ES0000081 Cabo Blanco- Cap Enderrocat y dentro Área Natural de Especial Interés (ANEI).
- 0,8 km se desarrollan contiguos al LIC-ZEPA ES0000081 Cabo Blanco- Cap Enderrocat y en ANEI.
- 1Km aproximadamente a SRG-Forestal y el resto suelo rústico General y una pequeña parte en AT-Armonización.

Desde el punto de vista técnico se considera que se trata de la transformación del uso del suelo de al menos 3,9ha (39.000m²) de manera permanente, sin tener en cuenta la ocupación por las zonas de acopio de residuos y/o maquinaria que se estima en 0,5h, por lo que se considera que el impacto debería ser valorado como moderado o severo y no compatible.

Supone una transformación irreversible de suelo rústico, la mayor parte de ellos forestal unos 10.000m² y 13.000m² de suelo protegido LIC/ZEPA- ANEI.

Hay que tener en cuenta que se trata de un impacto o efecto significativo dado que supone la alteración de carácter permanente o de larga duración de un valor natural como es el medio de la zona y el espacio RN2000 y ANEI que se ven afectados.

b) Emisiones

Las emisiones que se producirán en la fase de construcción son las emisiones de polvo y partículas por el movimiento de tierra y desbroce,



emisión de contaminantes atmosféricos por tráfico de maquinaria y vehículos, se indica que el impacto será compatible sobre la calidad del aire.

Durante la ejecución de las obras se producirá un incremento del nivel sonoro que se considera temporal y reversible una vez acaben las obras.

En la fase de funcionamiento se realiza un estudio de la contaminación acústica y se indica que se comprueba que se cumplen los objetivos de calidad acústica del anexo II del RD 1367/2007, de 19 de octubre de zonificación acústica.

Como medida protectora se propone la evaluación periódica, cada 15 días, los niveles de ruido de la obra.

Hay que indicar que en el estudio de ruido que se presenta se clasifica la zona como sector del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

De acuerdo con la Ley 1/2007, de contaminación acústica de las IB del área de actuación se podría clasificar como área acústica de tipo G) Espacios naturales que requieran una especial protección contra la contaminación acústica. Comprenden las áreas de silencio o las zonas de alta sensibilidad acústica, que integran los sectores del territorio de un espacio protegido que requieren una especial defensa contra el ruido. En ellos se incluyen las categorías definidas en el artículo 11 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental, así como los sitios de la red ecológica europea Natura 2000.

Y corresponde a los ayuntamientos la elaboración de mapas de ruido. No se tiene constancia de la elaboración del mapa de ruido.

Durante la ejecución de las obras que está previsto en 9 meses se prevé un aumento de las emisiones sonoras de la zona, lo que puede afectar a las especies que se encuentran en los alrededores.

c) Hidrología

El impacto sobre la hidrología superficial se producirá por la posible alteración de la cuenca del torrente y la escorrentía superficial de la zona, como medida se propone la construcción de drenaje transversal en el punto del torrente y unos sistema de drenaje soterrando que discurrirá por el dominio público y desembocará en la red municipal del núcleo urbano y en el torrente.

Respecto a la hidrología subterránea hay que indicar que los principales impactos se podrán producir por contaminación de aceites, hidrocarburos, sustancias químicas si no se toman las medidas protectoras adecuadas.

Como medida protectora destaca la construcción de una balsa excavada en el terreno e impermeabilizada para la limpieza de cubas, no se realizarán vertidos de sustancias al terreno, se redactará un plan de actuación para hacer frente a las emergencias.

El informe del Servicio de aguas superficiales indica que no afecta a policía de torrentes a pesar de que en el IDEIB se observe un torrente que atraviesa la carretera, además no se ha recibido informe del Ayuntamiento referente al vertido del agua en la red municipal.

d) Flora

El impacto se producirá durante la fase de construcción.

En el estudio de evaluación de las repercusiones (EARA) indica que la superficie afectada es la siguiente:

Criterio 1: cartografía oficial de los hábitats

	Criterio 1		Criterio 2	
6220	9320	6220	9320	
Superficie afectada	0,782 ha	0,782 ha	1,254 ha	1,254 ha
Superficie relativa afectada LIC ES5310128	0,09%	0,24%	0,14%	0,38%
Superficie relativa afectada total nacional	0,00007%	0,00168%	0,00011%	0,00264%
Superficie relativa afectada total LIC	0,00016%	0,00402%	0,00025%	0,00634%

Superficie afectada: Superficie de hábitat eliminado con la obra

Criterio 2: fotointerpretación-trabajo campo





Se concluye que los hábitats se encuentran bien representados tanto en Mallorca como en las otras zonas del territorio nacional, por lo que se concluye que los impactos no son significativos y no amenaza la integridad del espacio Natura 2000.

En el EARA indica que no es probable la presencia de *Helianthemum caput-felis* ni de *Petalophyllum ralfssi* por lo que el impacto sobre las especies de plantas incluidas en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE se considera nulo.

Se realizará una señalización de las zonas con vegetación potencial que no se podrá traspasar.

Como medida protectora destaca la señalización estrictamente de las zonas afectadas por la actuación, esta actuación será supervisada por un técnico competente.

Se realizará una reposición de la tierra vegetal y una hidrosiembra en las zonas fuera de RN2000 donde se ha alterado la flora, como puede ser la zona donde se ubicará las instalaciones auxiliares.

No se prevé la necesidad de restauración en los terrenos de la red natura 2000, dado que no hay espacio material para esta restauración.

Hay que indicar que el impacto que se realizará sobre la vegetación es irreversible.

Además cabe destacar la afección al hábitat prioritario 6220 (*Hypochoerido-Brachypodietum retusi* - *Cneoro tricocci-Cerantonietum*) de unos 5000m² fuera de RN2000 (fuente IDEIB Hábitats 2005), también de manera irreversible, la cual no se ha contabilizado ni tenido en cuenta ni en el EsIA ni en el EARA. Además de la afección a los hábitats 9320 y 6220 dentro RN2000.

e) Fauna

Los principales impactos se producirán durante la fase de construcción, a destacar la posible afección sobre las aves provocadas por los ruidos, emisiones de partículas, el tráfico de personas y maquinaria, el movimiento de tierras, la pérdida de hábitat, ...

Durante la fase de funcionamiento del impacto se considera compatible, cabe destacar el posible impacto de las luminarias en la zona de la rotonda, y las luminarias de los vehículos. Respecto a la fragmentación del hábitat y el atropello de vehículos indica que no se verá incrementada por la realización del proyecto.

En el estudio de repercusiones del impacto sobre la fauna se considera compatible dado que sólo es probable la existencia en la zona de *Testudo hermanni* y *Sylvia sarda balearica*.

Respecto al impacto sobre las aves en el EARA indica que no es probable la presencia de *Burhinus oedicnemus* (alcaravan), *Galerida theklae*, *Phalacrocorax aristotelis desmarestii* (cuervo marino), *Halcón peregrinus* en el área de estudio por lo que no se prevé afección alguna, mientras que de la especie *Sylvia balearica* (curruca balear) indica que la presencia en la zona es segura pero la afección sobre la misma no será significativa, dado que la franja de hábitat afectada es muy estrecha. Indicar que la presencia de alcaravanes y de curruacas es prácticamente segura.

Hay que indicar que el hecho de que la plataforma se amplíe 10m genera una mayor fragmentación del hábitat y puede suponer un incremento de atropellos de fauna dado que la distancia que tienen que recorrer es mayor y que la velocidad de la vía se puede ver incrementada.

Como medida protectora para tener en cuenta la época de cría y reproducción de la *Sylvia balearica* y *Testudo hermanni* se propone que los trabajos de desbroce, jalonamiento, movimiento de tierras, se tendrán que llevar a cabo entre los meses de septiembre y febrero, quedando restringidos estos trabajos en el resto de meses.

Tal como se ha comentado anteriormente en la zona de actuación del proyecto (250m-500m) durante 2016 se observaron cuatro nidos de *Milvus milvus* dos de ellos con crías, lo que no se ha tenido en cuenta en el EsIA. Hay que indicar que muy próximo a los nidos se propone una de las zonas de acopio de maquinaria y residuos, se considera que esta actuación podría tener un impacto muy negativo sobre la especie, aparte del impacto provocado por las obras en sí.

El Plan de recuperación del milano establece en la acción 6 y con prioridad alta que "se deberá asegurar la tranquilidad a los nidos, entre los meses de febrero a junio. Evitar trabajos forestales en un radio de 500 metros de cada nido de milano entre el 1 de febrero y el 30 de junio. En caso de que se detecte cualquier actuación dentro de este radio (obras, alta frecuentación de excursionistas, etc.) que pueda poner en riesgo la continuación de la cría, se llevarán a cabo las gestiones urgentes necesarias para minimizarla." Y establece como obligación de las administraciones "Prohibir los trabajos forestales dentro de un radio de 500 metros de cada nido de milano entre el 1 de febrero y el 30 de junio y evitar cualquier molestia que pueda poner en riesgo el éxito de la cría a los nidos de milano (obras, presencia de excursionistas, etc.), entre otras actuaciones.

Por lo que se considera que las obras de la carretera pueden estorbar/molestar a los individuos presentes en la zona provocando que no



nidifiquen en la zona, además hay que recordar que uno de los objetivos específicos del Plan de recuperación es "Mejorar el éxito reproductivo, evitando el abandono de la cría por parte de parejas territoriales por molestias".

f) Áreas protegidas

Se indica que el impacto sobre los espacios protegidos RN2000 es compatible.

Cabe destacar que la afección directa por transformación del suelo sobre el LIC/ZEPA Cap Enderrocat-Cap Blanc y sobre la ANEI (área natural de especial interés) es de al menos de 13.000m², los cuales se verán afectados irreversiblemente por la ampliación de la carretera.

Además cabe destacar la afección al hábitat prioritario 6220 (Hypochoerido-Brachypodietum retusi - Cneoro tricocci-Cerantonietum) de unos 5000m² fuera de RN2000 (fuente IDEIB Hábitats 2005), también de manera irreversible, la cual no se ha contabilizado ni tenido en cuenta ni en el EsIA ni en el EARA.

El objeto de la Red Natura es el de garantizar el mantenimiento, o en su caso, el restablecimiento, en un estado de conservación favorable de los hábitats y de los hábitats de las especies.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, en el artículo 3 define el Estado de conservación favorable de un hábitat natural: cuando su área de distribución natural es estable o se amplía; la estructura y funciones específicas necesarias para su mantenimiento a largo plazo existen y pueden seguir existiendo en un futuro previsible; y el estado de conservación de sus especies es favorable.

Y el Estado de conservación favorable de una especie: cuando su dinámica poblacional indica que sigue y puede seguir constituyendo a largo plazo un elemento vital de los hábitats a los que pertenece; el área de distribución natural no se está reduciendo ni hay amenazas de reducción en un futuro previsible; existe y probablemente siga existiendo un hábitat de extensión suficiente para mantener sus poblaciones a largo plazo.

En el artículo 46.4 los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos sólo pueden manifestar su conformidad con los mismos después de haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del espacio en cuestión.

Por lo que se considera que la actuación que se pretende no supondrá una mejora de los hábitats 6220 y 9320 y sí una afección y reducción de los mismos.

Además una vez consultado al Servicio de Protección de Especies indicar que existe una propuesta de ampliación de la ZEPA, la que se vería afectada por la realización de este proyecto. La ZEPA se propone en el lado este de la Ma-6015 dirección Lluçmajor, por lo que en proyecto supondría la reducción de unos 39.000m² de espacio RN2000.

El hecho de que la ampliación de la ZEPA se realice en este lugar es un indicativo de la importancia ecológica de este territorio.

Respecto a la ANEI (Área Natural de Especial Interés) la Ley 1/1991 en el artículo 7 indica que: "El régimen urbanístico de los terrenos incluidos en un Área Natural de Especial Interés o en un Área Rural de Interés Paisajístico será el siguiente:

1. El suelo queda clasificado como No Urbanizable de Especial Protección.
2. Las limitaciones establecidas en el artículo 86.1 de la Ley de régimen del suelo y ordenación urbana para la realización de construcciones e instalaciones en suelo no urbanizable quedan sometidas a las restricciones específicas que fija esta ley.
3. No podrán ser dedicados a utilidades que impliquen transformación de su destino o naturaleza en los términos previstos en la presente Ley, ni en aquellas que lesionen sus valores ecológicos o paisajísticos."

Por lo que aunque sea una figura urbanística hay que indicar que con la realización del proyecto lesionaría de manera irreversible los valores ecológicos y paisajísticos de la zona.

g) Residuos

La generación de residuos se producirá principalmente durante la fase de construcción y serán principalmente residuos de construcción-demolición. Se indica que serán gestionados correctamente y se realizará una separación en origen del resto de residuos.

Se reutilizará el total de las cantidades estimadas de tierra, piedras de excavación y los materiales provenientes del trillado y escarificado por relleno de cunetas, terraplenes, ...

Se indica que se realiza una correcta gestión de los residuos generados.





Se estima una generación de 55.611,16 toneladas (tierras, piedras, trillado y escarificado) con un volumen aparente de 25.745,9m³. Si esta acción se suma a otras contempladas en el proyecto como la tala y el desbroce de la vegetación se considera que el volumen de residuos generados serán muy considerables.

h) Paisaje

Se indica que el impacto es compatible ya que considera que la visibilidad de esta infraestructura es muy poco visible desde las zonas cercanas, y que la ampliación no supondrá una diferencia significativa entre la cuenca visual actual y la futura.

Se considera que la ampliación de la carretera modifica el paisaje actual, dado que se trata de una carretera típica de la zona rural de Mallorca y se convertiría en una calzada de gran anchura con un paisaje modificado.

e) Patrimonio

Respecto a la pared seca remarcar que hace un par de años se tiró durante los 3.9km de la obra la pared seca que existía al costado este de la carretera, con las fotografías aéreas se puede observar montones de piedras amontonados dentro de las parcelas colindantes. Se prevé el cierre de la nueva carretera con pared seca.

En el EsIA el impacto se considera compatible.

Como medida correctora se propone la realización de una prospección arqueológica antes del inicio de las obras y la restitución integral de los márgenes en la distancia preceptiva de 3m desde la arista de explanación y la restitución de las entradas de acceso a las fincas. Durante el desbroce y los movimientos de tierras se dispondrá de un arqueólogo a pie de obra.

j) Población

Durante la fase de construcción del impacto se puede considerar negativo pero temporal y reversible por las molestias que puedan ocasionar a los visitantes de la zona. La valoración de la aceptación social de la mejora de la infraestructura se considera como positiva.

5.3. Áreas con riesgo

Tal como se ha comentado con anterioridad en la zona afectada por el proyecto se observan algunas manchas en APR de incendios y varias zonas catalogadas como áreas con gran riesgo de incendio (zonas aprobadas por el Decreto 22/2015, de 17 de abril, por el que se aprueba el IV Plan general de Defensa contra incendios Forestal.

Medidas protectoras, correctoras

Se prevé la necesidad de 5.000m² para la instalación de maquinaria y se han previsto tres zonas con predominio de cultivos, fuera de RN2000 pero muy cercanos (limitrofes), donde se podría ubicar la zona de acopio de maquinaria, materiales y residuos, se habilitará un sistema de humectación y limpieza de ruedas.

5.4. Seguimiento ambiental:

Se presenta un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) donde se indica que se realizarán informes trimestrales durante la fase de construcción e informes finales donde se resumirán los aspectos objeto de vigilancia y el grado de cumplimiento de las medidas correctoras.

Se contará con un Director ambiental de la obra que será la persona responsable de llevar a cabo el seguimiento y control del PVA.

En el EsIA se describe de manera detallada cómo se llevará a cabo el seguimiento de las medidas propuestas, indicando el parámetro a seguir, el indicador, la periodicidad, el responsable, el umbral de referencia, observaciones, ...

5.5. Otras consideraciones

Según el PDS de Carreteras la Ma-6015 la describe como carretera interurbana de dos carriles, de una calzada, con un ancho de arcén de 0,6m y una amplitud de carril de 2,7m con velocidad máxima de 80km/hy considera que el firme está muy bien. Y una IMD en 2006 de entre 2001-5000.

Se considera que la ampliación de la carretera en un 166% está sobredimensionado, se considera razonable indicar que la ampliación de la misma supondrá un aumento de la velocidad de circulación de la vía y un aumento de tráfico en la misma.

Se recuerda que el artículo 46.5 de la Ley 42/2007 señala que: "si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, se debe realizar un plan, programa o proyecto para razones imperiosas de interés público de



primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las administraciones públicas competentes tomarán todas las medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida.

La concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden sólo puede declararse para cada supuesto concreto:

- a) Mediante ley.
- b) Mediante acuerdo del Consejo de Ministros, cuando se trate de planes, programas o proyectos que deban ser aprobados o autorizados por la Administración General del Estado, o del órgano de Gobierno de la Comunidad Autónoma. El acuerdo debe ser motivado y público.

La adopción de las medidas compensatorias se llevará a cabo, en su caso, durante el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas y de evaluación de impacto ambiental de proyectos, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa aplicable. Estas medidas se aplicarán en la fase de planificación y ejecución que determine la evaluación ambiental. Las medidas compensatorias adoptadas deben ser remitidas, por curso correspondiente, a la Comisión Europea

6. En caso de que el lugar considerado contenga un tipo de hábitat natural y/o una especie prioritaria, señalados como tales en los anexos I y II, únicamente se pueden alegar las siguientes consideraciones: a) Las relacionadas con la salud humana y la seguridad pública. b) Las relativas a consecuencias positivas de primordial importancia para el medio ambiente. c) Otras razones imperiosas de interés público de primer orden, previa consulta a la Comisión Europea "

6. Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental desfavorable a la realización del proyecto Mejora de la carretera Ma-6015 S'Estanyol-Circuito estratégico (Ma-6014) "en el término municipal de Lluçmajor promovido por la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad (Carreteras).

Palma, a 2 de noviembre de 2017

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

