Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

1832 ***Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el refuerzo de firme y dotación eje cívico ctra MA6100 Ses Salines-Colonia de Sant Jordi, Ses Salines (186a/2018)***

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 28 de noviembre de 2019,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1. Antecedentes

En 2015 el Consell Insular presenta a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares el proyecto de Mejora de la carretera Ma-6100 de Ses Salines a la Colonia de Sant Jordi "el cual 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 Islas Baleares: afección a espacios de relevancia ambiental.

El expediente (2a/2015) se tramitó de acuerdo con el procedimiento de evaluación ambiental simplificada y después de realizar este procedimiento el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares en sesión 21 de mayo de 2015 acuerda Sujetar a evaluación de impacto ambiental el proyecto de "Mejora de la carretera Ma-6100 de Ses Salines a la Colonia de Sant Jordi" detallando una serie de consideraciones y las administraciones públicas a consultar.

El Departamento de infraestructuras del Consell Insular de Mallorca en fecha 18/09/2018 y 11/10/2018 envía solicitud de inicio de la tramitación ambiental adjuntando en formato papel:

-El proyecto "Refuerzo del firme y dotación de eje cívico ctra. Ma-6100 "de Julio de 2017
-El EsiA de Julio de 2017
-Copia de los oficios de consulta al Ayuntamiento, a la DI de territorio y Paisaje y la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.
-Certificado de exposición pública y BOIB de 3/04/2018
Se realizaron una serie de enmiendas a la documentación presentada y el Consell de Mallorca en fecha 19 de marzo de 2019 (RE 346 /19) adjunta:
-El EsIA de octubre de 2017
-Copia de la solicitud de los informes al Dpto. de Patrimonio del Consell de Mallorca y a la DG de Recursos Hídricos de febrero de 2019
-Conformidad del Ayuntamiento de Ses Salines de febrero de 2019

Y en fecha de octubre de 2019 el Consell de Mallorca remite la siguiente información detallada en el apartado documentación con una nueva exposición pública de 9/04/2019 BOIB núm. 46.

Por lo que, después de haber sido sometida 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.

2. Información del proyecto

El proyecto se denomina "Refuerzo de firme y dotación del eje cívico de la carretera Ma-6100 Ses Salines - Colonia de Sant Jordi, pk 8 + 300 al pk 13 + 200", promovido por el Departamento de Territorio e Infraestructuras del Consell de Mallorca.

El objeto del proyecto es la adecuación de la carretera Ma-6100 entre el núcleo de Ses Salines y la Colonia de Sant Jordi, que consiste en reforzar el firme, mejora puntual de dos curvas y dos rasantes y dotar de un carril adicional para el tráfico de bicicletas y peatones, separados de la calzada por una barrera de tal manera que los diferentes sistemas de tráfico vial sean compatibles con la seguridad vial.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Implica una ampliación del firme por la parte norte, que supondrá expropiaciones y desplazamiento de los muros de piedra de las fincas colindantes.

El tramo de la carretera objeto del proyecto tiene una anchura de aproximadamente de entre 6 y 7º y se encuentra fuera de los criterios establecidos en la norma de trazado 6.1 I.C, lo que tiene afecciones directas sobre la seguridad vial de los usuarios.

Dentro de la franja de berma se colocarán las conducciones de drenaje, así como tela geotextil para garantizar la correcta evacuación del agua de escorrentía.

Se trata de una actuación ya contemplada en la revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras (aprobado definitivamente por el Pleno del Consell Insular de Mallorca el 03/12/2009), con clave de actuación 2.CS.01.

Se estima una IMD de 3.413,5 vehículos con un 6,03% de porcentaje de pesados.

Abarca desde el punto kilométrico 8 + 300 al 13 + 200. En total, la distancia afectada es de 4900 m. Las actuaciones del proyecto son las siguientes:

-Modificación del trazado para mejorar la seguridad en dos curvas, dándole más radio.
-Modificación del perfil longitudinal en los tramos 0 + 960-1 + 240 y del 2 + 880 al 3 + 300.
-Derribo de los cerramientos de piedra y construcción de paredes de piedra con cierre de las fincas. A distancia preceptiva de 3m.
-Relleno de cunetas y acondicionamiento de la red de drenaje.
-Limpieza y desbroce del terreno en el tramo del eje cívico y zonas de mejora de las curvas.
-Construcción de un carril cívico para peatones y bicicletas.
+ Sección de 8m de calzada, 2 carriles de 3,2m y arcenes de 0,8m
+ Colocación de una barrera tipo "new jersey" para separar la calzada y el carril de bicicletas
+ El eje cívico de 3m y berma de 0,9m
-Se sustituirán las bombillas de sodio por LED. Sustitución de las 12 farolas existentes en la intersección.

La superficie total afectada es de 6,219 ha. Se prevé la utilización de 5.000 m² de terreno para las instalaciones auxiliares de los cuales 400 m² impermeabilizarán con solera de hormigón. Se presentan tres propuestas de parcelas que son aptas para la ubicación de estas instalaciones.

Se verán afectadas 75 fincas y expropiarán unos 23.841,65 m² de terreno.

Se estima una duración de las obras de nueve meses. Las obras se ejecutarán manteniendo el tráfico de la carretera, siempre que sea posible.

El presupuesto total es de 4.215.896'04 € que, además del presupuesto de ejecución de contrata (3.977.730'38 €) también incluye 39.777'30 € para fomento del patrimonio histórico y 198.388'36 € destinados a expropiaciones.

3. Elementos ambientales significativos en el entorno del proyecto

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

-0,140 km Suelo urbano: al inicio del proyecto en el pueblo de Ses Salines y al final en el núcleo de la Colonia de Sant Jordi (pk 4 + 500 al pk 4 + 640 al lado izquierdo)
-0,645 km Área de Transición de Armonización (AT-H) en el lado derecho llegado al núcleo de la colonia y una pequeña parte junto al núcleo urbano de ses Salines.
-Suelo rústico general del pk 0 + 050 al pk 4 + 000 al lado derecho de la carretera. Y en el lado izquierdo dirección Sa Colònia de Sant Jordi y del pk 0 + 050 al pk 2 + 775, aproximadamente 4 km y 2,7 km respectivamente.
-0,950 km por Suelo rústico - Área Rural de interés Paisajístico (ARIP) al lado izquierdo
-0,790 km por Suelo rústico - Área Natural de Especial Interés (ANEI) al lado izquierdo.

Unos 1,7 km se desarrollan y transcurren paralelamente al espacio RN2000 "LIC-ZEPA ES0000228 Cap de Ses Salines" (al lado izquierdo dirección Colonia Sant Jordi).

La mayor parte del proyecto se desarrollará en zona con vulnerabilidad de acuíferos alta y una pequeña parte moderada, el proyecto transcurre fuera de áreas de prevención de riesgos, dentro del área de protección territorial de carreteras.

En el IDEIB se observan 5 pozos de regadío muy cercanos a la zona de actuación que podrían verse afectados por las obras. No se observan torrentes cercanos pero sí dos acequias o canales para el riego. También se observa una zona de alto riesgo de incendio forestal de unos 18 m².

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Respecto a la vegetación indica que la carretera discurre por zonas agrícolas y con uso de vivienda, con almendros, acebuches, olivos, algarrobos, ... a los márgenes de la carretera destaca la vegetación ruderal, con zarzas, gamones, diversas gramíneas, ... también se observan especies introducidas que se utilizan para jardinería como palmeras, cipreses, chumberas, ... entre otros

Las parcelas coincidentes con el LIC-ZEPA la vegetación que predomina son los cultivos de algarrobos (Ceratonia siliqua), higueras (Ficus carica), almendros (Prunus dulcis) y de cereales.

Mientras que en las parcelas con vegetación natural encontramos gramíneas (Brachypodium retusum), pinos, acebuches, matas, esparragueras, llampúdol, .. destacando la asociación vegetal Hypochoerido-Brachypodietum retusi.

El hábitat de interés comunitario presente en la zona es el 6220 zonas subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-braquipodietea (hábitat prioritario).

Respecto a la fauna hay que destacar que la zona ha sido declarada como ZEPA (zona de especial protección 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 (alcaraván), Sylvia balearica (Buscaret coallarga), Galerida theklae (cucullada), Aguilucho (Circus aeruginasus), Hieraaetus pennatus (Águila calzada), el cuervo (Corvux corax), la terrera (Calandrella brachydactyla), todas ellas incluidas en el listado de especies silvestres en régimen de protección especial o en peligro.

Con los datos del Bioatlas se observa la presencia segura en la zona del proyecto de Testudo hermanni y del Bufo viridis balearica (sapo subsp. endémica) en la zona y la lagartija (Podarcis lifordi), especies vulnerables.

Respecto a los elementos patrimoniales hay que indicar que no se observan Bienes de interés Cultural - BIC ni Bienes catalogados afectados por las obras, pero hay que destacar la presencia de paredes a ambos lados de la carretera y la existencia de numerosos molinos de viento para la extracción de agua, algunos de ellos muy cercanos a la zona de actuación o dentro del área de protección territorial de carreteras.

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1. Actuaciones previas

Tal como se ha indicado anteriormente en la base de datos de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares consta el expediente 2a /15 "Proyecto de mejora de la carretera Ma-6100 de Ses Salines a la Colonia de Sant Jordi "el cual cuenta con acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de 21 de mayo de 2015 de sujeción a evaluación de impacto ambiental ordinaria con una serie de consideraciones que el EsIA deberá incorporar, entre otras ampliar el estudio de alternativas, incluir en el presupuesto la aplicación de medidas correctoras, definir las medidas de prevención de incendios, definición de los caminos auxiliares (en su caso).

El proyecto de mejora Ma-6100 proponía la ampliación de la carretera a ambos lados, con un total de 16m de ancho.

El Consell de Mallorca visto la tramitación del expediente 2a/15, el acuerdo del Pleno y los diferentes informes, decide modificar el proyecto. Y presenta en fecha abril de 2018 el proyecto "refuerzo de firme y dotación de eje cívico ctra. Ma-6100 Ses Salines - Colonia de Sant Jordi PK 8 + 300 al pk 13 + 200 "lo que sigue la tramitación art. 36 y siguientes de la Ley 21/2013.

4.2. Tramitación

El promotor redacta el estudio de impacto ambiental de fecha octubre de 2017 y tramita el expediente como proyecto incluido en el capítulo II sección 1ª de la Ley 21/2013 de evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Presenta en fecha abril de 2018 el proyecto "refuerzo de firme y dotación de eje cívico ctra. Ma-6100 Ses Salines - Colonia de Sant Jordi PK 8 + 300 al pk 13 + 200 "de julio de 2017.

4.3. Fase de información pública y consultas

El proyecto y el estudio de impacto ambiental se han publicado en el BOIB dos veces el 3 de abril de 2018 y el 9 de abril de 2019, para dar cumplimiento al período de mínimo de 30 días de la exposición pública que indica la Ley de Evaluaciones ambientales.

a) Consultas

En fecha abril de 2018 se envía consultas a:

- El Ayuntamiento de Ses Salines
- A la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca
- A la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

En fecha de febrero de 2019 se envía oficio de consultas a:

-Al Dpto. de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca
-A la DG de Recursos Hídricos

Transcurrido el plazo se han recibido las siguientes respuestas:

-El Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca emite informe en fecha 18 de febrero de 2019, en el que informa favorablemente con las siguientes observaciones:
-en la medida en que sea viable se recomienda dar un tratamiento cromático de integración en el entorno a las barreras tipo New jersey (colores ocres o difuminados)
-especies propias del entorno con bajo requerimiento hídrico
-habrá que afectar lo menos posible el tramo de muro de piedra en seco del cierre de la finca núm. 53 y si es el caso proceder a su reconstrucción con técnica similar.
-En fecha 13 de febrero de 2019 el Servicio de Planificación de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad resuelve informar favorablemente la exclusión de afectación a la RN200 y del informe preceptivo de repercusiones ambientales.
-En fecha 20/02/2019 del Ayuntamiento de Ses Salines expresa la conformidad total con el proyecto de referencia, a la espera que se puedan finalizar todos los trámites y ejecute lo antes posible.
-En fecha 11 de abril de 2019 el Servicio de Aguas Superficiales de la DG de Recursos Hídricos emite informe en el que concluye que el proyecto no presenta afecciones al DPH de las aguas superficiales, ni en las zonas de protección, ni en zonas inundables ni potencialmente inundables.

b) Alegaciones

Durante la exposición pública publicada en el BOIB el 3 de abril de 2018, se recibieron cinco alegaciones referentes especialmente a las expropiaciones y al estudio de alternativas.

Durante el periodo de exposición pública del anuncio publicado el 09/04/2019 no se ha presentado ninguna alegación de acuerdo con el certificado expedido por el Consell de Mallorca.

El jefe de Servicio de Expropiaciones realiza informe de cuatro de las 5 alegaciones que hacen referencia a las expropiaciones.

Y el Dpto. de Territorio e infraestructuras remite informes de agosto de 2018 de las alegaciones del Sr. Mas y la Sra. Garí, en los que entre otros se indica que: en el EsIA hay un estudio de ruido que concluye que se cumplen los objetivos de calidad acústica y que el EsIA recoge 4 alternativas incluida la propuesta por el Sr. Mas.

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

5. Análisis técnico del expediente

5.1. Alternativas

En el EsIA se presentan 4 alternativas:

- Alternativa 0: de no actuación, no se considera una alternativa adecuada dado que no dispone de aceras y se considera peligrosa por el tráfico de bicicletas.
- Alternativa 1: ampliación de la sección de la Ma-6100, hay tres subalternativas;

Alternativa 1C el eje central es la carretera existente y ampliando a ambos lados, o ampliando a uno de los dos lados de la carretera (1A y B).

- Alternativa 2: reducción de la sección, no se considera realista dado que no da cumplimiento a la normativa.
- Alternativa 3: refuerzo del firme y mejora puntual de dos curvas y de la rasante en dos lugares, además de la dotación de un carril para bicicletas.

Las superficies afectadas son:

	Alt. 1A (ha)	Alt. 1B (ha)	Alt. 1C (ha)	Alt. 3 (ha)
Superf. Matorral/Bosque	0,580	0,385	0,434	0,149
Superf. Agrícola	2,935	3,343	2,841	1,309
Superf. Urbana	0,138	1,049	0,415	0,585

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

	Alt. 1A (ha)	Alt. 1B (ha)	Alt. 1C (ha)	Alt. 3 (ha)
Superf. Actual viales	4,850	3,757	5,080	4,177
Superf. Nueva ocupación	3,654	4,777	3,691	2,042
Superfície total	8,503	8,535	8,775	6,219
Superf. RN2000	1,559	1,296	0,664	0,000
Longitud de márgenes afectados	5,36km	6,098km	7,669km	4,364km

La alternativa 3 representa menor ocupación total y menor superficie de nuevo empleo.

Todas las alternativas excepto la alternativa 3 afectan a RN2000 y a hábitats de interés comunitario.

La alternativa 3 es la que afecta a menos metros de margen existente.

Se justifica la elección de la alternativa 3 dado que resuelve las necesidades de seguridad, incorpora un eje cívico, no afecta a terrenos de Red Natura 2000, presenta una menor superficie total de afección y de nueva afección y menos metros de pared seca.

Respecto al enlace se presentan alternativas a nivel tipo rotonda (como la actual) las que no suponen una ocupación significativa respecto de la actual.

Respecto a la ubicación de la zona de acopio de materiales y maquinaria se realiza una clasificación de las zonas con zonas admisibles (terrenos afectados directamente por la obra), zona restringida (fuera de RN2000), y zonas excluidas (dentro de RN, zonas de viviendas y urbanas). Se presentan tres parcelas dentro zonas restringidas que es posible que puedan ser ocupadas por las instalaciones.

Las zonas 1 y 2 se ubican en zona limítrofe con espacio Red Natura o frente, mientras que la zona 3 se ubica cercana al núcleo urbano de Ses Salines.

5.2. Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

La alternativa elegida es la 3 y se realiza un análisis de los impactos en el medio ambiente en la fase de ejecución y la de funcionamiento.

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.

La valoración se realiza en la fase de ejecución y de funcionamiento.

a) Suelo y subsuelo

Los impactos sobre el suelo se consideran moderados dado que la ocupación de nuevos terrenos para el eje cívico es irreversible a corto plazo se estima unas 2,042 Ha, mientras que la ocupación de suelo en las zonas auxiliares sí que es reversible y finalizará una vez acaben las obras.

El eje cívico que se presenta tiene unas dimensiones de 4,40 m de ancho, se considera que la anchura de este eje ha se ser la mínima posible para garantizar la seguridad de los usuarios.

Se presentan una serie de medidas para la protección destacando; que se estima una disponibilidad de 4.048 m³ de tierra vegetal y para la restauración se necesitan unos 2.400 m³ que se destinarán a la rotonda, a la restauración de los desmontes generados y la restauración de la zona auxiliar. Esta tierra se almacenará a lo largo del trazado con una altura máxima de 1,5 m. Se realizará la siembra de leguminosas autóctonas de rápido crecimiento que cuando se produce el tendido de la tierra servirán como de abono natural.

b) Emisiones

Las emisiones que se producirán en la fase de ejecución son principalmente las emisiones de polvo y partículas por el movimiento de tierras y el desbroce de vegetación, 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.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Se indica que no se trabajará en periodo nocturno. Respecto al periodo diurno establece una franja de afección donde se representa el peor escenario posible, el cual producirá una alteración del confort sonoro en las poblaciones cercanas.

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.

Respecto a la afección al espacio Red Natura indica que a una distancia de 195m de la vía los niveles de ruido se encuentran por debajo los 55 dB, y si tenemos en cuenta la barrera acústica generada por los márgenes de la carretera esta distancia se reduce a 30m.

Se adjunta al EsIA como anexo II del estudio de ruido en el que se han identificado 52 receptores correspondientes a viviendas o construcciones agrícolas y un centro educativo (tipo de área acústica A y E respectivamente). Si se considera la existencia de márgenes que deben ser de más de 80 cm, los cuales actúan de barrera acústica, se cumplen los objetivos de calidad acústica incluso para el horizonte 2026.

Hay que tener en cuenta que 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. El RD 1367/2007 indica que los objetivos de calidad acústica en los espacios de tipo g), se establecerán para cada caso en particular, teniendo en cuenta las necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación, las cuales no han sido establecidas. También indicó que corresponde a los ayuntamientos la elaboración de mapas de ruido, y no se tiene constancia de la elaboración del mapa de ruido.

Se presentan medidas protectoras para disminuir los posibles impactos como por ejemplo; la reconstrucción de los márgenes con más de 80 cm, establecimiento de sistemas de humectación y limpieza de ruedas antes de acceder a las vías de comunicación públicas, cada 15 días se realizarán medidas del nivel de ruido con sonómetro homologado, ...

c) Hidrología

Durante las fases de ejecución y funcionamiento no se observan impactos sobre la hidrología superficial, dado que no se observa ningún curso de torrentes cercanos.

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

Se indica que impermeabilizarán 400 m² de suelo en la zona auxiliar y que las materias primas y residuos sólidos se ubicarán dentro de contenedores o bidones y dentro cubetas con una capacidad de almacenamiento dos veces la cantidad almacenada del envase con mayor capacidad.

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 que puedan afectar a la hidrología y otros factores ambientales.

d) Flora

El impacto sobre la flora se producirá principalmente en la fase de ejecución del proyecto que consisten en la ocupación del suelo, pérdida de la cobertura vegetal y eliminación de ejemplares.

Se indica que en la zona de actuación no se observan especies de flora protegida, destacando la no presencia de Heliantemun caput-felis. Las especies presentes en la zona de actuación son especies de cultivos agrícolas y ornamentales.

Como medida protectora indica que durante la preparación y marcaje del terreno y desbroce se dispondrá de un biólogo a pie de obra para supervisar las actuaciones.

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 de 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 y el impacto en la fase de funcionamiento se considera compatible.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

En el EsIA se indica que el impacto sobre la fauna se considera compatible dado que sólo es probable la existencia en la zona de Testudo hermanni la actuación se desarrolla fuera del área de distribución de la especies según el Bioatlas.

Respecto al impacto sobre las aves al EARA indica que de las especies que se indican que se encuentran en el espacio Red Natura, en las proximidades del área de estudio las especies que se encuentran presentes son Burhinus oedicnemus (alcaraván), Hieraaetus pennatus (Águila calzada), Sylvia balerica (Buscaret), Himantopus himantopus (Avisador).

Como medida protectora para tener en cuenta la época de cría y reproducción del Buscaret (Sylvia balearica), del águila calzada y de la tortuga mediterránea (Testudo hermanni) se propone que los trabajos de desbroce, marcaje, movimiento de tierras, deberán llevarse a cabo entre los meses de septiembre y febrero, quedando restringidos estos trabajos al resto de meses, salvo autorización expresa del órgano ambiental.

Además, durante la época de marcado, desbroce y movimientos de tierra se contará con la presencia de un biólogo a pie de obra, para vigilar la presencia de fauna y establecer las medidas oportunas.

El cierre de la obra se realizará dejando un espacio de unos 50 cm desde el suelo para permitir el paso de fauna; esto también se realizará al cierre de la zona auxiliar.

f) Áreas protegidas

Tal como se ha comentado anteriormente la actuación se desarrolla fuera de espacio natural protegido y espacio de relevancia ambiental, pero sí muy cercano al LIC / ZEPA. En el EsIA se indica que el impacto es compatible.

No se afecta a ningún hábitat ni dentro del LIC Cap de Ses Salines ni fuera, dado que no se efectúa ninguna actuación sobre ellos y no se encuentran colindantes a las zonas de actuación.

Se toman medidas para la protección de especies de flora y fauna que se han descrito en los apartados anteriores.

Hay que indicar que se proponen tres zonas donde es admisible instalar las instalaciones auxiliares, indicar que las zonas 1 y 2 se encuentran cercanas o colindantes al LIC / ZEPA, por lo que se considera que la ubicación en la zona 3 es el ambientalmente con menos impactos sobre la flora y fauna.

g) Residuos

La generación de residuos se producirá principalmente durante la fase de construcción y serán principalmente residuos de construcción-demolición que se clasificarán por niveles. 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, no se prevé la generación de residuos peligrosos dado que se prohíbe realizar tareas de mantenimiento y reparación a la obra y se solicitará a las subcontratas la inscripción en el registro de productores.

h) Paisaje

Se indica que el impacto es compatible ya que considera que la 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.

Pero se producirá una alteración del paisaje durante la fase de ejecución debido a la maquinaria y las propias obras, de acuerdo con el modelo digital la carretera será visible especialmente en las zonas agrícolas existentes en torno a la misma.

e) Patrimonio

El impacto sobre el patrimonio se considera compatible dado que no se ven afectados bienes de interés culturales ni bienes catalogados, tampoco se verán afectados los molinos de viento para la extracción de agua existentes en los lados de la carretera.

En la fotografía aérea se observan unos siete molinos, los cuales parece que se pueden ver afectados por las actuaciones, se deberá determinar cómo se protegen este bienes.

Respecto a la pared seca que hay en los dos lados de la carretera, ésta se verá afectada en uno de los lados, se indica que se reconstruirá como nuevo límite de la carretera.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Se considera necesario que para la reconstrucción de los márgenes se realice con la misma técnica constructiva; piedra en seco y se realice por margers especializados.

j) Población

Se considera un impacto positivo dado que se trata de una mejora de la infraestructura, movilidad y seguridad vial.

No se hace referencia a las molestias que puede sufrir la población durante la ejecución de la obra.

k) Áreas con riesgo

Próxima a la zona de actuación existe una pequeña zona con riesgo de incendio alto que se ubica dentro de los LIC / ZEPA. Se indica que se redactará e implementará un Plan de prevención y extinción de incendios y además establecen una serie de medidas preventivas, como prohibición de fumar en las zonas de ricos, colocación de medidas de protección, ...

5.3. Seguimiento ambiental

Se indica que se dispondrá de un Director Ambiental de la Obra (DAO) que se encargará de la correcta ejecución de las medidas propuestas, la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) y el contratista nombrará un responsable técnico de medio ambiente que será el responsable de cumplir las prescripciones del PVA.

La realización del seguimiento consiste en la comprobación de los parámetros que proporcionan una estimación del grado de realización de las medidas previstas y de sus resultados, por lo que se utilizan dos tipos de indicadores de seguimiento y realización y de eficacia.

Se presentan unas fichas para cada uno de los parámetros a controlar (por ejemplo emisiones de polvo, minimización del empleo, gestión de residuos vegetales, seguimiento de la hidrosiembra, ...), cada una se detalla:

Actuaciones	Indicador de seguimiento
Lugar de inspección	Periodicidad
Personal técnico, método de trabajo	Valor umbral
Medidas prevención/corrección	Información necesaria
Documentación generada	

En el marco del PVA se redactarán una serie de informes por el DAO que serán remitidos al órgano ambiental competente. Se indica que se presentarán diferentes informes:

-Informe previo, antes del inicio de las obras: manual de buenas prácticas, programa de vigilancia ambiental, informe de diagnóstico preoperacional, ...
-Informe paralelo al acta de replanteo: mapa de delimitación definitiva, informe de no afección a las zonas excluidas, ...
-informe trimestral durante la fase de obras
-informe previo a la emisión del acta de recepción: informes para cada uno de los aspectos ambientales que se han controlado, ...

Informes especiales: ante cualquier situación que pueda suponer un riesgo para cualquier factor ambiental.

No se presenta el coste que supone la implantación de las medidas protectoras y correctoras, ni la ejecución del Plan de vigilancia ambiental ni el seguimiento ambiental propuesto.

5.4. Otras consideraciones

La ley 21/2013 de Evaluación ambiental indica que las medidas compensatorias son medidas excepcionales que se aplican frente a impactos residuales.

La RAE define impacto residual como el conjunto de pérdidas o alteraciones de los calores naturales, cuantificados en número, superficie, calidad, estructura y función, que no pueden ser evitadas ni reparadas, una vez aplicadas in situ todas las posibles medidas de prevención y corrección.

El impacto que la ejecución de este proyecto tiene sobre el consumo de suelo y territorio puede considerarse impacto residual, por lo que se considera necesario establecimientos de medidas compensatorias.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Tal como se ha indicado en apartados anteriores la actuación supone la ocupación de nuevos terrenos para la construcción del eje cívico que se estiman en unas 2.042 ha.

6. Conclusiones

Por todo lo expuesto se propone, formular la declaración de impacto ambiental favorable sobre el proyecto "Refuerzo del firme y dotación de eje cívico en la carretera Ma-6100 Ses Salines - Colonia de Sant Jordi PK 8 + 300 al pk 13 + 200 "en el término municipal de Ses Salines, promovido por la Dirección General de infraestructuras y movilidad del Consell Insular de Mallorca, al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos siempre que se cumplan las medidas incluidas en el EIA y, los condicionantes:

-En las zonas de acopio de material se utilizarán medidas para evitar la emisión de partículas.
-Las luminarias que se instalarán en la rotonda deben ser de bajo consumo, eficientes y que eviten la contaminación lumínica.
-El pavimento que se utilice deberá ser eficiente acústicamente, mitigador del ruido, y si es posible, en el eje cívico utilizarán ecomateriales.
-Se deberá estudiar y justificar la posibilidad de instalar una barrera vegetal con especies arbustivas autóctonas en lugar de la barrera New jersey que se propone, y / o dejar los márgenes actuales que delimitan la carretera.

Si el estudio concluye que se debe instalar barrera artificial ésta deberá tener el menor impacto visual posible, por lo que se deberá pintar de colores terrosos o imitación margen.

-El eje cívico deberá tener las dimensiones mínimas para garantizar la seguridad de los diferentes usuarios. Consultadas varias guías éstas establecen una anchura de seguridad de 3m, incluyendo en esta medida una anchura de 0,5m a cada lado y resguardo / protección, donde pueden ubicarse otros usuarios como peatones. Los carriles para bicicleta se estiman en 1m.
-Antes del inicio de las obras (marcaje, desbroce, ...) se comunicará al Servicio de protección de especies para que determinen si son necesarias otras medidas protectoras sobre la flora y fauna.
-En la medida de lo posible las cubetas de limpieza se situarán en suelo con vulnerabilidad de acuíferos baja.
-La zona auxiliar se situará en la alternativa 3 al situarse alejada de espacios de relevancia ambiental, área de transición de armonización, con vulnerabilidad de acuíferos baja o moderada, 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.
-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. Se realizará una señalización de las zonas con vegetación potencial que no se podrá traspasar
-Las especies que se utilizarán para la revegetación e hidrosiembra serán especies autóctonas, de bajo requerimiento hídrico
-La reconstrucción del margen se debe realizar con la misma técnica constructiva piedra en seco y se debe realizar por márgenes especializados. Se utilizarán las mismas piedras
-Se han de soterrar los tendidos de servicio aéreas que actualmente transcurren al borde de la carretera, siempre y cuando las infraestructuras lo permitan.
-Al finalizar las obras los terrenos que se han visto afectados, zonas auxiliares, ... deberán restituirse a su estado natural.
-En ningún caso el proyecto supondrá un aumento de la superficie de la calzada dado que se trata de un refuerzo del firme.
-Se deberá contratar un auditor ambiental.
-De acuerdo con el informe del Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca "habrá que afectar lo menos posible los tramos de muro de piedra en seco del cierre de la finca núm. 53 y en su caso proceder a su reconstrucción con técnica similar.

Se recuerda que:

-En la base de datos de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares no se tiene constancia de la evaluación del Plan de vías ciclistas para la isla de Mallorca que se menciona en la documentación del proyecto.

-De acuerdo con el artículo 8 de la Ley 3/2005 de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Islas Baleares, donde regulan las características fotométricas de los pavimentos:

+ Siempre que las características constructivas, composición y sistema de ejecución resulten idóneos respecto a la textura, resistencia al deslizamiento, drenaje de la superficie, etcétera, en las calzadas de las vías de tráfico se recomienda utilizar pavimentos las características y propiedades reflejantes de los que resulten adecuadas para las instalaciones de alumbrado público.
+ En consecuencia, siempre que resulte factible, en las calzadas de las vías de tráfico se recomienda implantar pavimentos con un coeficiente de luminancia medio o grado de luminosidad lo más elevado posible y con factor especular que sea bajo y el régimen estacional y horario de usos del alumbrado.

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476

Esta DÍA emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización.

Palma, 7 de enero de 2020

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/22/1054476