

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

2818*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la definición de la franja de reserva de la variante de s'Alqueria Blanca Sud, TM Santanyí (55e/2017)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 30 de enero de 2020,

DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El art. 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece los planes o programas que son objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ordinaria.

1. Antecedentes

Los estudios informativos para la determinación de la zona de reserva vial de variantes se redactan en cumplimiento de la Norma 11 del Plan Director Sectorial de Carreteras de 2009, con el fin de validar una franja de reserva donde previsiblemente se desarrolle posteriormente el proyecto constructivo de cada variante.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) redactó el documento de alcance y remitido el 25/09/2017 como respuesta a la petición de la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consejo Insular de Mallorca de iniciar la tramitación ambiental estratégica.

El 23 de mayo de 2019 la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consejo Insular de Mallorca remitió a la CMAIB el EAE completo para poder formular la pertinente declaración ambiental estratégica.

2. Objeto del plan

El plan consiste en la definición de la franja de reserva viaria de la variante de s'Alqueria Blanca Sud, prevista en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Mallorca (PDSCMa) de 2009. El objetivo de la variante es la eliminación del tráfico de paso por dentro del núcleo de la población de s'Alqueria, especialmente por el tráfico pesado.

El PDSCMa prevé que la variante conste de un carril por sentido, realizándose la circunvalación del casco urbano por el lado este.

3. Elementos ambientales significativos afectados por el Plan y medidas propuestas

Cambio climático

Se plantean dos tipos de efecto del plan en relación al cambio climático.

Por un lado, el efecto que tendrá los episodios climáticos extremos como consecuencia del cambio climático, y las medidas adaptativas que se deberán tomar para evitar afectaciones negativas sobre la futura infraestructura viaria. En este sentido, el proyecto deberá dimensionar correctamente los bombeos de la carretera y los drenajes y la posible interrupción de escorrentías superficiales.

Por otra parte, se deberá considerar la incidencia en el aumento o reducción de gases contaminantes y efecto invernadero durante la construcción de la infraestructura y su uso.

Ruidos

Se producirán molestias a las viviendas por el ruido proveniente de la maquinaria y movimientos de tierra durante la fase de construcción y de los motores de los vehículos que circulen durante el funcionamiento de la variante.

El documento ambiental presentado no incluye ninguna medida acústica ni previsión para poder evaluar los posibles impactos sobre los ocupantes de las viviendas próximas.





En este sentido, para elegir la alternativa se ha aplicado el criterio de mayor distancia del núcleo urbano a la variante.

Se aplicarán medidas correctoras al proyecto para evitar las molestias por ruidos a las viviendas cercanas, evitando los trabajos fuera del horario laboral.

Contaminación del aire

Se producirá una mayor afectación por la contaminación atmosférica, ya sea durante la fase de construcción para las emisiones provenientes de la maquinaria y movimientos de tierras, como de la fase de funcionamiento para las emisiones provenientes de los vehículos que circulen por la variante, a las viviendas cercanas a la infraestructura.

El criterio utilizado para elegir la alternativa de variante ha sido el número de viviendas dispersas afectadas.

Se prevén medidas correctoras para evitar o minimizar las emisiones atmosféricas con riegos durante el movimiento de tierras y evitando la circulación de la maquinaria fuera de los caminos.

Además, se comprobarán el adecuado reglaje y funcionamiento de los sistemas de expulsión de los gases de los vehículos, a efectos de cumplir los límites de emisión establecidos por ley.

Alteración del suelo y relieve

La franja de reserva viaria reservada para la construcción de la variante ocupa zonas agrícolas de secano, caracterizadas por parcelas agrícolas y cultivos de cereales, almendros y algarrobos.

Se producirá una eliminación irreversible de suelo por la ocupación de la variante. Se ha valorado como criterio para elegir la alternativa la de menos longitud.

Como medidas correctoras se minimizarán los movimientos de tierra, se reaprovechará la tierra vegetal extraída para las áreas ajardinadas o de restauración de relieves, se evitará el empleo innecesario del suelo y se evitará la circulación de maquinaria y vehículos fuera de los caminos.

Se aplicará la solución final del proyecto que ocupe el mínimo suelo posible.

Generación de residuos

Se generarán residuos inertes provenientes del movimiento de tierras y excavaciones y residuos peligrosos del mantenimiento de maquinaria y vehículos.

Se gestionarán adecuadamente los residuos generados durante las obras de acuerdo a sus características, en aplicación de la legislación vigente.

Afección aguas superficiales y subterráneas

No se produce afección directa sobre ningún torrente o drenaje superficial de consideración.

La vulnerabilidad de acuíferos es moderada.

La variante se encuentra en la Masa de Agua Subterránea (MAS) 1820M1-Santanyí, con un estado cuantitativo malo y estado químico malo por superación en la concentración de cloruros.

Como medidas correctoras se tendrá especial cuidado con los trabajos a realizar en la proximidad de canales y torrentes y se evitarán los vertidos contaminantes. No se depositarán las tierras sobrantes a las zonas de torrentes. Se garantizará con sistemas de drenajes la permeabilidad para el paso del agua.

Los acopios de materiales de construcción se realizarán en puntos poco visibles protegidos de la escorrentía superficial, procediendo a su retirada una vez terminada cada unidad de obra.

Espacios Naturales protegidos

No afecta a ningún espacio de relevancia ambiental definidos en la Ley 5/2005, de 26 de mayo LECO (ENP y RN2000) ni la LEN (Ley 1/91, de 30 de enero). No se localiza ningún espacio Red Natura 2000 en el emplazamiento del proyecto o próximo al mismo.



Riesgos

De las Áreas de Prevención de Riesgos consultadas, solo se ve afectada la variante por una pequeña zona de riesgo de incendio a unos 200 metros del inicio de la variante desde Ma-19. Las demás: erosión, desprendimiento e inundación no se ven afectadas por la variante.

Cualquier propuesta de intervención debe incorporar, en sus criterios de diseño y localización, la necesidad de reducir los efectos de estos riesgos y debe incorporar las medidas necesarias para evitar el aumento de su incidencia en el territorio.

Hàbitats

Se verán afectadas previsiblemente los hàbitats Oleo-Ceratonion (Bosques de Olea y Ceratonia) y Hypochoerido-Brachypodietum retusi (Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea) a los primeros 200 metros del inicio de la variante desde Ma-19.

Para evitar la afección negativa sobre la fauna implantarán obras transversales para garantizar el paso de fauna.

Vegetación

Se producirá eliminación de vegetación natural para el empleo de la infraestructura.

Se trasplantarán las plantas protegidas o los ejemplares interesantes.

Elementos de interés cultural o etnológico

La alternativa elegida no afecta directamente ningún yacimiento ni elemento patrimonial, cultural o etnológico.

Paisaje

Se ha elegido la alternativa de trazado de entre las que menos impacto paisajístico tiene en función de la distancia al núcleo urbano, afección a focos visuales relevantes, disminución de la calidad paisajística intrínseca y afección a elementos paisajísticos singulares.

Para minimizar el impacto paisajístico ajustará el trazado de la infraestructura en el terreno para conseguir una pendiente suave y regular.

Con carácter general se definirá el trazado en base a los elementos de interés ambiental, cultural y uso residencial, minimizando su afectación.

Se evitará al máximo la afección al paisaje.

4. Resumen del proceso de evaluación

Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue remitido a la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consejo Insular de Mallorca el 25 de octubre de 2017.

Fase de información pública y de consultas

El Estudio informativo de la variante de s'Alqueria Blanca y el Documento Ambiental Estratégico se sometieron al trámite de información pública durante un período de 45 días hábiles en el BOIB núm. 88 de 17 de julio de 2018 y en la página web del Consejo de Mallorca.

Durante dicho plazo se presentaron 34 informes de departamentos y/o organismos y 53 alegaciones (de las que 5 se presentaron fuera de plazo).

Conclusiones de informes y alegaciones recibidos que pueden afectar a la DAE

1. Dirección General de Energía y Cambio Climático (30/10/2019)

En las conclusiones indica una serie de cumplimientos de algunos aspectos de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética a alcanzar:

- Elaborar un anexo específico de perspectiva climática, que debe llevar a cabo un cálculo y compensación de emisiones, durante la fase de construcción y debido al tráfico inducido, incluyendo medidas compensatorias para conseguir una absorción que compense la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción, además de la emisión generada e inducida.





- El estudio de alternativas debe tener en cuenta el consumo energético y su eficiencia, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.
- El alumbrado público que se instale debe ser de la mayor eficiencia energética posible.
- Se deberían proponer medidas preventivas para reducir la afección de la contaminación, de la fase de obras y de explotación.
- Coordinación entre el Consejo de Mallorca y el ayuntamiento para poner en marcha medidas de movilidad sostenible en el núcleo urbano.

2.Servicio de Reforma y desarrollo agrario. Dirección General de Agricultura y Ganadería. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca (06/08/2018).

No hay inconveniente en la propuesta, al no afectar a ningún área de regadío con aguas depuradas, ni a las infraestructuras.

3.GOB (14/09/2019)

Solicitan que se descarte el proyecto y se replantee como un elemento de integración, para facilitar la movilidad urbana e interurbana atendiendo todos los modos de transporte y priorizando los no motorizados.

4.Ayuntamiento de Santanyí (18/09/2018)

Informa sobre la necesidad de ejecución de la variante s'Alqueria Blanca y que se deberá tener en cuenta que el inicio de la variante deberá ser al cruce del camino de Sa Teulera con la ctra. Ma-19, al haber adquirido el ayuntamiento los terrenos para ejecutar la redonda y ha acordado su cesión a la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad.

5.Departamento de Medio Ambiente. Consejo Insular de Mallorca (20/07/2018)

Informa que el estudio no afecta a ninguna de las rutas gestionadas por su departamento.

6.Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca (22/02/2019).

Informa que el proyecto no está afectado por una ZEPA ni está dentro de LIC.

7.Departamento de Territorio e Infraestructuras. Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad. Consejo Insular de Mallorca (21/05/2019).

Informe técnico de respuesta a las alegaciones recibidas (53) durante el procedimiento de exposición pública del estudio informativo y estudio ambiental estratégico.

5. Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración ambiental estratégica favorable a la alternativa 4 propuesta, respecto a la definición de la franja de reserva de la variante de s'Alqueria Blanca en el término municipal de Santanyí siempre y cuando se cumplan las medidas correctoras propuestas en el Estudio Ambiental Estratégico de mayo 2018 modificado y presentado el 20/12/2019, redactado por la empresa ATP (Asesoría Técnica y Proyectos), y la siguiente condición:

1) El proyecto constructivo de la variante incluirá la siguiente información:

1.Los indicados por el informe emitido por la Dirección General de Energía y Cambio Climático:

1.1.Elaborar un anexo específico de perspectiva climática, que debe llevar a cabo un cálculo y compensación de emisiones de gases de efecto invernadero, durante la fase de construcción y debido al tráfico inducido, incluyendo medidas compensatorias para conseguir una absorción que compense la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción, además de la emisión generada e inducida.

1.2.El estudio de alternativas debe tener en cuenta el consumo energético y su eficiencia, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

1.3.El alumbrado público que se instale debe ser de la mayor eficiencia energética posible.

1.4.Se tendrían que proponer medidas preventivas para reducir la afección de la contaminación, de la fase de obras y de explotación.

1.5.Coordinación entre el Consejo de Mallorca y el ayuntamiento para poner en marcha medidas de movilidad sostenible en el núcleo urbano.





2. Se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán pasos artificiales para facilitar el paso de fauna a través de la infraestructura, con un estudio previo de la fauna afectada y con la coordinación del órgano competente del Gobierno Balear.

3. Ha de incluir proyecto de integración paisajística de la variante, para minimizar su impacto paisajístico.

4. Todas las superficies serán permeables, a excepción de las exclusivamente necesarias para la seguridad de la circulación en la calzada.

5. Estudio acústico de detalle, donde se incluirá la previsión de niveles sonoros de la variante durante la fase de construcción y explotación y la posible afección a los ocupantes de las viviendas próximas. Se diseñarán y ejecutarán las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y cualquier altura.

6. Programa de protección del patrimonio cultural, histórico, artístico, arqueológico y paleontológico, en colaboración con el departamento de patrimonio del Consejo Insular de Mallorca, donde se describa el procedimiento y actuaciones a desarrollar en caso de encontrarse restos durante las obras, para garantizar su protección.

7. Programa de Vigilancia Ambiental donde se identificará la persona responsable, se detallará el procedimiento de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de emisión.

8. Se incluirán y detallarán las actuaciones para desarrollar las siguientes medidas compensatorias de manera orientativa:

8.1. Se plantará nueva vegetación autóctona en espacios degradados, para crear sumideros de CO₂ que absorban el CO₂ equivalente emitida durante la fase de construcción de la variante y su explotación.

8.2. Valoración económica y propuestas de las medidas a aplicar para compensar la pérdida de suelo agrícola.

8.3. Organización de actividades divulgativas sobre conducción eficiente.

8.4. Participación en las actuaciones de conservación de especies y / o hábitat dentro del Parque Natural de Mondragó en coordinación con la Dirección General de Espacios Naturales.

-Dado el documento de alcance sobre el Estudio Ambiental Estratégico de la revisión parcial del Plan Territorial Insular de Mallorca elaborado por la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de día 30 de enero de 2018,

-Dado que el Consejo de Gobierno de las Islas Baleares, de 8 de noviembre de 2019, aprobó la Declaración de Emergencia Climática en las Islas Baleares,

-Dado que el Consejo de Ministros de España, de 21 de enero de 2020, aprobó el acuerdo de Declaración ante la Emergencia Climática y Ambiental en España, el Consejo Insular de Mallorca valorará si es necesario suprimir las actuaciones contempladas en el PDS de carreteras no ejecutadas actualmente.

Palma, 10 de febrero de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

