

## Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

### ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

**3770**

*Resolución del Presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe de impacto ambiental sobre el proyecto de carril bici en la carretera Me-15 entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 y conexión en la carretera Me-7 hasta pk 21 + 700 (1a / 2020)*

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 27 de abril de 2020, y de acuerdo con el artículo 10.1.a) del Decreto 4/2018, de 23 de febrero, por el que se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrero de 2018),

#### RESUELVO FORMULAR:

El informe de impacto ambiental sobre el proyecto de carril bici en la carretera Me-15 entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 y conexión en la carretera Me-7 hasta pk 21 + 700, en los siguientes términos:

##### 1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

De acuerdo con la letra a) del punto 2 del artículo 14 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos incluidos en el anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, o en el anexo 2 de esta ley. Entre los proyectos incluidos en el anexo 2, el carril bici proyectado se incluye el punto 14 del grupo 7 (otros proyectos):

Todas las actuaciones que, de acuerdo con el plan de ordenación de los recursos naturales, el plan rector de uso y gestión o el plan de gestión de la zona donde se ubiquen, deben ser objeto de un estudio de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, el proyecto se debe tramitar como una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y seguir el procedimiento establecido en la sección 2ª del Capítulo II de evaluación de impacto ambiental de proyectos del Título II de evaluación ambiental de la Ley 21/2013. Se deben cumplir también las prescripciones del artículo 17 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares que le sean de aplicación.

##### 2. Descripción y ubicación del proyecto

1. El proyecto constructivo de un carril bici en la carretera Me-15, entre los pk 4 + 850 y 6 + 400, y de incorporación y conexión del carril bici en la carretera Me-7 hasta la finca de Ses Salines de la Concepción situada en el pk 21 + 700, en el TM des Mercadal, de fecha de diciembre de 2018 y realizado por el ingeniero técnico de obras públicas Manel de Febrer i de Olives se ubica en la localidad de Fornells y tiene como objeto la creación de dos tramos de carril bici con un ancho total de 2,5 metros, situado en el lateral izquierdo de las carreteras Me-7 y Me-15, en sentido hacia Fornells. Estos dos tramos proyectados permitirán conectar todos los tramos de carril bici ya existentes en Fornells, dar continuidad al trazado del “Camí de Cavalls” y mejorar la seguridad vial.

Así, por un lado se proyecta el tramo de conexión situado en la Me-15 (ctra. Mercadal-Fornells), desde la Rotonda de intersección entre la Me-15 y la Me-7 (ctra. Maó-Fornells) hasta la conexión con el carril existente que lleva hasta Fornells y que actualmente termina en la intersección de la Me-15 con la carretera de sentido a Playas de Fornells.

Por otra parte, se proyecta un tramo de carril bici desde la entrada al “Camí de Cavalls” en la altura del pk 21 + 700 de la Me-7 en su conexión con la finca de Ses Salines de la Concepción hasta la conexión con el carril bici existente que tiene su origen en la Me-7 en el pk 22 + 250 y llega a la rotonda de intersección entre la Me-15 y la Me-7.

2. El tramo de la carretera Me-7 entre el Pk 21 + 700 y el Pk 22 + 250 tiene una calzada de 8,50 metros de ancho con dos sentidos de circulación, carriles de 3,5 metros de anchura y dos arcenes de 0,75 metros de anchura. Los laterales de la carretera en su parte izquierda y derecha están delimitados por paredes secas a una distancia que varía en función del terreno. En el espacio que queda entre el límite del asfalto y la pared seca se encuentran pequeñas matas y terraplenes. En el tramo situado entre el Pk 21 + 950 al Pk 22 + 100 encontramos una zona abandonada de la antigua carretera. A partir del pk 22 + 250, en el margen izquierdo de la carretera se encuentra un tramo de carril bici construido en el año 2009. En el proyecto se indica que al final de este carril bici existente hay unos pinos que hay que conservar por su belleza y tamaño.





En cuanto a la carretera Me-15, el tramo entre el pk 4 + 970 y 6 + 250 tiene una calzada de 7,50 metros de ancho con dos sentidos de circulación, carriles de 3,5 metros de anchura y dos arcenes de 0,25 metros de anchura. Este tramo se considera muy inseguro ya que el arcén es muy pequeño y no hay berma de seguridad. La carretera está delimitada por una pared seca, paralela a la traza.

3. La mayor parte del carril bici proyectado discurrirá paralelo a las carreteras Me-7 y Me-15 y tendrá una pendiente transversal del 2% en sentido a la carretera. Se dejará un espacio libre de 2,75 metros entre la línea blanca del carril izquierdo y el carril bici. En cuanto a la carretera Me-7, los primeros 0,75 metros corresponden al arcén existente de aglomerado, el cual no se ve alterado, y en los otros 2 metros se hace una cuneta berma que separará el carril bici del vial de circulación en dirección a Mahón. En el caso de la carretera Me-15, los primeros 0,05 a 0,50 metros corresponden al arcén existente de aglomerado (ancho variable según el sector), la anchura restante hasta alcanzar los 75 cm se complementará con hormigón, a modo de prolongación del arcén existente y en los otros 2 metros se hace una cuneta berma que separará el carril bici del vial de circulación en dirección a es Mercadal. Las cunetas bermas proyectadas entre el carril bici y el arcén de las carreteras Me-7 y Me-15 recogerán las aguas pluviales tanto del carril bici como de la carretera. A través de estas cunetas berma se canalizarán las aguas hasta los puntos de vertido existentes.

En los tramos de la carretera Me-15 entre el pk5 + 660 y el pk5 + 920 y de la carretera Me-7 entre el pk 21 + 990 y el pk 22 + 100, el carril bici no discurrirá paralelamente a la carretera y se aprovechará un antiguo trazado de las carreteras con el fin de conservar la vegetación existente. Así, la separación entre el carril bici y el arcén será variable y estará formada por vegetación natural. En estos tramos, se ha proyectado el carril bici con doble abombamiento hacia los laterales, realizando pequeñas cunetas de tierra en sus perímetros que conducirán las aguas pluviales al terreno actual o las obras de fábrica existentes.

4. Se realizarán entronques con los carriles bici existentes en los puntos siguientes: pk 21 + 700 y pk 22 + 235 de la carretera Me-7 y pk 4 + 970 y pk 6 + 500 de la carretera Me-15.

5. En el proyecto también se han previsto las actuaciones complementarias siguientes:

- a) Muro en el sector pk 6 + 450 al pk 6 + 500. Se levantará un muro para contener el carril bici existente, situado a una cota superior de un metro respecto la rasante de la carretera y el de nueva creación que se origina a la cota de la carretera actual y posteriormente se conecta con el carril bici existente. Este muro de hormigón armado tendrá una altura media de 120 cm con una anchura de 30 cm. La pared del muro se forrará con pared seca para dotar de mejor integración paisajística al entorno.
- b) Instalación de nueva señalización vertical y horizontal.
- c) Cruce del carril bici por debajo de la carretera Me-7. Por motivos de seguridad, la conexión entre el Camí de Cavalls en la finca Santa Teresa y el carril bici se hará a través de un paso inferior que cruzará la carretera Me-7.
- d) Reconstrucción de la pared seca afectada por las obras. Como medida de integración paisajística, se prevé también el recubrimiento de los muros de hormigón existentes.
- e) En algunos tramos se colocará una nueva bionda de madera. También se prevé la sustitución de ciertos tramos de bionda metálica por bionda de madera.

6. Se ha intentado realizar este proyecto con la menor expropiación posible, procurando que en el sector de la carretera Me-7 la expropiación sea mínima, dando cabida al carril bici dentro del dominio público actual.

Respecto al sector de la carretera Me-15 prácticamente no hay cabida para el carril bici, ya que los arcenes son casi prácticamente inexistentes y no hay berma. Por este motivo, junto en la carretera Me15 sí es necesario expropiar. La superficie total expropiada será de 11.933 m<sup>2</sup>.

7. El proyecto no incluye ninguna modificación sustancial en el trazado en planta ni en el alzado de las carreteras Me-15 y Me-7.

8. La sección de firme del carril bici cumplirá con lo establecido en la norma 6.1-IC «sección de firme» y estará formada por las capas siguientes: 4,0 cm de árido calizo tipo MBC AC16 Surf D y color terracota; riego de imprimación con emulsión bituminosa tipo ECI; 25 cm de zahorra artificial en base granular y material granular terraplenado compactado.

9. De acuerdo con el proyecto, los movimientos de tierras a realizar son muy superficiales y de poca importancia.

10. El presupuesto de ejecución del proyecto es de 851.739,19 €.

### 3. Evaluación de los efectos previsibles

Durante las obras se producirán los impactos negativos siguientes: pérdida y erosión del suelo; aumento de la escorrentía superficial; generación de residuos de construcción; ocupación del suelo; efectos sobre la calidad atmosférica y el ruido; riesgo de contaminación del agua superficial y subterránea; efectos sobre la vegetación (eliminación de parte de la cubierta vegetal) y la fauna; efectos sobre el paisaje; alteración del patrimonio (paredes secas) y efectos sobre el uso y el aprovechamiento del suelo.



En cuanto a la fase de explotación del nuevo carril bici se producirán los impactos negativos siguientes: aumento de la impermeabilización del terreno con la consecuente disminución de la zona de infiltración de aguas y ocupación del suelo.

En relación con los impactos positivos, se debe destacar que las emisiones de contaminantes y ruidos disminuirán de forma indirecta ya que la implantación del carril bici contribuirá a la movilidad sostenible. También resulta muy positivo el impacto social y económico del proyecto para la mejora de la seguridad y de la comunicación. Así, con la ejecución del proyecto se agiliza el tráfico actual y se permite a los usuarios del "Camí de Cavalls" hacer un uso seguro y sin tener que invadir la carretera.

Cabe destacar que de acuerdo con el documento ambiental, el proceso de las obras estará revisado por un ambientólogo u otro técnico competente para comprobar que no se afecta a ninguna de las especies descritas en el inventario ambiental u otras especies de elevada importancia para conservar.

Dada la naturaleza de la actividad a desarrollar se prevé que los efectos sobre el medio ambiente sean mínimos, sin afectación significativa, si se aplican las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental.

#### 4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se han realizado consultas a las siguientes administraciones y personas previsiblemente afectadas por la realización del proyecto:

- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo.
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Planificación en el Medio Natural.
- Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, Servicio de Protección de Especies.
- Dirección General de Territorio y Paisaje, Servicio de Costas y Litoral.
- Dirección General de Recursos Hídricos, Servicio de Estudios y Planificación.
- Dirección General de Recursos Hídricos, Servicio de Aguas Superficiales.
- Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos, Dirección General de Energía y Cambio Climático, Servicio de Cambio Climático y Atmósfera.
- Consell Insular de Menorca, Departamento de Cultura, Educación, Juventud y Deportes, Dirección Insular de Cultura y Patrimonio.
- Consejería de Movilidad y Vivienda, Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre.
- Ayuntamiento de Es Mercadal.
- GOB MENORCA.

A fecha de hoy dentro del expediente constan los informes siguientes:

En fecha 27 de enero de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Departamento de Obras Públicas de la Conselleria de Movilidad y Vivienda, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento Ambiental 98. Se concluyó lo siguiente:

La propuesta del carril bici en la carretera Me-15 entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 y conexión en la carretera Me-7 hasta pk 21 + 700, TM des Mercadal, pretende conectar todos los sectores de carril bici ya existentes en la zona de Fornells. La propuesta favorece la movilidad no motorizada, avanzando hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible.

En fecha 5 de febrero de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento Ambiental 158. Se concluyó lo siguiente:

El Servicio de Protección de Especies informa favorablemente el proyecto de carril bici en la carretera Me-7 hasta pk 21 + 700 TM Es Mercadal con el condicionante de respetar el periodo de nidificación del milano real.

En fecha 12 de febrero de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento Ambiental 203. Se concluyó lo siguiente:

1. El proyecto se alinea totalmente con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
2. Se podría aprovechar el propio carril bici para cubrición con placas solares fotovoltaicas en pérgolas, por lo que darían sombra al carril bici, siendo así más atractivo, y serviría para penetración de energía renovable en el municipio. Además se debe tener en cuenta que el alumbrado público que se implemente debe ser de la mayor eficiencia energética posible y convendría que fueran farolas con placas fotovoltaicas y sistemas de autoconsumo.



3. En cuanto a la calidad del aire, se recomienda que durante la fase de construcción se adopten buenas prácticas para evitar la emisión de polvo y gases contaminantes. Se pueden consultar guías de buenas prácticas en <http://atmosfera.caib.es>, en el apartado de «documentos de interés».

En fecha 25 de febrero de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Servicio de Patrimonio Histórico del Consell Insular de Menorca, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento ambiental 296. Se informó lo siguiente:

#### Consideraciones técnicas

1. El proyecto de obras de referencia remitido por la CMAIB, objeto de un procedimiento de evaluación ambiental estratégica simplificada, plantea las siguientes acciones:

1.1. Conectar los tramos de vía ciclista existentes entre los pk 4,4 a 6,4 de la carretera Me-15 (ctra. Mercadal-Fornells) y pk 21,7 a 22,5 (enlace con la Me-15) de la ctra. Me-07 (Maó-Fornells).

1.2. La ejecución del tramo pk 4,4 a 6,4 de la carretera. Me-15 requerirá la ampliación del margen izquierdo de la parcela 9001, polígono 8, vial, en sentido pk ascendente, en detrimento de las parcelas 17 y 16, polígono 6, agrarias, del TM de Mercadal. La adecuación de los terrenos conllevará la remoción de tierras y la sustitución de los muros de cerramiento (paredes secas).

1.3. La ejecución del tramo pk 21,7 a 22,5 de la ctra. Me-07, aunque en menor medida, también requerirá la aplicación del margen izquierdo de la parcela 9002, polígono 10, vial, en sentido pk ascendente, en detrimento de las parcelas 1, 2 y 5, polígono 10, agrarias del TM de Mercadal. La adecuación de los terrenos conllevará la remoción de tierras y la sustitución de los muros de cerramiento (paredes secas).

2. Efectuada la visita previa al lugar afectado se ha constatado que, al menos en superficie, el proyecto no tiene afección arqueológica ni paleontológica. Sin embargo, los muros de cerramiento (paredes secas) son bienes integrantes del patrimonio histórico de Menorca y gozan de protección genérica, por lo que dichas estructuras se restituirán en el nuevo lugar que finalmente se determine utilizando la técnica y los materiales tradicionales (evitando cualquier mortero con el “reble” –ripió- en la hilada de las “cobertores” y aprovechando los materiales originales o el originado por despedregado de su entorno).

En fecha 10 de marzo de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Servicio de Planificación al Medio Natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento Ambiental 383. Se informó lo siguiente:

1. Las actuaciones se quieren llevar a cabo en el ámbito de los LIC y ZEPA ES0000231 Dels Alocs a Fornells y ES0000385 Barbatx.

2. Según el artículo 27 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, los proyectos que sin tener relación directa con la gestión de los espacios de la Red Natura 2000 o sin que sean necesarios para esta gestión, puedan afectar de manera apreciable a estos lugares o espacios, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, se deben evaluar dentro de los procedimientos previstos en las leyes 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y la 12/2016, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del lugar, de conformidad con la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad y la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).

3. Según la Ley 42/2007, los órganos competentes no podrán manifestar su conformidad con la ejecución del proyecto si antes no se han asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión.

4. Aunque el documento ambiental no contiene un apartado específico dedicado a la evaluación de las repercusiones del proyecto en los espacios de la Red Natura 2000, sí contiene un apartado titulado Espacios de interés naturales y protegidos donde se incluye una evaluación de las posibles afecciones a las especies de interés comunitario de los tres espacios Red Natura 2000 afectados por el proyecto y una breve evaluación de los Hábitats de interés comunitario (HIC) previsiblemente afectados.

5. El segundo apartado del artículo 39 de la LECO establece que en el caso de que la documentación adjunta no se adecue al contenido mínimo establecido, la dirección general competente podrá requerir la subsanación de las deficiencias, a menos que ésta pueda comprobar la información por técnicas telemáticas o la documentación se encuentre en poder de la administración autonómica, de acuerdo con lo previsto en la normativa en materia de simplificación administrativa.

6. Se ha podido comprobar mediante técnicas telemáticas que con la ejecución de este proyecto se prevé, dentro del ámbito de la Red Natura 2000, una afección aproximada de 2.000 m<sup>2</sup> de la HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos y de 310 m<sup>2</sup> de HIC 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos.



7. De acuerdo con la guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en la Red Natura 2000 elaborada por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica (Miteco), estas superficies de HIC alteradas por el proyecto no deberían causar un perjuicio a la integridad de los sitios Red Natura 2000 afectados.

8. Entre las medidas protectoras relativas a la fauna faltan medidas específicas para la protección de los individuos de tortuga mediterránea.

9. A lo largo de todos los tramos de carretera que serán objeto de la construcción del carril bici nidifican o pueden nidificar, a escasa distancia, diversas especies de aves de interés comunitario, protegidas e incluso amenazadas como es el caso del milano.

10. No se ha detectado, mediante la capa de delimitación de zonas de interés florístico de Menorca, ninguna especie de flora protegida, o de distribución reducida, en torno a las obras que se pudiera ver afectada por las actuaciones.

Informo favorablemente el proyecto de carril bici en la carretera Me-15 entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 y conexión en la Me-7 hasta pk 21 + 700, en el ámbito de los LIC y ZEPA ES0000231 Dels Alocs a Fornells y ES0000232 la Mola i S'Albufera de Fornells, y de la ZEPA ES0000385 Barbatx, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- Se llevarán a cabo inspecciones previas a las tareas de desbroce para detectar individuos de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) escondidos entre la vegetación y, en caso de que se encuentren, serán trasladados a zonas seguras alejadas de las obras.
- De forma genérica, las obras no se podrán llevar a cabo entre el 1 de abril y el 31 de julio, y en el caso concreto del tramo de la Me-15 localizado entre el pk 5 + 700 y el pk 6+ 215 las obras no se podrán llevar a cabo entre el 1 de febrero y el 31 de julio.
- Se deberán cumplir el resto de medidas protectoras, correctoras y compensatorias incluidas en el documento ambiental.

En fecha 19 de marzo de 2020 tiene entrada el informe técnico en relación a la consulta y petición de informe sobre el proyecto del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, con número de entrada en el registro del Servicio de Asesoramiento Ambiental 429. Se concluyó lo siguiente:

Dadas las características del entorno y del proyecto, se informa favorablemente del mismo respecto al riesgo de incendio forestal y gestión forestal, siempre que en el proyecto y en su normativa, se consideren, además de los incluidos en la documentación aportada, los siguientes aspectos en relación a la gestión forestal y el riesgo de incendios forestales:

En relación a la prevención de los incendios forestales

1. En relación a la zonificación del riesgo de incendio forestal, es necesario tener en cuenta la cartografía del IV Plan de Defensa Contra Incendios Forestales (PDCIF), aprobado por Decreto 22/2015, de fecha 17 de abril (BOIB núm. 056).
2. Durante la ejecución de las actuaciones de construcción del carril bici, se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125 /2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (art. 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas colindantes de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales.
3. Las obras se realizarán preferentemente, siempre que sea posible, fuera de la época de riesgo de incendios, es decir, entre el 16 de octubre y el 30 de abril.
4. Todos los operarios participantes en las actividades serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas de prevención a adoptar y en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y conocerán el número telefónico de comunicación en caso de incendios forestales (112).
5. La gestión de residuos vegetales generados se realizará de acuerdo con la normativa de prevención de incendios forestales vigente.

En relación a la gestión forestal

1. Las plantas empleadas para realizar las diferentes plantaciones en las zonas a restaurar durante la construcción del carril bici deberán ser siempre autóctonas, provenientes de material forestal de reproducción de Menorca. Es recomendable emplear plantas de las mismas especies que las existentes en el entorno de la zona de actuación. También conviene mencionar que el límite admisible de marras (plántulas muertas) será entre un 5 y un 10% pasado un año desde la plantación, por encima el cual habrá que volver a plantar.

2. En las actuaciones forestales en la masa arbolada ya existente dentro o en el entorno del trazado de construcción del carril bici, se deberán seguir las siguientes premisas:

- En la zona afectada que se encuentre a menos de 500 metros del nido de milano, no se podrán realizar actuaciones entre el 1 de febrero y el 31 de julio.





- En todo caso se respetarán las especies protegidas y catalogadas dentro del Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección, las Áreas Biológicas Críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Islas Baleares. Las encinas también serán objeto de preservación en la medida de lo posible en las actuaciones silvícolas a llevar a cabo.
- El órgano administrativo competente es quien determinará la idoneidad, impacto y la manera de llevar a cabo las tareas sobre la vegetación existente, y las autorizará, lo cual no exime de planificar las actuaciones en el proyecto.
- Si se detecta ataque por escolítidos en los pies arbóreos presentes en el entorno de las zonas de actuación, la retirada y eliminación de troncos, leñas y restos, se deberá realizar en un plazo de (15) quince días desde el momento en que se vaya generando.

#### 5. Análisis de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013

Se han analizado los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, y no se prevé que el proyecto pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

1. Características del proyecto: el proyecto consiste en la ejecución de dos tramos de carril bici nuevos para unir diferentes tramos de carril bici ya existentes en Fornells y para conectar con el "Camí de Cavalls" a la altura de la finca de Ses Salines de la Concepció.

2. Ubicación del proyecto: uno de los tramos de carril bici proyectado se encuentra entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 de la carretera Me-15 (ctra. Mercadal-Fornells) y el otro tramo va desde la entrada al "Camí de Cavalls" a la altura del pk 21 + 700 de la Me-7 (ctra. Maó-Fornells) en su conexión con la finca de Ses Salines de la Concepció hasta la conexión con el carril bici existente que tiene su origen en la Me-7 en el pk 22 + 250 y llega a la rotonda de intersección entre la Me-15 y la Me-7. Los dos tramos se sitúan en el lateral izquierdo de la carretera correspondiente.

Según el Plan Territorial de Menorca, el proyecto se ubica en suelo rústico protegido. El tramo de carril bici proyectado en la carretera Me-7 se encuentra en un área natural de interés territorial (ANIT). En cuanto al tramo de carril bici de la carretera Me-15, la mayor parte de las actuaciones previstas se encuentran en un área natural de especial interés (ANEI) y una pequeña parte en área de alto NIVEL de protección: acebuchal (AANP-U).

Las actuaciones proyectadas se encuentran dentro del ámbito de los LIC y ZEPA ES0000231 Dels Alocs a Fornells y ES0000232 La Mola i S'Albufera de Fornells y de la ZEPA ES0000385 Barbatx.

En cuanto a los hábitats de interés comunitario (HIC), en el ámbito del proyecto se encuentran el 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos y el 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos. De acuerdo con el informe del Servicio de Planificación al Medio Natural, se prevé que el proyecto afecte a una superficie aproximada de 2.000 m<sup>2</sup> del HIC 5330 y de 310 m<sup>2</sup> del HIC 9540.

En el área afectada por el proyecto se encuentran las siguientes especies protegidas o catalogadas:

- Especies catalogadas como «en peligro de extinción» (RD 139/2011): milano real (*Milvus milvus*) y murciélago patudo (*Myotis capaccinii*). En cuanto al milano real, se ha confirmado la presencia de un nido a menos de 500 metros de distancia en el lado izquierdo del trazado de la carretera Me-15.
- Listado de Especies en Régimen de Protección Especial (RD 139/2011): tarro blanco (*Tadorna tadorna*); chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*); cigüeñela (*Himantopus himantopus*); murciélago ribereño (*Myotis daubentonii*); serpiente blanca (*Rhinechis scalaris*); rana meridional (*Hyla meridionalis*); tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*); lagartija italiana (*Podarcis sicula*) y sapo balear (*Bufo balearicus*).

En este listado se incluyen también la bisbita campestre (*Anthus campestris*), el alcaraván (*Burhinus oedicnemus*), la terrera común (*Calandrella brachydactyla*), el chotacabras europeo (*Caprimulgus europaeus*) y la cogujada montesina (*Galerida theklae*). Estas aves pueden anidar entre las bandas de vegetación que se deberían eliminar por la ejecución del proyecto, especialmente en el tramo de la carretera Me-15.

- Especies de especial protección (Decreto 75/2005): manzanilla de montaña (*Santolina chamecyparissus* subsp. *Mangonica*); aladierna (*Rhamnus alaternus*); galápago europeo (*Emys orbicularis*); mirto (*Myrtus communis*) y gallos sardos (*Serapias nurrica*).

No está afectado por zonas con riesgo de erosión, desprendimiento ni inundación.

La mayor parte del carril bici proyectado se encuentra en un área de protección territorial (APT) de costas.

En cuanto al riesgo de incendio y de acuerdo con el IV Plan General de Defensa Contra Incendios Forestales:

- a) El tramo de carril bici proyectado de la carretera Me-15 se encuentra clasificado principalmente como riesgo de incendio forestal alto con una parte con riesgo extremadamente alto entre el pk 5 + 910 y el pk 5 + 690.
- b) En relación con la carretera Me-7, prácticamente todo el tramo de carril bici proyectado se encuentra en zona con riesgo de incendio extremo.



En cuanto a la protección del agua superficial:

- a) Entre el pk 6 + 100 y 6 + 180 el lado derecho de la carretera Me-15 limita con la zona húmeda de Ses Salines de Fornells (MEZH03). Entre el pk 6 + 100 y el pk 5 + 180 la carretera Me-15 se encuentra en la franja de protección de 500 m establecida en el Plan Hidrológico de las Islas Baleares para las zonas húmedas. De acuerdo con el informe del Servicio de Planificación al Medio Natural, hay que tener en cuenta que en esta zona húmeda nidifican las especies siguientes en Régimen de Protección Especial (RD 139/2011): *Himantopus himantopus*, *Charadrius alexandrinus* y *Charadrius dubius*.
- b) El tramo de carril bici proyectado de la carretera Me-07 se encuentra en la franja de protección de 500 metros de la zona húmeda de Ses Salines de la Concepció (MEZH04).
- c) Un torrente cruza la carretera Me-15 al pk 5 + 940 por lo que parte del tramo de carril bici de la carretera Me-15 se encuentra afectado por zona de policía de torrentes.

En cuanto a la protección de las aguas subterráneas:

- a) El área afectada por el proyecto se encuentra en la Masa de Agua Subterránea (MAS) 19NM01 «Ferrerries-Cavalleria» (sin acuífero importante).
- b) La vulnerabilidad a la contaminación del acuífero es entre baja y moderada.
- c) El proyecto no se encuentra dentro de los perímetros de restricciones de los pozos de abastecimiento urbano.

El proyecto no afecta al patrimonio arqueológico ni paleontológico. Sin embargo, en el proyecto se prevé la sustitución de los muros de cerramiento (paredes secas). Las paredes secas son bienes integrantes del patrimonio histórico de Menorca y gozan de una protección genérica por lo que su restitución se debe hacer con los materiales y la técnica adecuados.

En cuanto al paisaje, el área afectada por el proyecto se encuentra justo en el límite de dos

unidades paisajísticas diferentes. Por un lado está incluida en la unidad de paisaje denominada "Bahías y acantilados calcáreos del norte" por la parte este de la obra, mientras que por la parte oeste esta pertenece a la unidad llamada "Planells i turons de Martinell des Mercadal".

En el área de estudio, nos encontramos rodeados de bosque, mayoritariamente pinares de pino blanco y maquias de acebuche, y algunas zonas de cultivo extensivo. De acuerdo con el documento ambiental, el nuevo carril bici pasa principalmente por cultivos extensivos y masas forestales de poca importancia paisajística. Se considera también que el impacto visual sólo será perceptible desde la propia carretera.

3. Características del potencial impacto: si bien los dos tramos de carril bici ocuparán una extensión de 22.300 m<sup>2</sup> de suelo rústico y será necesario proponer alguna medida compensatoria, el proyecto favorece la movilidad sostenible y se enmarca dentro de los principales ejes de actuación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (Decreto 35/2019, de 10 de mayo) y de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética. Hay que destacar también que el proyecto ayudará a reducir la siniestralidad dada la inseguridad que actualmente existe en el ámbito del proyecto y, principalmente, en el tramo de la carretera Me-15, en la que, no existe arcén ni berma de seguridad a lo largo de 1500 metros.

Por otra parte, según la guía metodológica de evaluación de impacto ambiental en la Red Natura 2000 elaborada por la Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica, no se prevé que las superficies alteradas de los hábitats de interés comunitario (HIC) puedan causar un perjuicio a la integridad de los sitios Red Natura 2000 afectados.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero: No sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el Proyecto de carril bici en la carretera Me-15 entre los pk 4 + 850 y 6 + 400 y conexión a carretera Me-7 hasta pk 21 + 700, dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas propuestas en el documento ambiental y las condiciones siguientes:

1. Se remarca que se deben cumplir las medidas de integración paisajística propuestas en el documento ambiental.
2. En cuanto a la protección de las aves:

- De forma genérica, las obras no se podrán llevar a cabo entre el 1 de abril y el 31 de julio.
- En el caso concreto del tramo de la Me-15 localizado entre el pk 5 + 700 y el pk 6 + 215 y dadas las obligaciones administrativas del Plan de recuperación del milano, las obras no se podrán llevar a cabo entre el 1 de febrero y el 31 de julio.

3. Se llevarán a cabo inspecciones previas a las tareas de desbroce para detectar individuos de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) escondidos entre la vegetación y, en caso de que se encuentren, serán trasladados a zonas seguras alejadas de las obras.



4. En cuanto a la reconstrucción de la pared seca afectada por las obras:

- a) Se deben emplear las técnicas y los materiales tradicionales.
- b) Se debe evitar cualquier mortero con el “reble” (ripio) en la hilada de las “cobtores” y aprovechar los materiales originales o el originado por despedregado de su entorno.

5. Dado que parte del carril bici proyectado se encuentra en zona de policía de torrente, es necesaria la autorización de la Dirección General de Recursos Hídricos de acuerdo con lo establecido en el punto 4 del artículo 9 del Reglamento del Dominio Público hidráulico y el punto 4 del artículo 114 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares.

6. Dado que gran parte de las actuaciones proyectadas se encuentran dentro de la franja de protección de las zonas húmedas de Ses Salines de Fornells (MEZH03) y de Ses Salines de la Concepción (MEZH04) y de acuerdo con lo establecido en el punto 3 del artículo 88 del Plan Hidrológico de las Islas Baleares 2019, es necesario el informe favorable de la Administración Hidráulica.

7. En cuanto a la prevención de los incendios forestales:

- En relación a la zonificación del riesgo de incendio forestal, es necesario tener en cuenta la cartografía del IV Plan de Defensa Contra Incendios Forestales (PDCIF), aprobado por Decreto 22/2015, de fecha 17 de abril (BOIB núm. 056 ).
- Durante la ejecución de las actuaciones de construcción del carril bici, se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (art. 8.2 .c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas colindantes de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales.
- Las obras se realizarán preferentemente, siempre que sea posible, fuera de la época de riesgo de incendios, es decir, entre el 16 de octubre y el 30 de abril, sin perjuicio del plazo establecido en el punto 2.
- Todos los operarios participantes en las actividades serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas de prevención a adoptar y en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y conocerán el número telefónico de comunicación en caso de incendios forestales (112).
- La gestión de residuos vegetales generados se realizará de acuerdo con la normativa de prevención de incendios forestales vigente.

8. En relación con la gestión forestal:

- Las plantas empleadas para realizar las diferentes plantaciones en las zonas a restaurar durante la construcción del carril bici deberán ser siempre autóctonas, provenientes de material forestal de reproducción de Menorca. Es recomendable emplear plantas de las mismas especies que las existentes en el entorno de la zona de actuación. También conviene mencionar que el límite admisible de marras (plántulas muertas) será entre un 5 y un 10% pasado un año desde la plantación, por encima el cual habrá que volver a plantar.

- En las actuaciones forestales en la masa arbolada ya existente dentro o en el entorno del trazado de construcción del carril bici, se deberán seguir las siguientes premisas:

- a) En todo caso se respetarán las especies protegidas y catalogadas dentro del Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección, las Áreas Biológicas Críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Islas Baleares. Las encinas también serán objeto de preservación en la medida de lo posible en las actuaciones silvícolas a llevar a cabo.
- b) El órgano administrativo competente es quien determinará la idoneidad, impacto y la manera de llevar a cabo las tareas sobre la vegetación existente, y las autorizará, lo cual no exime de planificar las actuaciones en el proyecto.
- c) Si se detecta ataque por escolítidos en los pies arbóreos presentes en el entorno de las zonas de actuación, la retirada y eliminación de troncos, leñas y restos, se deberá realizar en un plazo de (15) quince días desde el momento en que se vaya generando.

9. Hay que replantar el máximo número posible de los árboles que se puedan ver afectados por la ejecución del proyecto.

10. Si se implementa alumbrado público, debe ser de la mayor eficiencia energética posible.

11. Durante la fase de construcción, se adoptarán buenas prácticas para evitar la emisión de polvo y gases contaminantes. Se pueden consultar guías de buenas prácticas en <http://atmosfera.caib.es>, en el apartado de «documentos de interés».

12. Durante el tiempo que dure la obra se adoptarán las precauciones máximas para evitar el vertido de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos), tanto de manera accidental como para llevar a cabo las tareas de mantenimiento de la maquinaria empleada para ejecutar la obra.

13. El presupuesto del proyecto debe incluir las partidas para la aplicación de las medidas y el seguimiento ambiental.





14. Con el fin de compensar la ocupación de territorio, se plantará nueva vegetación autóctona en espacios degradados, con una superficie total equivalente a la del carril bici proyectado.

Se recomienda:

Si se implementa alumbrado público, se deben utilizar farolas con placas fotovoltaicas y sistemas de autoconsumo.

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero. El informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. El informe de impacto ambiental no es objeto de recurso, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en la vía administrativa o judicial ante el acto de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en artículo 47.6 de la Ley 21/2013.

Quinto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la aprobación.

Palma, 28 de abril de 2020

**El presidente de la CMAIB**

Antoni Alorda Vilarrubias

