

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

6551

Resolución de la Directora General de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental del Proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de la carretera Ma-5010, Lluçmajor-Algaida, términos municipales de Lluçmajor y Algaida. (Exp. 224A/2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 10 de abril de 2025, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears

RESUELVO FORMULAR

La declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de la carretera Ma-5010, Lluçmajor-Algaida, términos municipales de Lluçmajor y Algaida, en los siguientes términos:

El proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de la carretera Ma-5010 Lluçmajor-Algaida, Clave 09-01,1 MT, tiene por objeto el acondicionamiento de esta vía la cual ha sido proyectada con las características mínimas que establece la norma 3.1-IC para una carretera tipo C-80, grupo 3, calzada 7/10,60, carriles de 3,50 m, aceras de 1,80 m y bermas de 1,00 m. La actuación está contemplada en el Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca (BOIB núm. 183 de 12 de diciembre de 2009) y también recogida en el convenio con el Ministerio de Fomento.

Según se establece el artículo 13.1b) del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los proyectos que figuren en el anexo 1 de esta ley. El proyecto objeto del presente informe se encuentra incluido en el anexo 1 "Proyectos sometidos a la evaluación de impacto ambiental ordinaria", Grupo 7. Proyectos de infraestructuras, punto 1. Carreteras, letra b) Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 1 km o más de 3 km de forma discontinua, del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto.

Por tanto, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el art. 41 de la Ley 21/2013.

1. Información del proyecto

El proyecto llamado "Proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de carretera Ma-5010. Lluçmajor-Algaida", de fecha de redacción diciembre de 2017 y promovido por el Departamento de Territorio e Infraestructuras del Consell de Mallorca, tiene por objeto la mejora y acondicionamiento de la vía mencionada para que se adecue a las características mínimas que establece la instrucción de carreteras 3.1 IC para una vía C-80, se busca mejorar las condiciones de visibilidad y de seguridad en la vía con una mayor integración paisajística y posibilitar el recorrido de peatones desde el núcleo urbano de Lluçmajor al de Algaida en condiciones de seguridad. Así, las actuaciones proyectadas consistirán en: desbroce, demolición de cerramientos, eliminación de masa arbolada, movimientos de tierras y piedras, obras de drenaje, ejecución de la sección estructural del firme, señalización horizontal y vertical, balizamiento y barreras de seguridad, siembra de especies autóctonas, así como obras complementarias consistentes en la reconstrucción de cierres. La obra comporta una serie de expropiaciones e indemnizaciones.

El tramo objeto del proyecto tiene una longitud total de 6.700 m y actualmente presenta una anchura de unos 5,50 m sin aceras. Las nuevas directrices del Consell de Mallorca respecto a la ampliación de los arcones de las carreteras, con el fin de reducir la siniestralidad y favorecer el uso de ciclistas en condiciones de seguridad, es uno de los motivos que hacen necesaria la ejecución del proyecto. El proyecto se inicia a escasos 50 m del punto kilométrico 1, antes de llegar a la rotonda de la ronda de Lluçmajor, y finaliza en el punto kilométrico 6+769,308 que se corresponde con la rotonda en proyecto de la variante de Algaida.

La actuación está contemplada en la Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras de Mallorca (BOIB núm. 183 de 17 de diciembre de 2009) con clave de actuación 1.CPC.07 (ficha del programa de construcción fase I).

Se ha estimado, para una hipótesis de crecimiento máximo, una intensidad media de vehículos (IMD) de 5.959, para el año de la puesta en servicio (2020), que se estima en 365 para el caso de vehículos pesados.

Actualmente, la ocupación de la carretera es de 46.950,74 m² y con la ejecución del proyecto se verá incrementada en 84.272,36 m² llegando a un total de superficie ocupada de 131.223,10 m².

Respecto a las actuaciones proyectadas, los movimientos de tierras suponen un volumen de 38.603 m³ de tierras vegetales a emplear a lo largo del trazado proyectado, 68.825 m³ de materiales necesarios para terraplenes o pedraplenes y 41.404 m³ de tierras obtenidas de los desmontes o excavaciones previstas. De acuerdo con lo anterior el material complementario procedente del préstamo (canteras aprobadas incluidas en el Plan Director Sectorial de Canteras de las Illes Balears) será de 27.421 m³. Las obras de drenaje serán de tipo transversal y longitudinal, las primeras corresponderán a obras de fábrica para drenar las cuencas que atraviesa el trazado de la carretera, y las segundas corresponderán a un sistema de dren ubicado a ambos lados de la calzada en las zonas de desmonte que tendrá como puntos de vertido las zonas de evacuación de las obras transversales o los puntos de evacuación general. La finalidad de estas obras hidráulicas de drenaje es garantizar la libre circulación de las aguas de la calzada para conducir las hacia la balsa de infiltración, dotada de sondeos filtrantes, proyectada junto a la glorieta de Lluçmajor. Por lo que respecta a los ejemplares arbóreos existentes de interés (encina en la incorporación a Randa e hilera de acebuches de gran talla) así como de especies a proteger se respetarán, habiendo ajustado el trazado para que no sean afectados. El paseo peatonal, que no se proyecta en toda la longitud del proyecto, tendrá una anchura de 2,50 m y el firme estará conformado por una primera capa de pavimento blando (tipo terroso) de 5 cm y por otra inferior de suelo cemento de 22 cm de espesor. Por lo que respecta a las actuaciones en el camí Vell de Algaida se prevé sobre la carretera existente el extendido de un suelo estabilizado con cemento al 7%.

Está previsto un plazo total de ejecución de veinte meses y un presupuesto para el conocimiento de la administración de 10.770.371,13 € del que se estima, entre otros, una partida de 521.906,10 € destinada a las expropiaciones y otra de 460.000,00 € para la gestión de residuos.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Segun el Plan Territorial de Mallorca (PTM), el trazado del proyecto de reforma y acondicionamiento discurre por las siguientes categorías de suelo rústico: Suelo rústico general (SRG), Área de transición (AT), Área Natural de Especial Interés (ANEI) y Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP).

En diversas zonas del trazado también se localizan Áreas de prevención de riesgos (APR) de incendio y de erosión, las referidas al riesgo de incendio son coincidentes con zonas de alto riesgo (ZAR) de incendio forestal caracterizadas por un riesgo muy alto de acuerdo con el IV Plan de defensa contra incendios forestales de las Illes Balears (2015-2024) aprobado por Decreto 22/2015, de 17 de abril. Asimismo, toda la vía está afectada por un Área de Protección Territorial (APT-carreteras) correspondiente a una franja de terreno que se extiende 18 metros a cada lado de la arista de explanación.

Por lo que respecta al Plan de Vías Ciclistas de la isla de Mallorca, aprobado por el Consell de Mallorca en sesión de 8 de febrero de 2018 (BOIB núm. 27 de febrero de 2018), el trazado del proyecto es coincidente en parte, con la ruta cicloturística P1 (Aldeas del Pla) y con la ruta P3 (Ermitas del Pla). De igual modo, el proyecto es coincidente con una parte de la ruta de interés cultural que establece la norma 49 del Plan Territorial de Mallorca que se corresponde con la ruta del Gótico (Plano núm. 5. Rutas de interés cultural y naturalístico).

En cuanto a las áreas de reconversión territorial (ART), la carretera Ma-5010 se encuentra atravesada de oeste a este por el ART-3. ANEI Massís de Randa, valorización y restauración ecológica y ambiental recogida en la norma 39 del Plan Territorial.

Desde el punto de vista paisajístico, la zona se emplaza dentro del ámbito de las unidades paisajísticas UP-2 "Xorriego, Macizo de Randa, parte sur de las Sierras de Llevant y Puig de Bonany" y UP-7 "Migjorn", y de acuerdo con el plano 3. Integración paisajística y planeamiento coherente del Plan (PTM) la zona que abarca desde el Puig de s'Escola hasta el núcleo de Algaida se caracteriza por tener una valoración paisajística alta, muy alta o extraordinaria.

De acuerdo con el informe del Servicio de Planificación del Medio Natural el conjunto de áreas correspondientes a ARIP, ANEI y APR de incendios por donde discurre la carretera Ma-5010, constituye un importante corredor ecológico, imprescindible para conectar la zona de especial conservación ZEC ES5310101 y la zona de especial protección para las aves ZEC ES5310102 Xorriego, todos ellos espacios protegidos por la Red Natura 2000. Asimismo, y respecto a los hábitats de interés comunitario (HIC) existentes en el ámbito del proyecto (HIC 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos, HIC 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos, HIC 6220*

Prados y eriales mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos del Thero-Brachypodietea, HIC 9340 Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia y HIC 8210 Pendientes rocosos calcícolas con vegetación casmofítica), considera necesario el mantenimiento de su estado de conservación favorable así como de las especies protegidas asociadas, a efectos de mantener la conectividad entre las dos ZEC mencionadas anteriormente. Respecto de la fauna asociada a los hábitats mencionados, el Servicio de Planificación al Medio Natural recoge en su informe las siguientes especies inventariadas (Bioatlas) en la zona de ejecución del proyecto: perdiz (Alectoris rufa), bisbita campestre (Anthus campestris), alcaraván común (Burhinus oedicnemus), el chotacabras europeo (Caprimulgus europaeus), la paloma bravía (Columba livia), la paloma torcaz (C. palumbus), la cogujada montesina (Galerida theklae), el halcón (Falco peregrinus), el águila calzada (Hieraaetus pennatus),



la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), la curruca balear (*Sylvia sarda/balearica*), el mirlo común (*Turdus merula*), el erizo (*Erinaceus algirus*), la gineta (*Genetta genetta*), el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), el gran capricornio (*Cerambix cerdo*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) y el milano real (*Milvus milvus*). Destaca el hecho de que muchas de las anteriores están protegidas por la Directiva Aves (2009/147/CE), por la Directiva Hábitats (92/43/CEE) y recogidas en el Listado de especies silvestres de protección especial (RD 139/2011).

Desde el punto de vista hidrológico de las aguas superficiales, el ámbito de las obras proyectadas se encuentra afectado por el dominio público hidráulico (intersecciones transversales con diversas vaguadas), así como por sus zonas de protección (servidumbre y policía). Por el contrario, no existen afecciones en las zonas potencialmente inundables (llanuras geomorfológicas de inundación). En cuanto al marco de las aguas subterráneas, la obra se localiza sobre las masas de agua 1815M3: Algaida y 1821M1: Llucmajor, caracterizadas por un estado bueno y malo, respectivamente, de acuerdo con el Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares (PHIB Revisión de tercer ciclo (2022-2027)). En cuanto a la contaminación de los acuíferos, la zona muestra una vulnerabilidad moderada y se considera vulnerable por la contaminación de nitratos procedentes de fuentes agrarias según el Decreto 18/2023, de 27 de marzo. Finalmente, y según los datos de localización publicados en la herramienta IDEIB, el trazado proyectado se encontraría dentro del perímetro de restricciones absolutas (radio 10 m) de dos pozos de abastecimiento a población (CAS_773 y CAS_697) y dentro del de restricciones máximas (10-250 m) de otros dos (CAS_603 y CAS_562).

Por lo que respecta a los elementos patrimoniales existentes en la franja de 20 metros en cada acera de la carretera Ma-5010, con protección existente, constan los siguientes: Yacimiento de Can Terol, Yacimiento de ses cases de Treuré, Yacimiento de la Fuente de Treuré, Casas de posesión de Son Reus de Randa, Yacimiento de Son Reus-Son Saleta y Acequia de Ferrutxelles. De igual modo, se hace constar la importancia de los muros de piedra en seco como bienes etnológicos según el Plan Territorial de Mallorca, en este sentido el estudio preventivo para la minimización de riesgos de impacto patrimonial subsidiario de la obra proyectada incluye un inventariado con un total de 20 muros de piedra en seco, parte de los cuales tendrán que ser totalmente o parcialmente afectados.

3. Resumen del proceso de evaluación

Fase de información pública y de consultas

El 19 de octubre de 2023 se publicó en el BOIB nº. 142 el anuncio oficial de aprobación inicial del proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de la carretera Ma-5010 Llucmajor-Algaida, que refiere, entre otros, el inicio del procedimiento de información pública que establece la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En la fase de información pública han sido consultadas las siguientes administraciones públicas y personas interesadas:

- Ayuntamiento de Llucmajor
- Ayuntamiento de Algaida
- Dirección Insular de Patrimonio del Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell Insular de Mallorca
- Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático.
- Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.
- Dirección General de Recursos Hídricos.
- Direcciones Insulares de Medio Ambiente, Patrimonio, Territorio y Paisaje, y Urbanismo y Planeamiento Municipal del Consell de Mallorca.

Con posterioridad, el órgano ambiental ha considerado necesario realizar consulta al Servicio de Salud Ambiental.

A la fecha del presente constan dentro del expediente los siguientes informes:

- 1) El Ayuntamiento de Algaida, en fecha 25 de octubre de 2023 concluye con informe técnico favorable.
- 2) El Ayuntamiento de Llucmajor, en fecha 5 de marzo de 2024, emite informe técnico favorable.
- 3) El Servicio de Patrimonio Histórico del Consell de Mallorca, en fecha 4 de marzo de 2024, emite informe técnico favorable con las siguientes prescripciones:

- Se debe presentar el nombramiento del arqueólogo/a que debe hacer el seguimiento arqueológico y etnológico de las obras a lo largo de todo el trazado.
- Los tramos de márgenes y paredes que aparecen en el informe de la arqueóloga que deban desplazarse por la ampliación de la carretera, deben reconstruirse con la misma técnica original (piedra en seco), empleando la misma piedra y respetando la existencia o no de la hilada de arriba. Son especialmente destacables las paredes nº8, 9, 10, 11, 12, 13 y 18.
- Previamente al inicio de las obras deben señalizarse todos los elementos patrimoniales localizados.
- El proyecto prevé una partida por restauración de la Acequia de Ferrutxelles. Dada la complejidad de la intervención, deberá presentarse un proyecto de restauración complementario de la obra de la carretera.



- En el primer tramo del camino Viejo de Algaida a Llucmajor, en el cruce con el qanat de Son Reus de Randa, se debe evitar el paso de maquinaria y no realizar ningún tipo de intervención sobre el qanat.
- Se deben conservar los mojones de piedra del camino viejo de Algaida (kilométricas y de deslinde de término).

4) El Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca, en fecha 5 de febrero de 2024 formula las siguientes consideraciones:

En cuanto a la reforma del trazado de la carretera Ma-5010:

1. Conviene introducir medidas añadidas de mejora de la seguridad y protección de los ciclistas en el tramo de la carretera entre el camino de Es Putxet y el camino de Castellitx, especialmente entre el desvío hacia Randa y este último camino, bien mediante la modificación del trazado de la vía si es posible, o bien mediante el diseño constructivo y disposición de elementos en la fase de ejecución de las obras.
2. Conviene que el proyecto tome en consideración que según el Plano 3 del PTIM “Integración paisajística y planeamiento coherente” el entorno de gran parte del trazado de la carretera Ma-5010, a partir del Puig de s'Escolà hasta el núcleo de Algaida, disfruta de una valoración paisajística alta, muy alta o extraordinaria y definirlo como una carretera paisajística.
3. Conviene prestar especial atención a la conexión con los entornos cercanos a los núcleos de población o con el enlace del paseo propuesto con el camino antiguo de Algaida, y en su caso realizar la previsión de plataformas de salida y llegada o cruces adecuados al uso de peatones y tráfico no motorizado.
4. En los tramos correspondientes se recomienda reducir los bordillos a 1,50 m para poder aumentar la berma junto al paseo con el fin de incluir con mayor facilidad elementos arbóreos que le den sombra sin tener que ampliar la sección viaria propuesta.
5. En la medida en que resulte viable, se procurará la creación y/o adecuación de miradores de observación del paisaje con señalización, adecuación y dotación de los puntos con mayor potencial paisajístico por la amplitud del campo visual y la capacidad de interpretación del paisaje.
6. Siempre que sea posible de acuerdo con las características del trazado y el entorno, conviene crear áreas de aparcamiento para facilitar el acceso a los miradores o puntos observación del paisaje, o bien la señalización de las existentes, especialmente en zonas cercanas a los núcleos de población en los extremos del itinerario de paseo.

En cuanto a la incorporación de prescripciones para el desarrollo del proyecto de obras correspondiente:

7. Los caminos o tramos de caminos públicos que no estuvieran asfaltados a la entrada en vigor de la Ley 13/2018, de caminos públicos y rutas senderistas de Mallorca y Menorca, no pueden ser recubiertos con asfalto, cemento, hormigón, ni ninguna otra técnica similar que implique el sellado y la impermeabilización del firme, salvo que se haya declarado previamente el interés general de acuerdo con el procedimiento previsto en la Ley 6/1997, del suelo rústico de las Islas Baleares (LSR).
8. Conviene tomar en consideración las condiciones de integración paisajística y ambiental contenidas en la norma 22 del PTIM, especialmente en lo que se refiere al diseño de cerramientos en el suelo rústico, siempre que sean compatibles con la funcionalidad y seguridad de la vía.
9. Conviene fomentar la utilización de técnicas tradicionales de construcción de piedra en seco en lo que se refiere a la construcción de nuevos muros, o a la sustitución o reparación de los existentes. No obstante, conviene mantener en lo posible las características actuales del paisaje rural, evitando la proliferación de muros de piedra a pie de desmontes que no sean necesarios cuando el terreno sea suficientemente estable.
10. Conviene situar los elementos de configuración de límites, ya sean de obra ya sean a través de franjas vegetales de armonización, de modo que reduzcan lo menos posible las visuales sobre los paisajes abiertos. Por ejemplo, situando las plantaciones a pie de talud en lugar de situarlas en la parte superior.
11. Conviene señalar e indicar la Ruta del Gòtic y los elementos que la componen, como mínimo a la salida de los núcleos de Llucmajor y de Algaida y al desvío hacia el camino de Castellitx así como incorporar elementos de señalética que fomenten la interpretación de los elementos del paisaje del entorno.
12. En el proyecto de ejecución de las obras correspondientes al trazado de la propuesta deberá preverse una partida presupuestaria que corresponda a un mínimo del 10% del presupuesto de ejecución material para favorecer su integración paisajística.

5) El Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, en fecha 22 de octubre de 2023 informa favorablemente con los siguientes condicionantes en la versión final del proyecto:

1. El proyecto constructivo deberá evaluar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de la fase de construcción y del consumo energético del alumbrado durante la fase de funcionamiento.
2. El proyecto constructivo debe tomar medidas para la reducción de emisiones durante la fase de construcción y funcionamiento. Durante la fase de obra van dirigidas a minimizar el transporte de materiales, línea que sigue el proyecto. En su fase de funcionamiento, las medidas van en el sentido de la movilidad sostenible, promoviendo modos de transporte diferentes al vehículo privado.
3. El proyecto de trazado debe incluir la siguiente medida ambiental para reducir la vulnerabilidad: En los puntos de vertido de los drenajes longitudinales de la vía, utilizar soluciones basadas en la naturaleza para crear zonas de drenaje e infiltración mediante lecho de gravas grandes, como ejemplo.
4. Proponer instalar generación de energías renovables para suministrar el alumbrado de la carretera y proponer ofrecer terrenos



residuales de la carretera, sin que supongan impedimento alguno para la visibilidad y la seguridad, a fin de que del Instituto Balear de la Energía pueda instalar energías renovables. Se pueden prever también pérgolas solares en el itinerario a pie para crear zonas de sombra.

5. Se propone que el proyecto de trazado aporte soluciones de carril de bicicletas segregado del tráfico de vehículos, para disminuir la siniestralidad y fomentar su uso.

6. Potenciar el modelo de transporte público, colectivo e intermodal habilitando paros de transporte público y en los nodos de red, habilita aparcamientos pequeños (valorar un máximo de 10-15 plazas) para el cambio intermodal.

7. En el itinerario a pie, y frente al incremento de temperaturas, potenciar las zonas de sombra para que la mayor parte del itinerario a pie discurra por zonas de sombra en verano. Se debe estudiar la orientación de la plantación de los árboles para asegurar la generación de sombra sobre el itinerario a pie durante las horas de mayor insolación.

6) El Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo, en fecha 17 de noviembre de 2023 informa lo siguiente: Seguir las medidas establecidas en el proyecto actual, en el apartado 4.3.2.3., RIESGO DE INCENDIO, para dar cumplimiento al Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan las normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendios forestales, especialmente en lo que se refiere a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8 2.c). Tanto el momento de las obras como durante los posteriores mantenimientos.

7) El Servicio de Gestión de Dominio Público Hidráulico en fecha 22 de mayo de 2024, emite informe con las siguientes conclusiones:

Se trata de un primer informe no detallado dado que el proyecto presentado es de trazado. Así pues, este informe se ha centrado en establecer las afecciones que se prevén, a la vista del proyecto (puntos 4.1, 4.2 y 4.3), y las consideraciones que deben tenerse en cuenta desde el punto de vista del DPH de las aguas superficiales (punto 4.4).

Una vez aprobado el proyecto constructivo deberá remitirse al Servicio de Gestión del DPH para que emita el informe técnico definitivo y la DG de Recursos Hídricos emita la autorización correspondiente.

8) El Servicio de Planificación del Medio Natural, con fecha 16 de febrero de 2024, informa desfavorablemente sobre el proyecto en la zona inmediata a la ZEC ES5310101 Randa y la ZEPA ES0000545 Massís de Randa, porque puede causar afecciones negativas significativas sobre los HIC, los hábitats de las especies de interés comunitario por los cuales se declararon estos espacios de la Red Natura 2000.

Posteriormente, en fecha 29 de mayo de 2024, de acuerdo con lo establecido en el artículo 39 de la LECO, el propio Servicio informa favorablemente el proyecto con las siguientes condiciones:

a) Se habilitarán pasos de fauna superiores e inferiores para evitar los atropellos de la fauna silvestre y para mejorar o no perder la conectividad ecológica entre los lugares protegidos de la Red Natura 2000, en particular entre la ZEC ES5310101 Randa y ZEPA ES0000545 Massís de Randa con la ZEC ES5310102 Xorrigo, de acuerdo con lo encomendado al artículo 10 de la Directiva Hábitats, el artículo 47 de la Ley 42/2007 y el del plan de gestión Red Natura 2000 de Barrancos y Puigs de Mallorca.

Pasos de fauna superiores: se habilitará, en la zona en la que la carretera cruza el ANEI (entre los puntos kilométricos 3,0 y 3,7), como mínimo, **uno o dos pasos de fauna** de tipo ecoducto (ficha 1, pág. 37 y siguientes) o paso superior específico para la fauna (ficha 2, pág 43 y siguientes), según las características detalladas en la guía del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015. Prescripciones técnicas para el diseño de pases de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes, número 1. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015. Prescripciones técnicas para el diseño de pases de fauna y vallados perimetrales (según edición, revisada y ampliada). Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes, número 1. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 139 pp. Madrid. Opcionalmente, se estudiará la posibilidad de construir otro paso superior específico para la fauna en alguna de las zonas boscosas donde la carretera va en trinchera, entre los puntos kilométricos 6,6 y 7,3.

Pasos de fauna inferiores: todas las obras de paso de pluviales identificadas en el anexo 11 (OD1 2+600.036, OD2 2+717.753, OD4 3+132.835, OD6 4+106.898, OD7 4+283.515, OD8 4+865.535, OD9 5+500.382, y opcionalmente les OD3, OD5, OD10 i OD11), deben convertirse en pasos inferiores para pequeños vertebrados (ficha 8, pág. 71 y siguientes), de acuerdo con las características detalladas en la guía Prescripciones técnicas para el diseño de pases de fauna y vallados perimetrales (en adelante, la guía), con unas dimensiones mínimas de 2x2 m.

b) Se instalarán cierres perimetrales para dirigir la fauna hacia los pasos de fauna, de acuerdo con lo establecido por los cierres perimetrales en las fichas 1, 2 u 8 de la guía (según el caso) y de acuerdo con lo establecido en la ficha 14 de la guía, referida a los cierres perimetrales para pequeños vertebrados.

c) Con el fin de evitar atropellos de fauna silvestre, deben instalarse cerramientos perimetrales en aquellos tramos de la carretera donde sin embargo es imposible cruzarla por la existencia de barreras físicas infranqueables al otro lado de la carretera.

d) En los tramos donde se instalen o ya existan cierres perimetrales que imposibiliten el paso de la fauna o que impidan cruzar la carretera, se deberán instalar sistemas de escape para que los animales que consigan ingresar en la plataforma de la carretera, puedan devolver a la parte exterior de la vía, de acuerdo con lo establecido en la ficha 15 de la guía (pág. 111 y siguientes).

e) En las intersecciones de los caminos rurales con la carretera y los accesos particulares a la carretera, en los tramos donde se instalen o ya existan cierres perimetrales que imposibiliten el paso de la fauna o que impidan cruzar la carretera, se instalarán pasos canadienses con rampas o aperturas laterales para facilitar la salida de animales que puedan caer accidentalmente dentro de ellos, de acuerdo con la tipología indicada en las figuras 15.6 y 15.8 de la ficha 15 de la guía.

f) En los tramos de la carretera que cruzan el ANEI y las masas boscosas, debe colocarse señalización específica para advertir de la presencia de fauna silvestre protegida que puede cruzar la vía y señalización específica de que se está atravesando un espacio de alto valor ambiental y de alta sensibilidad acústica, de acuerdo con lo establecido en la ficha 17 de la guía en referencia al reforzamiento de señalización de advertencia.

g) En los tramos de la carretera que cruzan el ANEI y las masas boscosas, se colocará señalización específica de limitación de velocidad y prohibición de adelantamientos peligrosos.

h) Se deben instalar sonómetros y radares fijos para controlar y sancionar aquellos vehículos que sobrepasen los parámetros de limitación de velocidad y calidad acústica establecidos legalmente en el suelo rústico protegido con categoría de ANEI y ARIP.

i) Se realizará una previsión de instar a los órganos competentes a la vigilancia periódica del tráfico para controlar que no se sobrepasen ni la velocidad legal establecida en la vía ni los niveles de contaminación acústica permitidos.

j) El alumbrado de la nueva rotonda de Randa debe ser de bajo impacto lumínico y no puede proyectar luz hacia los espacios de la RN2000 ni hacia el ANEI ni hacia el ARIP.

k) El alumbrado de la nueva rotonda de Randa debe cumplir, como mínimo, las condiciones indicadas en el artículo 10 (Obligaciones de las administraciones públicas) de la Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Illes Balears (BOIB núm. 65 de 28 de abril de 2025).

l) En los márgenes del camino viejo de Algaida donde el proyecto prevea tareas de ajardinamiento, se deberán utilizar exclusivamente especies autóctonas propias de los HIC identificados en la zona, producidas a partir de ejemplares de la flora silvestre de Mallorca para evitar la contaminación genética. Preferentemente se utilizarán encinas (*Quercus ilex* subsp. *ilex*), acebuches (*Olea europaea* var. *sylvestris*) y labiérnago (*Phillyrea angustifolia* y *Rhamnus alaternus*) como especies arbóreas y romero (*Rosmarinus officinalis* var. *palaui*), ciprés (*Erica multiflora*), enebro (*Juniperus oxycedrus* subsp. *oxycedrus*), olivillo (*Cneorum tricocon*), mata (*Pistacia lentiscus*), madreselva mediterránea (*Lonicera implexa*), clemátide (*Clematis cirrhosa*), albaída (*Anthyllis cytisoides*), lechetrezna (*Euphorbia dendroides*), trompetera (*Ephedra fragilis*) y estepas (*Cistus albidus*, *C. salvifolius*, *C. monspeliensis*, *Hypericum balearicum*) como arbustivas.

m) Las arquetas, cunetas y otros elementos de la carretera que pueden causar mortalidad de pequeños animales, deben adaptarse a lo establecido en la ficha 20 (pág. 133 y siguientes) de la guía.

n) Se aplicarán obligatoriamente las recomendaciones específicas para la gestión de márgenes y medianas, tortugas terrestres y murciélagos que figuran en las fichas 16, 21 y 22 de la guía.

ñ) Se conservarán todos los setos de los márgenes del camino viejo de Algaida. En caso de que sea necesario intervenir sobre alguna de ellas para poner en valor bienes etnológicos o patrimoniales o para que la vegetación haya invadido el camino (el proyecto manifiesta tener intención de intervenir en la zona arqueológica de Son Reus – Son Saleta y en los tramos señalados en los planos del proyecto como 4 y 5), no se podrá realizar ninguna intervención durante la época preferente de reproducción y nidificación, que va de marzo a junio.

El Servicio también recuerda que las instalaciones de alumbrado viario (la nueva rotonda de Randa) deben cumplir lo establecido en la ITC EA-03 por áreas con entornos o paisajes oscuros, que viene recogida en el RD 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

En cuanto a las alegaciones, constan las realizadas por un particular directamente afectado por el trazado del proyecto y por una empresa local interesada en contar con canalización de telecomunicaciones.

4. Estudio de impacto ambiental (junio 2023)

Las alternativas valoradas en el estudio de impacto ambiental asociado a la ejecución del proyecto han sido:

Alternativa 0 correspondiente a la no ejecución del proyecto: es rechazada con base en el estado actual que presenta la carretera

Ma-5010 (calzada única, un carril por sentido, sin arcenes y anchura máxima de 4 m en ciertos puntos, entre otros) así como el volumen de tráfico que soporta. No llevar a cabo el proyecto supondría el mantenimiento de unas deficientes condiciones de seguridad así como un incumplimiento de las previsiones recogidas en la Aprobación definitiva de la Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras para la isla de Mallorca (BOIB núm. 183 de 17 de diciembre de 2009)

– **Alternativas de ejecución del proyecto:** teniendo como base la Orden de estudio del Consell de Mallorca la vía tendrá como características base las siguientes:

- Sección tipo de carretera C-80, grupo 3 (sección 7/10,60) con una anchura de calzada de 7 m compuesta por dos carriles unidireccionales (3,5 m), arcenes de 1,80 m y bermas de 1,0 m.
- La recuperación del camí Vell de Algaida a Lluçmajor-Algaida.
- La mejora de los drenajes (longitudinales y transversales) y de la señalización y balizamiento.

– **Alternativas de trazado en planta.** En este punto, sin tener en cuenta otras alternativas, los 6.700 m de trazado se caracterizará, entre otros, por:

- Velocidad de 80 km/h
- Radio mínimo y máximo de curvas de 250 y 200 m, respectivamente
- Preservación del bien patrimonial protegido correspondiente a la acequia de Ferrutxelles, y de las zonas que cuentan con yacimientos arqueológicos.
- Preservación de la encina existente en el empalme con la carretera hacia Randa, así como preservación de acebuches.
- Preservación de infraestructuras existentes
- Obras de fábrica de drenaje transversal.

– Alternativas de trazado en alzado. Procurando el aprovechamiento máximo de la traza actual y sin dar lugar a alternativas, a efectos de garantizar la seguridad se proyecta una pendiente mínima y máxima de 0,45% y de 6,41% así como acordes verticales mínimos (convexos) y máximos (cóncavos) de 3.000 y 2.480 m respectivamente.

– Alternativas de secciones transversales. En este punto y teniendo como base la Orden antes citada existen dos secciones:

- Sección A (sin paseo): carriles de 3,50 m, arcenes de 1,80 m y bermas de 1,00 m. Las dimensiones del arcén se justifican por una mejora local de carretera existente con gran tránsito de ciclistas.
- Sección B (con paseo): carriles de 3,50 m, arcenes de 1,80 m y bermas de 1,00 m. Habrá un paseo en la zona coincidente con el camí Vell de Algaida que tendrá una anchura de 2,50 m y estará separado de la calzada por un muro de mampostería.

Asimismo, las dos anteriores se complementarán en las zonas de terraplén o de desmonte con actuaciones tipo: muros de contención y taludes revegetados.

– Alternativas del acceso a Randa. Inicialmente se proyectaba un carril central de espera con una ocupación de 770 m², pero se ha optado por la creación de una rotonda con una ocupación menor de la orden de 375 m². La rotonda tendrá un diámetro interior de 14 m y un exterior de 27 m, lo que permitirá el giro de vehículos articulados. El islote central carecerá de elementos rígidos y su iluminación se proyecta con báculos perimetrales sin que supongan ningún obstáculo al respecto.

El estudio de impacto ambiental realiza una caracterización de la zona (inventario ambiental) desde el punto de vista del medio abiótico, biótico y antrópico. Por lo que respecta a la identificación y evaluación de impactos de la alternativa seleccionada y realizada para las fases de construcción/ ejecución y de funcionamiento, de manera genérica se identifican 9 elementos generadores de impactos que derivarían de: la tala y el desbroce, los movimientos de tierras y ejecución de la obra, los préstamos y vertederos, el funcionamiento y circulación de la maquinaria pesada, la plantación de la vegetación, la generación de residuos de obra, la ocupación del territorio, las operaciones de mantenimiento y la circulación de vehículos. Se realiza una valoración cuantitativa y específica de los impactos identificados de acuerdo a la metodología de Gómez-Orea (2003), como resultado se obtiene una matriz de impactos (Leopold) con un total de 12 impactos positivos, 12 compatibles, 18 moderados y 2 severos.

En cuanto a los impactos sobre el medio abiótico, la afección sobre la calidad del aire derivada de las emisiones de ruidos, polvo y humos y sobre el suelo se consideran impactos moderados que se transformarán en compatibles con la introducción de medidas correctoras. Por su parte, la afección a los recursos hídricos el impacto seguirá siendo compatible después de la aplicación de medidas correctoras.

Los impactos sobre el medio biótico se resumen en afecciones a las comunidades vegetales y animales, frente a las primeras se prevé una eliminación de 298 árboles de diámetro > 25 cm así como el desbroce de vegetación arbustiva tipo acebuchales (superficie total de 38.636 m²). En cuanto a la afección a hábitats de interés comunitario (HIC) se estima una afección de 83.815,29 m² de hábitats principales, 21.994,38 m² de secundarios y 21.086,88 m² terciarios. En relación con las comunidades animales destaca el efecto barrera o de corte de los movimientos de la fauna asociada, siendo los grupos más afectados los anfibios, reptiles y mamíferos y en menor medida la avifauna. Por

otra parte, se indica que la ampliación de la sección de la vía incrementaría el riesgo de atropello. Los impactos sobre las comunidades vegetales y animales se tipifican como moderados y pasan a ser compatibles con la aplicación de medidas correctoras. El análisis justifica el hecho de que el proyectado sea una mejora de una vía de comunicación ya existente, implica que la fauna ya cuente con un grado de adaptación al elemento de comunicación y, por tanto, tenga mayor tolerancia a determinadas intervenciones.

En el caso de medio antrópico, el impacto paisajístico destaca como un impacto moderado, después de la aplicación de medidas correctoras, mientras que la contaminación por residuos, la afección a la población, al patrimonio y al medio socioeconómico son considerados impactos compatibles con la aplicación de medidas.

Entre las medidas correctoras de impactos destacan:

- Capa de rodadura con capacidad de absorber el ruido.
- Retirada, acopio y conservación de la tierra vegetal.
- Mínima alteración del relieve preexistente y priorización en la reutilización de tierras.
- No afección de ejemplares arbóreos y arbustivos localizados fuera de los límites proyectados.
- Trasplante de los ejemplares susceptibles.
- Revegetación de taludes.
- Minimización de actuaciones en épocas de reproducción y en horarios nocturnos.
- Batidas para la detección de ejemplares de tortuga mediterránea.
- Creación de hoteles de insectos para favorecer la fuente de alimento de aves en la zona del camí Vell de Algaida.
- Continuidad en el camí Vell de Algaida y rehabilitación de su parte inaccesible, recuperación de su pavimento con el fin de que sea empleado como carril peatonal y ciclista entre las localidades de Algaida y Lluçmajor, facilitando así el enlace con la ruta cicloturística de Randa y el camino de Castelltíx.
- El diseño de carretera proyectado favorece medidas de ralentización del tráfico.
- Seguimiento de las especies que hayan podido impactar con vehículos y determinación de medidas para evitarlo.

Se estima que el presupuesto total de las medidas previstas, en fecha junio de 2023, sea de 96.000€.

Respecto a la vigilancia ambiental el plan redactado contempla, con periodicidad variable, el seguimiento de: la ubicación y extensión de la ocupación temporal, el vertido en torno a las instalaciones de obra, la gestión a obra de los residuos peligrosos, el control de la calidad atmosférica, el resultado de las mediciones acústicas de vibraciones, las tareas de restauración paisajística, las comunidades faunísticas y vegetales. El seguimiento de las anteriores quedará documentado mediante la emisión de informes periódicos. Dentro del programa de vigilancia y de acuerdo con lo establecido en el artículo 33 del Decreto Legislativo 1/2020, se prevé la contratación de un auditor ambiental titulado, preferentemente, en ciencias biológicas, ambientales o similares con experiencia superior a los diez años en estudios ambientales y especializado en gestión ambiental e impacto ambiental. El presupuesto asociado a la vigilancia ambiental se estima de forma parcial en 55.000 € +IVA para la fase de construcción, y 3.000 € +IVA/año para la fase de funcionamiento.

En cuanto a los anexos específicos que determina la normativa ambiental, el de incidencia paisajística concluye que: el proyecto supondrá una afección a varios puntos de observación presentes en el área de influencia y ocasionará una afección a parte del territorio cercano, aunque se proyectan medidas de integración. Respecto a la situación actual existente, las zonas visibles se incrementarán en 100,5 ha, lo que supone el 1,46 % del área de influencia visual. Las medidas específicas minimizadoras del impacto paisajístico son coincidentes con las que se incluyeron en el apartado correspondiente del estudio de impacto ambiental. Por su parte, el anexo de impacto directo e inducido sobre el consumo energético y de vulnerabilidad frente al cambio climático estima que las emisiones diarias de CO₂ equivalente derivadas del proyecto serían del orden de 5,665 t (2.067,79 t/año). La vulnerabilidad frente al cambio climático es considerada media aunque el proyecto contempla en cierto modo las grandes avenidas de agua y está determinado el posible impacto debido a la vulnerabilidad por el riesgo de incendio.

Por último, el apartado específico correspondiente al estudio de repercusiones ambientales sobre la Red Natura 2000 concluye que el impacto derivado de la ejecución del proyecto no es significativo, no afectará a la coherencia del lugar ni la global de la Red, no se alteran los valores por los que los espacios fueron declarados LIC y ZEPA y no se prevé afección por distancia, motivos por los cuales la actividad puede considerarse compatible con la preservación de los hábitats y especies de la RN2000.

5. Consideraciones técnicas

a) Por lo que respecta a la ubicación del proyecto dentro de los perímetros de protección de pozos de abastecimiento a población, las actividades consideradas prohibidas constan recogidas en el cuadro 16 del artículo 76 del Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, de aprobación del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears. Asimismo, el punto 4.a) del citado artículo define, respecto a los perímetros de protección de captaciones de abastecimiento a población, una zona 0 de protección sanitaria en la que se prohíbe cualquier uso y actividad, salvo los relacionados con el mantenimiento y operación de la captación. Esta zona de protección sanitaria, deriva de lo establecido en el artículo 243 quinquies del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio

Público Hidráulico, que desarrolla los títulos Preliminar, I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas, cuyo punto 1 hace constar que:

1. En la delimitación de perímetros de protección de captaciones de aguas destinadas al consumo humano, de acuerdo con el artículo 243.ter.1, se diferenciarán, al menos, dos zonas:

a) La zona inmediata o de restricciones absolutas de acceso restringido, en la que solo se permitirán actividades asociadas con el mantenimiento de la captación, definida como una superficie de terreno próxima a la captación donde las condiciones de vulnerabilidad son elevadas y cuyas dimensiones se basarán en el radio de influencia en medios porosos en base a estudios específicos para la protección de las aguas subterráneas y a los criterios establecidos en cada plan hidrológico de cuenca. A falta de criterios específicos de vulnerabilidad estará formada por un círculo de radio mínimo de 10 metros alrededor de la captación.

b) La zona de protección general, definida como una superficie de terreno próxima a las captaciones donde las condiciones de vulnerabilidad son elevadas y cuyas dimensiones y limitaciones asociadas se determinarán conforme a las características de la zona y a los criterios establecidos en cada plan hidrológico de cuenca.

b) En cuanto a la existencia de áreas de prevención de riesgos (APR) en el ámbito del proyecto, aunque la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, exceptuando de informe preceptivo las APR de erosión, se considera que, para minimizar los riesgos asociados, deberían tenerse en cuenta las siguientes medidas recogidas en el Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística, en cuanto a las áreas de prevención de riesgos de erosión:

a) Se estabilizarán los taludes de excavación mediante muros de contención o bancales.

b) Los bancales y paredes secas, existentes o de nueva creación, deben mantenerse en buen estado de conservación.

c) La deforestación debe ser la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.

c) Respecto a los impactos sobre las comunidades vegetales y animales derivados de la ejecución del proyecto, el informe del Servicio de Planificación al Medio Natural considera, entre otros, que:

- La ejecución del proyecto supone una pérdida muy significativa de superficie ocupada por hábitats de interés comunitario (HIC, unas 12 ha), que resulta inasumible por la pérdida de conectividad de las masas forestales y no puede ser considerada como compatible según indica el EIA.
- La anchura y velocidad proyectada harán prácticamente imposible que la fauna pueda atravesarla sin evitar el peligro de muerte.
- Se han infravalorado los impactos o afecciones sobre la fauna y flora y las medidas correctoras propuestas se consideran claramente insuficientes.
- El EIA no ha valorado la pérdida de conectividades de los ecosistemas, el aumento significativo de atropellos ni los efectos que tendrá la pérdida neta de suelo rústico protegido sobre la conservación de la fauna protegida por la que se declararon los espacios de la XN2000 inmediatos.

Resultado de los anteriores y de muchas más, el órgano competente hace constar la necesidad de establecer un elevado número de condicionantes previos para asegurar que el proyecto no causará afecciones negativas sobre los HICs, los hábitats de las especies y las especies de interés comunitario por los que se declararon los espacios de la RN2000.

d) De la afección al Dominio Público Hidráulico y a sus zonas de protección (servidumbre y policía) el Servicio de Gestión de la DG de Recursos Hídricos ha hecho las siguientes consideraciones, a tener en cuenta a efectos de redactar el proyecto constructivo correspondiente:

- Estudiar y establecer una clasificación de las cuencas para distinguir las principales de las secundarias, ya que debe comprobarse que las obras transversales proyectadas son capaces de drenar no solo el caudal asociado a su cuenca, sino también lo que le llega del drenaje longitudinal.
- Estudiar la posible influencia de flujos difusos sobre el terreno de acuerdo con lo indicado en la Instrucción 5.2.
- Estudiar la necesidad de establecer sistemas de drenaje en el tramo de carretera comprendido entre el pk 2.200 y el pk 2.300.

Concluye con la necesidad de redactar y remitir al Servicio de Gestión del DPH el proyecto constructivo a efectos de emitir el informe definitivo y la DG de Recursos Hídricos emita la autorización correspondiente.

6. Conclusiones

Primero. Por todo lo expuesto anteriormente, se formula la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del **proyecto de trazado reformado núm. 2 de mejora de la carretera Ma-5010, Lluçmajor-Algaïda**, términos municipales de Lluçmajor y Algaïda, de fecha diciembre de 2017, firmado por Pau Socías, Jaime Moralejo Rodríguez y Juan Cifre Díaz-Oyuelos (ingenieros de caminos), dado que

previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas incluidas en el EIA de fecha junio de 2023 firmado por Daniel Ramon Manera (biólogo), y los siguientes condicionantes:

1. En el supuesto de que no lo estén, se tendrán que definir y delimitar los perímetros, con radio de 10 metros, correspondientes a la zona de protección sanitaria de los pozos de abastecimiento a población localizados en el ámbito del proyecto, respecto de los cuales las únicas actividades permitidas serán las de uso y mantenimiento de la captación de acuerdo con la normativa vigente.

2. Con el fin de no incrementar el riesgo de erosión, las actuaciones proyectadas en las APR de erosión deberán cumplir las normas específicas establecidas en el artículo segundo (letra b) del Real decreto ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística, consistentes en:

- Estabilizar los taludes de excavación mediante muros de contención o banales.
- Mantener en buen estado de conservación los banales y paredes secas, existentes o de nueva creación.
- La deforestación será la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra.

3. Por lo que respecta a las posibles afecciones en los lugares de la Red Natura 2000 (ZEC ES5310101 Randa y ZEPa ES0000545 Massís de Randa), se deberá dar cumplimiento a los condicionantes establecidos en el informe técnico complementario, firmado en fecha 29 de mayo de 2024 de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad.

4. De acuerdo con el informe del Servicio de Ordenación del Territorio en el proyecto de ejecución de las obras correspondientes a los trazados de la propuesta:

- Se deberá prever una partida presupuestaria que corresponda a un mínimo del 10% del presupuesto de ejecución material para favorecer su integración paisajística.
- Siempre que sea compatible con la funcionalidad y seguridad de la vía, deberá cumplirse con las condiciones de integración paisajística establecidas en la norma 22 del Plan Territorial Insular de Mallorca.

5. Se tendrá que dar cumplimiento a todas las prescripciones indicadas por el Servicio de Patrimonio Histórico en su informe firmado en fecha 21 de febrero y 4 de marzo de 2024.

6. Se tendrán que cumplir los condicionantes recogidos en el informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de fecha 22 de octubre de 2023.

7. Las medidas ambientales derivadas de los condicionantes anteriores deberán presupuestarse e incorporar su control y seguimiento en el Plan de vigilancia ambiental, tanto en fase de construcción como de funcionamiento, con la periodicidad que corresponda. El plan de vigilancia actualizado deberá ser remitido al Servicio de Asesoramiento Ambiental antes de la aprobación del proyecto.

Se recuerda que:

1. Se deberá contar con autorización administrativa previa por parte del organismo de cuenca (DG de Recursos Hídricos).
2. Los caminos o tramos de caminos públicos que no estuvieran asfaltados a la entrada en vigor de la Ley 13/2018, de caminos públicos y rutas senderistas de Mallorca y Menorca, no pueden ser recubiertos con asfalto, cemento, hormigón, ni ninguna otra técnica similar que implique el sellado y la impermeabilización del firme, salvo que se haya declarado previamente su interés general de acuerdo con el procedimiento previsto en la Ley 6/1997, del suelo rústico de las Illes Balears.
3. Las instalaciones de alumbrado viario (nueva rotonda de Randa) deben cumplir lo establecido en la ITC EA-03 por áreas con entornos o paisajes oscuros, recogida en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

Se recomienda, de acuerdo con el informe del Servicio de Ordenación del Territorio:

1. La introducción de medidas de mejora de la seguridad y protección de los ciclistas en el tramo entre el camino des Putxet y el camino des Castelltix.
2. Prestar especial atención a la conexión con los entornos cercanos a los núcleos de población y con el enlace propuesto con el camino antiguo de Algaida (previsión de plataformas de salida o llegada o cruces adecuados al uso de peatones y tráfico no motorizado).
3. Reducir los bordillos a 1,50 m para poder aumentar la berma junto al paseo con el fin de incluir elementos arbóreos que le den sombra sin tener que ampliar la sección viaria.
4. La creación y/o adecuación y señalización de miradores en los puntos de mayor potencial paisajístico así como de las áreas de aparcamiento asociadas.
5. Mantener, en la medida de lo posible, las características actuales del paisaje rural, evitando la proliferación de muro de piedra a pie de desmontes que no sean necesarios por cuestiones de estabilidad.





6. Situar los elementos de configuración de los límites a través de franjas vegetales para minimizar las visuales sobre el paisaje abierto (plantaciones a pie de talud en lugar de ubicarlas en su parte superior).
7. Señalizar la ruta del Gòtic a la salida de los núcleos de población y al desvío hacia el camino de Castellitx.

Segundo. Se publicará la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo que dispone el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Tercero. La declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el BOIB, no se hubiera procedido al inicio de la ejecución del proyecto en el plazo máximo de seis años desde la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Cuarto. La declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de lo que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.4 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 su aprobación.

(Firmado electrónicamente: 4 de junio de 2025)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental
Maria Paz Andrade Barberá

