



Informe referent al document d'abast de la definició de la franja de reserva de la variant Nord d'Artà en el terme municipal d'Artà.

Documentació

En data 19/03/2017 té entrada núm 376/17 la sol·licitud d'inici de la tramitació ambiental estratègica, s'adjunta en format digital l'esborrany de l'estudi informatiu de novembre de 2015 i el document ambiental estratègic, signat el 28 de març de 2017.

En data 12/06/2017 es realitzen les consultes a les administracions següents (art.19):

- Ajuntament d'Artà
- DG de RRHH, Servei d'Estudis i Planificació i Servei d'Aigües Superficials.

En data 14/07/2017 té entrada informe de l'Ajuntament d'Artà (RE 711/17).

Antecedents

En base a la consulta que ens realitza la direcció Insular de infraestructures i mobilitat del CIM (exp.91C/16), la CMAIB amb informe realitzat l'1 de desembre de 2016, considera que l'estudi informatiu per la determinació de la zona de reserva viària d'aquesta variant s'ha de tramitar d'acord amb l'article 17 i següents de la Llei 21/2013 (avaluació ambiental estratègica ordinària). Per la qual cosa tots els projectes de variants i de nou traçats de carreteres, cal que es tramitin d'aquesta manera.

Descripció

L'objecte de l'estudi informatiu és la determinació de la zona de reserva viària de la variant nord d'Artà. Es projecte una carretera amb característiques generals de traçat corresponent a una C-60, segons la Norma 3.1 IC del traçat.

La carretera Ma-333, comunica el nucli d'Artà amb l'Ermita de Betlem, sense que la carretera tengui connexió amb cap altra carretera.

Des de qualsevol carretera que passi pel municipi d'Artà per arribar a la carretera Ma-333 que dur a l'ermita de Betlem, a les propietats privades i a l'explotació ramadera, s'ha de travessar obligatòriament per dins el nucli urbà.

La construcció d'una variant que connecta la Ma-15 (Palma-Artà) permetrà l'accés al tram inicial de la MA-333 sense haver de passar per l'interior del poble amb la reducció el tràfic i les molèsties dins aquest.

La futura carretera a desenvolupar tindrà la consideració d'interurbana, discorrerà per sòl classificat com a no urbanitzable en el planejament, serà de calçada única, amb un carril per sentit de 3.5m i voravies 1,5m.

Es defineixen franges de 75m d'amplada, on es prohibeixen l'execució de qualsevol obra o instal·lació o activitat excepte les necessàries per a la pròpia conservació de les existents i l'activitat de cultiu agrícola.

Alternatives

Les franges s'inicien a la Ma-15 a la sortida del nucli urbà d'Artà (direcció Capdepera) i acaben en forma de glorieta a la Ma-3333.

Es presenten 7 alternatives, totes transcorren per sòl rústic amb diferents classificacions

- AT harmonització i AT creixement: AC-CD-DE; AC-CD; i AC-CD-DI, que també afecta a sòl urbà amb equipaments.
- AT Harmonització i Sòl rústic General : BF-FG-GI; AF-FG-GH; BF-FG-GH; AF-FG-GH

Es veuen afectats per a totes les alternatives línies aèries i soterrades de telefonia i de BT, a més les alternatives BF-FG-GI; AF-FG-GH; BF-FG-GH; AF-FG-GH afecten a una línia aèria de MT i les xarxa de clavegueram cap a l'EDAR per les alternatives : AC-CD-DE; AC-CD; i AC-CD-DI.

L'alternativa amb menys longitud és la ACE amb 784m i una superfície d'afecció de 19.600m², mentre que les més llargues i amb més afecció són AF-FG-GH; BF-FG-GH, amb 1.398m i 34.950m² (tenint en compte 18m d'ocupació, 4 pel condicionament de la carretera i 3m de domini públic).

Es realitza una valoració de les alternatives amb un mètode multicriteri, considerant quatre criteris:

- Funcional: (20%) proximitat a la població, comoditat del traçat considerant els pendents (ACE)
- Territorial: (30%) índex de parcel·lació, índex d'edificació, interferència amb xarxes viàries (ACDI)
- Socioeconòmic : (20%) cost per km (ACDI)
- Ambiental: (30%) vegetació, fauna, APR, consum de territori, zones ANEI, equipaments, hidrologia, elements catalogats (ACE)

Als qual se'ls assigna uns pesos de ponderació a cada una dels criteris anteriors i s'obté que la ACE és la que té un major índex de pertinença i la ACDI el menor.

Potencials impactes ambientals

La variant suposarà un descens de la contaminació i renou dins el nucli urbà d'Artà. Respecte al recurs sòl, es considera més valorada la que té una menor ocupació. Respecte a les aigües superficials indicar que totes les alternatives excepte la ACE es troben dins APR inundació, i dins zona de policia de torrents. Respecte a l'aigua subterrània no es considera que hi hagi diferència entre les alternatives plantejades no obstant sí que es troben dins zona de restricció màxima de pous d'abastiment (art. 87 de Pla Hidrològic de les Illes Balears)

Respecte a l'afecció a zones protegides indicar que només apareix la figura d'ANEI-AANP a la zona sud d'algunes de les alternatives les quals es consideren més desfavorables que les que es troben allunyades.

A la zona d'estudi s'observen tres elements catalogats cap d'ells es veu afectat per cap alternativa.

D'acord amb els mapes d'hàbitats 2005 del Ministeri del Ministeri de Medi Ambient, a la zona es troba l'hàbitat no prioritari, associació *Rubo ulmifolii-Crataegetum brevispinae* amb traces de l'Hàbitat d'Interès Comunitari (*Vinco - Populetum albae* (92A0) el qual es veuria afectat per les alternatives més allunyades al nucli urbà BF-FG-GI; AF-FG-GH; BF-FG-GH; AF-FG-GH.



Respecte a l'afecció sobre la vegetació i la fauna aquesta pareix molt semblant per a totes les alternatives al tractar-se de zones de cultiu de secà i amb parcel·les edificades, considerant més favorables les que no afecten a l'habitat anterior ni al torrent.

Respecte al consum de recursos i generació de residus es considera que a zones amb menor pendent i amb menor longitud aquests factors es veuran millorats, fet que també fa que es valori com la que menys impacte té sobre el canvi climàtic.

Respecte als equipaments i infraestructures indicar que la ACDI és l'única que afectaria a la benzinera i al parc de bombers, i al camp de futbol.

Tenint en compte tots aquest valors ambiental s'ha considerat que la millor des del punt de vista ambiental és la ACE.

Incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents

En aquest apartat es fa referència als tres instruments d'ordenació a les Illes Balears, les directrius d'ordenació territorial, els plans territorials insulars i els plans directors sectorials i com la reserva de franja viària té cabuda dins ells.

Les variants de carreteres per evitar el tràfic a l'interior de nuclis urbans ve recollit a la Norma 52 de PTI de Mallorca i que s'haurà de desenvolupar d'acord amb les prescripcions del PDS de Carreteres de 2009. En aquest es troba recollit la variant nord d'Artà com a xarxa secundària complementària d'un km i l'inclou dins la fase I d'execució de 2008-2016.

A més s'indica les interaccions del pla i futur projecte amb els altres PDS, fent menció especial que l'alternativa escollida no afecta a cap llera de torrent ni a cap plana d'inundació (Pla hidrològic).

Respecte al planejament municipal a les NNSS de 2010 la zona ja apareix grafiada com a Viari-reserva, però que no coincideix amb l'alternativa escollida, a més d'aturar-se devora la depuradora sense arribar a la Ma-15

Consideracions tècniques

1. Es realitza una estudi detallat de les alternatives tenint en compte diversos criteris i entre ells l'ambiental. Però es considera que s'haurà de justificar el perquè no es desenvolupa l'alternativa ACDI que sembla ser la que menys impactes tindria sobre el medi i el sòl.

Dels criteris que s'han escollit l'alternativa ACDI és la millor en dos dels criteris i l'alternativa ACE és la millor en els altres dos, justificar l'elecció.



2. No es presenta com a l'alternativa la franja de reserva viària que apareix com a tal a les NNSS d'Artà ni la 0.
3. No es justifica la necessitat de dos enllaços tant seguits a la Ma-15.
4. Les alternatives ACE, ACDE i ACDI transcorren per sòls classificats a les NNSS com a sistema general sòl rústic-aparcaments i una part també per sòl rústic equipament velòdrom. S'haurà d'explicar si aquest aparcament es trasllada a un altre lloc i on, i com es cobriran les necessitats d'aparcament si encara existeixen.
5. Definir els enllaços per a cada una de les alternatives i valorar els impactes possibles.
6. S'han realitzat les consultes a l'Ajuntament, al Servei d'Estudis i Planificació i al Servei d'Aigües Superficials de la DG de RRHH i a data d'emissió del present informe s'ha rebut contesta de l'Ajuntament d'Artà (07/07/2017), en el qual es proposen una sèrie de millores que es demanen es tinguin en compte:
 - a. Proposta de prolongació de l'alternativa AC-CE en el seu inici) aparcament de Sa Clota.
 - b. Necessitat d'un itinerari segur per a vianants entre el nucli urbà i Ses Pesqueres.

Conclusions

Revisada la documentació presentada, el 19 d'abril de 2017, d'acord amb l'article 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es proposa que l'Estudi Ambiental Estratègic, tinguin en compte, a més del contingut mínim detallat a l'annex IV i el previst a l'article 20 de la Llei 21/2013 i a l'article 10.5 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, els aspectes següents:

1. Afecció detallada a vivendes i parcel·les.
2. Anàlisi detallat dels criteris de sensibilitat i robustesa que apareixen al doc. Ambiental presentat, i explicació detallada de les conclusions finals.
3. S'haurà d'estudiar com a l'alternativa la franja de reserva viària que apareix com a tal a les NNSS d'Artà i l'alternativa 0
4. S'haurà d'especificar el perquè la variant ha d'arribar fins a la Ma-15, podent iniciar-se al camí entre el camp de futbol i l'EDAR.
5. S'haurà de justificar la necessitat de dos enllaços tant seguits a la Ma-15, i com pot afectar al trànsit.

6. Justificar l'alternativa ACE respecte a les alternatives ACDI i ACDE.
7. S'haurà d'explicar com es veu afectat SG-aparcament previst a les NNSS.
8. S'haurà de definir els enllaços per a cada una de les alternatives i valorar els impactes possibles.
9. S'haurà de donar resposta a les recomanacions formulades per l'Ajuntament d'Artà en el seu escrit de 07/07/2017 (s'adjunta).

Una vegada realitzada la fase de document d'abast, la tramitació que cal seguir dins el procediment de l'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària és el que preveuen els articles 20 a 26 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre.

S'haurà de consultar a les Administracions següents:

-Ajuntament d'Artà

-Servei d'Aigües Superficials i Servei d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics de la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca .

- DG d'Energia i Canvi Climàtic de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat.

També a agrupacions ecologistes (GOB, Terraferida, Amics de la Terra), associacions de veïnats afectades, si n'hi ha, i plataformes civils que es pugin crear contra l'execució d'aquest projecte

Aquest informe que actua com a document d'abast tal com preveu l'article 19 de la Llei 21/2013, s'emet segons el meu saber i entendre i sense perjudici de millor criteri al qual sotmet aquest informe.

Palma, 20 de setembre de 2017

La tècnica de la CMAIB

Vist i plau,



Maria del Puig Carbonell Ripoll

El cap de servei d'Assessorament Ambiental



Joan Carles Salom Tomàs