



G CONSELLERIA
O HABITATGE, TERRITORI
I MOBILITAT
B COMISSIÓ
/ MEDI AMBIENT
ILLES BALEARS

Exp: CMAIB 114E/2023
Document: informe tècnic
Data entrada: 03/08/2023
Emissor: CMAIB/GSG/MFR
O. substantiu: Departament d'Obres Públiques
de la DG de Mobilitat, departament d'obres
públiques
Promotor: Conselleria d'Habitatge, Territori i
Mobilitat A04035955

Informe Document d'Abast sobre l'Estudi Ambiental Estratègic de «l'Estudi Informatiu per a l'ampliació de la xarxa ferroviària d'interès general de les Illes Balears. LOT1 «Línia Ferroviària de Migjorn».

TRAMITACIÓ

Des del Departament d'Obres Públiques de la Direcció General de Mobilitat de La Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat es tramet un ofici a la CMAIB (data d'entrada 03/08/2023 a la CMAIB, identificador: 219927), en aplicació de l'article 19 de la *Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental*, sol·licita que l'òrgan ambiental determini l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic per a l'Estudi Informatiu per a l'ampliació per a la xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears. LOT1 «Línia Ferroviària de Migjorn».

Amb l'ofici s'adjunta la documentació següent:

- Documento Inicial Estratègic «Estudio informatiu per a l'ampliació de la xarxa ferroviària d'interès general de les Illes Balears. LOT1 «Línia Ferroviària de Migjorn». Juliol 2023 Enginyers Consultors i Arquitectes TYPESA.
- Sol·licitud de Tramitació d'Avaluació Ambiental

Planejament vigent, abast, objectius i contingut proposta inicial de l'estudi informatiu del Projecte i de les seves alternatives

El projecte s'inclou dins del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026.

C/ del Gremi de Corredors, 10
(Polígon de Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib.caib.es

<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



GOIB

L'acord del Pla de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (expedient 203E/2017) (BOIB núm. 70 de 25/05/2019) exposa els condicionants per a futures xarxes ferroviàries i determina que s'hauran de complir els condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 en tot allò que sigui d'aplicació al present Pla; especialment pel que fa a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

«- S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa cal justificar-ne els motius.

- Cal tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessen zones urbanes, proposant mesures correctores si és el cas.

- Possible afecció a espais naturals protegits i en llocs de la xarxa ecològica europea "Natura 2000".»

«Es recorda que els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment referent a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc., justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.»

En el Document Inicial Estratègic de l'Estudi Informatiu no es considera l'alternativa zero atès que la necessitat d'un nou ferrocarril ha estat definida a la planificació anterior, al PDS de Mobilitat, condició que també té en compte la Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori per establir criteris d'actuació i tramitació en relació amb els procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes, que determina: «Els informes no han de tenir en compte la manca de l'alternativa zero quan l'execució del projecte o l'activitat ho imposi un pla o programa de rang superior, sempre que el pla o programa tingui un grau de concreció suficient».

El PDSMIB inclou la mesura d'ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana, a la fase I del període 2019-2022 inclou el corredor de migjorn: Fase I Palma-Aeroport-Llucmajor i a la Fase II del període 2023-2026 el corredor de migjorn: Fase II Llucmajor - Campos. El projecte consisteix en la definició del corredor ferroviari de Migjorn, entre Palma i Campos, mitjançant les tipologies de tranvia, tren-tram i ferrocarril. El corredor es dividirà en tres trems: Palma-Aeroport, Aeroport-Llucmajor i Llucmajor-Campos amb una longitud aproximada de 50 km.

Les alternatives que presenta el Document Inicial Estratègic són per a quatre trams que, a la vegada, disposen d'alternatives per a cada tram:

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>



2



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



GOIB
/

Tram 1 connexió entre Plaça Espanya (Palma) fins a l'Hospital de Son Llàtzer (alternatives L1-1, L1-2, L1-3)

Tram 1 L1-1. Alternativa en superfície per a recórrer la trama viària de Palma, de Plaça Espanya fins a l'Hospital de Son Llàtzer.

Tram 1 L1-2. Alternativa en superfície per transcorrer en paral·lel i per fora a la Via Cinturó, venint de Plaça Espanya per carrer Jacint Verdaguer. De fora de Palma fins a l'Hospital de Son Llàtzer transcorrer per la mateixa alternativa L1-1.

Tram 1 L1-3. Alternativa que aprofita el corredor ferroviari existent d'estacions Intermodal / Palma – Jacint Verdaguer fins Son Costa / Son Fortesa. A partir d'allà, continua amb fals túnel fins al poliesportiu Germans Escales i continua pel mateix traçat que l'alternativa L1-2 fins a l'Hospital de Son Llàtzer.

Tram 2 connexió entre l'Hospital de Son Llàtzer i Son Oms (Aeroport) en superfície (alternativa L2-2)

Tram 2 L2-2. Alternativa que va en superfície de l'Hospital de Son Llàtzer fins a Son Oms (Aeroport), aprofitant espais poc urbanitzats fins a la zona comercial FAN. A partir d'aquí el corredor queda molt encaixonat per la Ma-19 fins a Son Oms, on s'hauria d'agafar el TramBadia o un bus llançadora per fer parada a la terminal de l'Aeroport.

Tram 1+2 connexió entre Palma i Son Oms (Aeroport) amb trams soterrats construïts amb tuneladora (alternatives L-T-1, L-T-2a, L-T-2b)

Tram 1+2 L-T-1. Alternativa soterrada (tuneladora) i en superfície de Plaça Espanya fins a Son Oms (Aeroport), passant per l'Hospital de Son Llàtzer. Les zones soterrades són les de la ciutat de Palma i l'Aeroport, que té previst passar per sota les pistes.

Tram 1+2 L-T-2a. Alternativa soterrada (tuneladora) i en superfície de Son Costa-Son Fortesa fins a Son Oms (Aeroport), passant per l'Hospital de Son Llàtzer. Les zones soterrades són les de la ciutat de Palma i l'Aeroport, que té previst passar per sota les pistes. La diferència amb la L-T-1 és que la línia no passa pel centre de Palma (plaça Espanya) i que passa per Merca-Palma abans d'arribar a l'aeroport.

Tram 1+2 L-T-2b. La diferència entre aquesta alternativa i l'anterior radica en el fet que la L-T-2a té una parada més a Palma i aquesta va directe de Son Costa- Son Fortesa al carrer Tomàs Rullan. La resta d'alternativa és la mateixa que la L-T-2a.

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237

Tram 3 connexió entre Son Oms (Aeroport) i Lluçmajor (alternatives L3-2a, L3-3b, L3-4-P)

Tram 3 L3-2a. Aquesta alternativa utilitza en major part el traçat de l'antic corredor de Migjorn, en el tram de Son Oms (Aeroport) fins a Lluçmajor. El traçat és en superfície i passa per Es Pil·larí, s'Arenal, Les Palmeres, Son Granada, Son Noguera i Lluçmajor. El traçat a la zona entre Les Palmeres i Son Noguera té l'inconvenient que està en una zona mediambientalment protegida (Natura 2000 i ZEPA).

Tram 3 L3-3b. Alternativa en superfície que va de Son Oms (Aeroport) fins a Lluçmajor, sense passar per Les Palmeres i Son Granada. De s'Arenal a Son Noguera va pel nord de la Ma-19 i passa fent frontera amb una Àrea Natural d'especial Interès.

Tram 3 L3-4-P. Aquesta alternativa es presenta com a complement a l'alternativa L3-3b, donant servei a les urbanitzacions de costa de Lluçmajor.

Tram 4 connexió entre Lluçmajor i Campos (alternatives L4-1, L4-2)

Tram 4 L4-1. Alternativa en superfície per a transcórrer pel sud de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos. Recórrer l'antic traçat del corredor de Migjorn.

Tram 4 L4-2. Alternativa en superfície per transcórrer pel nord de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos.

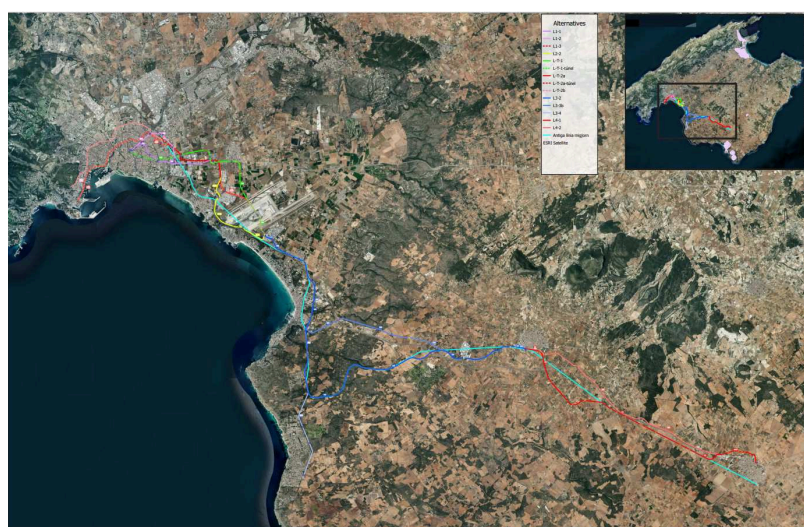


Figura 1: Alternatives Font : Documento Inicial Estratégico per a l'EI de l'ampliació de la xarxa ferroviària d'interès general de les Illes Balears. LOT1 «Línia Ferroviària de Migjorn. Juliol2023. TYPESA.

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

CONSULTES A LES ADMINISTRACIONS AFECTADES I PERSONES INTERESSADES.

Tal com preveu l'article 19 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, la CMAIB en relació amb el tràmit de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, s'han realitzat les consultes prèvies següents:

GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua

DG de Recursos Hídrics

- Servei d'Estudis i Planificació
- Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic
- DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
- Servei de Protecció d'Espècies
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl
- Servei de Planificació al Medi Natural

Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia

DG d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (entrada 30/10/2023)

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació

DG d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural

- Servei d'Agricultura

Conselleria de Presidència i Administracions Públiques

DG d'Emergències i Interior

- Servei de Planificació (entrada 13/09/2023 Identificador 226727)

CONSELL DE MALLORCA

Departament de Territori

DI de Territori i Paisatge

DI d'Urbanisme i Planejament Municipal

Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística

DI de Patrimoni (entrada 28/09/2023 RE 688)

AENA (entrada 23/10/2023 RE 733)

ORGANITZACIONS ECOLOGISTES

- GOB
- AMICS DE LA TERRA

-Ajuntament de Palma (entrada 05/10/2023 RE 703)

-Ajuntament de Lluçmajor

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

-Ajuntament de Campos

El dia d'avui, han contestat les administracions i organismes següents:

-Servei de Planificació de la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques - entrada 13/09/2023. L'informe conclou que, una vegada examinada la documentació aportada sobre l'estudi informatiu per a l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn el desenvolupament de la infraestructura es podrà informar favorablement sempre que es tinguin en compte les consideracions tècniques indicades a l'informe.

-Servei de Patrimoni de la Direcció Insular de Patrimoni del Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística del Consell de Mallorca - entrada 28/09/2023. L'informe indica que a la documentació lliurada hi ha un apartat relatiu al patrimoni cultural afectat en el recorregut de les alternatives. A continuació, l'informe inclou una relació de béns que es troben a l'àrea d'influència de 10 m respecte a la proposta del traçat i les alternatives. L'informe indica que per tenir una valoració ajustada de l'afectació patrimonial, sol·liciten que es faci una prospecció de tot el territori (a excepció del nucli urbà de Palma) situant els elements patrimonials llistats i altres de caràcter etnològic que no figuren explicitats (molins, parets de pedra en sec, aljubs...) i els eventuais elements arqueològics identificables en superfície. A més indica que pel que fa al seu pas per la delimitació del jaciment de Son Isern s'haurà de fer una prospecció intensiva prèvia per avaluar la idoneïtat del traçat i un seguiment del moviment de terres, si s'escau.

Per la prospecció això s'haurà de presentar un projecte i nomenament de tècnic que haurà d'autoritzar la CIPH.

Finalment, indica que respecte dels béns llistats s'haurà de garantir la seva conservació i estabilitat al pas de les vies aèries o soterrades. En cas que sigui necessari s'abalisan els béns per evitar afectació amb la maniobra de maquinària o acopi de materials d'obra.

- Departament de Mobilitat (Circulació) de l'Ajuntament de Palma - entrada 05/10/2023 RE703. L'informe indica que una vegada revisada la documentació cap de les opcions proposades coincideix amb la previsió que es grafia a la Mesura 1.4.2 Ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana, inclòs totes les noves propostes un traçat dins de la trama urbana de la ciutat, cosa que no es contemplava al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Indica que atès que la proposta actual té una major incidència a la trama urbana de la ciutat i que les seves conseqüències en la mobilitat de la ciutat de Palma es poden veure compromeses fortament sol·licita una reunió presencial a la major brevetat

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

possible amb el departament responsable de la redacció de la proposta per tal que ens traslladin les motivacions de cada un dels traçats proposats en allò referent a la trama urbana de Palma i les seves implicacions en l'estudi de demanda de la nova infraestructura. Per tal d'establir la data de la reunió indica el contacte del cap de departament de mobilitat que signa l'informe.

- **Direcció de Planificació Aeroportuària i Control Regulatori** d'AENA – entrada 23/10/2023 RE 733. L'informe exposa un conjunt de consideracions. Diu que l'aeroport de Palma, d'interès general de l'Estat, es troba delimitat i ordenat pel Pla Director de l'aeroport de Palma (Mallorca), aprovat per Ordre Ministerial de 5 de setembre de 2001 (BOE nº 221, de 14 de setembre). Indica que, part del traçat de la Línia ferroviària del Migjorn, en totes les alternatives estudiades en el document remès, transcorren en major o menor grau per terrenys inclosos en l'àmbit de la Zona de Servei Aeroportuari definida en el Pla Director de l'Aeroport, i per això d'acord amb l'article 166.2 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, i a l'article 8 del Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre els Aeroports d'Interès General i la seva zona de Servei, es determina:

«A l'efecte d'assegurar la necessària coordinació entre les administracions públiques amb competències concurrents sobre l'espai aeroportuari, els plans generals i altres instruments generals d'ordenació urbana qualificaran a l'aeroport i a les seves respectives zones de servei com a sistema general aeroportuari i no podran incloure determinacions que suposin interferència o pertorbació a l'exercici de les seves competències d'explotació aeroportuària....»

També indica que, en el document remès, tant el punt 6 com el punt 9 s'observa l'absència del Pla Director de l'Aeroport de Palma de Mallorca, planejament vigent, s'entén que aquests apartats hauran de ser modificats per incloure'l.

L'informe indica que, segons estableix la normativa vigent, les autoritats competents en matèria urbanística no podran aprovar plans o instruments d'ordenació urbanística o territorial, ni autoritzar usos o obres en l'àmbit de la zona de servei aeroportuari o en zones afectades per les servituds aeronàutiques que puguin interferir o pertorbar l'exercici de les competències de l'estat en matèria d'aeroports d'interès general.

Respecte als traçats remesos del tren, en funció de com travessin el Sistema General Aeroportuari, s'indica el següent:

«- L'opció L2-2 ho fa a nivell de superfície, i per això s'ha de tenir en compte que les infraestructures a desenvolupar, fonamentalment les vies, estacions i estructures associades, no poden imposar servituds i / o limitacions que poden considerar un impediment al desenvolupament de les instal·lacions aeroportuàries.

- Les opcions LT1 i LT2a el travessen de forma soterrada, travessant les pistes, els edificis terminals i altres edificacions existents, i per això a més de no poder imposar servituds i/o limitacions que puguin considerar un impediment al desenvolupament de les instal·lacions aeroportuàries, hauran d'anar

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

7



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237

acompanyades d'un informe geotensional de no afectació a les infraestructures i edificacions existents, que demostrin que no es modifiquen les càrregues del terreny.»

L'informe al·ludeix al PESGA com a eina de planificació urbanística que permet el desenvolupament del Sistema General Aeroportuari és el Pla Especial del Sistema General Aeroportuari (PESGA) i el defineix. Indica que fins a l'aprovació del citat PESGA, que recollirà una ordenació consensuada entre les diferents administracions per a la coordinació de totes les infraestructures previstes en l'àmbit del Sistema General Aeroportuari, no es pot garantir que el traçat proposat no suposi una interferència o pertorbació en el desenvolupament i explotació de les activitats aeroportuàries i de transport aeri prevists pel planejament aeroportuari. I finalitza, indicant que **no serà possible assegurar la compatibilitat tècnica de qualsevol proposta del traçat del tren, objecte del present procés de consulta, fins que no es compti amb l'aprovació del PESGA per part de l'Ajuntament de Palma**. Igual que es va informar en els traçats del tramvia en els Comitès de Coordinació Aeroportuària de balears celebrats el 02/02/22 i el 12/12/22 així com en la Comissió de Coordinació Aeroportuària celebrada el 15/11/22. Es tracta en ambdós casos, d'òrgans col·legiats creats a l'empar del reial Decret 697/2013, de 20 de setembre, com a instruments de coordinació en els que participen, entre altres, la Direcció General d'Aviació Civil (DGAC), Aena, l'Ajuntament de Palma i el govern de les Illes Balears, representat aquest darrer per la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, sobre la qual recau la tramitació del tren del Migjorn objecte del present informe. L'informe indica que, donat que, amb la informació contesa en el Document Inicial Estratègic s'observa que el traçat d'ambdues infraestructures travessa terrenys inclosos en la Zona de Servei del Pla Director de l'Aeroport de Palma de Mallorca, serà necessària una definició concreta i coordinada d'ambdós traçats, que s'hauran de coordinar amb Aena. Addicionalment, atès que les propostes recollides en el Document Inicial Estratègic de l'Estudi Informatiu requereix l'ús de terrenys d'Aena, la seva execució estarà supeditada a la prèvia formalització d'un Conveni o figura jurídica que permeti l'ús d'aquests sols i on s'estableixin les bases de col·laboració entre Aena i el govern de les Illes Balears. En aquest sentit, l'informe indica que Aena mostra la seva disposició a col·laborar amb el govern de les Illes Balears en la millora de la planificació i interconnexió de les infraestructures ferroviàries amb l'aeroport en el marc de col·laboració que sempre ve mantenint amb els organismes i administracions implicades per a la coordinació dels projectes relacionats amb l'accés als aeroports i la millora de la seva connectivitat amb l'entorn.

Finalment, diu que les construccions i instal·lacions plantejades en l'estudi Informatiu estan ubicades en espais i zones afectades per les servituds aeronàutiques de l'aeroport de Palma de Mallorca aprovades pel Reial decret 416/2011, de 18 de març i de l'Aeroport de Bonet, aprovades per Reial decret 1425/2018, de 3 de desembre pel qual, previ a l'execució del projecte

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

corresponent, s'haurà de comptar amb l'acord favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), conforme a l'article 31 del Reial decret 369/2023.

- **Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera** de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius - entrada 30/10/2023.

L'informe 150/23 -CA fa una sèrie de consideracions, comença amb la capacitat tècnica dels autors del document ambiental, en segon lloc analitza la perspectiva climàtica en el Document Inicial Estratègic (DIE) i la documentació de referència. Indica que el DIA analitza la perspectiva climàtica, en el capítol 8 indica que no conté efectes previsibles del canvi climàtic (impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i vulnerabilitat davant el canvi climàtic actual i prevista).

A més, diu que s'han de tenir en compte les consideracions de l'informe en els apartats del 2 a l'11 i una sèrie de documentació de referència que és la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, la Llei 7/2021, del 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, l'estudi de vulnerabilitat front al Canvi Climàtic de les IB i els inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril. Inclou una llista de planificació a incloure a l'apartat 9 sobre incidències previsibles sobre plans sectorials i territorials concurrents a tenir en compte.

A continuació, inclou les conclusions afirmant que el projecte pot tenir un impacte positiu sobre la prevenció del canvi climàtic i que cal incorporar la participació ciutadana en el procediment d'avaluació ambiental per tal d'avaluar la potencial utilització de cada corredor. Inclou 6 consideracions que haurà de tenir en compte l'EAE:

1. L'observació de la consideració tècnica 2 i la documentació enumerada a la consideració tècnica 2 i 3.
2. Fer una estimació inicial de les potencials emissions de GEH en la fase de construcció i la fase de funcionament. Es pot emprar la calculadora disponible a <http://canviclimatic.caib.es>.
3. A partir del càlcul de la petjada de carboni, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les.
4. Ha d'avaluar la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic a una escala de suficient resolució per detectar els impactes derivats i ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les, especialment pel que fa al risc d'inundació amb l'augment de pluges torrencials.
5. Fer una previsió estimació de les necessitats energètiques i de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les, així com la previsió de tecnologies de generació d'energia renovable per a la fase de funcionament del projecte.
6. Avaluar l'impacte que tindrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera.

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>



9



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

Una vegada vista i avaluada la documentació presentada per la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, en aquesta fase d'actuacions prèvies per a l'elaboració del document d'abast per a l'avaluació ambiental de l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn, també, vists i valorats els informes rebuts fins al dia d'avui de les consultes realitzades per la CMAIB d'acord amb l'article 19 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre d'avaluació ambiental, cal esmentar el següent:

L'avaluació ambiental per a l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn es tramita com una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària, ja que està inclosa en l'article 6.1. a) de la *Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental*, i en el punt 1 de l'article 12 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears i, per tant, la tramitació a seguir és la que s'estableix a la secció 1a, «Procediment de l'avaluació ambiental estratègica ordinària per a la formulació de la declaració ambiental estratègica», del capítol I del títol II, de la *Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental*, i al capítol I «Avaluació ambiental estratègica de plans i programes», del Títol III del Decret legislatiu 1/2020. D'acord amb l'article 18.1 de la Llei 21/2013 la sol·licitud d'inici de l'AAE ordinària ha d'anar acompanyada de l'esborrany del pla o programa i d'un document inicial estratègic (DIE). En aquest cas no consta esborrany del pla sinó únicament el Document Inicial Estratègic amb el contingut mínim especificat al primer epígraf d'aquest article.

L'Estudi Informatiu (EI) correspon a una fase de planificació d'un projecte ferroviari en el qual es selecciona l'àrea de la reserva ferroviària on es desenvoluparà el projecte de la línia, una vegada aprovada la franja de reserva es farà el projecte executiu. A diferència de les carreteres, no es contempla una amplària o una secció específica de la reserva ni altres característiques tècniques que seran determinades per l'EI.

En la tramitació de l'EI s'ha de donar audiència als Ajuntaments perquè puguin fer al·legacions i suggeriments. L'aprovació de l'EI vincularà al planejament municipal. Les determinacions del PDS de Mobilitat de les Illes Balears són directament aplicables i el planejament urbanístic municipal s'hi ha d'adaptar.

Els estudis informatius per a la determinació de la zona de reserva ferroviària es referiran a la franja de territori d'acord amb allò previst a la *Llei 4/2014, de 20 de juny, de transport terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears*.

La documentació haurà de tenir en compte el contingut dels articles referents a l'abast dels estudis ferroviaris i tramviaris.



ORDENACIÓ DEL TERRITORI I URBANISME

Segons la *Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears*, en el seu article 185:

«1. Els instruments de planificació de la mobilitat són un conjunt d'eines que persegueixen l'objectiu d'implantar maneres de desplaçar-se més sostenibles en l'àmbit geogràfic que correspongui, prioritzant la reducció del transport individual en benefici dels sistemes col·lectius i d'altres mitjans no motoritzats de transports i desenvolupant els que facin compatibles el creixement econòmic, la cohesió social, la seguretat viària i la defensa del medi ambient, garantint alhora una millor qualitat de vida per als ciutadans.

2. Les determinacions dels instruments de planificació relatives a la mobilitat prevalen sobre les determinacions dels instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística, d'infraestructures i de transport.

3. S'estableixen els següents instruments de planificació de la mobilitat següents:

- a) El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, regulat en el capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.
- b) Els plans insulars de serveis de transport regular de viatgers per carretera (PISTRVC)
- c) Els Plans de mobilitat urbana sostenible»

La visió integral que impliquen els impactes ambientals d'un pla i/o un programa no poden ser considerats ni entesos aïlladament, sinó de forma conjunta amb els efectes econòmics, socials, territorials. L'avaluació ambiental estratègica es caracteritza per la visió integral dels impactes.

POBLACIÓ

És la funció de la CMAIB garantir la transparència a través de la informació exhaustiva del procediment planificador i de la participació de la població i dels agents socioeconòmics en aquest procés. Amb la finalitat de garantir que les actuacions inversores tinguin en compte les potencials repercussions ambientals durant l'elaboració dels instruments de planificació.

S'haurà de definir bé si les alternatives del traçat de l'ampliació de la línia del Migjorn afectaran algun camí rural, les parcel·les de sòl rústic i, si és el cas, les edificacions existents. Així mateix, si afectarà línies elèctriques, línies de telefonia (Endesa, Telefònica). Com afectarà els nuclis urbans i el Centre d'Educatius, centres de salut, centres generadors de mobilitat, etc.

Cal garantir la participació ciutadana en el procediment d'avaluació ambiental, per tal d'avaluar la potencial utilització de cada alternativa.

La integració del paisatge, el Conveni Europeu del Paisatge, Normes de la Revisió del PTI, la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

A l'avaluació ambiental s'han d'analitzar els efectes significatius que tenen o poden tenir els plans abans de la seva aprovació sobre el medi ambient incloent





G
O
I
B
/

en aquesta anàlisi els efectes sobre diversos factors entre ells el paisatge. Dintre de l'annex IV, Contingut de l'estudi ambiental estratègic, de la Llei 21/2013, en l'apartat 6, sobre els probables efectes significatius en el medi ambient, inclou entre ells, els efectes en el paisatge. Aquests han de comprendre els efectes secundaris, acumulatius, sinèrgics, a curt, mitjà i llarg termini, permanents i temporals, positius i negatius.

RECURSOS HÍDRICS

S'haurà de preveure si les alternatives plantejades es podrien autoritzar d'acord amb el Reial decret legislatiu 1/2001, de 20 de juliol, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'Aigües (LA), Reial decret 849/1986, d'11 d'abril, pel qual s'aprova el Reglament del Domini Públic Hidràulic (RDPH), i el Reial decret 49/2023, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Pla Hidrològic de la Demarcació Hidrogràfica de les Illes Balears (PHIB) vigents, pel que fa al Domini Públic Hidràulic de les aigües superficials, a les seves zones de protecció (servitud i policia) i a zones inundables o potencialment inundables. En cas que no fossin autoritzables no es podrien presentar com a alternatives raonables.

A l'àmbit del projecte es duran a terme modificacions que afectaran el seu entorn. Els moviments de terres i la modificació del relleu proper en una obra d'infraestructures d'aquesta magnitud pot afectar a l'escorrentia superficial de la zona.

D'acord amb el Servei de Planificació de la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques s'han de tenir en compte:

- El Pla Especial per fer front al risc d'inundacions (INUBAL)
- Els mapes de perillositat i risc d'inundació de la Direcció General de Recursos Hídrics defineixen les zones inundables (estudiades amb període de retorn T=500 anys) i potencialment inundables (planes geomorfològiques)

A més a més, indica que és important que l'Estudi informatiu incorpori les ARPSIS del segon cicle de planificació del risc d'inundació a les Illes Balears (torrents de Palma i Campos) i els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat, en cas d'afecció; com les zones potencialment inundables, i així incorporar les mesures adequades ja en la fase de projecte.

Finalment, s'ha de tenir en compte que el canvi climàtic preveu un augment de la torrencialitat derivat de l'increment de freqüència de pluges fortes i inundacions. Així mateix, ha de tenir en compte l'ascens del nivell del mar i avaluar l'efecte sobretot a les alternatives que recorren a prop de la costa (Ses Fontanelles).

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

12



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

INCENDIS FORESTALS

D'acord amb el Servei de Planificació de la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques s'han de tenir en compte:

El Pla Especial per fer front al risc d'incendis forestals (INFOBAL) i la cartografia del IV Pla general de defensa contra els incendis forestals (aprovat per Decret 22/2015, de 17 d'abril) defineixen les zones amb risc associat que s'han de tenir en compte. El futur projecte haurà d'incorporar les mesures de seguretat de l'INFOBAL i la *Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears* aplicables sobretot en el referent a les franges de neteja.

RISCOS INHERENTS als ACCIDENTS GREUS

Existeixen instal·lacions de l'àmbit del *RD 840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als accidents greus on intervenen substàncies perilloses*, la zona d'influència de les quals pot afectar a certes alternatives de traçat. Aquestes instal·lacions són, al terme municipal de Palma les d'EXOLUM Son Banya, Central Tèrmica de Cas Tresorer i Dimagalisa, i al terme municipal de Lluçmajor, les del Grup Ecològic Natural al Polígon de Son Noguera. Per aquest motiu, i una vegada seleccionada l'alternativa de traçat, el projecte i la posterior explotació de la infraestructura ferroviària hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta d'instal·lació SEVESO que hi pugui afectar.

PROTECCIÓ DEL SÒL: Moviments de terres

A la primera fase de planificació s'haurà de realitzar la descripció de la procedència dels materials necessaris per a la seva execució. Inicialment, a l'Estudi Informatiu i amb major detall al Projecte Constructiu s'ha de definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors). Aquestes especificacions es duen a terme amb la intenció d'evitar problemes derivats de l'absència de tramitació ambiental de la necessitat de materials externs o de sobrants en els projectes, així com per establir el procediment adequat per a l'obtenció d'autoritzacions i la correcta gestió del material extern i sobrant.

Per tant, en referència al moviment de terres haurà de fer una cubicació aproximada dels perfils transversals del terreny i l'estimació del volum a partir dels assaigs i estimacions de la cartografia geològic-geotècnica de les alternatives proposades.

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

13



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



MOBILITAT I CONNECTIVITAT AMB L'ENTORN

Quant a impactes a recollir, i respecte a la proposta de criteris i objectius, s'haurà de realitzar un estudi de mobilitat per valorar la població potencial de les diferents alternatives i quins usuaris potencials i tipus (residents/treballadors de temporada/turistes) es poden veure afavorits per les alternatives. Identificar possibles punts crítics, mesures necessàries per a millorar l'accessibilitat i seguretat viària, etc. Així mateix, una anàlisi dels centres generadors de mobilitat com són els centres d'equipament esportiu, sanitari- hospitalari, educatiu, turístic.

El Pla Especial del Sistema General Aeroportuari (PESGA) és el document mitjançant el qual s'adopten les mesures i previsions necessàries per a garantir una eficient gestió i explotació de l'aeroport, el seu desenvolupament i la seva connexió amb els sistemes generals de transport terrestres, és a dir, accessos, serveis i Infraestructures, elements exteriors al Sistema General Aeroportuari, sobre els quals es detecta la necessitat o conveniència d'elaborar una ordenació coordinada, com a marc previ per garantir la compatibilitat dels seus planejaments respectius; amb la finalitat d'assegurar adequadament l'ús compartit de les infraestructures d'accés, i/o la coherència entre usos del sòl, morfologia urbana i paisatge. Fins a l'aprovació del citat PESGA, que recollirà una ordenació consensuada entre les diferents administracions per a la coordinació de totes les infraestructures previstes en l'àmbit del Sistema General Aeroportuari, segona la Direcció de Planificació d'Aena, no serà possible assegurar la compatibilitat tècnica de qualsevol proposta del traçat del tren, objecte del present procés de consulta, fins que no es compti amb l'aprovació del PESGA per part de l'Ajuntament de Palma.

A més a més, aquesta Direcció de Planificació indica que farà falta la formalització d'un Conveni o figura jurídica que permeti l'ús de sols o terrenys d'Aena que d'acord amb la documentació requereix el projecte i on s'estableixin les bases de col·laboració entre Aena i el govern de les Illes Balears.

BIODIVERSITAT

S'hauran de descriure els hàbitats presents al municipi i concretament a l'àrea d'estudi, si aquests estan catalogats com a HIC i si n'hi ha de quin tipus, quina qualitat i grau de cobertura. Es tindrà en compte el Pla Estatal Estratègic del Patrimoni Natural i la Biodiversitat 2011-2017.

ALTERNATIVES

L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) descriurà les diverses alternatives raonables que tinguin relació amb el projecte i les seves característiques específiques i una



justificació de les principals raons de la solució adoptada, tenint en compte els efectes del projecte sobre el medi ambient.

Al procés d'avaluació de les alternatives es consideraran, entre d'altres, els factors ambientals següents:

1. Superfície de sòl afectada i tipus de vegetació natural present. Es valoraran més positivament aquelles alternatives que redueixin l'impacte territorial, ambiental i paisatgístic. Les alternatives plantejades hauran de presentar el perfil dels pendents de la zona i, si és el cas, l'estabilització dels talussos. Haurà de disposar de mesures per evitar impactes sobre la pèrdua de sòl. Les alternatives plantejades hauran de considerar dins els criteris de valoració de les alternatives els Hàbitats d'Interès Comunitari (HIC) i la superfície que afectaria cada alternativa segons la cartografia actual dels HIC.

2. Afecció paisatgística. Es valoraran més positivament aquelles alternatives que s'integrin en el paisatge, que compleixin el Conveni Europeu del Paisatge, i la normativa territorial i d'avaluació d'impacte ambiental. Les alternatives plantejades hauran de tenir unes dimensions proporcionades.

3. Biodiversitat. Es valorarà la preservació de la biodiversitat i la incorporació de mesures preventives i/o correctores. Les alternatives plantejades hauran de considerar dins els criteris de valoració de les alternatives els impactes associats a la pèrdua d'hàbitats i la superfície que afectaria cada alternativa i la possible afectació i a quin tipus d'espècies podria afectar.

4. Hidrologia i efectes erosius. Es valoraran més positivament aquelles alternatives que no causin afecció al llit dels torrents. Es tindrà en compte el moviment de terres i l'empitjorament en els drenatges i, per tant, l'increment del risc d'inundació. Les alternatives plantejades hauran de preveure uns bons drenatges i no alterar els llits naturals dels torrents. Haurà de disposar de mesures per evitar els processos d'inundació, així com el risc de vulnerabilitat d'aqüífers o prevenció d'accidents greus i els canvis i inundació de la costa.

5. Contaminació acústica. El projecte de construcció haurà de tenir en compte tots aquells aspectes en matèria de contaminació acústica, d'acord amb la Llei 1/2007, de 16 de març, contra la contaminació acústica a les Illes Balears.



6. **Valors etnològics i de construcció tradicional.** Es valorarà la preservació de les construccions tradicionals o amb valors etnològics i la incorporació de mesures preventives i/o correctores. Les alternatives plantejades hauran de considerar dins els criteris de valoració de les alternatives els impactes associats a aquestes construccions.

7. **Patrimoni històric i arqueològic.** L'EAE determinarà, específicament, les possibles afeccions sobre els valors patrimonials i jaciments arqueològics, incloent-hi les mesures de protecció així com les prospeccions i excavacions d'urgència. Tal com indica l'informe del Servei de Patrimoni (22/09/2023) del Consell de Mallorca es farà una prospecció de tot el territori (a excepció del nucli urbà de Palma) situant els elements patrimonials llistats a l'informe i altres de caràcter etnològic que no figuren explicitats (molins, parets de pedra en sec, aljubs...) i els eventuais elements arqueològics identificables en superfície. A més a més, pel que fa al seu pas per la delimitació del jaciment de Son Isern s'haurà de fer una prospecció intensiva prèvia per avaluar la idoneïtat del traçat i un seguiment del moviment de terres, si s'escau. Per la prospecció s'haurà de realitzar d'acord amb les indicacions de l'informe. Respecte dels béns llistats s'adoptaran mesures preventives per evitar afectació.

8. **Perspectiva climàtica.** Les alternatives plantejades hauran de considerar dins els criteris de valoració de les alternatives els impactes associats a la contaminació atmosfèrica i l'emissió de gasos (velocitat, tipus de gasos efecte hivernacle, RCP, etc) l'aportació de les alternatives a l'augment de temperatura, mesures compensatòries, tipus de materials, arbrat per crear ombra natural, etc. A més, hauran de tenir en compte els estudis dels efectes sobre la costa de l'ascens del nivell del mar i el clima marítim associats a les projeccions i escenaris estudiats així com l'increment de la temperatura, de la sequera i de la freqüència de pluges fortes i inundacions i l'afectació a les infraestructures.

9. Respecte als traçats remesos del tren, en funció de com travessin el Sistema General Aeroportuari, les alternatives hauran d'anar acompanyades d'un **informe geotensional** de no afectació a les infraestructures i edificacions existents, que demostrin que no es modifiquen les càrregues del terreny.

Respecte de les consideracions del Departament de Mobilitat (Circulació) de l'Ajuntament de Palma, sobre que «*cap de les opcions proposades coincideix amb la*





G
O
I
B
/

previsió de la mesura 1.4.2 del PDSMIB i que la proposta actual té una major incidència a la trama urbana de la ciutat i les seves conseqüències en la mobilitat de la ciutat». Respecte de les possibilitats dels trams i de les diferents possibilitats de les línies ferroviàries, es troba adient suggerir diferents alternatives que desviïn el traçat original cap als diferents nuclis de població. Atès que amb la freqüència i mitjançant trajectes directes i/o aturades intermèdies es poden regular els temps per a realitzar diferents recorreguts.

I, atès que la planificació d'una línia de tren és un procés que es pot allargar molt en el temps, per aquest motiu, si s'estudien bé des d'un principi totes les alternatives i es deixen analitzades les diferents alternatives o franges de reserva d'un àmbit geogràfic es pot analitzar globalment. I es pot preveure el marc per a la futura realització de diferents projectes que, posteriorment seran sotmesos a avaluació d'impacte ambiental d'acord amb la normativa vigent com és el *Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears* que preveu el projectes sotmesos a AIA ordinària a l'Annex I i els Projectes d'infraestructures en el Grup 7, apartat 2. «*Construcció de línies de ferrocarril, tramvies, metros aeris o subterranis, línies suspeses o similars*».

Respecte de les consideracions de la Direcció de Planificació Aeroportuària i Control Regulatori d'Aena, l'informe indica la necessitat de coordinació entre Aena i el govern Balear per a la planificació i execució d'aquestes actuacions amb l'objectiu de produir el menor impacte possible en l'entorn aeroportuari, mantenint els criteris de seguretat i qualitat en el servei, a través del Pla Especial de l'Aeroport. A més, indica que no és possible assegurar la compatibilitat tècnica de qualsevol traçat fins que no es compti al l'aprovació del PESGA per part de l'Ajuntament de Palma. Posa de manifest l'existència dels Comitès de Coordinació Aeroportuària de Balears i la Comissió de Coordinació Aeroportuària, òrgans col·legiats creats a l'empar del Reial decret 697/2013, de 20 de setembre, com a instruments de coordinació en els que participen, entre altres, la Direcció General d'Aviació Civil (DGAC), Aena, l'Ajuntament de Palma i el govern de les Illes Balears (Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat), i la necessitat de coordinació i mostra la seva disposició a col·laborar amb el govern de les Illes Balears en la millora de la planificació i interconnexió de les infraestructures ferroviàries amb l'aeroport en el marc de col·laboració que sempre ve mantenint amb els organismes i administracions implicades per a la coordinació dels projectes relacionats amb l'accés als aeroports i la millora de la seva connectivitat amb l'entorn.

Així mateix, es troba encertat fer també una anàlisi d'intermodalitat dintre de la planificació de la mobilitat amb l'objectiu de desplaçar-se dintre el nostre àmbit geogràfic prioritzant el transport col·lectiu desenvolupant el creixement

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

17



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

econòmic, la cohesió social, la seguretat viària i la defensa del medi ambient garantint una millor qualitat de vida per als ciutadans.

El contingut i l'abast de l'avaluació ambiental estratègica en aquest procediment s'ha de tenir en compte l'òrgan promotor, l'opinió d'altres agents implicats, públics i privats. Tot, amb la intenció de detectar problemes potencials i conflictes d'interessos entre diferents òrgans administratius i administracions públiques afectades i també, altres grups socials d'opinió, reduint el risc d'oposicions posteriors, amb la intenció de no malbaratar recursos evitant així que la tramitació sigui cara i ineficaç.

Conclusió

Per tant, revisada la documentació presentada el 3 d'agost de 2023, el document inicial estratègic (DIE) de l'estudi informatiu de l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn, signat per Ricard Nadal Lorenzo, enginyer de camins, canals i ports, i Xavier Pons Pujol, enginyer tècnic d'obres públiques, de TYPESA en data juliol de 2023 es proposa que l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) tengui en compte (a més del contingut mínim detallat a l'Annex IV i a l'art. 20 de la Llei 21/2013 i els apartats dels arts. 17 i 18 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Avaluació Ambiental de les Illes Balears, que li siguin d'aplicació) els següents aspectes:

1. La **documentació**, tant l'Estudi informatiu (EI) com l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) hauran d'anar signats, amb el visat col·legial si és el cas de forma que s'acrediti la identitat i la titulació professional dels redactors dels documents presentats amb capacitat tècnica suficient. Tots els documents tant escrits com gràfics que es tramitin hauran d'estar signats i diligenciats electrònicament i tendran la qualitat i exhaustivitat necessàries per a complir les exigències de les lleis d'avaluació ambiental.
2. L'EAE inclourà una anàlisi en el que es valori l'**afectació al sector primari** i es tengui en compte la normativa vigent en matèria agrària, la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears. La documentació inclourà la valoració dels efectes que suposarà la construcció del ferrocarril referent a la pèrdua permanent del sòl agrícola i la impermeabilització de part del terreny.
3. D'acord amb el punt 5 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020, l'estudi ambiental estratègic inclourà una referència particular a la **integració**

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

18



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

paisatgística, concretament al compliment de les normes d'aplicació directa en matèria paisatgística que preveuen la legislació territorial i urbanística. En aquest sentit, cal tenir present l'Estratègia del paisatge del Consell de Mallorca tal com indiquen les directrius del paisatge i tota la normativa vigent al respecte.

4. D'acord amb les consideracions tècniques del Servei de Planificació d'Emergències:

El Pla Especial per fer front al **risc d'inundacions** (INUBAL) i els mapes de perillositat i risc d'inundació de la Direcció General de Recursos Hídrics defineixen les zones inundables (estudiades amb període de retorn T=500 anys) i potencialment inundables (planes geomorfològiques) que s'han de tenir en compte. És important que l'Estudi informatiu incorpori les ARPSIS del segon cicle de planificació del risc d'inundació a les Illes Balears (torrents de Palma i Campos) i tingui en compte els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat, en cas d'afecció, com les zones potencialment inundables, i així incorporar les mesures adequades ja en la fase de projecte.

El Pla Especial per fer front al **risc d'incendis forestals** (INFOBAL) i la cartografia posterior IV Pla general de defensa contra els incendis forestals (aprovat per Decret 22/2015, de 17 d'abril) defineixen les zones amb risc associat que s'han de tenir en compte. La documentació ambiental recull adequadament la cartografia del risc d'incendi forestal. El futur projecte haurà d'incorporar les mesures de seguretat de l'INFOBAL i la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears aplicables sobretot en el referent a les franges de neteja.

A algunes alternatives de traçat existeixen instal·lacions de l'àmbit del *RD 840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als accidents greus on intervenen substàncies perilloses*, la zona d'influència de les quals pot afectar i hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta d'instal·lació SEVESO que hi pugui afectar.

5. D'acord amb l'art. 20 de la *Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica* i l'article 17.7 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, en els instruments de planejament municipal s'ha d'incorporar la **perspectiva climàtica** en el procés d'avaluació ambiental. A aquest efecte han d'incorporar:

En l'EAE:

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

19



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237

-Es tendrà en compte la documentació de referència de la *Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica*, la *Llei 7/2021, del 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica*, l'*Estudi de vulnerabilitat enfront del canvi climàtic de les Illes Balears* i els *Inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril en contraposició al transport per carretera* i el *Pla Nacional d'Adaptació al Canvi Climàtic (PNACC) 2021-2030*.

-S'ha de fer una estimació inicial de les potencials emissions de GEH en la fase de construcció i la fase de funcionament. Es pot emprar la calculadora disponible a <http://canviclimatic.caib.es>

-A partir del càlcul de la petjada de carboni, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les.

-S'ha d'avaluar la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic a una escala de suficient resolució per detectar els impactes derivats i ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les.

-Ha de fer una previsió i estimació de les necessitats energètiques i de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les, així com la previsió de tecnologies de generació d'energia renovable per a la fase de funcionament del projecte.

-Ha d'avaluar l'impacte que tendrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera.

-Ha de tenir en compte la multi modalitat i la interconnexió amb altres nuclis de població.

6. Per tenir una valoració ajustada de l'**afectació patrimonial**, es farà una prospecció de tot el territori (a excepció del nucli urbà de Palma) situant els elements patrimonials llistats a l'informe del Servei de Patrimoni signat el 22/09/2023 i altres de caràcter etnològic que no figuren explicitats (molins, parets de pedra en sec, aljubs...) i els eventuais elements arqueològics identificables en superfície.
- Pel que fa al seu pas per la delimitació del jaciment de Son Isern s'haurà de fer una prospecció intensiva prèvia per avaluar la idoneïtat del traçat i un seguiment del moviment de terres, si s'escau. Per la prospecció s'haurà





GOIB
/

de presentar un projecte i nomenament de tècnic que haurà d'autoritzar la CIPH.

-Respecte dels béns llistats s'haurà de garantir la seva conservació i estabilitat al pas de les vies aèries o soterrades. Es proposaran mesures preventives per evitar afectació amb la maniobra de maquinària o acopi de materials d'obra en cas que sigui necessari. Aquestes mesures poden ser l'abalisament o senyalització, etc.

7. Tant L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) com l'Estudi informatiu (EI) hauran de contemplar dintre de les **alternatives** aquelles especificades a les consideracions tècniques d'aquest informe i els de les administracions públiques afectades. Oferint alternatives de planificació del municipi intentant fer una proposta de desenvolupament amb consideracions socials, ambientals i paisatgístiques d'acord amb les característiques de l'illa i la localització específica del migjorn de Mallorca.
8. La **gestió de residus** d'acord amb el *Reial decret 105/2008, d'1 de febrer, pel qual es regula la producció i gestió dels residus de construcció i demolició*, fomentant la seva reutilització, reciclat i valorització, especialment dels excedents d'excavació.
9. L'EAE inclourà un apartat específic destinat a la **mobilitat** d'acord amb la legislació vigent com la *Llei 4/2014, de 20 de juny, de Transports Terrestres i Mobilitat Sostenible de les Illes Balears*. Així com els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS) en el seu cas, i les previsions del Pla de millora de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PMM) que està en fase de tramitació.
10. D'acord amb l'informe de la Direcció de Planificació Aeroportuària i Control Regulatori d'AENA, el projecte haurà de recollir la delimitació de l'Aeroport i la seva zona de Servei, definit per l'Ordre Ministerial de 5 de setembre de 2001 (BOE nº 221, de 14 de setembre), i haurà d'incloure dintre de la documentació les el Pla Director de l'Aeroport de Palma de Mallorca, el PESGA, **planejament vigent per a la interconnexió d'infraestructures ferroviàries i aeroportuàries**.
11. La documentació inclourà totes les **consideracions, observacions i/o deficiències justificades en els altres informes de les administracions consultades** en aquest inici del procediment així com a les consideracions tècniques d'aquest document d'abast.

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

21



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

Es recorda que, en aquestes actuacions prèvies de consulta a les administracions públiques, el Departament de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma sol·licita una reunió presencial a la brevetat més gran possible amb el departament responsable de la redacció de la proposta per tal que ens traslladin les motivacions de cada un dels traçats proposats pel que fa a la trama urbana de Palma i les seves implicacions en l'estudi de demanda de la nova infraestructura. Aquestes consideracions que es prenguin en referència a l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn s'hauran d'incloure en la documentació que es presenti per a l'avaluació ambiental estratègica.

Es recorda que, les construccions i instal·lacions plantejades en l'estudi Informatiu estan ubicades en espais i zones afectades per les servituds aeronàutiques de l'aeroport de Palma de Mallorca aprovades pel Reial decret 416/2011, de 18 de març i de l'Aeroport de Bonet, aprovades per Reial decret 1425/2018, de 3 de desembre pel qual, previ a l'execució del projecte corresponent, s'haurà de comptar amb l'acord favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA), conforme a l'article 31 del Reial decret 369/2023.

La còpia dels informes de les administracions s'adjunten amb el present Document d'Abast.

Tramitació i consultes:

Respecte a la tramitació s'ha de recordar que, per tal de donar compliment a l'art. 21 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11/12/2013), l'òrgan substantiu ha de sotmetre a informació pública, durant un termini de 45 dies hàbils. La documentació sotmesa a informació pública, l'EI de l'ampliació de la xarxa ferroviària de Migjorn acompanyat de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE), el qual s'haurà tengut en compte per a l'elaboració de l'EI, inclourà un resum no tècnic de l'estudi ambiental estratègic.

La informació pública s'efectuarà mitjançant anunci en el Butlletí Oficial de les Illes Balears i l'òrgan substantiu farà publicitat d'aquest anunci en la seva pàgina web i en algun dels diaris de major difusió de l'illa (mitjans en català i en castellà), d'acord amb l'art. 17.4 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'Avaluació Ambiental de les Illes Balears (BOIB núm. 150 de 29 d'agost de 2020).

Simultàniament, l'òrgan substantiu trametrà la versió inicial de l'EI i l'EAE a les administracions públiques afectades i a les persones interessades que disposaran d'un termini mínim de 30 dies hàbils per emetre els informes i al·legacions que

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

22



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



G
O
I
B
/

considerin oportunes, d'acord amb l'art. 22 de la Llei 21/2013 (modificat per la Disposició Final Tercera del Reial decret llei 36/2020 (BOE núm. 341 de 31/12/2020).

Per tant, finalment l'òrgan substantiu, com a mínim, haurà de consultar a les administracions afectades i persones interessades següents:

GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua

DG de Recursos Hídrics

- Servei d'Estudis i Planificació
- Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic

Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat

DG de Territori i Paisatge

- Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural

DG de Medi Natural i Gestió Forestal

- Servei de Protecció d'Espècies
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl
- Servei de Planificació de Medi Natural (XN 2000)

DG d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural

- Servei d'Agricultura

Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia

DG d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic

Departament d'Energia i Canvi Climàtic

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera

Departament d'Educació Ambiental, Qualitat Ambiental i Residus

- Servei de Residus i Sòls Contaminats

Conselleria de Presidència i Administracions Públiques

DG d'Emergències i Interior

- Servei de Planificació

CONSELL DE MALLORCA

Departament de Territori

- Direcció Insular de Territori i Paisatge
- Direcció Insular d'Urbanisme

Departament de Cultura i Patrimoni

- Direcció Insular de Patrimoni

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

23



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237

Departament de Mobilitat i Infraestructures
-Direcció Insular de Mobilitat
-Direcció Insular d'Infraestructures

AENA
AESA

Organitzacions ecologistes

-GOB
-AMICS DE LA TERRA

Ajuntaments

-Ajuntament de Palma
-Ajuntament de Lluçmajor
-Ajuntament de Campos

Finalitzat, el tràmit d'informació pública, el Departament d'Obres Públiques de la DG de Mobilitat de la Conselleria d'habitatge, Territori i Mobilitat trametrà a l'òrgan ambiental la següent documentació degudament signada:

- La proposta final de l'EI.
- L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE).
- Còpia dels oficis de consulta, així com els informes rebuts i còpia de les al·legacions presentades.
- Certificat de la informació pública i de les consultes, indicant expressament la documentació que s'ha exposat el públic.
- Document resum on es descriurà la integració en la proposta final de l'EI dels aspectes ambientals, de l'EAE i de la seva adequació al present Document d'Abast, del resultat de les consultes realitzades i com s'han pres en consideració.

La tècnica de la CMAIB

Vist i plau
La cap de Servei Ambiental
d'Assessorament

M^aGuadalupe Suárez Garcés

Margalida Femenia Riutort

C/Gremi de Corredors, 10
(Polígon Son Rossinyol)
07009 Palma
Tel. 971 17 60 88
cmaib@cbma.caib.es
<http://www.caib.es>

24



<https://vd.caib.es/1698930605390-729201420-2726740683687191237>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237



GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

1698930605390-729201420-2726740683687191237

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

MARGARITA MARIANA FEMENIA RIUTORT

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 02-Nov-2023 02:30:49 PM GMT+0100

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

Signant

MARIA GUADALUPE SUAREZ GARCES

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 02-Nov-2023 02:14:21 PM GMT+0100

"Data signatura" és la data que tenia l'ordinador del signant en el moment de la signatura

METADADES DEL DOCUMENT

Nom del document: Tren_de_Migjorn_Palma-Llucmajor_Campos.pdf

Data captura: 02-Nov-2023 02:39:00 PM GMT+0100

Les evidències que garanteixen l'autenticitat, integritat i conservació a llarg termini del document es troben al gestor documental de la CAIB

Pàgines: 25



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1698930605390-729201420-2726740683687191237>

CSV: 1698930605390-729201420-2726740683687191237