



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

Exp: CMAIB 98E/2023
Document: informe tècnic
Data entrada: 14/06/2023
Emissor: CMAIB/GSG/MFR
O. substantiu: Departament d'Obres Públiques
de la DG de Mobilitat de la Conselleria
d'Habitatge, Territori i Mobilitat
Promotor: Conselleria d'Habitatge, Territori i
Mobilitat A04035955 Serveis Ferroviaris de
Mallorca

Informe Document d'Abast sobre l'Estudi Ambiental Estratègic per la re-obertura de la línia de Llevant a integrar a la xarxa de Serveis Ferroviaris de Mallorca el tram Son Carrió – Son Servera.

TRAMITACIÓ

Des del Departament d'Obres Públiques de la Direcció General de Mobilitat i Transport Terrestre de La Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat es tramet un ofici a la CMAIB (data d'entrada 14/06/2023 a la CMAIB, identificador: 206875), 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 la re-obertura de la línia de Llevant a integrar a la xarxa de Serveis Ferroviaris de Mallorca el tram Son Carrió – Son Servera.

Amb l'ofici s'adjunta la documentació següent:

- Documento Inicial Estratègic «Estudio informatiu per la re-apertura de la línia de Llevant a integrar a la xarxa de Serveis Ferroviaris de Mallorca el tram Son Carrió – Son Servera». Juny 2023 Engineering Information Imagination. AYESA. Consultors ambientals Àngel Pomar i Gomà i Clara Fuertes Salom.

Planejament vigent, abast, objectius i contingut de la 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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



G
O
I
B
/

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 als 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».

Les alternatives que presenta són 6:

Alternativa 1 Traçat antic. Antiga traça del ferrocarril. Correspon a l'antiga traça del ferrocarril i en la qual se realitzaren obres per a reobertura però que en l'actualitat té un ús de via verda. El traçat discorr íntegrament per l'antiga traça.

Alternativa 2 Traçat principal Cala Millor. Correspon a una alternativa a la del corredor existent, que a més de connectar amb Son Servera, donaria connexió als nuclis turístics de Sa Coma – Cala Millor. Presenta traçat tramviari els traçats urbans dels nuclis turístics.

Alternativa 3 Porto Cristo. Aquesta alternativa amplia considerablement el recorregut respecte a l'alternativa anterior, per donar servei al nucli de Porto Cristo, tornant després cap als nuclis de Sa Coma i Cala Millor.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976

Alternativa 4 Traçat directe a Cala Millor. Variació de l'Alternativa 1, allà on un tram no discorr per l'antiga via, sinó que s'apropa al nucli turístic de Cala Millor (a Son Moro) finalitzant posteriorment a Son Servera.

Alternativa 5 i 6 Variant Cala Bona 1 i 2. Variació de les alternatives 1 i 3, allà on el ferrocarril se prolonga fins a Cala Bona abans d'arribar a Son Servera.

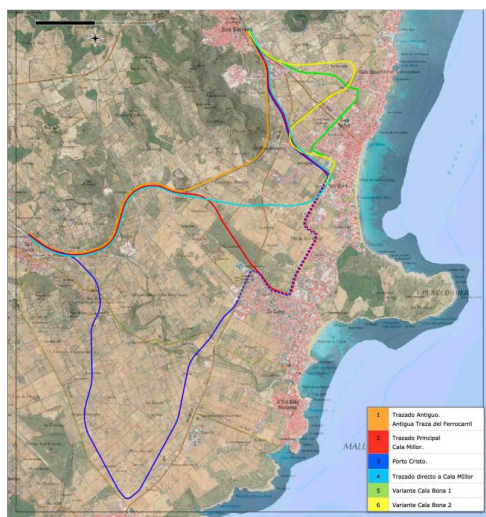


Figura 1: Alternatives 1 (taronja), 2 (vermell), 3 (blau marí), 4 (blau cel), 5 (verd), 6 (groc) Font : Documento Inicial Estratègic per a l'EI de la reobertura de la línia del Llevant. Juny 2023

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 tràmits de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, s'han realitzat les consultes prèvies següents:

GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria de Medi Ambient i Territorial

DG de Recursos Hídrics

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

DG de Territori i Paisatge

- Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme

DG d'Espais Naturals i Biodiversitat

- Servei de Protecció d'Espècies
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl (entrada 16/10/2023)

Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica

DG d'Energia i Canvi Climàtic

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



G
O
I
B
/

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (entrada 15/09/2023)

Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació

DG d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural

- Servei de Reforma i desenvolupament Agrari (entrada 30/06/2023)

- Servei d'Agricultura

Conselleria de Presidència, Funció Pública i Igualtat

DG d'Emergències i Interior

- Servei de Planificació (entrada 08/08/2023)

CONSELL DE MALLORCA

Departament de Territori

DI de Territori i Paisatge

DI d'Urbanisme

Departament de Cultura, patrimoni i Política Lingüística

DI de Patrimoni

ORGANITZACIONS ECOLOGISTES

- GOB

-AMICS DE LA TERRA

-Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar

-Ajuntament de Son Severa

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

- **Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari** de la Direcció General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació - entrada 30/06/2023. L'informe conclou que es valori l'afectació negativa al sector primari i es tinguin en compte la normativa vigent en matèria agrària, la Llei 3/2019.

- **Servei de Planificació** de la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques - entrada 08/08/2023. L'informe conclou que, una vegada examinada la documentació aportada sobre l'estudi informatiu per a la reobertura de la línia ferroviària del Llevant (tram Son Carrió-Son Servera) el desenvolupament de la infraestructura es podrà informar favorablement sempre que es tinguin en compte les consideracions tècniques indicades a l'informe.

- **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 15/09/2023.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976

L'informe 134/23 -CA fa una sèrie de consideracions, en primer 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 VIII, en 3 aspectes: Dotació d'una infraestructura pública de transport. Funcionament., Implantació d'elements ferroviaris. Obra., Efectes associats al funcionament. 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, l'estudi de vulnerabilitat front al Canvi Climàtic de les IB i els inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril. A continuació, inclou una sèrie de consideracions tècniques i conclou amb 10 conclusions:

1. El projecte de reobertura de la línia del Llevant tram Son Carrió – Son Servera pot tenir un impacte positiu sobre la prevenció del canvi climàtic, ja que promou la mobilitat sostenible, d'acord amb el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (203E/2017) BOIB núm 70 25/6/2019)
2. En l'EAE es tindrà en compte la documentació de referència de la Llei 10/2019, de canvi climàtic i transició energètica, l'Estudi de vulnerabilitat front al Canvi Climàtic de les Illes Balears i els Inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril en contraposició al transport per carretera.
3. En l'EAE 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>.
4. L'EAE, a partir del càlcul de la petjada de carboni, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les.
5. A l'EAE 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.
6. L'EAE ha de fer una 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.
7. L'EAE ha d'avaluar l'impacte que tindrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera.
8. En l'EAE ha de valorar suficientment les alternatives prioritant la funcionalitat de la línia en la seva totalitat Palma-Artà- Cala Ratjada tenint en compte temps de viatge totals. El projecte ha de tenir en compte la multimodalitat i la interconnexió amb els nuclis turístics de Porto Cristo, Sa coma, Cala Millor i Cala Bona, entre d'altres.
9. Cal incorporar la participació ciutadana en el procediment d'avaluació ambiental, per tal d'avaluar la potencial utilització de cada corredor.
10. S'ha de tenir en compte la confluència amb el LIFE Adapt Cala Millor i la seva confluència amb les infraestructures.

- **Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl** de la Direcció General de Medi Natural i gestió Forestal - entrada 16/10/2023. L'informe conclou que en relació a la prevenció contra incendis forestals es tenguí en compte el Decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc i es regula l'exercici de determinades activitats susceptibles d'incrementar el risc d'incendi forestal, especialment pel que fa a les mesures de prevenció durant l'època de perill d'incendi forestal i les accions conjunturals de prevenció (art.82.c) i les franges de prevenció a carreteres, vies fèrries i altres vies de comunicació (art.12). En relació a la protecció del sòl diu que s'ha de tenir en compte:





G
O
I
B
/

- Utilitzar per a plantacions o revegetació, espècies autòctones i en qualsevol cas, amb material local de reproducció i d'origen controlat.
- Evitar la presència de talussos i terraplens sense recobriment vegetal, tant en vies existents com en nous traçats, i que tinguin presència d'escorrancs o xaragalls.
- Compatibilitzar la prevenció d'incendis a les franges de protecció amb el manteniment d'exemplars arboris o arbustius singulars.

L'informe inclou un plànol (IA041-23) amb les Zones d'Alt Risc d'Incendis ZAR.

CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

Una vegada vista i avaluada la documentació presentada per la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) en aquesta fase d'actuacions prèvies per a l'elaboració del document d'abast per a l'avaluació ambiental de la reobertura de la línia del Llevant del tram Son Carrió-Son Servera, també, vists i valorats els informes rebuts fins a data 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 reobertura de la línia de Llevant es tramita com una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària ja que està inclosa a 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 se 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.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



G
O
I
B
/

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, prioritant 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, de 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 ésser 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 la reobertura de la línia del Llevant 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

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



GOIB

(Endesa, Telefònica). Com afectarà als 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.

Sobre el projecte LIFE Adapt Cala Millor i les infraestructures.

D'acord amb l'informe 134/23-CA del Servei de Canvi Climàtic (data d'entrada 15/09/2023),: «El projecte LIFE Adapt Cala Millor iniciat el 2023 impulsat per la Vicepresidència i Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica de Balears, a través de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (DGECC), en col·laboració amb diferents centres de recerca (SICIB, UIB, CSIC-IMEDEA, LANDLAB, FIHC, UC i el Consorci de Turisme de Son Servera i Sant Llorenç d'es Cardassar, Associació Hotelera de Cala Millor i sa Coma i Fundació Conama. El projecte pretén impulsar l'adaptació al canvi Climàtic a llarg termini de la platja mallorquina de Cala Millor, les Balears, i augmentar la resiliència de les infraestructures, els ecosistemes- serveis i la socioeconomia. Es tracta d'una iniciativa ambiciosa per al període 2023-2027, que se centrarà en noves metodologies basades en la ciència i la governança per augmentar la resiliència de les platges urbanes. Una de les accions que es portaran a terme és l'aprovació d'un nou planejament urbanístic que inclogui estratègies d'adaptació de la línia de costa. El projecte ferroviari hi pot estar relacionat.»

SECTOR AGRARI

Atesa la documentació presentada, no es fa referència a la Llei 3/2019, de 31 de gener, agrària de les Illes Balears, ni la possible afectació al sector primari.

L'informe del Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari de la Direcció General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació - entrada 30/06/2023 indica que hi ha traçats que afecten a moltes terres de conreu o per ramat, que produiran segregacions que faran que les finques siguin encara més petites i conseqüentment, menys rentables.

Per tant, l'estudi Ambiental estratègic valorà l'afectació negativa al sector primari.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



G
O
I
B
/

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 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 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 atès que la zona de Son Carrió s'ha incorporat a les ARPSIS de tipus fluvial en aquest cicle i tingui en compte els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat, en cas d'afecció.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



Figura 1: perillositat alta (vermell) Mitjana (taronja) i baixa (verd) Font : Revisió i actualització de l'avaluació preliminar del risc d'inundació. Novembre 2020

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 realitzen 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 realitzar 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.

S'haurà d'evitar la presència de talussos i terraplens sense recobriment vegetal, tant en vies existents com en nous traçats, i que tinguin presència d'escorrancs o xaragalls.

GESTIÓ FORESTAL

A la documentació que s'aporti per a la correcta l'avaluació d'impacte ambiental s'haurà de contemplar l'augment del risc d'incendi forestal a la valoració dels

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



G
O
I
B
/

efectes, a més a més, haurà d'incloure l'avaluació del risc que produeix un incendi sobre la nova infraestructura.

En relació a la prevenció contra incendis forestals en la redacció del projecte, tramitació i realització de les obres s'haurà de tenir en compte el *Decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc i es regula l'exercici de determinades activitats susceptibles d'incrementar el risc d'incendi forestal*, especialment pel que fa a les mesures de prevenció durant l'època de perill d'incendi forestal i les accions conjunturals de prevenció (art.82.c) i les franges de prevenció a carreteres, vies fèrries i altres vies de comunicació (art.12).

MOBILITAT

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 si algun dels trams és de caire turístic o 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.

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. S'haurà de compatibilitzar la planificació de la infraestructura amb el manteniment d'exemplars arboris o arbustius singulars així com la utilització de plantacions o revegetació amb espècies autòctones i en qualsevol cas, amb material local de reproducció i d'origen controlat.

ALTERNATIVES

L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) descriurà les diverses alternatives raonables que tenguin 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

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976

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.

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 les mesures de protecció així com les prospeccions i excavacions d'urgència.

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.

D'acord amb l'informe 134/23-CA del Servei de Canvi Climàtic (data d'entrada 15/09/2023), *«degut a que l'alternativa 3 contempla la possibilitat que el trajecte intercepti zones inundables, s'ha de tenir en compte que el canvi climàtic preveu un augment de la torrencialitat. Hores d'ara s'han fet uns càlculs regionalitzats del que pot suposar aquest augment a les platges de les Illes Balears. Els resultats es poden consultar a l'enllaç: http://ideib.caib.es/impactes_costa_canvi_climatic/»*

Per tant, respecte d'aquesta alternativa es poden preveure mesures i avaluar la vulnerabilitat per a detectar-ne els impactes.

A l'apartat 9 Sobre l'anàlisi d'alternatives tècnica i ambientalment viables, del mateix informe 134/23-CA, diu que *«de les 6 alternatives presentades, des de la perspectiva climàtica es valora el següent: La pàgina 24 conté una «justificació de la no utilització de l'antiga traça del ferrocarril». En aquest apartat s'exposa l'argument de donar servei a més nuclis de població, com són Porto Cristo, Sa Coma i Cala Millor. A la pàgina 8 s'exposa el pla d'ampliació de la xarxa ferroviària que és fins Artà-Cala Ratjada.*

En cas que es realitzi alguna de les alternatives que desvia el traçat original cap als nuclis turístics de Porto Cristo, Sa Coma i Cala Millor, s'està ampliant també el temps de viatge per als usuaris que desitgin realitzar el trajecte íntegre Artà - Palma o Cala Ratjada -Palma.»

«El recorregut mitjà Artà i Palma (74 Km) és de 1 h 5 min en vehicle privat. Actualment el trajecte Manacor - Palma amb els Serveis Ferroviaris de Mallorca és de 1 h 5 min (<https://www.tib.org/>), atès que passa per Inca. Com més es faci allargar la línia i més derivacions es creïn, el trajecte Artà-Palma no resultarà atractiu als usuaris en quant al trajecte en cotxe. Es proposa que l'EAE faci un estudi acurat de les alternatives per



tal de prioritzar l'eficiència en el trajecte Palma- Artà_Cala Ratjada i realitzar la connectivitat dels nuclis turístics mitjançant busos o tramvies llançadora.»

L'informe proposa «treballar sobre l'alternativa 1 en sentit lineal i connectar mitjançant multimodalitat els nuclis de Porto Cristo (Alternativa 3), Sa Coma (Alternativa 2), Cala Millor (Alternativa 4) i Cala Bona (Alternativa 5 i 6).»

«La multimodalitat és clau en aquest projecte, ja que s'han de poder compatibilitzar l'existència del ferrocarril amb un intercanvi modal ràpid i efectiu amb línies de bus que interconnectin els nuclis turístics.»

Respecte aquest punt de vista de la llargària dels trams de les línies ferroviàries, es troba adient proposar 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 intermitjtes 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*».

Així mateix, es troba molt encertat l'anàlisi de la 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 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 per part de 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.

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976

Conclusió

Per tant, revisada la documentació presentada el 14 de juny de 2023, el document inicial estratègic (DIE) de l'estudi informatiu de la reobertura de la línia ferroviària del Llevant tram Son Carrió- Son Servera, signat per Àngel Maria Pomar i Gomà, biòleg, i Clara Fuertes Salom, ambientòloga, en data juny 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. 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. Tots els documents tant escrits com gràfics que es tramitin hauran d'estar signats i diligenciats electrònicament.
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 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

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976

del segon cycle de planificació del risc d'inundació a les Illes Balears atès que la zona de Son Carrió s'ha incorporat a les ARPSIS de tipus fluvial en aquest cycle i tingui en compte els calats d'inundació als trams per on transcorren les diferents alternatives de traçat, en cas d'afecció.

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 (aprovats 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 sobre tot en el referent a les franges de neteja. A més, inclourà els possibles efectes d'un incendi forestal sobre la via fèrria tenint en compte la normativa vigent especificada a l'informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl respecte de les Zones d'Alt Risc d'Incendis (ZAR) de l'àrea d'estudi.

Les alternatives del traçat 2 i 3 es poden trobar afectades per la zona d'influència d'una instal·lació de l'àmbit del RD840/2015, de 21 de setembre, pel qual s'aproven mesures de control dels riscos inherents als **accidents greus** on intervenen substàncies perilloses. Per aquest motiu, i una vegada seleccionada l'alternativa de traçat, el projecte i posterior explotació de la infraestructura ferroviària hauran de tenir en compte les zones d'intervenció i alerta de la instal·lació SEVESO ubicada al municipi de Sant Llorenç des Cardassar.

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:

-Es tindrà en compte la documentació de referència de la *Llei 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, l'Estudi de vulnerabilitat front al canvi climàtic de les Illes Balears* i els *Inventaris d'emissions difuses referents al ferrocarril en contraposició al transport per carretera*.

-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 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 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 tindrà sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera.

-Ha de valorar suficientment les alternatives prioritant la funcionalitat de la línia en la seva totalitat Palma-Artà- Cala ratjada tenint en compte temps de viatge totals. El projecte ha de tenir en compte la multi modalitat i la interconnexió amb els nuclis turístics de Porto Cristo, Sa Coma, Cala Millor i Cala Bona, entre d'altres.

-S'ha de tenir en compte el projecte LIFE Adapt Cala Millor i la seva confluència amb les infraestructures.

6. 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 llevant de Mallorca.
7. 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.
8. 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





G
O
I
B
/

de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PMM) que està en fase de tramitació.

9. L'EAE inclourà una anàlisi de la **protecció del sòl** a les alternatives així com les mesures compensatòries adequades.
10. 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.

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 la reobertura de la línia del Llevant tram Son Carrió -Son Servera 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 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).

L'òrgan substantiu, com a mínim, haurà de consultar a les administracions afectades i persones interessades següents:

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



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

DG d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural

Servei d'Agricultura

Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari

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

Departament de Mobilitat i Infraestructures

Direcció Insular de Mobilitat

Direcció Insular d'Infraestructures

Departament de Turisme

Direcció Insular de Turisme

Organitzacions ecologistes

GOB

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/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



AMICS DE LA TERRA

Ajuntaments

- Ajuntament de Sant Llorenç des Cardassar
- Ajuntament de Son Severa

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>

<https://vd.caib.es/1697534340015-716944466-5119178338315712976>



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976



GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

1697534340015-716944466-5119178338315712976

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

MARGARITA MARIANA FEMENIA RIUTORT

COMUNITAT AUTONOMA DE LES ILLES BALEARS

Data signatura: 17-Oct-2023 11:53:13 AM GMT+0200

"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: 17-Oct-2023 11:26:58 AM GMT+0200

"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_Llevant_Son_Carri____-Son_Servera.pdf

Data captura: 17-Oct-2023 11:54:00 AM GMT+0200

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

Pàgines: 21



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=1697534340015-716944466-5119178338315712976>

CSV: 1697534340015-716944466-5119178338315712976