

EVALUACIÓN AMBIENTAL **ESTRATÉGICA ORDINARIA DE PLANES Y PROGRAMAS**

LEY 21/2013/ES DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

LEY 12/2016/CAIB DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LES ILLES BALEARS

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO DE UNA
MODIFICACIÓN DE **PLAN APROBADO**

MODIFICACIÓN DEL
ESTUDIO INFORMATIVO DE LA
VARIANTE DE **INCA**

TRAMO CARRETERAS **MA2130 (SELVA) - MA13 (ALCÚDIA)**

Àngel Pomar i Gomà & Clara Fuertes Salom
Consultors ambientals



Evaluación Ambiental Estratégica *Ordinaria*
de Planes y Programas.
Documento Inicial Estratégico

Modificación de Plan Aprobado
Modificación del Estudio Informativo de la Variante de
Inca Tramo entre las Carreteras de Selva y Alcúdia

Enero 2019

Àngel Maria Pomar i Gomà
Consultor Ambiental
Biólogo colegiado 6.047 C

Clara Fuertes Salom
Consultora ambiental
ambientóloga

Tabla de contenidos

I.- Introducción y justificación del procedimiento de evaluación ambiental ordinaria.....	5
Motivación de la aplicabilidad del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria versus evaluación simplificada.....	6
Documentación para la tramitación ambiental estratégica ordinaria.....	9
Contenidos y estructura del Documento Ambiental Estratégico (evaluación simplificada).....	10
No necesidad de Estudio de evaluación de las repercusiones ambientales sobre un espacio de la Red Natura 2000.....	11
II.- Marco conceptual de evaluación y antecedentes tramitación ambiental estudio informativo vigente.....	13
Marco conceptual de planificación y desarrollo de proyectos de carreteras..	13
Aprobación Estudio Informativo Vigente.....	14
Tramitación ambiental del Estudio Informativo Vigente.....	15
III.- Descripción de la Modificación del Plan	45
Promotor del proyecto	45
Necesidad de la Variante de Inca.....	45
Necesidad de la modificación del trazado y de su Estudio Informativo ..	46
Modificación del estudio informativo. Documentación.....	46
Condicionantes de diseño establecidos por el PDS de Carreteras	46
Descripción del estudio informativo y de la modificación menor	47
Desarrollo previsible del Plan [modificación menor]. identificación de efectos ambientales.....	50
Los efectos previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes. Previsiones del PDS de carreteras.....	50
IV.- Estudio de alternativas. Justificación de la alternativa seleccionada	51
Alternativas de estudio a efectos de la modificación	56

V.- Inventario ambiental	57
Introducción.....	57
Fotografías aéreas	60
Fotografías horizontales	63
Geografía	64
Climatología	65
Relieve y carácter topográfico.....	66
Geología	67
Hidrología superficial	68
Hidrología subterránea.....	70
Vegetación	73
Fauna	75
Especies de interés. Bioatlas.....	75
Usos del territorio	76
Población	77
Actividades económicas	78
Valores de Interés	78
Infraestructuras y equipamientos.....	79
Espacios protegidos	80
Áreas de Prevención de Riesgos (APR) y riesgos naturales.....	80
Condicionantes paisajísticos	81
VIII.- Evaluación ambiental. Idoneidad ambiental de alternativas y evaluación de impactos	82

I.- Introducción y justificación del procedimiento de evaluación ambiental ordinaria

Objeto del presente documento

El presente **Documento Inicial Estratégico** se desarrolla para realizar la tramitación ambiental de una **modificación** de un tramo estudio informativo de una nueva carretera (variante), el cual fue aprobado en el año 2013. Un estudio informativo corresponde a una fase de planificación de un proyecto viario, en la cual se selecciona el área de reserva vial donde se desarrollará el proyecto de variante. La modificación del proyecto informativo consiste en una mejora del trazado de la reserva, introduciendo una variación en el trazado con el objeto de mejorar el trazado.

El objeto del Documento inicial Estratégico es realizar la previsión y evaluación de los impactos generados para valorar la idoneidad ambiental de la mejora introducida.

Dado que la tramitación ambiental de la reserva viaria se realizó sin llegar a completarse, de acuerdo con los criterios y praxis que regían en ese momento la evaluación ambiental de los estudios informativos, donde la CMIB no llegó a emitir declaración de impacto sobre la idoneidad ambiental de la alternativa seleccionada, tal como se expone y justifica más adelante, en el presente documento, para el tramo que se modifica, se tendrán en cuenta las alternativas estudiadas inicialmente, realizándose un estudio de alternativas, identificándose la alternativa más idónea, según los criterios que rigen en el presente momento.

Motivación de la aplicabilidad del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria versus evaluación simplificada

Necesidad de evaluación ambiental estratégica de un estudio informativo de variante de carretera

La legislación autonómica sobre evaluación de impacto, de forma coherente con las normativas estatal y comunitaria, establece que los planes¹ de ordenación del territorio y de usos del suelo, requieren de tramitación de evaluación ambiental cuando:

- a) Establezcan el marco para la autorización futura de proyectos legalmente sometidos a la evaluación de impacto ambiental.
- b) Requieran una evaluación para que afectan espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la legislación del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Un estudio informativo corresponde a una fase de planificación de un futuro proyecto de carretera, donde se selecciona la zona de reserva vial dentro de la cual se desarrollará dicho proyecto carretera o variante, proyecto que se encontrará sujeto a evaluación de impacto ambiental.

De este modo, un estudio informativo establece un marco para la autorización de proyectos que estarán sometidos a evaluación ambiental de proyectos, por tanto, según lo establecido por la legislación, un Estudio Informativo donde se define una franja de reserva para el futuro trazado carretera o variante, es un tipo de

actuación que debe ser objeto de evaluación ambiental estratégica ordinaria, al tratarse de un tipo de plan incluido en el apartado a) del artículo 9.1. de la Ley 12/2016, siendo un plan que establece el marco para la autorización futura de proyectos legalmente sometidos a la evaluación de impacto ambiental y que se refiere al transporte, la ordenación del territorio o usos del suelo.

¹ Planes que se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo, incluida la delimitación de usos portuarios o aeroportuarios

Itinerarios del procedimiento de evaluación ambiental estratégica

La legislación vigente de procedimientos de evaluación de impacto ambiental, Ley [autonómica] 12/2016/caib, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares², en su artículo 9, y la ley [estatal] 21/ 2013/es [mod. 12.2018] de evaluación de ambiental³, en su artículo 6, prevén, ambas, dos itinerarios de evaluación en función de la magnitud de cada plan o programa: evaluación ambiental estratégica **ordinaria** y evaluación ambiental estratégica **simplificada**.

Ley [estatal] 21/ 2013/es [mod. 12.2018]

Artículo 6. *Ámbito de aplicación de la **evaluación ambiental estratégica**.*

1. *Serán objeto de una evaluación ambiental **estratégica ordinaria** los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:*

a) *Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,*

b) *Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*

c) *Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.*

d) *Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.*

2. *Serán objeto de una evaluación ambiental **estratégica simplificada**:*

a) *Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.*

b) *Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.*

c) *Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior.*

² Modificada por la Ley 9/2018/caib, modificación vigente desde 8/8/2018.

³ Modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero. Modificación vigente desde 7/12/2018.

**Procedimiento de evaluación ambiental estratégica de aplicación:
Evaluación ambiental ordinaria**

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, la Modificación del Estudio Informativo no establece un nuevo marco para la autorización de proyectos sometidos a evaluación ambiental, dado que no genera la posibilidad de generar un nuevo proyecto sometido a evaluación de impacto, ni aumenta las dimensiones del impacto del proyecto que se permitía con el plan sin modificar, tratándose, en términos ambientales, de una modificación de carácter menor que afecta, además, de un plan que afecta a una zona de reducida extensión.

De esta manera, por tratarse de una modificación a que afecta a un ámbito territorial muy reducido y que no aumenta las dimensiones del impacto, se considera que le correspondería la **tramitación de evaluación simplificada**.

**Procedimiento de evaluación ambiental estratégica seleccionado:
Evaluación ambiental ordinaria**

No obstante, teniendo en cuenta la disparidad de criterios subjetivos asociada a los proyectos de nuevas carreteras y complejidad en la tramitación derivada de los mismos, el órgano promotor y substantivo de la Modificación del Estudio Informativo ha considerado más adecuado el desarrollo de la tramitación ambiental ordinaria, en aras a facilitar la participación social.

De esta manera, de acuerdo los artículos 6 y 9 de las leyes estatal y autonómica, el órgano promotor **solicita la tramitación ordinaria**.

<p>Ley 21/2013/es [mod. 12.2018]</p> <p>Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.</p> <p>1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:</p> <p>d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.</p>	<p>Ley 12/ 2016/caib [mod.2018]</p> <p>Artículo 9 Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica</p> <p>1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus revisiones, que se adopten o aprueben por una administración pública, cuya elaboración y aprobación se exija por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros, del Consejo de Gobierno o del Pleno de un consejo insular, cuando:</p> <p>c) Los que requieran una evaluación ambiental estratégica simplificada, cuando se produzca alguno de los siguientes supuestos:</p> <p>II. Cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.</p>
--	---

Documentación para la tramitación ambiental estratégica ordinaria

La Ley 12/2016/caib prevé en su artículo 10 que la evaluación ambiental estratégica ordinaria, la evaluación ambiental estratégica simplificada, la modificación de la declaración ambiental estratégica y la presentación de documentación para estos trámites, se llevará a cabo de conformidad con el procedimiento y los plazos que prevé la normativa básica estatal de evaluación ambiental [Ley 21/2013/es] y las particularidades que prevé esta ley.

La Ley 21/2013/es, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental prevé que, el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria conste de los siguientes trámites:

Ley 21/2013/es

Artículo 17. Trámites y plazos de la evaluación ambiental estratégica ordinaria.

La evaluación ambiental estratégica ordinaria constará de los siguientes trámites:

- a) Solicitud de inicio.
- b) Consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental e estratégico.
- c) Elaboración del estudio ambiental estratégico.
- d) Información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.
- e) Análisis técnico del expediente.
- f) Declaración ambiental estratégica.

2. El órgano ambiental dispondrá de un plazo máximo de tres meses, contados desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico, para realizar las consultas previstas en el artículo 19.1 y elaborar un documento de alcance del estudio ambiental estratégico regulado en el artículo 19.2.
3. El plazo máximo para la elaboración del estudio ambiental estratégico, y para la realización de la información pública y de las consultas previstas en los artículos 20, 21, 22 y 23 será de quince meses desde la notificación al promotor del documento de alcance.
4. Para el análisis técnico del expediente y la formulación de la declaración ambiental estratégica, el órgano ambiental dispondrá de un plazo de cuatro meses, prorrogable por dos meses más, por razones justificadas debidamente motivadas desde la recepción del expediente completo y comunicadas al promotor y al órgano sustantivo.

Por tanto, en primer lugar, el promotor presentará ante el órgano sustantivo una **solicitud** de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del **borrador del plan** o programa (en el presente caso, el estudio informativo) y de un **documento inicial estratégico**, que contendrá como mínimo los contenidos establecidos en el Artículo 18 de la ley estatal.

**Contenidos y estructura del Documento Ambiental
Estratégico
(evaluación simplificada)**

Según el artículo 29.1 de la *Ley 21/2013*/es, el Documento Ambiental Estratégico tiene que contener como mínimo la información siguiente:

**Contenidos definidos por la Ley estatal 21/2013
(la ley autonómica 12/2016 remite a la ley 21/2013 en cuanto a contenidos)**

El artículo 18 de la *Ley 21/2013*, de 9 de diciembre, de *evaluación ambiental* establece que el promotor presentará ante el órgano sustantivo la siguiente documentación:

***Ley 21/2013*/es**

Artículo 18. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria.

*1. Dentro del procedimiento sustantivo de adopción o aprobación del plan o programa el promotor presentará ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un **documento inicial estratégico que contendrá**, al menos, la siguiente información:*

- a) Los objetivos de la planificación.*
- b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.*
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.*
- d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.*
- e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*

Contenidos del Documento Inicial Estratégico según la Ley 21/2013 (Artículo 18)	Correspondencia de contenidos con el presente documento
a) Los objetivos de la planificación.	Descripción del plan o programa
b) El alcance y el contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.	
c) El desarrollo previsible del plan o programa.	
e) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.	Estudio de alternativas
b) El alcance y el contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.	
	Inventario ambiental
d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.	Identificación y valoración de los efectos ambientales

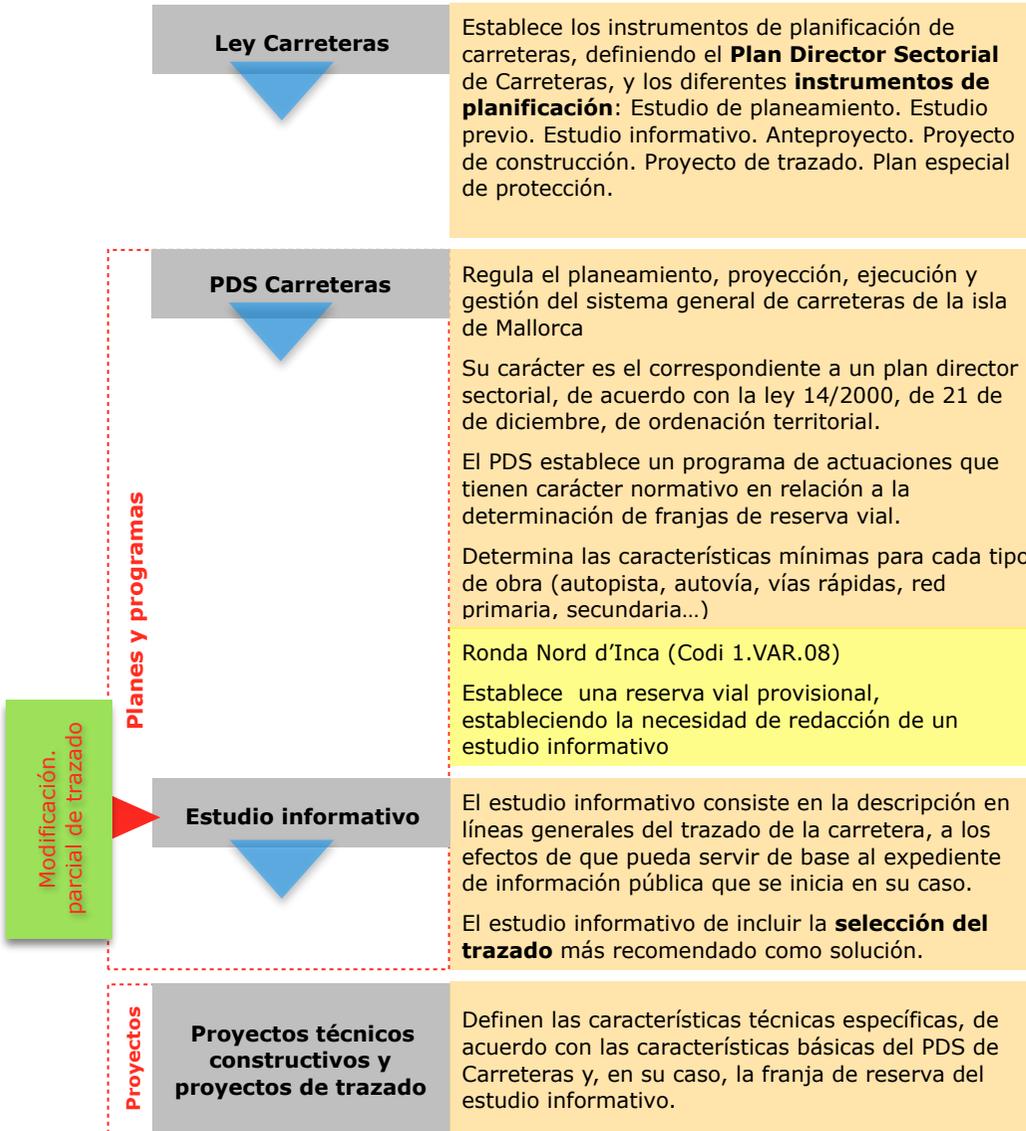
No necesidad de Estudio de evaluación de las repercusiones ambientales sobre un espacio de la Red Natura 2000

La Ley autonómica 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) establece en su artículo 39⁴ que, antes de la ejecución de un plan o proyecto que no se encuentra directamente vinculado con la gestión de un lugar de la Red Natura 2000 y que pueda afectarlo de forma apreciable, debe haber un informe preceptivo de la Conselleria de Medi Ambient.

Igualmente, establece que los planes o proyectos deben ir acompañados de un estudio de evaluación de sus repercusiones ambientales sobre los objetivos de conservación y sus correspondientes medidas correctoras y que, cuando y proyecto se encuentre reglamentariamente sometido al procedimiento de evaluación de impacto, dicho estudio ha de formar parte del estudio de impacto ambiental.

En el presente caso, **no existe afección** directa o indirecta a Lugar de Interés Comunitario (LIC), a Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ni a Zona de Especial Conservación (ZEC), por lo que, según criterio del equipo evaluador, **no se requiere** que el presente documento incluya el estudio de **evaluación de las repercusiones** ambientales sobre un lugar de la Red Natura 2000.

⁴ Este artículo ha sido modificado por la Ley 12/2016/caib, disposición final segunda, epígrafe 3; y por la Ley 9/2018/caib, disposición final segunda, epígrafe 3.



II.- Marco conceptual de evaluación y antecedentes tramitación ambiental estudio informativo vigente

Marco conceptual de planificación y desarrollo de proyectos de carreteras

En Comunitat Autònoma de les Illes Balears, la planificación y desarrollo de proyectos de nuevas carreteras y variantes se desarrolla a través de los siguientes instrumentos, de planificación y de desarrollo de dicha planificación, existiendo un rango jerárquico, de forma que cada instrumento de rango inferior desarrolla aspectos aspectos de la planificación, pero de acuerdo con el instrumento superior, sin tener capacidad de modificar los instrumentos anteriores, tal como aparece recogido en el esquema.

Aprobación Estudio Informativo Vigente



PJRA/mdcta

Resolució d'aprovació definitiva del l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca. Clau 11-07.0-EI

Antecedents

1. Dia 10 de juliol de 2012, el conseller executiu d'Urbanisme i Territori va resoldre aprovar inicialment l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca. Clau 11-07.0-EI (BOIB núm.103, de dia 19 de juliol de 2012).
2. Aquest estudi informatiu va ser sotmès a informació pública, i com a resultat, es varen fer canvis i modificacions, per la qual cosa es va aprovar per Resolució del conseller executiu d'Urbanisme i Territori, en data 19 de desembre de 2012, l'aprovació inicial de la documentació annexa a l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca. Clau 11-07.0-EI, que es va sotmetre a informació pública per un període de 30 dies hàbils mitjançant la publicació en el BOIB, exposició en el Consell de Mallorca, a l'Ajuntament d'Inca i a un diari d'àmbit insular.
3. A més d'un informe tècnic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears, es disposa dels informes de les administracions públiques següents:
 - Ajuntament d'Inca.
 - Direcció General de Recursos Hídrics del Govern de les Illes Balears. Departament de Gestió del Domini Hidràulic.
 - Direcció General de Transports del Govern de les Illes Balears. Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM).
 - Direcció General de Medi Rural i Marí del Govern de les Illes Balears. Servei de reforma i desenvolupament agrari.
 - Departament de Medi Natural de la Direcció General de Medi Natural, Educació Ambiental, i Canvi Climàtic del Govern de les Illes Balears. Servei de Planificació, Servei de Gestió Forestal. Servei Protecció d'Espècies.
 - Direcció Insular de Cultura i Patrimoni del Consell de Mallorca.
 - Departament de Medi Ambient del Consell de Mallorca.
 - Servei d'Ordenació del Territori del Departament d'Urbanisme i Territori del Consell de Mallorca.
4. Complerta tota la tramitació, en data 28 de juny de 2013, s'ha supervisat favorablement per l'enginyer de Supervisió senyor Joan M. Rius Gibert, amb el conforme de l'enginyer de Projectes i Supervisió senyor Carlos M. Ribas Rotger, l'aprovació definitiva del l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca. Clau 11-07.0-EI
5. L'informe jurídic del cap de la Secció de Contractació, amb el vist i plau del cap de servei, de 19 de desembre de 2012, informava favorablement sobre la procedència d'aprovar aquesta documentació annexa.

Per tot això, d'acord amb les competències que m'han estat atribuïdes pel Decret de 15 de juliol de 2011, pel qual es determina l'organització del Consell de Mallorca (BOIB núm. 111, de 21 de juliol de 2011), modificat pel Decret de 15 de març de 2012 (BOIB núm. 48, de 3 d'abril de 2012) i per l'acord del Consell Executiu del Consell de Mallorca de 18 d'abril de 2012 (BOIB

En los años 2012 y 2013 se tramitó y aprobó definitivamente el Estudio Informativo de la Variante Norte de Inca, en el cual se establecía la Reserva viaria para la Variante Norte de Inca, tal como queda reflejado en el acuerdo de aprobación.

En la tramitación del estudio informativo, se hicieron consultas a la Comisión de Medio Ambiente, con una tramitación ambiental y consultas e informes de administraciones afectadas, si bien no hubo pronunciamiento final desde la comisión de medio ambiente, al considerarse que no estaba sujeto al procedimiento de evaluación de impacto, de acuerdo con los criterios de la Comisión en aquel momento, tal como se desarrolla más adelante.

PJRA/mdcta

núm. 59, de 126 d'abril de 2012), i de les atribucions conferides per la legislació vigent,

RESOLC:

Aprovar definitivament l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca. Clau 11-07.0-EI, redactat per la senyora Francisca Campaner Munar, enginyera de Camins, C. i P. en el mes de juny de 2013, i d'acord amb l'informe de supervisió de data 28 de juny de 2013, considerant el punt 3 i tenint en compte que de cara a la redacció i tramitació del Projecte de Ronda Nord d'Inca, s'hauran de tenir en compte els diferents informes emesos.

Palma, 4 de juliol de 2013

El conseller executiu d'Urbanisme i Territori


Mauricio Rovira de Alós

N'he pres nota,
El cap de servei

(per delegació de Secretaria General, BOIB
núm. 158 de 25/10/2012)


Rafael Serra Serra

Tramitación ambiental del Estudio Informativo Vigente

Si bien en el momento actual los criterios para la tramitación de un estudio informativo, corresponden a la evaluación de un plan que define una franja por la que deberá discurrir la carretera, en el periodo 2012-2013 se consideró que los estudios informativos no estaban sujetos al procedimiento de evaluación de impacto, donde las alternativas de trazado se debían estudiarse en fase de proyecto.

	Estudio Informativo (definición de la reserva viaria aprobada)	Proyecto de trazado y constructivo variante (tramitación decaída)
2012 Jul	Consulta Consell a CMIB para determinar la tramitación ambiental de Estudio Informativo.	
2012 agos	Contestación en la que se señala que un estudio informativo no está incluido en anexos I y II de evaluación ambiental y que se podrá solicitar pronunciamiento del órgano ambiental sobre conveniencia del proyecto y medidas correctoras, estableciéndose que el Estudio se tramitaría de acuerdo con artículo 48 de la Ley 11/2006/caib de evaluación	
2013 Marz	Presentación a CMIB de Estudio Informativo que incluía anejo específico de evaluación ambiental de alternativas.	

2012 oct 2013 may	Tramitación de Consultas y emisión de informes. <u>Ajuntament</u> • Ajuntament Inca • Recursos Hídricos, Dominio Hidráulico. • Transportes - servicios ferroviarios. • Desarrollo agrario. • Medi ambient. Servei de Planificació. • Medi ambient. Servei Gestió Forestal. • Medi ambient. Servei Protecció Espècies. <u>Consell</u> • Patrimoni. • Medi Ambient. • Ordenació del territori	
2013 abril	<u>Govern</u> • Comissió de Medi Ambient.Informe Jurídic.	
	En base a la tramitación del estudio informativo, se solicitó aprovechamiento de actos administrativos y emisión de informe de referencia	2013 May Solicitud inicio tramitación ambiental
		2013 jun Emisión Doc. Referencia CMIB
		2014 Marz Redacción estudio de Impacto



Govern de les Illes Balears

Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears

N.Ref: CMAIB 25955/12 IA
Doc: Informe jurídic
Emissor: CMAIB/JP

Assumpte: Informe jurídic sobre l'estudi informatiu Ronda Nord d'Inca. (Exp. 25955/12).

En relació al punt de l'ordre del dia del Subcomitè d'Informes Ambientals esmentat a l'assumpte, cal informar el següent:

Fets

1. En data 17 de juliol de 2012 té entrada a la CMAIB ofici del Consell de Mallorca de data 16/7/2012, pel qual es sol·licita informació sobre els tràmits a seguir previs a l'aprovació de l'estudi informatiu de la Ronda Nord d'Inca.
2. En data 1 d'agost de 2012 es tramet escrit al Consell de Mallorca pel qual se li indica que, consultada la Norma 11 del PDS de Carreteres, i en relació amb la Llei 11/2006, el projecte no està inclòs dins l'annex I ni l'annex II, així com que, d'acord amb l'article 15 de la Llei 11/2006, l'òrgan substantiu podrà sol·licitar el pronunciament de l'òrgan ambiental sobre la conveniència o no d'autoritzar el projecte i, si és el cas, les mesures de tot tipus per a minimitzar els impactes negatius. Per la qual cosa es va indicar que l'estudi informatiu de la Ronda Nord d'Inca es tramitarà d'acord amb l'article 48 de la Llei 11/2006.
3. En data 19 de març de 2013 el director insular de Carreteres del Consell de Mallorca tramet a la CMAIB, per a que emetem informe ambiental, la següent documentació:
 - Anejo 5 Anàlisi ambiental de les alternatives.
 - CD amb Estudi informatiu Ronda Norte de Inca. Redacció definitiva juntament amb les al·legacions presentades a la informació pública.

Consideracions jurídiques

1. Pel que fa a la tramitació ambiental, s'ha d'indicar que l'estudi informatiu, en principi no estaria sotmès a informe ambiental, tota vegada que no es compleixen els dos requisits establerts a l'article 47 de la Llei 11/2006:

a) No estar subjecte a avaluació d'impacte ambiental segons els annexos I i II.

b) Que la legislació substantiva o sectorial, o el planejament territorial, mediambiental o sectorial prevegi l'emissió d'informe ambiental.

No obstant l'exposat, en virtut de l'article 15 de la Llei 11/2006, l'òrgan substantiu podrà sol·licitar, en relació a una obra, instal·lació o activitat no subjecte a avaluació d'impacte ambiental, el pronunciament de l'òrgan ambiental sobre la conveniència o no d'autoritzar el projecte o l'activitat i, si és el cas, les mesures de tot tipus per minimitzar els impactes negatius.

2. L'article 30 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears estableix:

"Els plans de carreteres o els urbanístics que incloguin carreteres han de fixar, si escau, una zona de reserva per a ampliació o millora de les carreteres.

A la zona de reserva es prohibirà l'execució de qualsevol tipus d'obra o instal·lació que no siguin les de mera conservació de les existents i també qualsevol altra classe d'activitats que puguin elevar el valor del sòl, excepte els de cultius agrícoles".

El PDSCMa assenyala que s'haurà de realitzar un estudi informatiu per a establir en caràcter definitiu de la zona de reserva viària per a la Ronda Nord d'Inca, ja que el PDSCMa conté una reserva viària amb caràcter provisional.

Cal indicar que des del punt de vista jurídic el PDSCMa incompleix l'establert a l'art. 30 de la Llei 5/1990, de 24 de maig de carreteres.

A més cal assenyalar que a l'acta del Subcomitè d'Avaluacions Ambientals Estratègiques de data 20 de novembre de 2009, recull el següent:

"El President comenta que està clar que des del punt de vista tècnic hi ha deficiències; en aquests moments es tracta de veure si s'ha d'aturar aquest Pla o es pot informar favorablement amb condicions. El que sembla més problemàtic és l'estudi d'alternatives realitzat, especialment a les carreteres de nou traçat (incloses les variants).

El Sr. Rosselló indica que el Pla Director només dóna una idea general, de manera que cadascuna de les variants es sotmetran particularment a un estudi informatiu; el Pla tan sols dibuixa una connexió entre dos carreteres, a nivell d'estudi informatiu s'ha de fer un estudi d'alternatives totalment obert i la dibuixada al Pla ha de ser una de les alternatives però no condiona per res, segons la redacció donada a la norma 11 del present Pla.

La Sra. Dameto comenta que carreteres informades amb el PDS vigent sempre s'havia dit que la reserva grafiada en els plànols tan sols es podia modificar un percentatge definit. Si en el nou Pla és així com indica el Sr. Rosselló ha de quedar ben clar a l'acord final.

El President conclou que el que vol dir el Sr. Rosselló és que finalment quan es tramiti el projecte tot quedí obert un altre vegada i que es tornarà a plantejar amb diverses alternatives possibles (inclosa la "zero") i que la grafiada en el plànol no serà vinculant respecte d'altres alternatives possibles.

El Sr. Nadal pensa que sobre les alternatives del traçat. En el PDS Energètic tan sols s'ubiquen les subestacions i es diu que s'hauran de connectar, però no es dibuixa el traçat sinó que es deixa pels futurs projectes.

El estudio informativo aprobado, fue objeto de tramitación ambiental con estudio de alternativas, con consultas a administraciones y Comisión de Medio Ambiente, considerándose que un

estudio informativo no estaba sujeto a evaluación de impacto.

La Sra. Ramis planteja si en altres plans s'ha realitzat la carretera en un lloc diferent de la reserva viària. Se li contesta que sí. La Sra. Ramis insisteix en que les reserves viàries que figuren al Pla ja han estat motiu d'al·legacions.

El Sr. Orfila diu que el que no està dibuixat no serà el que es realitzarà i el que es garanteix és la interconnexió.

El Sr. González Ortea comenta que les reserves viàries, per la seva experiència, sempre concreten les alternatives de traçat. No entén com ara les reserves viàries d'aquest Pla no signifiquen res. Pensa que és una indefensió total al ciutadà.

El President insisteix que és obligatori presentar alternatives del PD, aquestes alternatives són indicatives però per ventura no són les que després es triaran. És a dir, que tot està obert a l'estudi informatiu de cada projecte, on hi figuraran els veritaders traçats.

El Sr. González Ortea insisteix en que ja que el Pla marca els traçats és lògic que a l'exposició pública els ciutadans prenguin aquests traçats com a definitius.

El President diu que al PDS que es veu, s'han definit reserves viàries que, a diferència amb altres plans anteriors, aquestes reserves permeten fins i tot no arribar a fer el projecte. A nivell ambiental la CMAIB el que fa és valorar les propostes de reforma de modificació del sistema viari. El Pla és el marc per tenir els criteris i decidir que es puguin tramitar els projectes.

El Sr. Petit informa que les reserves viàries que s'estableixen en el nou Pla són les derivades del Pla anterior, no hi ha noves reserves, només la via connectora (2n cinturó), que únicament pot anar per un lloc. Les noves variants proposades en aquest Pla (Petra, Artà i Campanet) no tenen reserva viària definida en els plànols.

El Sr. González Ortea insisteix una altra vegada en que la informació pública és tremendament deficient en relació a les reserves viàries concretes.

El Sr. Gual de Torrella comenta que és prevalent l'interès públic de poder realitzar una carretera, en relació a l'interès privat.

La Sra. Dameto planteja que el PDS antic de l'any 98 conté reserves viàries que no varen ser avaluades ambientalment i vol saber si ara amb la redacció de la Norma 11 del nou Pla, s'avaluaran totes les possibles alternatives. El President li diu que sí.

De resultes del debat, el President proposa la conformitat de la Memòria Ambiental de la Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres per a la illa de Mallorca (Fase I: Programa de Construcció) amb una sèrie de condicions".

3. Per altra banda, la documentació ambiental presentada consisteix en un estudi d'alternatives per delimitar territorialment la franja que actuarà com a reserva viària de la variant nord d'Inca. L'estudi informatiu, dins les alternatives estudiades, se'n decanta per una.

No obstant, i atès a l'Acord del Ple de la CMAIB de 20/11/2009 en relació a la memòria ambiental de la revisió del PDS de Carreteres obliga en primer lloc, a que tots els projectes derivats del Pla que estiguin inclosos a l'Annex I de la Llei 11/2006, d'AIA i AAE de les Illes Balears, i en segon lloc, l'EIA haurà de preveure l'alternativa zero dins l'estudi d'alternatives per al projecte derivats d'aquest Pla com és la Ronda nord d'Inca.

Per tant, des del punt de vista jurídic, s'informa el següent:

- I. Que el projecte de la ronda nord d'Inca és una actuació inclosa dins el grup 7a.4 de l'Annex I de la Llei 11/2006, per la qual cosa ha de seguir el procediment establert als articles 22 i ss de l'esmentada llei.
- II. Que l'òrgan promotor haurà de presentar una memòria resum amb el contingut establert a l'article 22.1 de la Llei 11/2006, incloses l'estudi d'alternatives presentat.

En el momento actual, el criterio para la tramitación de los estudios informativos y la definición de reservas viarias corresponde a la tramitación de dichos estudios como un plan, en desarrollo del PDS de Carreteras, donde si se estudian las alternativas y se selecciona el pasillo más adecuado.

- III. Que fins que no es redacti el projecte definitiu no es pot saber a quines persones, institucions i administracions afectades s'haurà de consultar, d'acord amb l'article 22.2, independentment de les administracions consultades en el procediment substantiu.
- IV. Que a continuació es continuarà el procediment establerts als articles següents, i per tant l'estudi d'impacte ambiental, amb el contingut de l'article 27, s'haurà de sotmetre, juntament amb el projecte, a informació pública (article 28).
- V. Que a l'estudi d'impacte ambiental s'haurà de preveure l'alternativa zero, tal com es va establir a l'Acord del Ple de la CMAIB de 20/11/2009 en relació a la memòria ambiental de la revisió del PDS de Carreteres.
- VI. Que des del punt de vista jurídic no es pot informar sobre l'estudi d'informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca ja que les alternatives del futur projecte s'han d'estudiar a nivell de projecte dins el procediment ambiental establert a la Llei 11/2006 (art. 22 i següents).

3. Consta a l'expedient l'informe tècnic de la CMAIB de data 22 de març de 2013 on es proposa no informar.

Per tot l'exposat anteriorment, la tècnica que subscriu el present informe proposa al Subcomitè d'Informes Ambientals, des del punt de vista jurídic, i d'acord amb l'article 48 de la Llei 11/2006 d'AIA i AAE de les Illes Balears, no emetre informe sobre l'estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca i declinar qualsevol altre pronunciament sobre les reserves viàries per part de l'òrgan ambiental ja que el PDSCMa vigent no estableix clarament la franja viària amb caràcter definitiu de cap de les infraestructures a desenvolupar i per tant ens obliga d'acord amb la Llei 11/2006, d'AIA que serà a nivell de projecte quan s'estudien les alternatives.

Palma, 22 d'abril de 2013

La tècnica superior



Paz Andrade Barberá

De esta manera, el estudio informativo, si bien fue objeto de tramitación ambiental de alternativas de trazado, no recibió pronunciamiento sobre la misma por parte de la Comisión de Medio Ambiente, por lo que, en la fase de modificación, se deberán tener en cuenta diferentes alternativas de trazado.



Assumpte: informe relatiu al Estudi informatiu determinació zona de reserva viària ronda nord d'inca, al terme municipal de Inca, en zona de risc d'incendi forestal

Fets

- Sol·licitant: Consell de Mallorca
- Registre d'entrada: 25649
- Data entrada: 13/07/2012
- Assumpte de l'informe: Estudi informatiu determinació zona de reserva viària ronda nord d'inca
- Documentació aportada: Estudi informatiu (memòria i mapes)
- Municipi: Inca

Conclusions

Ateses les característiques i la naturalesa del projecte a informar, el Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl, no té cap consideració o suggeriment de rellevància que aportar en aquesta fase del projecte i en atenció a la alternativa seleccionada.

Palma, 25 de setembre de 2012

L'enginyer de forests

Oriol Domenech Agenjo

vist i plau,
Cap del Servei de gestió forestal i
protecció del sòl

Luis Berbiela Mingot

Núm. d'ordre	G.	Expedient	293/2011
Interessat	DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES. CONSELL DE MALLORCA		
Promotor	DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES. CONSELL DE MALLORCA		
Objecte	RONDA NORD D'INCA		
Emplaçament	INCA		
Municipi	INCA		

Informe tècnic

Dia 16 de juliol de 2011 es presenta al registre interior del Consell de Mallorca (Servei de Patrimoni Històric) amb nº 2784 la documentació relativa al projecte de la nova infraestructura viària anomenada Ronda Nord d'Inca.

El projecte presenta inclou diverses alternatives encara que en selecciona una.

Segons la documentació que obra en el servei de patrimoni històric, dins la franja de les diverses alternatives no existeixen jaciments arqueològics declarat Bé d'Interès cultural.

Per altra banda, en aquesta mateixa franja proposada, s'han localitzat els següents elements patrimonials protegits:

A) Era al camí de s'Ermita. És tracta d'un element protegit pel catàleg municipal d'Inca (2012), amb el núm. F054.



**INFORME:
Patrimoni**

B) Caseta Obres Públiques. És tracta d'una edificació protegida pel catàleg municipal d'Inca (2012), amb el núm. G008



Elemento relacionado con la rectificación de la traza, común para ambas alternativas.

* * *

També s'han localitzats dos elements més, encara que situats a les alternatives descartades o a les seves proximitats:

C) Caseta. És tracta d'una edificació protegida pel catàleg municipal d'Inca (2012), amb el núm. F072.



D) Molí d'en Barona. És tracta d'un element protegit pel catàleg municipal d'Inca (2012), amb el núm. F020.



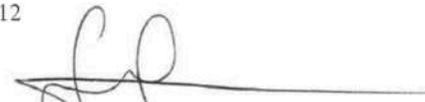
A més d'aquests elements també es veuran afectades nombroses parets de tipologia diversa. Per la correcta integració en el paisatge, aquestes parets s'hauran de reconstruir amb la mateixa tècnica i la mateixa tipologia (esquena d'ase, filada de dalt, rasant, paret cabrera, etc.).

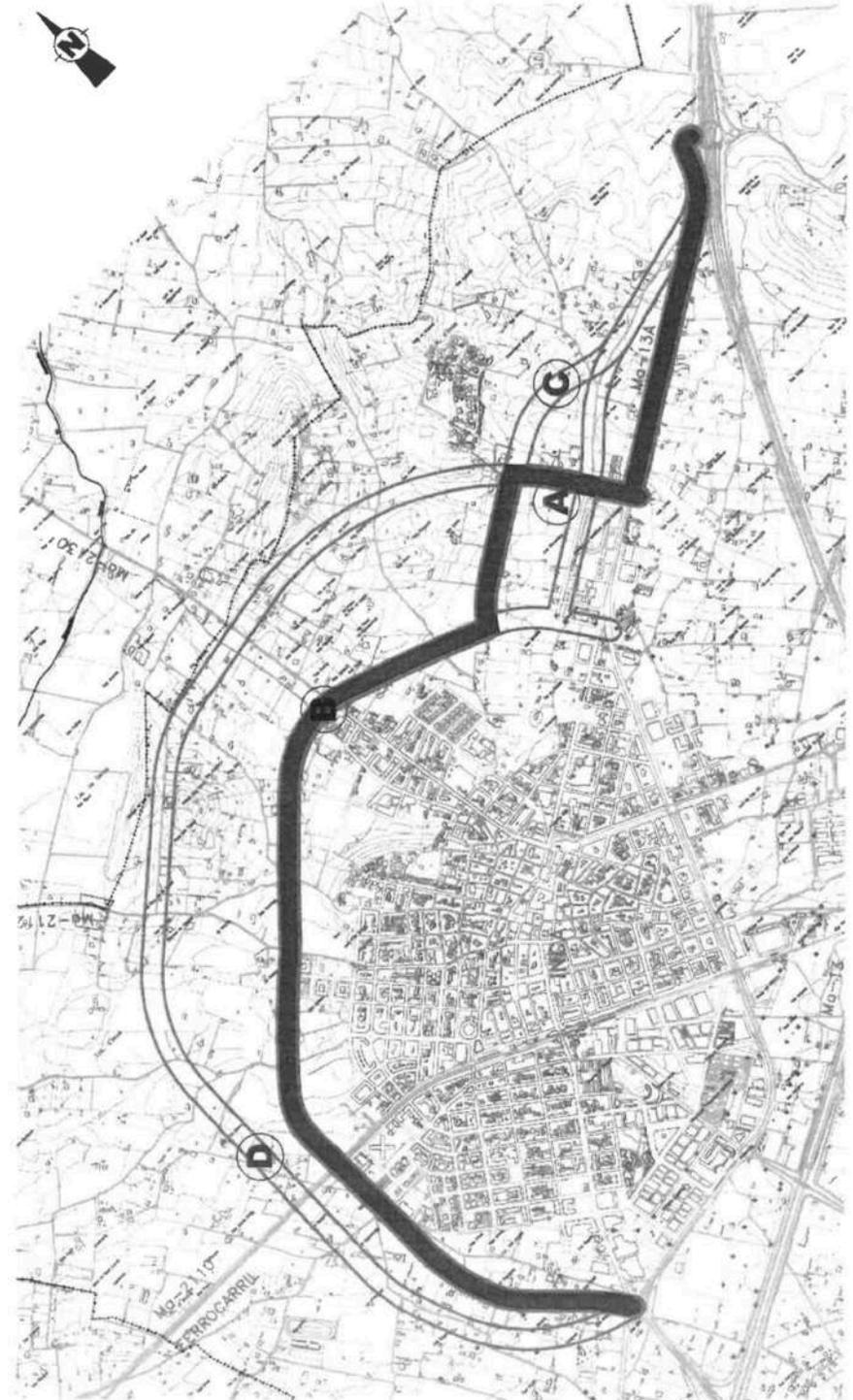
Així mateix, també cal tenir present la possible interferència amb la Ruta Artà - Lluç (Ruta d'Interès paisatgístic, establerta pel Pla Territorial de Mallorca i amb Pla Especial Aprovat).

Entenem que s'haurà de dur a terme una prospecció del territori per constatar la presència d'elements etnològics com sínies, pous, barraques, etc.

Palma, 8 de novembre de 2012


Helena Inglada
Tècnic arqueòleg


Gabriel Ordinas
Tècnic de patrimoni etnològic



Núm. d'ordre	G.	Expedient	293/2011
Interessat	DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES. CONSELL DE MALLORCA		
Promotor	DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES. CONSELL DE MALLORCA		
Objecte	RONDA NORD D'INCA		
Emplaçament	INCA		
Municipi	INCA		

Informe tècnic

Dia 16 de juliol de 2011 es presenta al registre interior del Consell de Mallorca (Servei de Patrimoni Històric) amb nº 2784 la documentació relativa al projecte de la nova infraestructura viària anomenada Ronda Nord d'Inca.

En data de 8 de novembre de 2012 es va emetre informe tècnic que esmentava l'absència de Béns d'Interès Cultural en la franja de l'alternativa seleccionada, i la presència de dos elements patrimonials protegits pel catàleg municipal (2012):

A) Era al camí de s'Ermita (F054).

B) Caseta Obres Públiques. (G008)

Per altra banda, també s'esmentaven altres dos elements patrimonials protegits pel mateix catàleg a les alternatives descartades o les seves proximitats:

C) Caseta (F072).

D) Molí d'en Barona. (F020).

A més d'aquests elements també es veuran afectades nombroses parets de tipologia diversa. Per la correcta integració en el paisatge, aquestes parets s'hauran de reconstruir amb la mateixa tècnica i la mateixa tipologia (esquena d'ase, filada de dalt, rasant, paret cabrera, etc.). Així mateix, també cal tenir present la possible interferència amb la Ruta Artà – Lluc (Ruta d'Interès paisatgístic, establerta pel Pla Territorial de Mallorca i amb Pla Especial Aprovat). Entenem que s'haurà de dur a terme una prospecció del territori per constatar la presència d'elements etnològics com sínies, pous, barraques, etc.

En data de 27 de desembre de 2012 es presenta nova sol·licitud d'informe de l'Estudi alternatiu de la zona de reserva de la Ronda Nord d'Inca. Analitzada la nova documentació presentada s'observa una petita variació en el final de la ronda (est). Aquesta variació consisteix en un canvi d'alternativa i en un tram de 140 metres que no apareixia al projecte anterior.

Analitzades aquestes modificacions es manté l'informe anterior (8-11-2012) amb tot els seus termes, amb especial atenció a l'element C) Caseta (Edificació protegida pel catàleg municipal d'Inca -2012-, núm. F072). També s'hi afegeixen tres edificacions amb certs valors patrimonials al final del traçat (E, F i G). L'edificació E, consisteix en casa restaurada, mentre que l'edificació F és una caseta agrícola, amb diversos afegits i destaca el portal de llinda. L'edificació G és una caseta de pedra de petites dimensions.

Per altra banda, també s'ha localitzat un element etnològic consistent en un albelló amb una síquia de pedra en sec, que neix dins la franja projectada



Edificació E



Edificació F

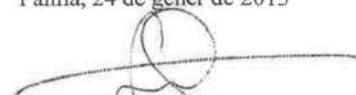


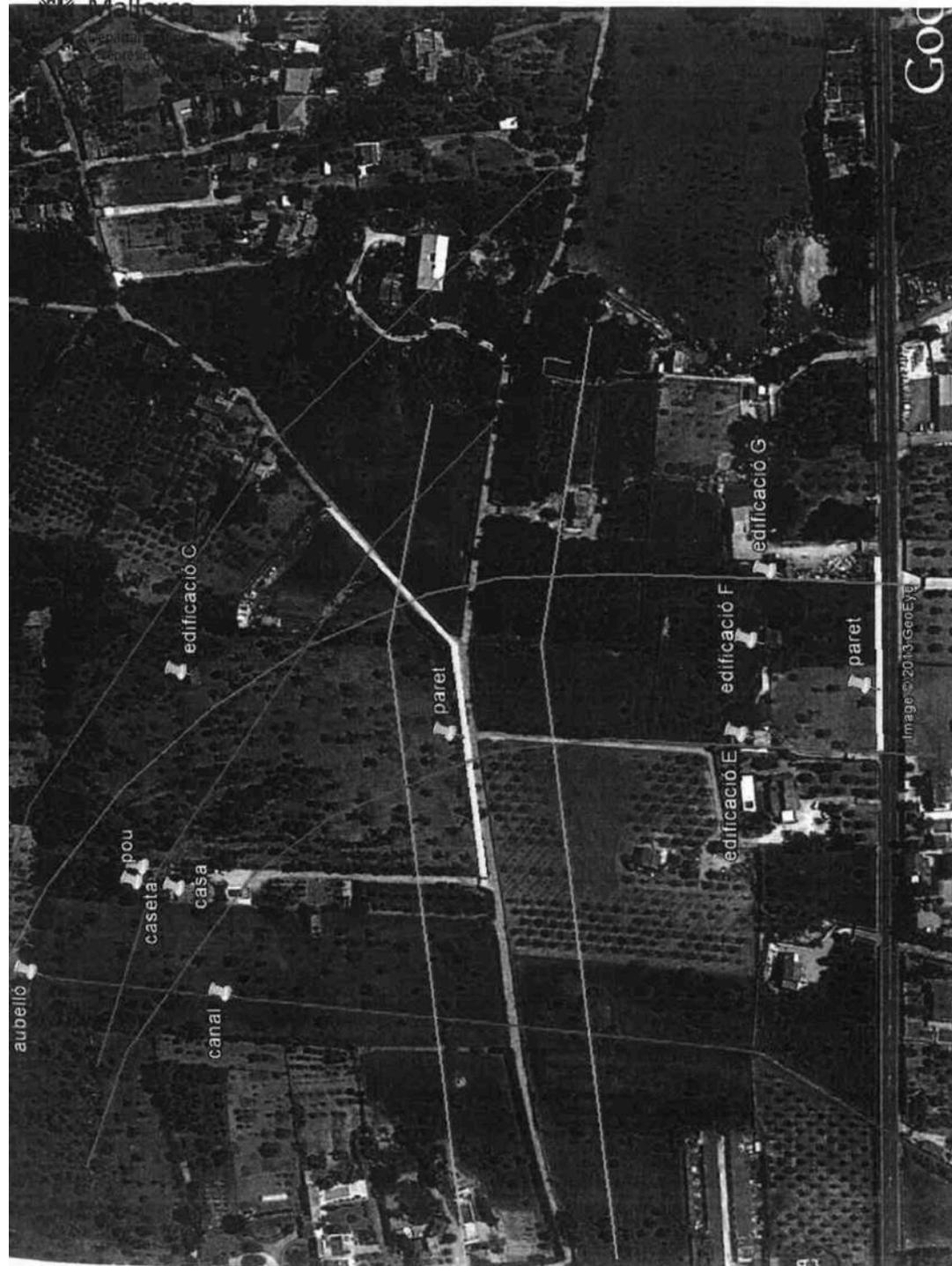
Edificació G



Albelló i siquia

Palma, 24 de gener de 2013


Gabriel Ordinas
Tècnic de patrimoni etnològic





GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori

Direcció General de Recursos Hídrics
Servei d'Aigües Superficials

GESTIÓ DEL DOMINI
PÚBLIC HIDRÀULIC

Data: - 1 OCT. 2012
Entrada: 1287
Sortida:
Servei: DPH



ASUNTO: Informe técnico en relación al estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la Ronda Nord d'Inca.

TM: Inca (Mallorca).

EXPEDIENTE: 8442-1

PETICIONARIO: Consell de Mallorca.

Revisada la documentación aportada por el peticionario en soporte digital (CD), se informa lo siguiente:

Primero. La documentación incluida consiste en escrito de solicitud referente al asunto junto con "Estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la ronda norte de Inca".

Segundo. Dicho estudio tiene como objetivo dar cumplimiento a la Norma 11 del Plan Director Sectorial de Carreteras para poder validar la franja de reserva donde se ejecutará la ronda.

Tercero. Para la elección de la franja más idónea, se plantean nueve alternativas posibles incluido el correspondiente análisis ambiental de las mismas (anejo 5).

Cuarto. Dicho análisis da como resultado la elección de la alternativa AB-BC-CE-EH-HF.

Quinto. Emplazado el trazado elegido en la cartografía obrante en esta Dirección General, se constata que el mismo cruza el Torrent d'Inca (Aumedrà en la desembocadura) en su parte lindante con zona urbana. Dicho cauce tiene vinculado una zona APR de Inundación que afectaría puntualmente a dicha ronda.

INFORME:
Servei d'Aigües Superficials
2012

Sexto. El anejo 4.4 del documento aportado (Definición de alternativas: Drenaje) indica que para el cálculo de caudales del drenaje transversal se escogerá un periodo de retorno de 100 años. Si bien dicha elección cumple con la Instrucción 5.2 IC de Drenaje Superficial, una vez consultado el Plan Hidrológico de las Islas Baleares, se recomienda escoger un periodo de retorno de, como mínimo, 200 años en aplicación del artículo 75.2 (diques, zona urbana) dado que dicha futura obra de paso se emplaza lindante a zona urbana.

Séptimo. En cuanto a la afección por zona APR de Inundación, si bien el PHIB indica que se debería redactar un estudio de inundabilidad, en dicho caso y dado que se trata de una afección puntual (cruce carretera con cauce y no un trazado paralelo o con gran afección por zona inundable) no sería necesario, dado que con el correcto dimensionamiento de la obra de paso, se podría atenuar y/o minimizar dicha afección.

Octavo. En cuanto al drenaje longitudinal de la nueva ronda, cabe indicar que se debería estudiar con detalle la gestión de la recogida de pluviales dado que la incorporación de nuevos caudales al Torrent d'Inca podría suponer un empeoramiento de la situación actual. Cabe recordar que aguas abajo del punto de interacción entre la futura ronda y el cauce, el mismo pasa a discurrir de forma soterrada por el núcleo urbano de Inca asociado con una zona APR de Inundación.

Noveno. En relación al punto anterior y para evitar la incorporación de caudales punta al cauce que podrían provocar situaciones de desbordamiento puntuales (aportación caudal "extra" por nuevas zonas impermeables), se debería estudiar la ejecución de balsas de laminación o estanques de tormenta de las aguas pluviales recogidas por los drenajes longitudinales, que sirvan de laminación y/o atenuación y así poder evitar situaciones de desbordamiento asociadas a la incorporación o vertido de los caudales punta indicados.

Por tanto y dado lo anterior, el técnico que suscribe tiene el placer de informar favorablemente el asunto siempre que, en la medida de lo posible, se adopten las medidas indicadas en las recomendaciones descritas anteriormente.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

Palma, 26 de Septiembre de 2012.

El Jefe de Negociado VII

Fdo: Arturo F. Aneas García.

Vº Bº,

El Jefe de Servicio de Aguas Superficiales

Fdo: Miguel Capó Galmés.

Nota. La zona inundable ni el torrent d'Inca no afectan al tramo rectificado



GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori

Direcció General de Recursos Hídrics
Servei d'Aigües Superficials

GESTIÓ DEL D.C.
PÚBLIC HIDRÀ

Data: 01 FEB. 2013

Entrada: 212

Sortida:

Servei: DP4



ASUNTO: Informe técnico en relación al estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la Ronda Nord d'Inca. Segundo informe.

TM: Inca (Mallorca).

EXPEDIENTE: 8442-1

PETICIONARIO: Consell de Mallorca.

Revisada la documentació adicional aportada por el peticionario en soporte digital (CD), se informa lo siguiente:

Primero. En fecha 26 de Septiembre de 2012 se emitió informe referente al asunto que expresaba lo siguiente:

INFORME:
Servei d'Aigües Superficials
2013

Primero. La documentación incluida consiste en escrito de solicitud referente al asunto junto con "Estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la ronda norte de Inca".

Segundo. Dicho estudio tiene como objetivo dar cumplimiento a la Norma 11 del Plan Director Sectorial de Carreteras para poder validar la franja de reserva donde se ejecutaría la ronda.

Tercero. Para la elección de la franja más idónea, se plantean nueve alternativas posibles incluido el correspondiente análisis ambiental de las mismas (anexo 5).

Cuarto. Dicho análisis da como resultado la elección de la alternativa AB-BC-CE-EH-HF.

Quinto. Emplazado el trazado elegido en la cartografía obrante en esta Dirección General, se constata que el mismo cruza el Torrent d'Inca (Aumedrà en la desembocadura) en su parte lindante con zona urbana. Dicho cauce tiene vinculado una zona APR de Inundación que afectaría puntualmente a dicha ronda.

Sexto. El anexo 4.4 del documento aportado (Definición de alternativas: Drenaje) indica que para el cálculo de caudales del drenaje transversal se escogerá un periodo de retorno de 100 años. Si bien dicha elección cumple con la Instrucción 5.2 IC de Drenaje Superficial, una vez consultado el Plan Hidrológico de las Islas Baleares, se recomienda escoger un periodo de retorno de, como mínimo, 200 años en aplicación del artículo 75.2 (diques, zona urbana) dado que dicha futura obra de paso se emplaza lindante a zona urbana.

Séptimo. En cuanto a la afección por zona APR de Inundación, si bien el PHIB indica que se debería redactar un estudio de inundabilidad, en dicho caso y dado que se trata de una afección puntual (cruce carretera con cauce y no un trazado paralelo o con gran afección por zona inundable) no sería

necesario, dado que con el correcto dimensionamiento de la obra de paso, se podría atenuar y/o minimizar dicha afección.

Octavo. En cuanto al drenaje longitudinal de la nueva ronda, cabe indicar que se debería estudiar con detalle la gestión de la recogida de pluviales dado que la incorporación de nuevos caudales al Torrent d'Inca podría suponer un empeoramiento de la situación actual. Cabe recordar que aguas abajo del punto de interacción entre la futura ronda y el cauce, el mismo pasa a discurrir de forma soterrada por el núcleo urbano de Inca asociado con una zona APR de Inundación.

Noveno. En relación al punto anterior y para evitar la incorporación de caudales punta al cauce que podrían provocar situaciones de desbordamiento puntuales (aportación caudal "extra" por nuevas zonas impermeables), se debería estudiar la ejecución de balsas de laminación o estanques de tormenta de las aguas pluviales recogidas por los drenajes longitudinales, que sirvan de laminación y/o atenuación y así poder evitar situaciones de desbordamiento asociadas a la incorporación o vertido de los caudales punta indicados.

Por tanto y dado lo anterior, el técnico que suscribe tiene el placer de informar favorablemente el asunto siempre que, en la medida de lo posible, se adopten las medidas indicadas en las recomendaciones descritas anteriormente.

Lo que se comunica a los efectos oportunos.

Nota. La zona inundable ni el torrent d'Inca no afectan al tramo rectificado

Segundo. Revisada la nueva documentación adjunta, se observa que se han tenido en cuenta las premisas indicadas en el informe previo.

Tercero. Cabe remarcar que para la ejecución de las actuaciones descritas, el correspondiente proyecto constructivo deberá obtener la correspondiente resolución de autorización por parte de esta D.G. de Recursos Hídricos.

Por tanto y dado lo anterior, el técnico que suscribe tiene el placer de informar favorablemente el asunto, siempre que se tenga en cuenta lo indicado en los puntos anteriores.

Palma, 28 de Enero de 2013.

El Jefe de Negociado VII

Fdo: Arturo F. Aneas García.

Vº Bº,
El Jefe de Servicio de Aguas Superficiales

Fdo: Miguel Capó Galmés.

Consell insular
de Mallorca
DEPARTAMENT D'URBANISME I TERRITORI

Data: 10 OCT. 2012

ENTRADA Núm. 6539	SORTIDA Núm.
----------------------	--------------

SFM
SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA

REGISTRE DE SORTIDA

NÚMERO : 1075/12
DATA : 09/10/2012 | HORA : 11:31

Rafel Gelabert Tortella
Director insular de carreteres
General Riera, 113
07010 - Palma

Consell de Mallorca
REGISTRE GENERAL

-9 OCT. 2012

ENTRADA Núm. 28713	SORTIDA Núm.
-----------------------	--------------

Ref.: Clau 11-07.0-EI

Assumpte: Informe sobre l'Estudi Informatiu par a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca

En relació a la seva petició de data 12 de juliol de 2012, s'adjunta informe realitzat pels tècnics de l'àrea d'infraestructures de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Palma, 9 d'octubre de 2012
El director gerent

SFM
Serveis Ferroviaris de Mallorca
CIF: Q-175006-M
Passatge Cala Figuera, 8 - Palma (07009) - Illes Balears
Tel.: 871 93 00 00 Fax: 871 93 00 01
PRESENCIA

José Ramón Orta Rotger

INFORME:
Serveis Ferroviaris de Mallorca
2012

INFORME

ASSUMPTE: Informe sobre l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca (Clau: 11-07.0-EI)

Introducció i antecedents

El passat 12 de juliol de 2012 el director insular de Carreteres remet a Serveis Ferroviaris de Mallorca l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, sol·licitant l'emissió d'informe per part de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

L'Estudi Informatiu esmentat fou aprovat inicialment mitjançant Resolució del Conseller executiu d'Urbanisme i Territori del Consell de Mallorca de 10 de juliol de 2012.

El present informe té com a antecedents l'informe emès pels tècnics d'SFM sobre el Projecte de variant d'Inca, fase I, en data 20 de maig de. El present Informe es bàsicament coincident amb aquest darrer.

Alternatives plantejades

L'estudi informatiu planteja i estudia varies alternatives per a la definició de franja de reserva per a la Ronda Nord d'Inca. Una correspon a la franja de reserva vial definida en el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca (en endavant (PDSCMa). S'ha definit una segona franja més o menys concèntrica a l'anterior amb el mateix punt de sortida en el costat palma de la MA-13A.

A més se defineixen varis traçats alternatius per el tram final de la Ronda Nord, en la seva connexió amb la Ma-13A en el costat Alcúdia, i que no tenen repercussió als efectes de les competències de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

L'objecte de l'Estudi Informatiu és la definició de la franja de reserva vial per al traçat de la Ronda Nord d'Inca, prenent en consideració les diferents



opcions de traçat i procedint a realitzar un anàlisi multicriteri de les matèries tenint en compte criteris territorials, funcionals, ambientals i econòmics. El PDSCMa estableix que la variant es conformarà com una carrer convencional de dos carrils de nou traçat, tipus C-80, integrada a la carretera primària complementària.

Amb qualsevol de les alternatives estudiades existeix un únic cas d'interferència de la futura Ronda Nord amb la línia ferroviària Palma aproximadament a l'alçada del PK 27+800 per a la "franja sud", o a l'alçada del PK 27+650 per a la "franja nord".

En el tram afectat la línia ferroviària consta de doble via d'ample mètric amb un entreeix de 3,5 m. El traçat de la línia ferroviària és paral·lel a la carretera Ma-2110, amb les respectives plataformes pràcticament adjacents.

Creuament a diferent nivell entre la Ronda Nord i la línia ferroviària

En la memòria resum no se descriu si es planteja la solució de la interferència mitjançant el pas de la ronda per damunt (viaducte) o per davall (pas inferior) de la línia ferroviària. Només són possibles aquestes opcions, sense que en cap cas es pugui considerar la modificació de la rasant del ferrocarril ni que és obvi, el creuament a nivell.

En cas que la solució es plantegi en viaducte cal que el disseny del nou pont respecti un gàlib vertical lliure de 6,75 m (mesurat des del pla mitjà de rodadura) i una distància entre estreps no inferior a 17,5 m (11 m d'amplada de la plataforma i 3 m lliures a banda i banda), centrats en l'eix de la doble via. En cas que el traçat definitiu coincideixi amb un traçat d'electrificació s'haurà d'optar entre elevar l'alçada del pont (fins als 17,5 m sobre el pla de rodadura) o bé, més racionalment, preveure una plataforma pressupostària per a la realització de les modificacions prèvies a la catenària que siguin escaients. S'instal·laran els dispositius de conteniment de vehicles i viseres que resultin adients per a salvaguardar la línia ferroviària. El procediment constructiu del pont haurà de ser compatible amb la normal explotació ferroviària, sense perjudici de les limitacions de velocitat que



motius de seguretat, s'hagin d'imposar des de la Direcció Tècnica d'Infraestructures i Explotació d'SFM durant l'execució de les obres.

Si pel contrari la solució que es planteja és de tipologia soterrada s'haurà de garantir que la llosa superior de l'estructura se situï com a mínim 1,75 m per davall del pla mitjà de rodadura actual, per no interferir amb el prisma de mitja tensió 15 kV que discorre longitudinalment per la plataforma del ferrocarril. S'haurà de valorar en el projecte constructiu, en funció de la cota superior final de l'estructura, la necessitat de realitzar lloses de transició per graduar el canvi de rigidesa de la via al seu pas per damunt de l'estructura. Cal tenir en compte que si el traçat de la carretera coincideix amb l'existència d'un pal de catenària serà inevitable el seu desplaçament, ja que la seva fonamentació és profunda. El procediment constructiu de l'estructura haurà de ser compatible amb la normal explotació ferroviària (essent preferible l'execució d'un calaix empentat) sense perjudici de les limitacions de velocitat que, per motius de seguretat, s'hagin d'imposar des de la Direcció Tècnica d'Infraestructures i Explotació d'SFM durant l'execució de les obres.

El manteniment de la nova estructura que se construirà per salvar la interferència amb el ferrocarril correrà, en qualsevol cas, a càrrec del promotor de la Ronda Nord.

Altres observacions

S'haurà de preveure en el projecte constructiu que els treballs que estiguin dins de la zona de seguretat ferroviària (a 3 m cap a l'exterior del pla vertical que conté els pals de la catenària) s'han de realitzar sobre la supervisió d'un pilot de seguretat homologat per SFM.

L'aportació d'altre documentació que es pugui considerar d'interès per a la redacció del projecte es farà, prèvia petició de la Direcció Insular de Carreteres, quan la solució estigui en un grau d'execució més elevat.

Així mateix els recordem que, d'acord amb el Reglament del Sector Ferroviari, aprovat pel RD 2387/04, les actuacions que puguin afectar a la



zona de domini públic de les línies ferroviàries d'SFM requereixen autorització prèvia per part d'aquest organisme, que determinarà en funció del projecte presentat les condicions per al seu atorgament.

Conclusió

En relació a les afeccions de la futura Ronda Nord d'Inca a la línia ferroviària Palma-Inca, des del punt de vista de Serveis Ferroviaris de Mallorca és pràcticament indiferent quina de les alternatives plantejades resulti l'escollida.

Cal que la solució de la interferència se realitzi amb creuament a diferent nivell, podent-se dissenyar la mateixa mitjançant un pas inferior o superior, d'acord als condicionants que s'han esmentat en el present informe.

S'hauran de definir en el projecte constructiu els procediments constructius que resultin més escaients per a minimitzar l'exploatació ferroviària

També s'hauran de preveure partides pressupostàries per les modificacions de la infraestructura ferroviària que resultin imprescindibles.

Nota. La intersección ferroviaria no afecta al tramo rectificado

Palma, 9 d'octubre de 2012

El Tècnic d'Infraestructuras,

Pau Cavaller Ferrer

La Tècnica d'Instal·lacions,

M. Apolonia Fuster Salvà

Vist-i-plau Director Tècnic,

Miguel A. Sagrera Clota



INFORME TÈCNIC

ASSUMPTE: Informe sobre la documentació annexa a l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca (Clau: 11-07.0-EI)

Introducció i antecedents

El passat 20 de desembre de 2012 el director insular de Carreteres remet a Serveis Ferroviaris de Mallorca (RE 1220/12, de 27 de desembre) la documentació annexa a l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, sol·licitant l'emissió d'informe per part de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

L'Estudi Informatiu esmentat fou aprovat inicialment mitjançant Resolució Conseller executiu d'Urbanisme i Territori del Consell de Mallorca de 10 de juliol de 2012 i va ser sotmès a exposició pública entre el 20 de juliol i 24 d'agost de 2012. El present informe té com a antecedents els informes realitzats pels tècnics d'Infraestructures sobre el Projecte de variant d'Inca, fase I, en data 20 de maig de 2011, l'Informe de consultes prèvies sobre el mateix Estudi Informatiu, per a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears en data 5 de març de 2012, i l'informe sobre l'estudi informatiu de 9 d'octubre de 2012.

Consideracions tècniques

Com a conseqüència de l'exposició pública de l'Estudi Informatiu s'introduïren a l'estudi l'anàlisi de dues noves alternatives en el tram final de la Ronda Nord.

També s'ha corregit una errada en la grafia de la franja AB que forma part de les alternatives de la corona interior ("franja sud").

Atès que amb qualsevol de les alternatives estudiades existeix un únic punt d'interferència de la futura Ronda Nord amb la línia ferroviària Palma-Inca aproximadament a l'alçada del PK 27+800 per a la "franja sud", o bé a l'alçada del PK 27+650 per a la "franja nord", no varien les consideracions tècniques realitzades per Serveis Ferroviaris de Mallorca en l'informe de 9 d'octubre de 2012.

INFORME:
Serveis Ferroviaris de Mallorca

2013

Conclusió

La documentació annexa presentada no varia les consideracions tècniques realitzades a l'Estudi Informatiu en l'Informe de Serveis Ferroviaris de Mallorca

data 9 d'octubre de 2012, sobre les conclusions del qual els tècnics signants es ratifiquen als efectes de redacció del projecte definitiu.

Palma, 29 d'abril de 2013

El Tècnic d'Infraestructuras,

Pau Cavaller Ferrer

La Tècnica d'Instal·lacions,

M. Apolonia Fuster Salvà

Vist-i-plau Director Tècnic,

Miguel A. Sagrera Clota



Nota. La intersección ferroviaria no afecta al tramo rectificado



Govern de les Illes Balears

Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
Direcció General de Medi Natural,
Educatió Ambiental i Canvi Climàtic

Núm. d'expedient: XN 202/2012

Document: informe tècnic sobre afeccions ambientals

Sol·licitant: Consell de Mallorca

Promotor: Consell de Mallorca – Ministeri de Foment

ASSUMPTE: Informe d'afecció a la Xarxa Natura 2000 del "Estudi informatiu determinació de la zona de reserva viària de la ronda nord d'Inca" (T.M. d'Inca)

Antecedents

En data 13/07/2012 (RE: 5.188) el Consell de Mallorca trameta a la DG de Medi Educatió Ambiental i Canvi Climàtic sol·licitud d'informe en relació a l'estudi es l'assumpte, còpia del qual s'adjunta en format digital.

Descripció del projecte

Segons s'esmena en l'estudi, el Pla director sectorial de carreteres integra la futura Nord d'Inca en la xarxa primària complementària i contempla la seva construcció (2009-2016). Inclou una franja de reserva viària per al seu traçat, franja que coincideix amb la inclosa en el planejament municipal. El tram coincident amb el previst en el pla municipal ho fa per terrenys classificats com a Sistema General Viari / Espai Lliure Pl

Aquest estudi informatiu es redacta en compliment de la Norma 11.3 del Pla de qual estableix l'obligatorietat de la seva redacció així com el que aquesta franja sigui suport almenys d'una de les alternatives a estudiar.

Afeccions a la xarxa natura 2000

Comprovada la situació geogràfica de totes les alternatives de traçat proposades en l'estudi, i com així s'esmena en l'anàlisi ambiental d'aquestes alternatives (an l'estudi), es comprova que totes elles discorren molt allunyades de qualsevol espai de la Xarxa Natura 2000, sense que sigui per tant previsible cap tipus d'afecció.

Per tant es conclou que, donat que no s'espera que es pugui produir cap afecció apreciable sobre cap lloc de la Xarxa Natura 2000, no és preceptiu l'informe d'avaluació de les repercussions ambientals al que fa referència l'article 39 de la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO).

Palma, 23 de juliol de 2012

El tècnic de la DG de Medi Natural, Educatió Ambiental i Canvi Climàtic

Josep Lluís Moreno Roig

3

Govern de les Illes Balears
 Conselleria d'Agricultura,
 Medi Ambient i Territori
 Direcció General de Medi Natural,
 Educació Ambiental i Canvi Climàtic

24-1-2013

Consell de Mallorca
 REGISTRE GENERAL
 22 GEN. 2013
 ENTRADA Núm. SORTIDA Núm.
 1655

Sr Rafael Gelabert Tortella
 Director Insular de Carreteres
 Consell Insular de Mallorca
 Departament d'Urbanisme i Territori
 C/ de General Riera, 113
 07010 Palma

GOVERN DE LES ILLES BALEARS
 Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
 Data: 15 GEN. 2013
 SORTIDA
 Núm. Reg. 1627

Exp.: XN-202/2012
 Document: ofici
 Emissor: DGMNEACC/NL/as.
 Sol·licitant: Consell de Mallorca
 Promotor: Consell de Mallorca
 TM:

Assumpte: tramesa d'informe tècnic

Amb relació a la seva sol·licitud d'informe sobre la documentació annexa a l'Estudi formatiu per a la determinació de la zona viària de la Ronda Nord d'Inca, us comunic que, el traçat proposat discorre lluny de qualsevol espai de la Xarxa Natura 2000, sense que sigui per tan previsible cap tipus d'afecció.

Per tant, no és perceptiu l'informe d'avaluació de les repercussions ambientals al que fa referència l'article 39 de la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO), tal i com s'indica en l'informe tècnic de 23 de juliol de 2012, adjunt.

Palma de Mallorca, 10 de gener de 2013

La directora general


 Neus Lliteras Reche
 GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Consell Insular de Mallorca
 DEPARTAMENT D'URBANISME I TERRITORI
 Data: 23 GEN. 2013
 ENTRADA Núm. SORTIDA Núm.
 436

INFORME:
DG Medi Natural. Xarxa Natura
2013



INFORME SOBRE L'ESTUDI INFORMATIU PER A LA DETERMINACIÓ DE LA ZONA DE RESERVA VIÀRIA DE LA RONDA NORD D'INCA, T. M. INCA.

En relació a la consulta sobre el tema dalt esmentat efectuada pel director insular de Carreteres en data 12/07/2012 i registre d'entrada a la DGMNEACC núm. 5186 de 13/07/2012, el Servei de Protecció d'Espècies

INFORMA

Antecedents:

El Pla Director Sectorial de Carreteres, a la seva norma 11, especifica la necessitat d'elaborar un estudi informatiu per a la determinació de les zones de reserva vial.

Per tant, cal fer-ho també per a la Ronda Nord d'Inca que ara es proposa.

Així, el Director Insular de Carreteres va autoritzar l'ordre d'estudi d'aquesta ronda el 15 de desembre de 2011.

L'equip redactor, de llavors ençà, ha recopilat la informació necessària, i ha mantingut contactes amb l'ajuntament d'Inca per delimitar els corredors més adients per tal d'ubicar la ronda nord, que serà de tipus C-80.

De resultes d'aquesta tasca, s'han plantejat una sèrie de trams, que han estat analitzats considerant diferents criteris com ara:

- Topografia
- Necessitat de connectivitat amb la xarxa viària actual
- Volum de trànsit assumible

INFORME:
DG Medi Natural. Servei de Protecció d'Espècies

2012

Així, els possibles traçats que s'analitzen, serien els següents:

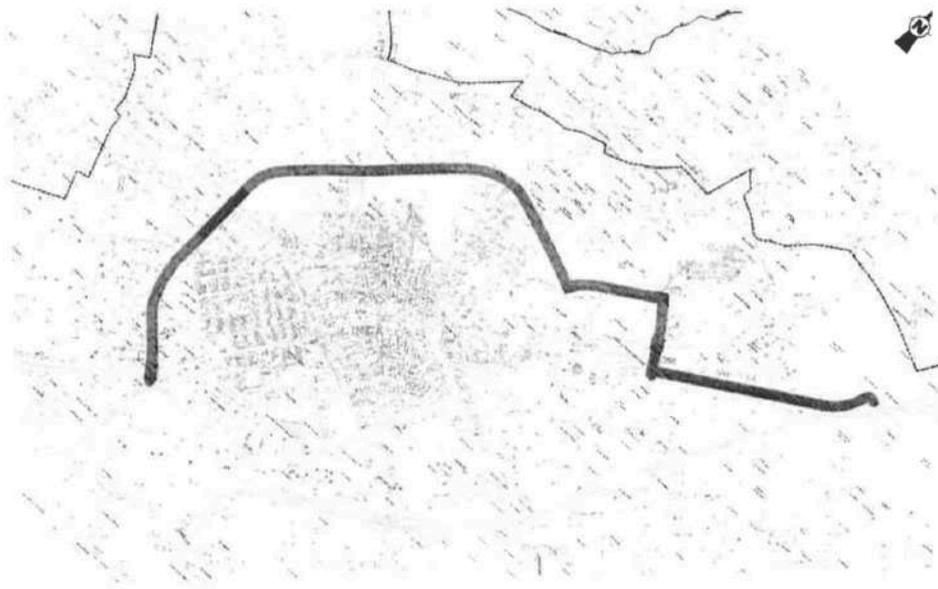


Es proposen nou alternatives:

1. AB-BD-DG
2. AB-BD-DE-EF
3. AB-BD-DE-EH-HF
4. AB-BC-CF
5. AC-CF
6. AC-CE-EF
7. AB-BC-CE-EF
8. AB-BC-CE-EH-HF
9. AC-CE-EH-HF

Les valoracions es fan sempre intentant aconseguir els millors resultats front a quatre objectius fonamentals: territorial, funcional, ambiental i econòmic.

De l'establiment i ús dels diferents indicadors, i de la seva ponderació, s'ha inferit que la millor alternativa és la número 8.



Consideracions tècniques:

La zona periurbana del nucli d'Inca està conformada per petites parcel·les amb construccions agrícoles i vivendes unifamiliars de petites dimensions. Els terrenys tenen, a hores d'ara, un ús majoritàriament agrícola de secà, amb presència d'ametlers, garrovers i figueres. També n'hi ha que no tenen cap tipus d'aprofitament.

En qualsevol cas, es tracta d'un territori sotmès tradicionalment a un ús antròpic i, en conseqüència, fortament alterat. El continu moviment de vehicles i persones, el conreu del sòl, contaminació acústica, etc., determinen l'existència d'un hàbitat poc propici a la majoria de les espècies. Així, les que hi són presents es caracteritzen pel seu caràcter ubic, oportunista i, fins i tot, invasiu. Als costats de camins i carreteres sovintegen plantes que ocupen ràpidament els terrenys remoguts o amb certa nitrofilia, i que s'estenen amb rapidesa.

L'informe indica només tres espècies presents, cap d'elles d'especial interès de conservació.

La presència d'espècies catalogades i amenaçades és molt improbable a un indret tan proper a un nucli urbà de grans dimensions com és Inca.

De fet, de la consulta dels arxius del Servei de Protecció d'Espècies (www.bioatles.caib.es) es deriva que no s'ha detectat la presència de cap espècie catalogada i amenaçada a la zona afectada per la planificació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca (T. M. Inca).

En conclusió, el Servei de Protecció d'Espècies, pel que fa a les seves competències, INFORMA FAVORABLEMENT el "Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, T. M. Inca", atès que es preveu que no tindrà cap incidència negativa sobre espècies catalogades i amenaçades.

Palma, 25 de juliol de 2012

El tècnic del Servei de Protecció d'Espècies

Ivan Ramos Torrens

Vist i plau, el cap de Servei

Joan Mayol Serra

PA. 41387250-S

Joan P. Oliver Valls

Conforme,
La directora general de Medi Natural,
Educació Ambiental i Canvi Climàtic

Neus Lliteras Reche



Exp.: SPE 01/2013 Núm. Reg. 2260
Document: Informe tècnic
Emissor: IRT-JMS/irt
Sol·licitant: Rafel Gelabert, director
insular de Carreteres

INFORME SOBRE LA DOCUMENTACIÓ ANNEXA A L'ESTUDI INFORMATIU PER A LA DETERMINACIÓ DE LA ZONA DE RESERVA VIÀRIA DE LA RONDA NORD D'INCA (T. M. INCA).

En relació a la consulta sobre el tema dalt esmentat efectuada pel director insular de Carreteres en data 20/12/2012 i registre d'entrada 70 a la DGMNEACC de 3/01/2013, el Servei de Protecció d'Espècies

INFORMA

Normativa d'aplicació:

- Llei 42/2007, de 13 de desembre, del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat (BOE 299, de 14/12/2007).
- RD 139/2011, de 4 de febrer, pel qual es desenvolupa el Llistat d'Espècies Silvestres en Règim de Protecció Especial i el Catàleg Espanyol d'Espècies Amenaçades (BOE 46, de 23/02/2011).
- Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears (BOIB 133, de 21/09/2006).

INFORME:
DG Medi Natural. Servei de Protecció d'Espècies

2013

Antecedents:

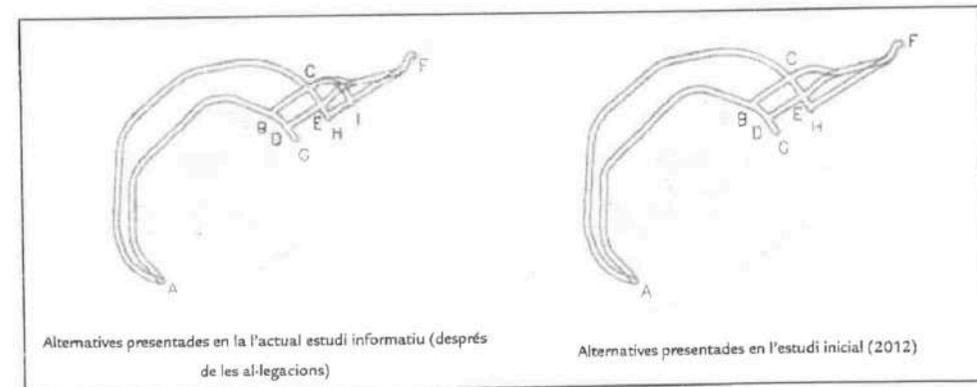
L'estudi informatiu per a la determinació de la reserva viària de la ronda nord d'Inca (T. M. Inca) ja fou informat per aquest Servei, a petició de la Direcció insular de Carreteres, en data 25/07/2012 (Exp. 44/2012; R. S.: 28021 de 30/07/2012).

En aquella ocasió es presentaren un total de nou alternatives, de la ponderació ambiental de les quals va resultar que la menys impactant era la número 8. Tanmateix, tota la zona afectada per la reserva viària es troba a un entorn periurbà i urbà (totalment alterat per les activitats humanes), per la qual cosa la probabilitat d'afectació a espècies catalogades i amenaçades és ínfima. Als arxius del Servei no hi ha cap registre que indiqui la presència d'espècies d'importància en matèria de conservació. Per aquesta raó el Servei va emetre informe favorable, sense condicionants.

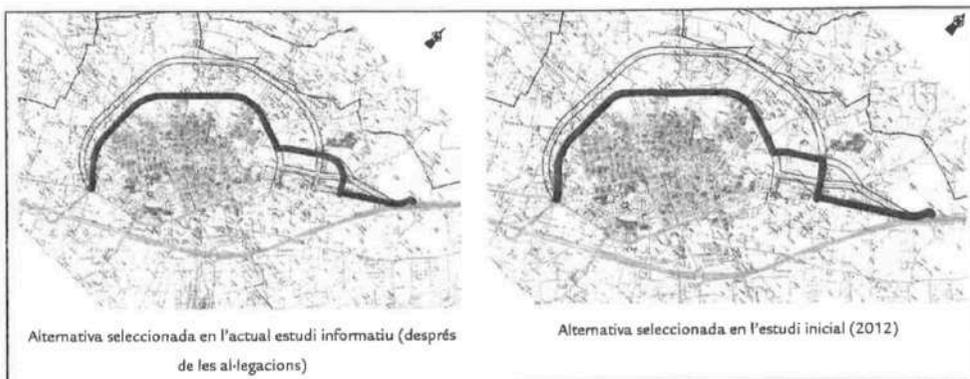
L'estudi esmentat es va sotmetre a exposició pública (entre els dies 20/07/2012 i el 28/08/2012) i es varen rebre informes dels organismes consultats i al·legacions de 429 particulars.

De la valoració de les al·legacions i informes, ha sorgit la necessitat d'introduir una sèrie de modificacions a l'estudi, com són:

1. S'han introduït dues noves alternatives (la 10 i la 11) a la part final de la ronda (C/Ciudadella).
2. S'ha esmenat una errada en la grafia del primer tram de la ronda (AB), atès que no estava conforme amb el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca.



De la nova valoració, s'ha conclòs que l'alternativa 10 (AB-BC-CI-IF), una de les noves alternatives proposades, és la menys impactant en les anàlisis de sensibilitat i robustesa, si bé és pressupostàriament més costosa que la recomanada a l'estudi inicial.



Com es pot veure a la imatge, la modificació proposada de la ronda afecta només una petita part del final del traçat.

Consideracions tècniques:

Pel que fa a les competències pròpies d'aquest Servei, la modificació puntual proposada del traçat de la ronda nord d'Inca no suposa una alteració en el sentit d'allò que ja es va indicar a l'anterior informe.

Com ja es va exposar, tota la zona ha patit transformació com a conseqüència de l'activitat humana. Els camps agrícoles de les rodalies del traçat es destinen a conreus de secà (ametlers, garrovers o figueres) o bé no es conreen en absolut. La vegetació predominant és la pròpia d'ambients alterats, amb una composició florística caracteritzada per espècies nitròfiles, ruderals i, sovint, al·lòctones. En qualsevol cas, es tracta d'espècies sense cap tipus d'interès de conservació.

Referent a altres espècies, de la consulta dels arxius del Servei de Protecció d'Espècies es deriva la inexistència d'espècies catalogades i amenaçades que s'hagin de veure afectades per la modificació del traçat proposat de la ronda nord d'Inca.

En conclusió, el Servei de Protecció d'Espècies, pel que fa a les seves competències i en congruència amb l'informe ja emès (Exp. 44/2012; R. S.: 28021 de 30/07/2012) INFORMA FAVORABLEMENT la " Documentació annexa a l'Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de l Ronda Nord d'Inca (T. M. Inca)", atès que es preveu que no tindrà incidència negativa sobre espècies catalogades i amenaçades.

Palma, 10 de gener de 2013

El tècnic del Servei de Protecció d'Espècies

Ivan Ramos Torrens

Vist i plau, el cap de Servei

Joan Mayol Serra

Conforme,
La directora general de Medi Natural, Educació Ambiental i Canvi Climàtic

Neus Lliteras Reche





Assumpte: Sol·licitud d'informe per part del Consell Insular de Mallorca referent a l'estudi informatiu per a la determinació de zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca i com a fase prèvia de consultes d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears..

Consell Insular de Mallorca	
DEPARTAMENT D'URBANISME I TERRITORI	
Data: 17 GEN. 2013	
TEMA NÚM.	SORTIDA NÚM.
353	

Consell de Mallorca REGISTRE GENERAL	
18 GEN. 2013	
ENTRADA NÚM.	SORTIDA NÚM.
1270	

Rafel Gelabert Tortella
Director Insular de Carreteres
carrer General Riera, 113
07010 - Palma de Mallorca

En relació a l'expedient abans citat, aquesta Direcció General de Medi Rural i Marí, mitjançant el servei de desenvolupament agrari, us informa que NO hi té res que al·legar.

Lo que us comunico pel vostre coneixement i més efectes.

Assumpte: Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca.

Amb relació a l'escrit de 27/12/12, amb numero de registre d'entrada 42826, en què sol·licitau informe sobre l' Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, vos tramet adjunt, l'informe que ha emès el cap de Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari a aquest efecte.

Palma de Mallorca, 08 d'agost de 2012

El cap de servei
de Reforma i Desenvolupament agrari

Gabriel Vicens Font

Palma de Mallorca, 07 de gener de 2013

La directora general
de Medi Rural i Marí

Margaret Mercadé Camps

INFORME:
Agricultura DG Medi Rural
2012

INFORME:
Agricultura DG Medi Rural
2013

GOVERN DE LES ILLES BALEARS
AGRIC., MEDI A. I TE
REGISTRE: SORTIDES
Núm: 505/2013
Data: 08/01/2013



**Govern
de les Illes Balears**
Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
Direcció General de Medi Rural i Marí
Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari

Emissor: DGMRM/CVF
Document: informe

Consell Insular de Mallorca	
REGISTRE D'URBANISME I TERRITORI	
Data: 17 GEN. 2013	
Entrada Núm.	Sortida Núm.
353	

Consell de Mallorca REGISTRE GENERAL	
18 GEN. 2013	
ENTRADA Núm.	SORTIDA Núm.
1270	

Rafel Gelabert Tortella
Director Insular de Carreteres
carrer General Riera, 113
07010 - Palma de Mallorca

Assumpte: Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca.

Amb relació a l'escrit de 27/12/12, amb numero de registre d'entrada 42826, en què sol·licitau informe sobre l' Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, vos tramet adjunt, l'informe que ha emès el cap de Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari a aquest efecte.

Palma de Mallorca, 07 de gener de 2013

La directora general
de Medi Rural i Marí


Margaret Mercader Camps

INFORME:
Agricultura DG Medi Rural
2013

GOVERN DE LES ILLES BALEARS
AGRIC., MEDI A. I TE
REGISTRE: SORTIDES
Núm: 505/2013
Data: 08/01/2013



**Govern
de les Illes Balears**
Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori
Direcció General de Medi Rural i Marí
Servei de Reforma i Desenvolupament Agrari

Emissor: DGMRM/CVF
Document: informe

Informe sobre l'Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca.

Vista la documentació enviada a aquest servei, s'informa que no hi cap inconvenient sobre la proposta presentada, ja no afecta a l'àrea de regadiu amb aigües depurades, ni a les infraestructures.

Palma de Mallorca, 07 de gener de 2013

El cap de servei
de Reforma i desenvolupament agrari


Gabriel Vicens Font

INFORME:
Agricultura. Desenvolupament Agrari
2013

INFORME: Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca

En data 12 de juliol de 2012 es rebé escrit de la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Mallorca (registre d'entrada núm. 4690) en la que és sol·licitava informe relatiu a l'Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, aprovat inicialment el 10 de juliol de 2012.

Antecedents:

La Norma 50 del Pla Territorial de Mallorca, referent a la Ruta Artà – Lluc, estableix en el punt segon que: *"Sense perjudici de la possibilitat de redacció de Plans Especials per part del Consell Insular de Mallorca per al desenvolupament de les presents determinacions, els traçats de les rutes esmentades s'hauran d'incloure en el planejament municipal, i seran vinculants a l'hora de redactar les adaptacions, revisions o els nous planejaments urbanístics. S'haurà de preveure una zona de protecció al voltant de cada un dels elements que la constitueixen on es prohibeixin actuacions que puguin malmetre o perjudicar el patrimoni catalogat, les visuals, l'entorn o la qualitat paisatgística de la ruta i, a la vegada, mantenir-les en condicions de ser transitades i obertes al públic".*

A més, d'acord amb l'acord del Ple del Consell Insular de Mallorca, d'aprovació definitiva de la "Modificació número 2 del Pla territorial insular de Mallorca" de 13 de gener de 2011 (BOIB núm. 18 EXT, de 4 de febrer de 2011), s'inclou un nou punt a la norma 50 que estableix: *"Els Plans especials de desenvolupament d'aquestes rutes seran vinculants per al planejament urbanístic municipal i n'establiran de forma detallada el seu traçat, podent incorporar de forma justificada nous elements, alternatives o variants en el seu desplegament per a un millor compliment dels objectius assenyalats. Quan l'elaboració, tramitació i aprovació correspongui al Consell Insular de Mallorca, serà preceptiu sol·licitar informe als ens locals afectats una vegada adoptat l'acord d'aprovació inicial; d'altra banda, es podran subscriure convenis entre el Consell i les administracions locals implicades per tal de regular el marc de participació en la redacció i desplegament posterior dels plans especials".*

INFORME:
Consell Patrimoni Etnològic
2012

Pel que fa a la tramitació del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluc cal indicar que fou aprovat inicialment pel Ple del Consell de Mallorca l'1 de desembre de 2008 (BOIB núm. 8, de 15 de gener de 2009).

Fets:

Una vegada revisats el document remes es constata que l'alternativa seleccionada a l'estudi informatiu creua transversalment i interromp el traçat de l'etapa 5 que discorre pel camí vell d'Inca, inclòs en el Pla d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluc, prop de la caseta de peons caminers.

D'acord amb la Normativa del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluc, un dels objectius principals és garantir en tot moment la seguretat dels usuaris de la ruta Artà – Lluc. Així mateix l'article 17.8 indica que: *Quan el camí coincideix amb carretera i s'ha de preveure espai per a vianants segons s'indica al programa d'actuacions, s'ha de fer amb pavimentació diferenciada del vial destinat a tràfic rodat, preferiblement s'ha de mantenir el terreny natural prèviament desbrossat i compactat i haurà de comptar amb proteccions de seguretat.*

Conclusions:

Per tal de garantir la continuïtat del traçat de la Ruta Artà – Lluc i garantir la seguretat dels usuaris s'haurà d'habilitar un espai per a vianants que discorri en paral·lel i creui la Variant Nord d'Inca. Dit traçat haurà de discórrer per un vial diferenciat del de tràfic rodat, amb paviment diferenciat d'aquest i preferiblement format pel terreny compactat.

Palma, 8 d'agost de 2012


Antoni Reynés Trias
Coordinador de Patrimoni Etnològic

INFORME: Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca

En data 20 de desembre de 2012 es rebé escrit de la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Mallorca (registre d'entrada núm. 9036) en la que és sol·licitava informe relatiu a la Documentació annexa a l'Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca (que inclou també l'anàlisi ambiental), aprovat inicialment el 19 de desembre de 2012.

Antecedents:

La Norma 50 del Pla Territorial de Mallorca, referent a la Ruta Artà – Lluç, estableix en el punt segon que: *"Sense perjudici de la possibilitat de redacció de Plans Especials per part del Consell Insular de Mallorca per al desenvolupament de les presents determinacions, els traçats de les rutes esmentades s'hauran d'incloure en el planejament municipal, i seran vinculants a l'hora de redactar les adaptacions, revisions o els nous planejaments urbanístics. S'haurà de preveure una zona de protecció al voltant de cada un dels elements que la constitueixen on es prohibeixin actuacions que puguin malmetre o perjudicar el patrimoni catalogat, les visuals, l'entorn o la qualitat paisatgística de la ruta i, a la vegada, mantenir-les en condicions de ser transitades i obertes al públic"*.

A més, d'acord amb l'acord del Ple del Consell Insular de Mallorca, d'aprovació definitiva de la "Modificació número 2 del Pla territorial insular de Mallorca" de 13 de gener de 2011 (BOIB núm. 18 EXT, de 4 de febrer de 2011), s'inclou un nou punt a la norma 50 que estableix: *"Els Plans especials de desenvolupament d'aquestes rutes seran vinculants per al planejament urbanístic municipal i n'establiran de forma detallada el seu traçat, podent incorporar de forma justificada nous elements, alternatives o variants en el seu desplegament per a un millor compliment dels objectius assenyalats. Quan l'elaboració, tramitació i aprovació correspongui al Consell Insular de Mallorca, serà preceptiu sol·licitar informe als ens locals afectats una vegada adoptat l'acord d'aprovació inicial; d'altra banda, es podran subscriure convenis entre el Consell i les administracions locals implicades per tal de regular el marc de participació en la redacció i desplegament posterior dels plans especials"*.

INFORME:
Consell Patrimoni Etnològic

2013

Per que fa a la tramitació del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluç cal indicar que fou aprovat inicialment pel Ple del Consell de Mallorca l'1 de desembre de 2008 (BOIB núm. 8, de 15 de gener de 2009).

Fets:

Una vegada revisats el document remes es constata que l'alternativa seleccionada a l'estudi informatiu creua transversalment i interromp el traçat de l'etapa 5 que discorre pel camí vell d'Inca, inclòs en el Pla d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluç, prop de la caseta de peons caminers.

D'acord amb la Normativa del Pla Especial d'Ordenació i Protecció de la Ruta Artà – Lluç, un dels objectius principals és garantir en tot moment la seguretat dels usuaris de la ruta Artà – Lluç. Així mateix l'article 17.8 indica que: *Quan el camí coincideix amb carretera i s'ha de preveure espai per a vianants segons s'indica al programa d'actuacions, s'ha de fer amb pavimentació diferenciada del vial destinat a tràfic rodat, preferiblement s'ha de mantenir el terreny natural prèviament desbrossat i compactat i haurà de comptar amb proteccions de seguretat*.

Conclusions:

Per tal de garantir la continuïtat del traçat de la Ruta Artà – Lluç i garantir la seguretat dels usuaris s'haurà d'habilitar un espai per a vianants que discorri en paral·lel i creui la Variant Nord d'Inca. Dit traçat haurà de discórrer per un vial diferenciat del de tràfic rodat, amb paviment diferenciat d'aquest i preferiblement format pel terreny compactat.

Palma, 14 de gener de 2013

Antoni Reynés Trias
Coordinador de Patrimoni Etnològic



RGE: 4.651
Exp. 097/2012-OT

DATA: 13/07/2012

ASSUMPTE: ESTUDI INFORMATIU RONDA NORD

MUNICIPI: INCA.

PROMOTOR: DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES.

Vista la sol·licitud d'informe del Director insular de carreteres sobre l'Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària per a la Ronda nord, en relació al Pla Territorial, els Serveis Tècnics del Servei d'Ordenació del Territori informen el següent:

ANTECEDENTS:

Normativa aplicable:

L'estudi és posterior a l'entrada en vigor del PTM per tant li és d'aplicació.

INFORME:

Es plantegen diverses alternatives a la zona de reserva prevista per a la Ronda nord en el Pla director sectorial de carreteres revisat pel Ple del Consell de Mallorca en data 03/12/2009.

Es tracta d'un arc més allunyat del nucli urbà i unes alternatives per a connectar amb l'autopista a Alcúdia per evitar les edificacions existents que dificulten el traçat.

Després d'un estudi multicriteri que compara aspectes funcionals, territorials, ambientals i econòmics es decideix per un traçat que aprofita la major part de la reserva actual més una alternativa per a la connexió a l'autopista cap a Alcúdia.

Per a comprovar l'adaptació de la proposta al PTM, en primer lloc s'ha de dir que la norma 52 diu textualment que fa seves les propostes contingudes en el PDS de Carreteres vigent i com l'estudi informatiu es fa a partir dels criteris establerts en aquest pla en principi es considera correcta la proposta que es tramita.

INFORME:
Consell Ordenación del Territori

2012

En relació a l'afecció al sòl rústic afectat els trams de traçat nou afecten a Àrea de Transició d'Harmonització AT-H i Sòl rústic general SRG i tant una categoria com l'altra segons l'article 19.2 del PTM admeten les vies de transport sempre que estiguin recollides pel Pla Director Sectorial corresponent com és el cas segons la tramitació que es fa.

Pel que fa a les categories de riscos no afecten al traçat.

La norma 62 relativa al PDS de carreteres, determina que la planificació i execució de carreteres hauran de preveure la integració paisatgística i la integració d'altres infraestructures existents per minimitzar l'impacte visual global i harmonitzar el conjunt amb l'entorn. Aquest tema es tracta en el punt

7.4 de la Memòria i en principi sembla suficient però vista el tema que es tracte, el tècnic sotasignat es remet a l'informe sobre l'Avaluació d'impacte ambiental sobre aquesta qüestió.

Per altra part en relació a la possible afecció a elements catalogats o de valor etnològic a l'annex 2.6 n'hi ha dos, però no queda clar si queden dins la reserva i per tant s'haurien de tenir en compte en el projecte de la variant.

Finalment segons la norma 4 del PDS sobre vinculació del planejament urbanístic estableix que les zones de reserva via definides per Estudis informatius redactats i aprovats a aquest efecte s'han de recollir íntegrament.

CONCLUSIÓ:

Des del punt de vista del Pla Territorial s'informa favorablement l'estudi informatiu, amb l'observació de que en relació al compliment de la norma 62 que en principi es considera complerta es remeten al criteri dels tècnics de Medi Ambient, així com la possible afecció a la zona de reserva dels elements catalogats que s'indiquen a l'annex 2.6.

Signat: Cristòfol Mora Gornals

Cap del Servei d'Ordenació del Territori

Palma, 20 d'agost de 2012

RGE: 8.316

DATA: 27.12.2012

Exp.: 163/12 OT

MUNICIPI: INCA

ASSUMPTE: MODIFICACIÓ RESERVA VIÀRIA ESTUDI INFORMATIU
RONDA NORD

PROMOTOR: DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES

En data 20 de desembre de 2012 es rep sol·licitud d'informe del Director insular de Carreteres, pel que fa a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca en relació al Pla Territorial. Com qüestió prèvia s'ha de fer constar que el PGO d'Inca està adaptat al PTIM i per tant això s'haurà de tenir en compte.

Una vegada revisada la documentació aportada en format digital s'informa el següent:

ANTECEDENTS:

El PDS de carreteres vigent des de l'aprovació de la revisió en data 03/12/2009 havia previst una reserva viària per a la ronda nord d'Inca.

La norma 4 del mateix pla estableix que les zones de reserva viària definides per estudis informatius redactats i aprovats seran igualment vinculants pel planejament general municipal.

L'estudi informatiu s'aprovà inicialment pel Ple del Consell de Mallorca el 10/07/2012 i una vegada exposat al públic mitjançant el BOIB de 19/07/2012 es presentaren 429 al·legacions així com els informes d'organismes sol·licitats. Una vegada estudiada aquesta documentació es decidí modificar parcialment el traçat, per la qual cosa es sol·licita nou informe en relació al Pla Territorial (PTM).

INFORME: INFORME:

Consell Ordenació del Territori

2013

S'han introduït dues modificacions:

1.- Un nou tram de reserva cap al final de la nord abans de la connexió a la Ma-13 en direcció a Alcúdia, la qual cosa suposa dos traçats alternatius nous a més dels 9 estudiats a la documentació anterior.

2.- El reajustament de traçat inicial per fer-lo coincidir amb el grafat en el PDS vigent, és a dir conseqüència d'una errada de transcripció del vigent un petit desplaçament de la reserva viària cap al nord de forma que quedaven afectades unes edificacions que abans no hi estaven.

Tal com s'informà en data 20/08/2012 en relació a l'Estudi informatiu la norma 52 del PTM diu que fa seves les propostes del PDS vigent i el mateix es considera en relació a les modificacions una vegada aprovades.

La modificació del traçat suposa afegir dues alternatives més a les estudiades. Es completa la comparació d'aquests traçats amb un anàlisi multicriteri tenint en compte aspectes territorials, ambientals, funcionals i econòmics.

Per a informar en relació al traçat proposat es comprova a quines categories de sòl rústic afecten les noves zones de reserva en relació a les tramitades inicialment i resulta que Àrea de Transició d'Harmonització i Sòl Rústic General, i les dues admeten les vies de transport sempre que estiguin recollides en el PDS corresponent, per la qual cosa no hi haurà inconvenient una vegada aprovat l'Estudi informatiu ja que segueix el procediment de modificació establert en el propi pla director.

Igualment s'ha comprovat que no hi ha afecció de cap de les zones de risc que inclou el PTM.

Finalment s'ha de comentar que a la connexió amb l'autopista MA-13 cap a Alcúdia hi ha un petit tram de la reserva viària de 160 m que està afectat per una zona de risc d'incendi i en contacte amb una d'ANP, però com es pot observar de l'ortofoto que s'adjunta junt amb al plànol de PTM com en aquest tram la carretera ja està construïda i no afecta al ANP, únicament proposar que el projecte consideri si, en aquesta zona, ha de prendre alguna mesura addicional per a evitar aquest risc.

CONCLUSIÓ:

Com a informe complementari al de data 20/08/2012 s'ha comprovat que les noves zones incloses dins la reserva viària modificada com a conseqüència de l'estudi dels informes i al·legacions de l'exposició pública de l'Estudi informatiu no suposen noves limitacions des del punt de vista del Pla Territorial. Així com la recomanació de tenir present la possible afecció de la zona de risc d'incendi prop de la rotonda de connexió amb l'autopista sentit Alcúdia.

S'adjunta plànol del PTM i ortofoto.

Nota. zona con riesgo de incendio no afecta al tramo rectificado

Palma, 14 de gener de 2013.

Cristòfol Mora Gornals



Cap del Servei d'Ordenació del Territori



Escala: 1:3.000
 Projecte UTM Fus 3'IN
 ETRS89

IDE
mallorca
 Institut Insular de Recerca i Innovació Tecnològica

Consell de Mallorca
 Departament d'Urbanisme i Territori

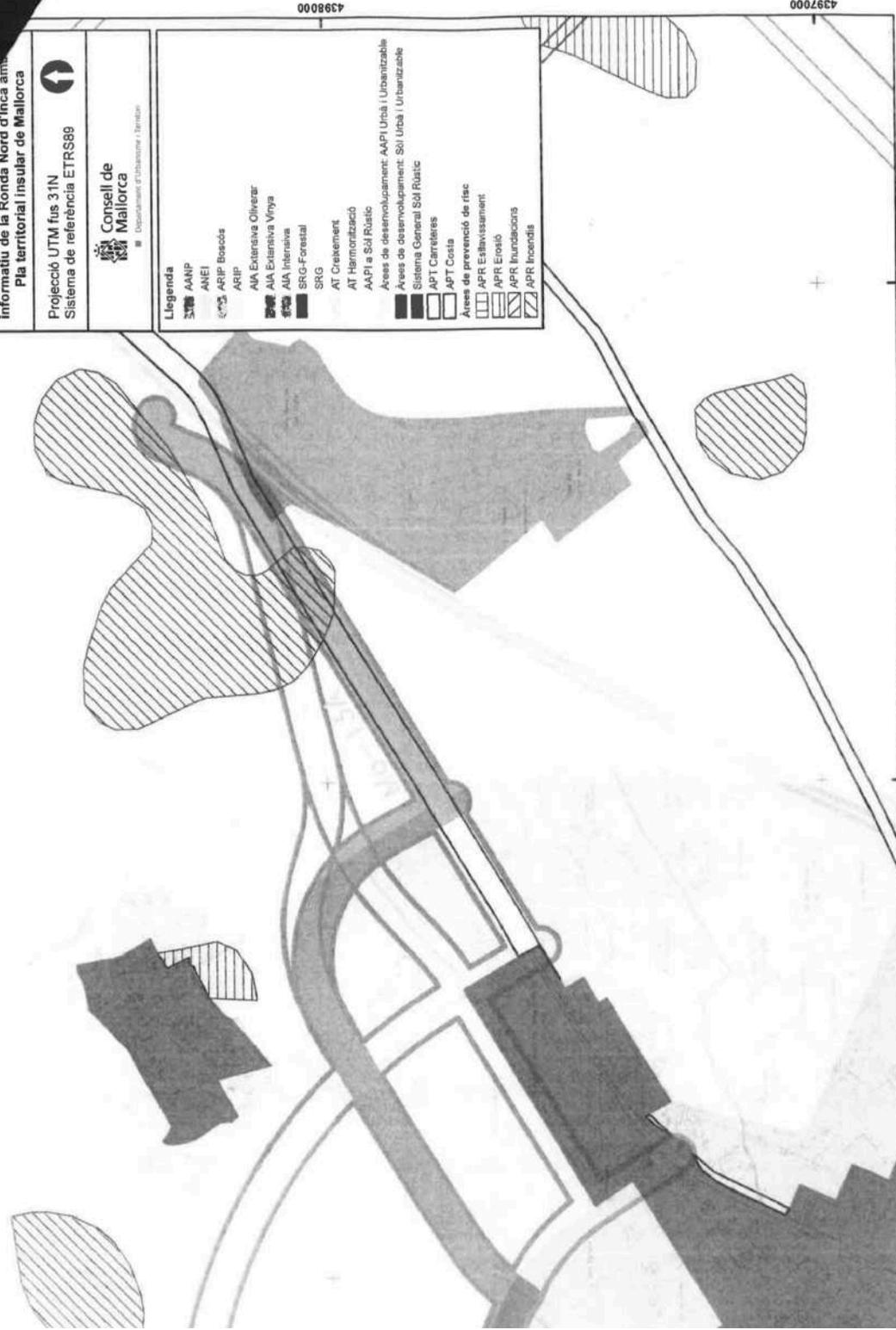
Informatiu de la Ronda Nord d'Inca amb Pla territorial Insular de Mallorca

Projecte UTM fus 3'IN
 Sistema de referència ETRS89

Consell de Mallorca
 Departament d'Urbanisme i Territori

Llegenda

- ANIP
- ANPI
- ANEI
- ARIP Boscos
- ARIP
- ANA Extensiva Oliveier
- ANA Extensiva Vinya
- ANA Intensiva
- SRG-Forestal
- SRG
- AT Creixement
- AT Harmonització
- AAPI e Sol Rúsic
- Àrees de desenvolupament: AAPI Urbà i Urbanitzable
- Àrees de desenvolupament: Sol Urbà i Urbanitzable
- Sistema General Sol Rúsic
- APT Carrilers
- APT Costa
- Àrees de prevenció de risc
- APR Estivament
- APR Erosió
- APR Inundacions
- APR Incendis



Legenda
 profoto 2010

4398000

4397000

 Ajuntament d'Inca		Data: 18 OCT. 2012	Consell de Mallorca REGISTRE GENERAL
AJUNTAMENT D'INCA SORTIDA 11 d'octubre de 2012 Núm. 3680		ENTRADA Núm. 6684 SORTIDA Núm.	17 OCT. 2012
DEPARTAMENT EMISSOR: URBANISME		CONSELL DE MALLORCA 29428 DEPARTAMENT D'URBANISME I TERRITORI DIRECCIÓ INSULAR DE CARRETERES C/ GENERAL RIERA, 113 07010 PALMA	
ASSUMpte: ESTUDI INFORMATIU RONDA NORD D'INCA		ENTRADA Núm. SORTIDA Núm.	

Per la Junta de Govern Local, en sessió ordinària de data 10 d'octubre de 2012, es va adoptar entre altres, el següent acord, el qual transcrit textualment, diu:

"PROPOSTA que formula el primer tinent batlle i regidor d'urbanisme en relació a l'estudi informatiu de la Ronda Nord; perquè s'elevi a la decisió de la JUNTA DE GOVERN LOCAL:

I.- VIST que el Consell de Mallorca va remetre l'estudi informatiu de l'actuació en matèria de carreteres relatiu a la Ronda Nord d'Inca, als efectes de la seva consulta per part dels Serveis Tècnics Municipals i la seva exposició a informació pública.

II.- VIST l'informe emès per l'àrea d'urbanisme en relació a l'estudi esmenta que a continuació es transcriu:

"Informe que emet l'àrea d'urbanisme de l'ajuntament d'Inca en relació a l'estudi informatiu de la Ronda Nord d'Inca.

En relació a les diferents reunions mantingudes, en referència a les possibles alternatives de la Ronda Nord, pel departament d'urbanisme de l'ajuntament d'Inca amb els serveis tècnics del departament d'urbanisme i territori, direcció insular carreteres i de la documentació facilitada i revisada conjuntament, es conclou el següent:

Tant al PGOU aprovat actualment com la seva adaptació al Pla Territorial de Mallorca sempre s'ha mantingut el traçat de la Ronda Nord d'acord amb la nomenclatura adoptada pel Consell en la seva documentació gràfica traçat "AB-BD-DG" del plano Annex nº5.

No obstant dels estudis realitzats de mobilitat duts a terme tant per l'àrea de policia local i l'àrea d'urbanisme s'ha detectat que actualment a la cruïlla que es forma a la plaça Mediterrani, carrer Tomir i les seves prolongacions existeixen importants problemes de trànsit per l'accés al col·legi Miquel Saurina i l'Institut Berenguer d'Anoia a les hores d'entrada i sortida dels horaris lectius. En aquestes hores la policia ha d'ésser present per realitzar tasques de control de trànsit. Per tant en vista de les alternatives proposades pel Consell es considera positiu la proposta del traçat "BC", traçat que resoldria el problema puntual actual.

INFORME:
Ajuntament d'Inca 2012

2012

En referència als traçats finals proposats "CE-EH-HF", "CE-EF" i "CF", un cop avaluats pels serveis tècnics municipals, es considera el traçat "CE-EH-HF" com a millor alternativa des d'un punt de vista d'incidència en el territori, donat que el traçat sempre es produeix per carreteres existents d'entre elles la Ma-13, afectant a un menor nombre de propietats."

III.- ATÈS el que disposen els articles 4.1.e), 5 i 21.1.k) i s) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local; i els articles 3.1, 4.1 e), 41. 22 i 27, 146, 163 i següents del Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Corporacions Locals de 28 de novembre de 1986; el primer tinent batlle i Regidor d'Urbanisme, eleva a la decisió de la JUNTA DE GOVERN LOCAL, òrgan competent per resoldre, la següent proposta d'ACORD:

1.- APROVAR l'informe emès per l'àrea d'urbanisme de l'Ajuntament d'Inca envers a l'estudi informatiu de la Ronda Nord.

2.- ELEVAR el present informe al Departament de Carreteres del Consell de Mallorca, als efectes corresponents."

Contra la present resolució que ha esgotat la via administrativa podrà interposar recurs contenciós administratiu davant el Jutjat de lo Contenciós Administratiu de Palma de Mallorca, en el termini de dos mesos, comptadors a partir del dia següent de la notificació de la present resolució de conformitat amb la Llei 29/1998, de 13 de juliol, de la Jurisdicció Contenciosa Administrativa.

Inca, 11 d'octubre de 2012

El secretari acat.





Ajuntament d'Inca

AJUNTAMENT D'INCA SORTIDA 18 de febrer de 2013 Núm. 677

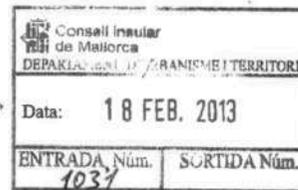
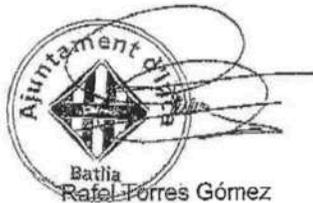
Consell de Mallorca
 Departament de Carreteres
 c/ General Riera, núm. 113
 07010 Palma

Departament emissor:	URBANISME
Procediment:	Estudi informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca.
Assumpte:	Informe favorable en relació a l'estudi informatiu de la Ronda Nord

Adjunt us tramet informe favorable que emet l'àrea d'urbanisme de l'Ajuntament d'Inca, en relació a l'estudi informatiu de la Ronda Nord d'Inca. Documentació annexa novembre 2012.

Inca, 18 de febrer de 2013

El batle-president



INFORME:
Ajuntament d'Inca 2012
2013



Ajuntament d'Inca

GUILLEM CORRÓ TRUYOL, secretari accidental de l'Ajuntament d'Inca,

CERTIFIC : Que, per la Junta de Govern Local, en sessió ordinària de dia 7 de febrer de 2013, es va adoptar el següent acord:

"PROPOSTA que formula el primer tinent batle i regidor d'urbanisme i serveis en relació a l'estudi informatiu de la Ronda Nord; perquè s'elevi a la decisió de la JUNTA DE GOVERN LOCAL:"

I.- VIST que el Consell de Mallorca va remetre un nou estudi informatiu de l'actuació en matèria de carreteres relatiu a la Ronda Nord d'Inca (Documentació annexa novembre 2012), als efectes de la seva consulta per part dels Serveis Tècnics Municipals i la seva exposició a informació pública.

II.- VIST l'informe emès per l'àrea d'urbanisme en relació a l'estudi esmentat que a continuació es transcriu:

"L'estudi informatiu de la Ronda Nord es va aprovar inicialment el 10 de juliol de 2012, i es va sotmetre a informació pública del 20/07/2012 al 24/08/2012.

Com a resultat de l'anàlisi dels informes rebuts pels diferents organismes i les 429 al·legacions particulars rebudes, el Consell de Mallorca ha redactat una annexa que introdueix una sèrie de canvis i modificacions.

En referència a la nova documentació i a les noves alternatives de traçat plantejades i un cop avaluats pels serveis tècnics municipals, es considera que el traçat "AB-BC-CI-IF" que figura a l'estudi com a millor alternativa, inclou a la franja un menor nombre d'edificis que puguin ser afectats pel traçat de la futura Ronda i compleix amb els requeriments exposats a l'informe emès pels Serveis Tècnics Municipals d'Urbanisme en data de 25 de maig de 2012.

Pel que s'ha pogut comprovar al traçat "AB" s'haurà de tenir especial esment a l'element catalogat dins el "Catàleg d'elements d'interès artístic, històric, ambiental i patrimoni arquitectònic d'Inca, aprovat definitivament el 26 d'octubre de 2012" amb la fitxa B-INC-G008 Edifici magatzem d'obres públiques."

III.- ATÈS el que disposen els articles 4.1.e), 5 i 21.1.k) i s) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local; i els articles 3.1, 4.1 e), 41. 22 i 27, 146, 163 i següents del Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Corporacions Locals de 28 de novembre de 1986; el primer tinent batle i Regidor d'Urbanisme, eleva a la decisió de la JUNTA DE GOVERN LOCAL, òrgan competent per resoldre, la següent proposta d'ACORD:

1.- APROVAR l'informe emès per l'àrea d'urbanisme de l'Ajuntament d'Inca envers a l'estudi informatiu de la Ronda Nord (Documentació annexa novembre de 2012).

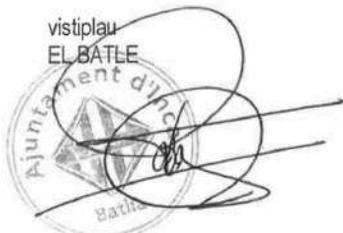
2.- ELEVAR el present informe al Departament de Carreteres del Consell de Mallorca, als efectes corresponents."



I perquè consti i tenguí els efectes que corresponguin, amb reserva dels termes en que resulti aprovada l'acta de la sessió, advertència que es realitza en compliment de l'art. 206 del RD. 2568/1986, de 28 de novembre, expedisc la present certificació, d'ordre i amb el vist-i-plau del Sr. batle-president, a Inca, 11 de febrer de 2013.

visi-plau

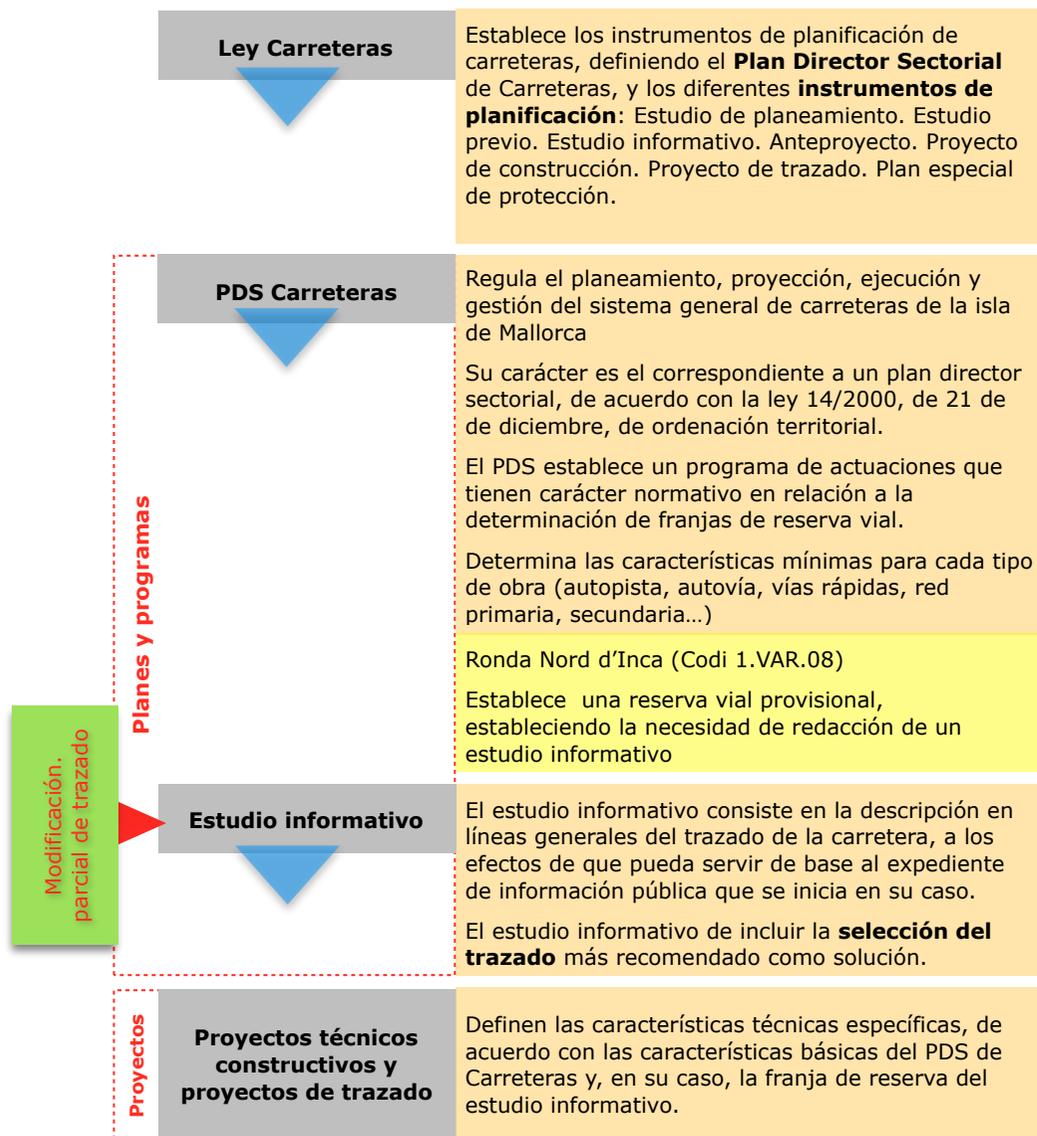
EL BATLE



Rafel Torres Gómez

EL SECRETARI ACCIDENTAL





III.- Descripción de la Modificación del Plan

En el presente capítulo se aportan los contenidos señalados de los que establece el artículo 18 de la Ley 21/2013 para un Documento Inicial Estratégico

- a) Los objetivos de la planificación.**
- b) El alcance y el contenido del plan propuesto** y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.**
- d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.
- e) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.**

Promotor del proyecto

El promotor de la modificación del Estudio informativo de la variante Norte de Inca es la Direcció Insular de Carreteres del Consell de Mallorca.

Necesidad de la Variante de Inca

La necesidad de desarrollo de la Ronda Norte de Inca viene determinada por el Plan Director Sectorial de Carreteras, el cual establece la necesidad de dicho desarrollo, donde el Estudio Informativo y el posterior proyecto técnico son desarrollos instrumentales de lo previsto por la planificación de carreteras.

A efectos de la necesidad de la variante, tal como se justificará en el apartado de alternativas, el No desarrollo de la Variante correspondería a una modificación del PDS de carreteras, que es el que estableció su desarrollo a partir del análisis de necesidades, si bien no se estableció el trazado.

Necesidad de la modificación del trazado y de su Estudio Informativo

En relación al trazado aprobado por el estudio informativo, se ha considerado necesaria la mejora del trazado, teniendo en cuenta la participación ciudadana, ya sea en los instrumentos reglados de consulta como en otras formas de participación y expresión de la opinión.

Dado que un proyecto de construcción de una carretera, jerárquicamente depende de instrumentos de planificación que establecen un pasillo para su trazado, para poder rectificar el trazado es necesario adecuar previamente el instrumento de ordenación y planificación del que depende jerárquicamente, en este caso el Estudio Informativo que define dicho pasillo, dado que el PDS lo definió de forma provisional y preveía el desarrollo del estudio informativo.

Si bien el estudio informativo analizó diferentes alternativas y se realizó una tramitación ambiental, no hubo pronunciamiento por parte de la CMIB, por lo que ahora se plantea nuevamente estudio de alternativas de trazado para el tramo objeto de modificación.

Modificación del estudio informativo. Documentación

La modificación del Estudio informativo aprobado se realiza mediante la redacción de un estudio informativo completo que substituye al aprobado, en el cual se ha introducido una modificación del tramo final del trazado aprobado, realizándose un estudio de alternativas respecto la reserva aprobada y la modificación del trazado parcial que se propone.

No obstante, el Estudio Informativo, dado que es un instrumento de planificación que substituye al aprobado, se redacta como un documento completo que incluye la totalidad de contenidos y apéndices, donde las alternativas de trazado analizadas corresponden a la alternativa aprobada y la nueva propuesta, no realizándose una nueva valoración de la totalidad de las alternativas, dado que ya fueron estudiadas, evaluadas y se aprobó la que, en aquel momento, se consideró más adecuada.

Si bien en el estudio aprobado se estudiaron diferentes alternativas de trazado, en la modificación menor se ha eliminado todas las alternativas que fueron estudiadas descartadas, manteniéndose en el momento actual la alternativa vigente, y la nueva propuesta, que se selecciona como alternativa más adecuada.

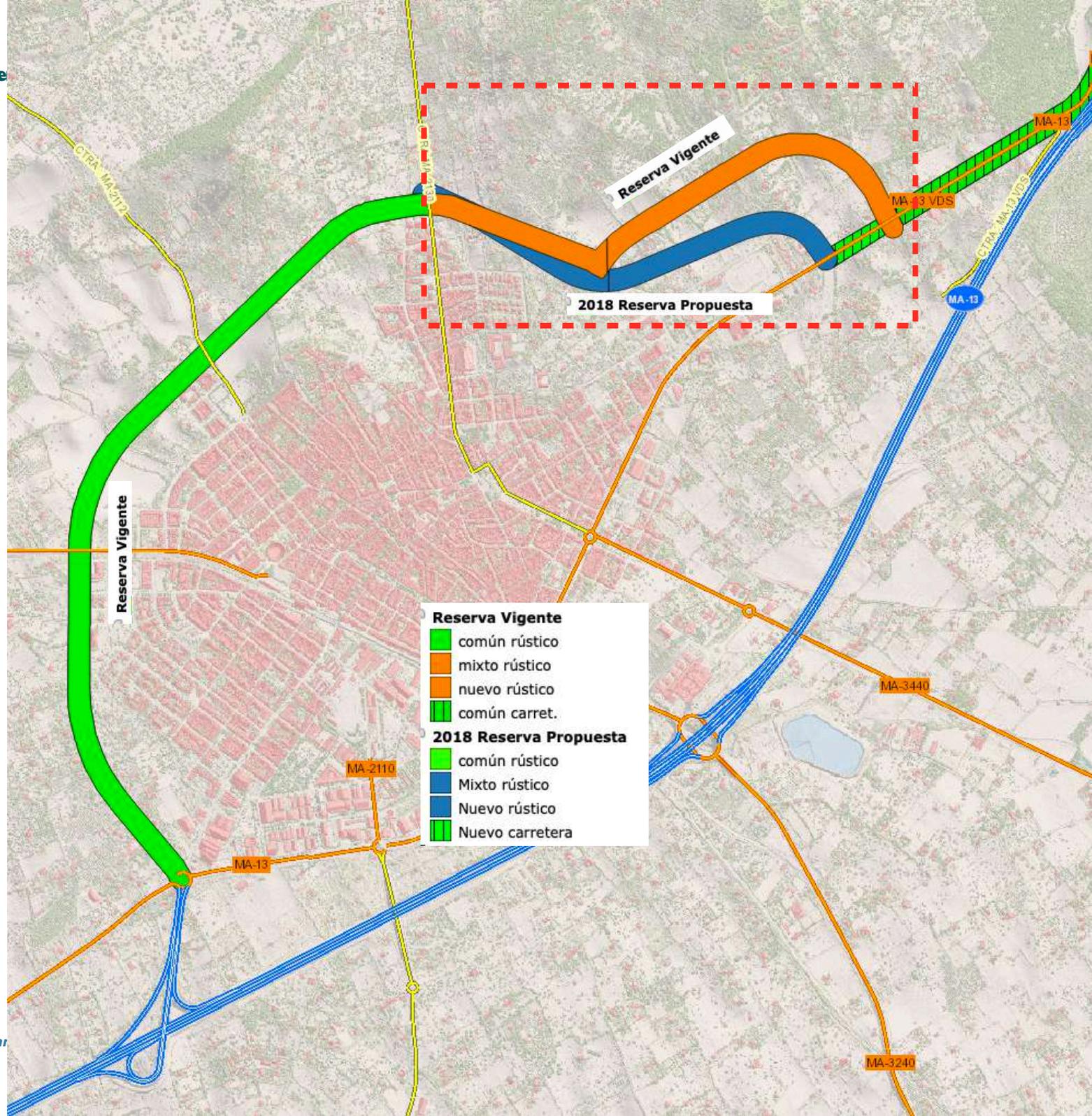
Condiciones de diseño establecidos por el PDS de Carreteras

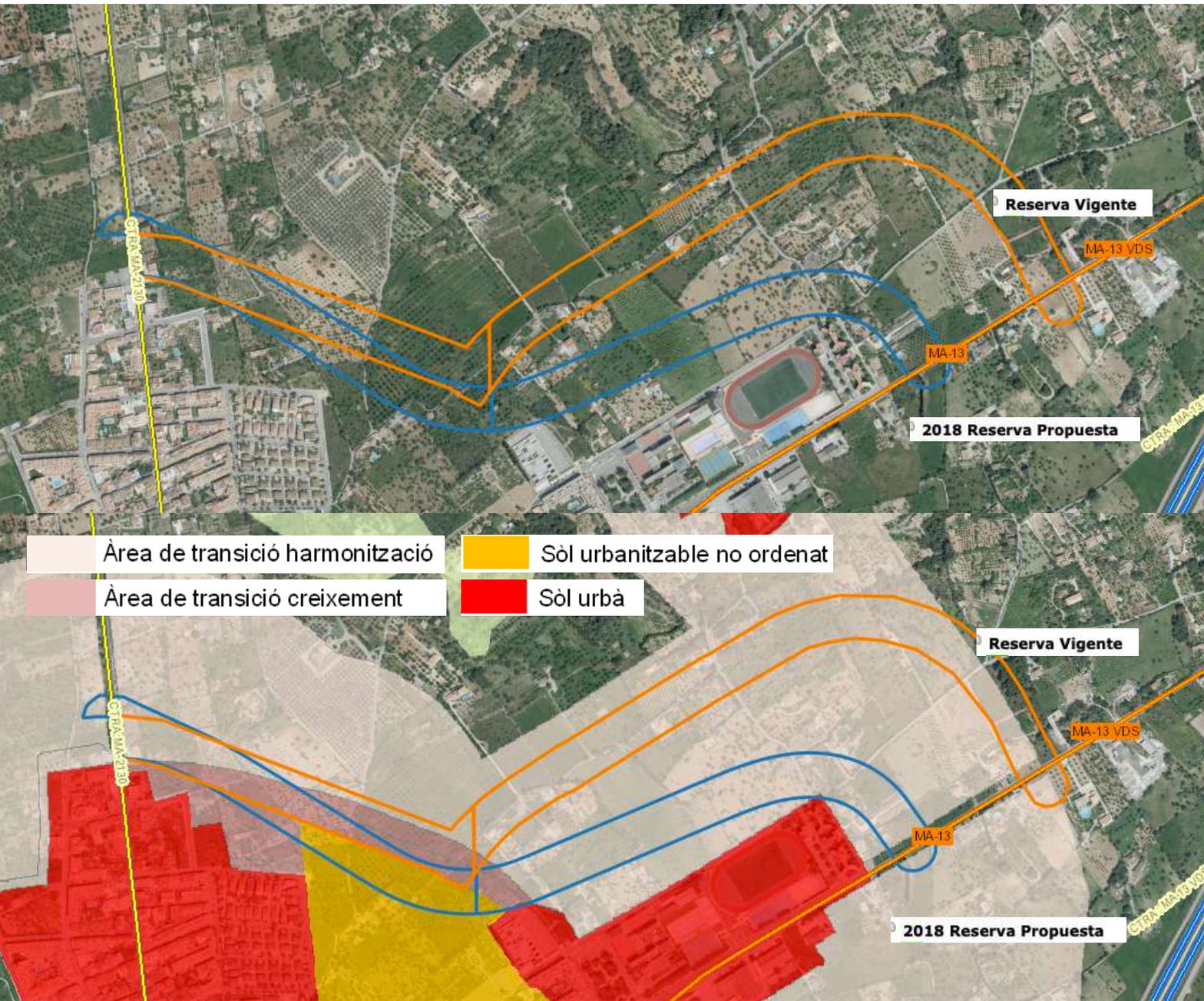
CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA A PROYECTAR SEGÚN PDS DE CARRETERAS	
Clave	2.DUP.01
Actuación	Ronda Norte de Inca
Tipo de actuación	Carretera de 2 carriles y única calzada, con viales de servicio
Longitud	4,82 km
Red en la que se integra	Red primaria básica
Nivel de servicio	D
Velocidad específica mínima	80 km/h
Velocidad de recorrido	80 km/h

El PDS estableció la necesidad de un estudio informativo para estudiar y definir la reserva viaria.

**Descripción del estudio
informativo y de la
modificación menor**

La modificación menor consiste en reajustar un tramo de la reserva viaria, ajustándola a zona perimetral de Inca, reduciendo superficie y longitud. El tramo es el comprendido entre la intersección con la carretera de Selva hasta con la conexión hasta la carretera de Alcúdia, sin alterar la mayor parte del trazado, desde la carretera de Palma hasta la intersección con la carretera de Selva, ni el tramo final que se superpone sobre la carretera a Alcúdia.

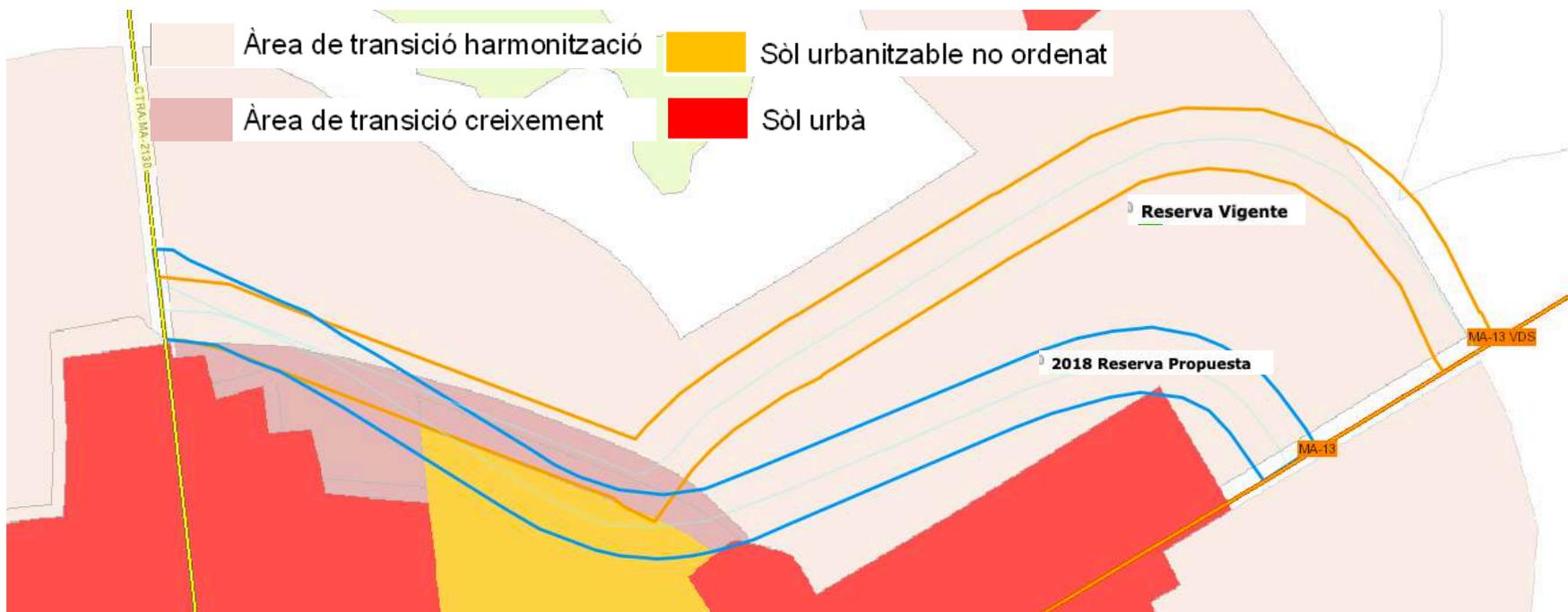




		Descripción del trazado	
		Alternativa 1. Estudio informativo vigente	Alternativa 2. Nueva propuesta de trazado
Tramo inicial no rectificado		Desde su inicio en la carretera de Palma y enlace autopista y hasta la carretera de Selva(Ma-2130) bordea suelo urbano, área de transición de crecimiento y área de transición de armonización.	
Tramo rectificado		El tramo discurre sobre la zona agrícola (ATH y ATC) situada en el entorno del Camí de Ses Cimenteres hasta las inmediaciones de la urbanización de s'Ermita. Desde allí discurre hasta la Ma- 13, a unos 300 m del núcleo urbano. Un tramo discurre inmediato a un sector de suelo urbanizable residencial.	El tramo discurre igualmente por zona agrícola, aproximándose más al núcleo urbano (equipamientos). Se reduce superficie y longitud sobre suelo rústico (ATH y ATC). Se ocupa parte de sector urbanizable residencial
Tramo final sobre cart. de Alcúdia		El tramo final discurre sobre la actual carretera Ma-13A hasta el enlace con la Ma-13. La modificación presenta mayor longitud sobre la actual carretera.	

Parámetros básicos de la modificación

		Alternativa 1. Estudio informativo vigente	Alternativa 2. Nueva propuesta de trazado	Diferencia
Total reserva				0,0
Longitud total reserva	Km	5,89	5,80	-0,1
Ancho reserva	m	75	75	0,0
Estimación superficie reserva (longitud * ancho)	ha	44,18	43,50	-0,7
Tramo modificado. Desde Carretera de Selva a Carretera de Alcúdia				
Longitud tramo modificado (eje)	Km	1,84	1,51	-0,3
Ancho reserva, m	m	75	75	-0,7
Estimación superficie reserva (longitud * ancho) ha. Tramo modif.	ha	13,80	11,33	-2,5
Estimación superficie. Tipos de suelo afectados.				
Rústico. ATH		10,2	7,7	-2,5
Rústico. ATC		2,8	2,5	-0,3
Rustico comun		0,7	0,0	-0,7
Urbanizable		0,0	1,7	1,7
		13,8	11,9	-1,9
Superficie futura afectada estimada por el proyecto ejecución Sección de 11,5 m	ha	2,12	1,74	-0,4
Tramos sobre carretera de Alcúdia				
Longitud sobre carretera de Alcúdia	km	1,0	1,3	0,3



**Desarrollo previsible del Plan [modificación menor].
identificación de efectos ambientales**

En el presente apartado se pretende dar cumplimiento a los contenidos del Documento Ambiental Estratégico previstos en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013/es:

c) El desarrollo previsible del plan o programa.

En el presente caso el desarrollo del PDS de Carreteras se lleva a cabo mediante el Estudio informativo, donde se desarrollan las cuestiones relativas a la selección de una zona de reserva donde luego se ubicará el proyecto, que será definido por un proyecto técnico y sujeto igualmente a procedimiento de evaluación ambiental.

La modificación no implica en si misma ninguna variación respecto al desarrollo planificado de la variante por el Plan Director Sectorial de Carreteras, tratándose de una actuación que podrá desarrollarse en su momento, de forma parcial o total, según las prioridades, posibilidades y necesidades identificadas.

La MP del Plan implica una rectificación del trazado previsto, considerándose una mejora respecto al vigente, sin introducir otros cambios que los de la ubicación de dicho trazado, donde la necesidad de desarrollo de la vía, y sus características, son las establecidas por el PDS de Carreteras, no pudiendo ser modificadas por un instrumento de planificación de rango inferior.

De esta forma, entendemos que el desarrollo previsible de la modificación implica igualmente la previsión del desarrollo de la vía, si bien con una ocupación inferior de territorio y mejor adaptación al perímetro urbano.

Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes. Previsiones del PDS de carreteras

En el presente apartado se aportan los contenidos señalados de los que establece el artículo 18 de la Ley 21/2013 para un Documento Inicial Estratégico

e) Los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

El desarrollo del Estudio Informativo de la variante norte de Inca, se encuentra subordinado al PDS de Carreteras, donde se incluye este tramo de la variante en su programa de actuaciones, aunque sin asignar una franja de reserva. Por ello, también estableció en su Norma 11 la obligatoriedad de redactar un Estudio informativo con el fin de definirla.

Tal como establece la Norma 4 del PDS de Carreteras, dado el carácter de interés público de carácter supramunicipal de las actuaciones, las determinaciones del PDS son directamente aplicables sobre el planeamiento municipal.

Para las carreteras no incluidas en el PDS, las zonas de reserva para nuevas variantes de 2 carriles deben tener un ancho de 75 m.

Para la Variante de Inca, el PDS establece el tipo de vía de carretera de dos carriles, con tipo de trazado C80, según las características establecidas en su anexo 1 del las Normas.

En el presente caso, nos encontramos ante una modificación de un estudio informativo aprobado, donde sólo se rectifica una parte del trazado, no existiendo modificaciones en relación a los efectos del PDS de Carreteras, únicamente se rectifica y mejora una parte del trazado del estudio informativo aprobado.

IV.- Estudio de alternativas. Justificación de la alternativa seleccionada

En el presente apartado se pretende dar cumplimiento a los contenidos del Documento Ambiental Estratégico previstos en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013/es:

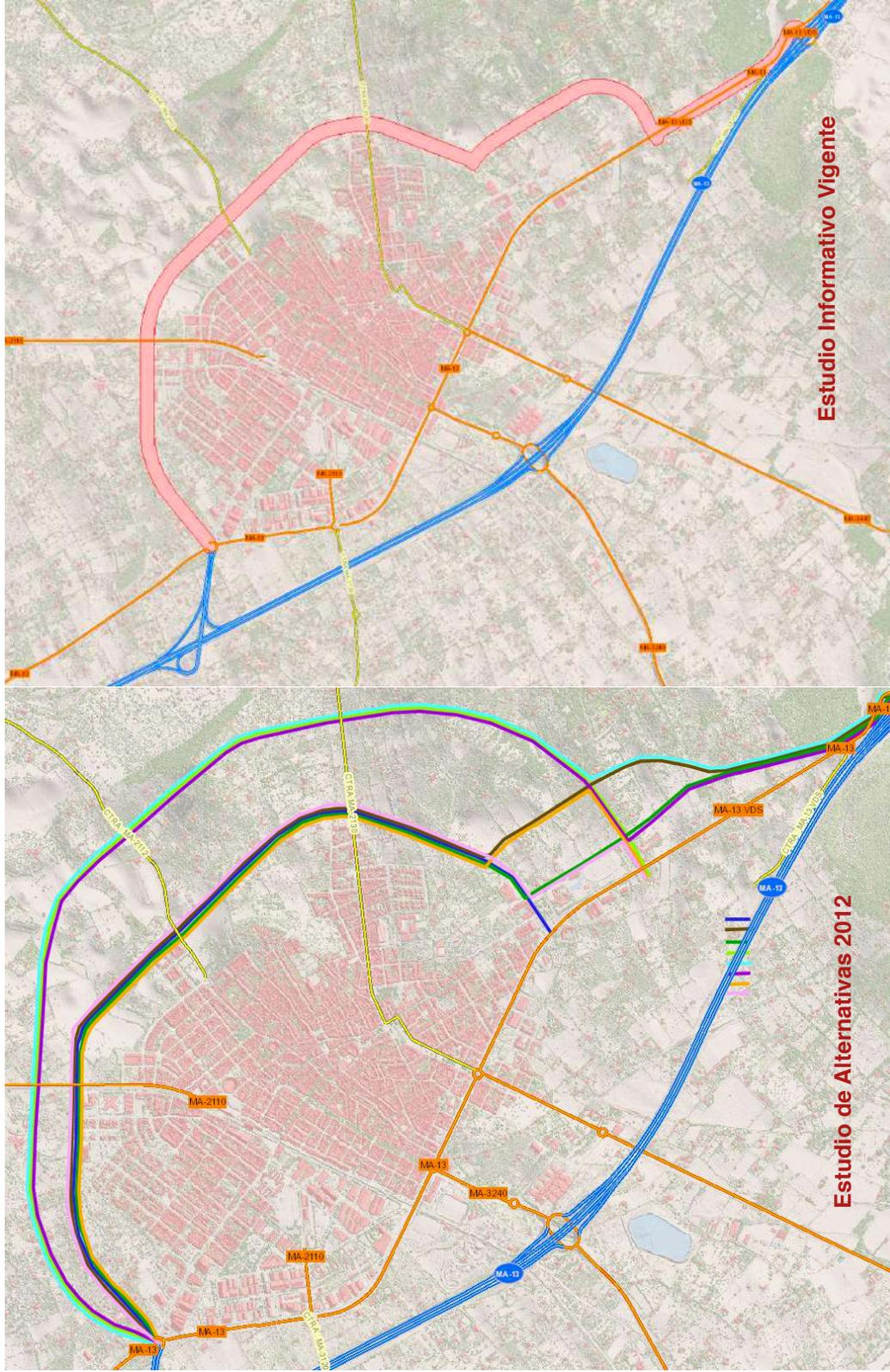
- b) El alcance y el contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas previstas. Alternativa cero

Antecedentes

Tal como se ha mencionado, en el desarrollo del estudio informativo vigente se desarrolló un estudio de alternativas con criterios ambientales, aprobándose una alternativa con un proceso de evaluación y participación pública. No obstante lo anterior, según el criterio que la Comisión de Medio tuvo en aquel momento, se descartó el pronunciamiento por una alternativa, dejándose a futuro la elección de la mejor alternativa, en el proyecto.

En aquel momento se estudiaron diversas alternativas que correspondieron básicamente a dos corredores que discurrían a diferente distancia del núcleo urbano, combinándose diferentes formas de conexión con la ctr. de Alcúdia.

En el presente momento sólo se revisa un tramo del estudio informativo, donde se han tenido en cuenta las soluciones estudiadas en 2012, si bien se han descartado preliminarmente del análisis actual de alternativas, donde ahora sólo se han considerado a efecto de comparación dos alternativas, la solución que finalmente fue aprobada, y la solución que ahora se propone, la cual mejora ambientalmente y territorialmente la reserva aprobada.



Falsa Alternativa 0, de no actuación

La posibilidad de no actuación, es decir de no desarrollo de la variante, no es propiamente una alternativa que corresponda a la fase de planificación de un estudio informativo, dado que se trataría de una modificación del PDS de Carreteras, el cual prevé el desarrollo de la Variante Norte de Inca.

Esta situación se ha definido como falsa alternativa 0, dado que esa cuestión no es jurídicamente posible para el estudio informativo, dado que no dispone de estas competencias, donde debería, en su caso, modificarse el PDS de Carreteras.

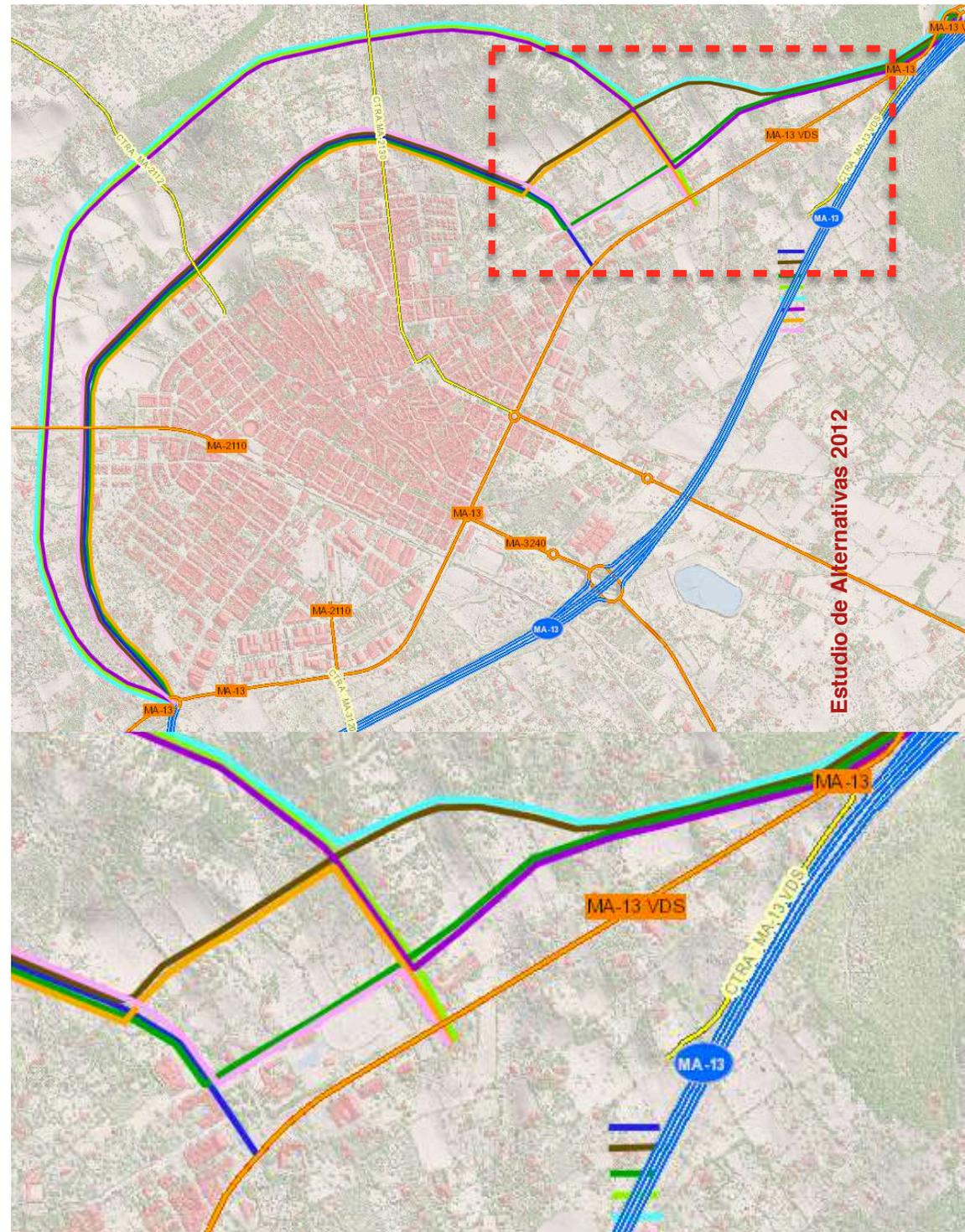
Alternativa 0, de no modificación del Estudio informativo

En el presente caso, dado que ya se dispone de un estudio informativo que previó una reserva viaria, la alternativa 0 se considera que corresponde a la no modificación del Es. Informativo.

Esta alternativa queda descartada en el análisis de alternativas, al ser una situación que se ha considerado menos favorable ambientalmente que la de realizar la modificación y mejora del trazado de la reserva viaria.

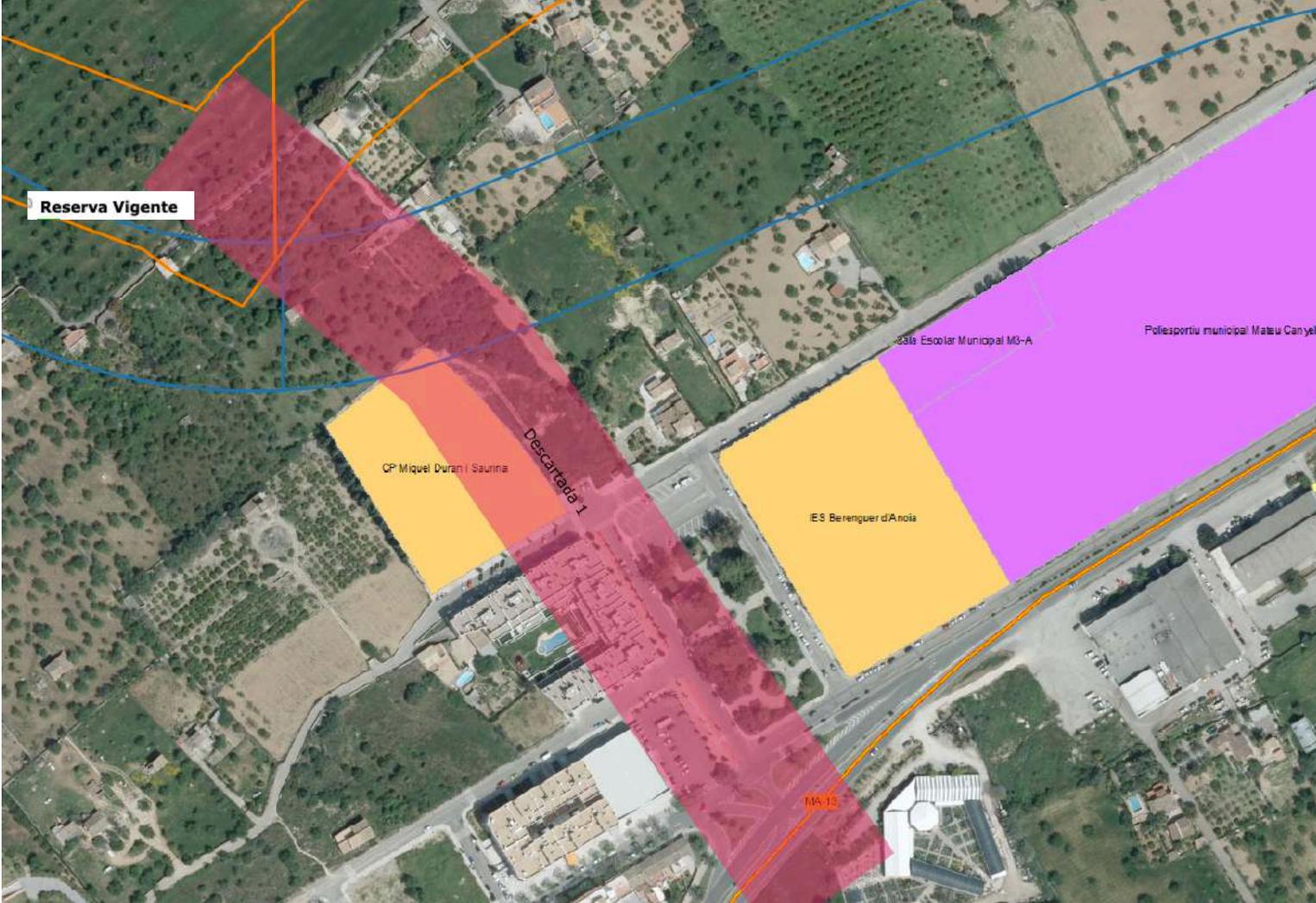
Alternativas antiguas descartadas preliminarmente

Dado que si bien se realizó en su momento un análisis ambiental de alternativas para la reserva viaria, éste no fue objeto de declaración de impacto, por lo que se ha considerado conveniente tener en cuenta las soluciones previas estudiadas, por si podía de tratarse, en este momento, de alternativas potencialmente adecuadas, a pesar de que fueron descartadas por motivos ambientales y técnicos en 2012.

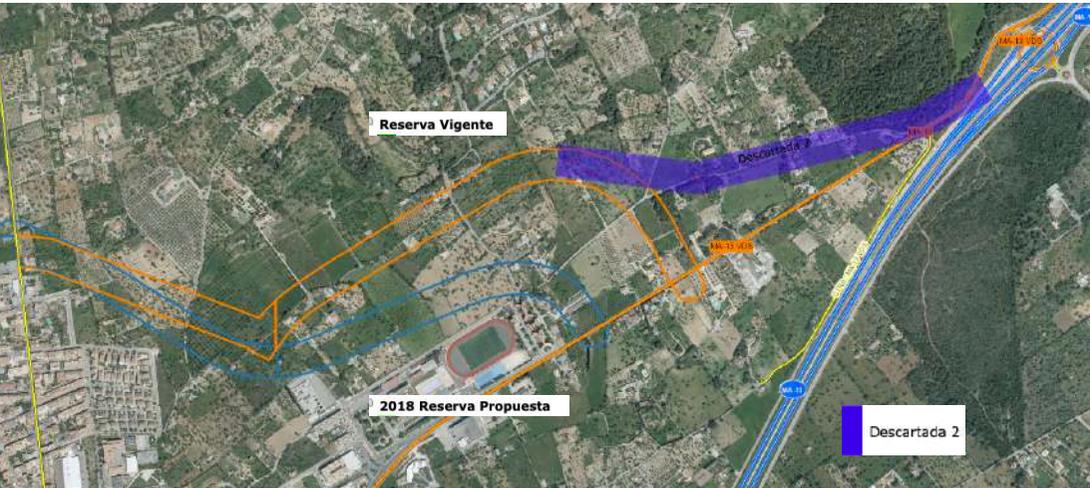




ALTERNATIVA DESCARTADA 1



Se descarta preliminarmente la conexión a la carretera de Alcúdia frente al CP Miquel Duran y frente el IES Berenguer d'Anoia porque divide una zona urbana de equipamientos educativos y deportivos, perdiendo la función que pretende conseguir una variante, introduciendo peligros en una zona educativa.



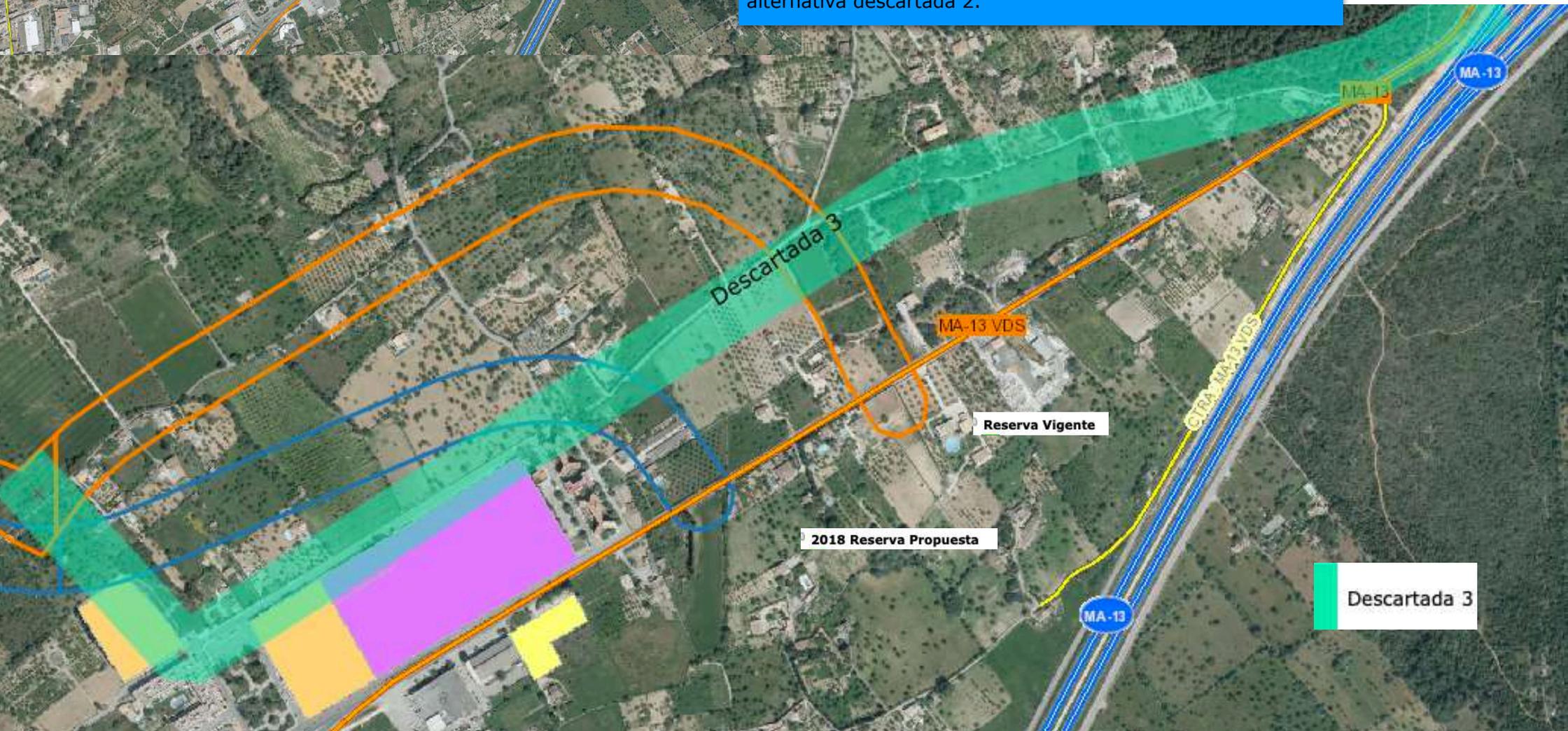
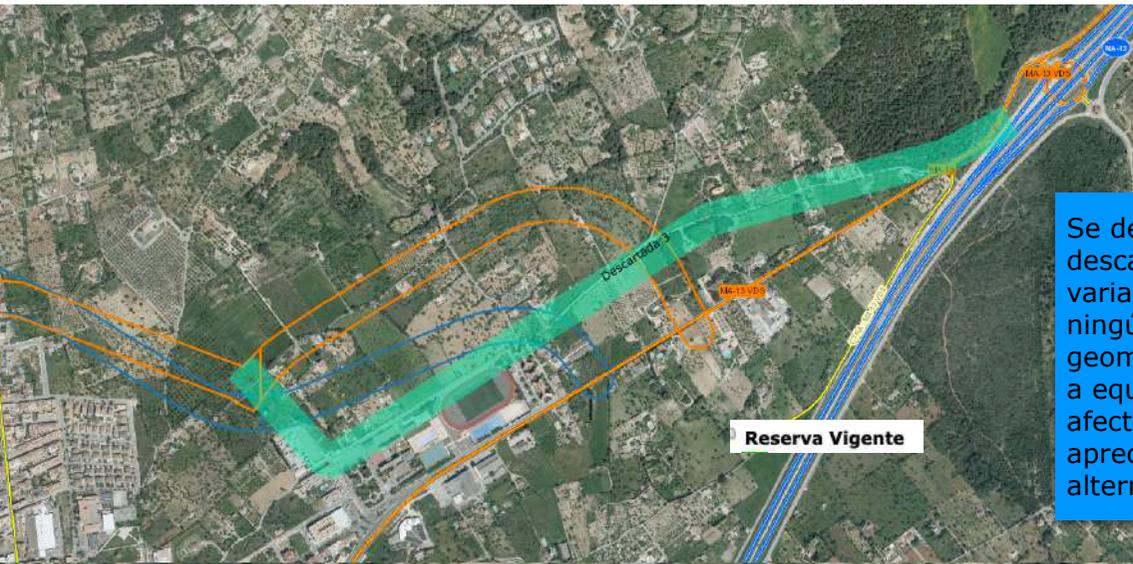
Alternativa descartada 2

Se descarta preliminarmente la conexión de la Alternativa descartada 2, porque prolonga innecesariamente una variante, con una superficie de ocupación que no aporta ningún beneficio en cuanto a la carretera. La alternativa afectaría además a un parte de encinar no catalogado que puede apreciarse en la fotografía.



ALTERNATIVA DESCARTADA 3

Se descarta preliminarmente la conexión de la Alternativa descartada 3, porque prolonga innecesariamente una variante, con una superficie de ocupación que no aporta ningún beneficio en cuanto a la carretera, presenta una geometría poco adecuada, y discurre excesivamente próxima a equipamientos educativos y deportivos. La alternativa afectaría además a un parte de encinar catalogado que puede apreciarse en la fotografía, en el tramo común con la alternativa descartada 2.

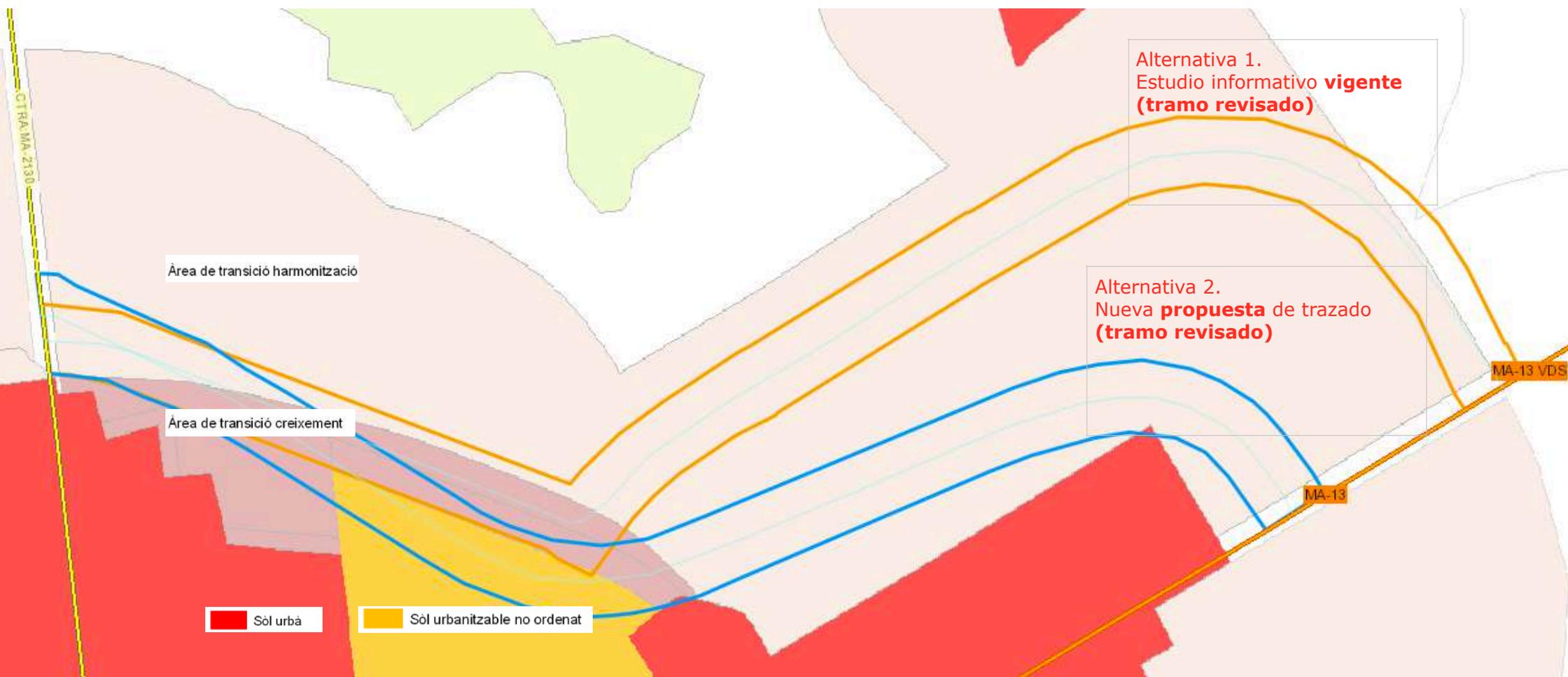


Alternativas de estudio a efectos de la modificación

Teniendo en cuenta los aspectos señalados anteriormente, donde si bien se han tenido en cuenta, se han descartado preliminarmente soluciones que no son adecuadas en relación a la calidad del servicio de la vía, en relación a efectos sobre seguridad por efecto barrera entre equipamientos o por una transformación innecesaria de territorio que no aporta beneficios, se han considerado como

alternativas a efectos de estudio y evaluación las alternativas corresponden, para el tramo objeto de rectificación, la situación actual o la nueva propuesta.

Dichas alternativas han sido descritas anteriormente, realizándose la valoración de aptitud ambiental para el tramo objeto de revisión, en el [capítulo de evaluación de impactos](#).



V.- Inventario ambiental

La legislación vigente, no prevé para esta fase de evaluación, la necesidad de un capítulo destinado a caracterización de los espacios afectados, si bien si se prevé para la siguiente fase. Los contenidos del Documento Ambiental Estratégico previstos en el artículo 29.1 de la Ley 21/2013/es:

d) Una caracterización de la situación del medio ambiente antes del desarrollo del plan o programa en el ámbito territorial afectado.

Introducción

El presente capítulo está destinado a aportar la información necesaria para poder prever y evaluar los impactos ambientales originados por la Modificación Puntual.

No obstante lo anterior, deberán tenerse en cuenta los aspectos de imputabilidad de los efectos a cada instrumento o fase de la planificación.

El proyecto de Ronda Norte de Inca se desarrolla en el TM de Inca, al rededor del núcleo urbano, conectando las diferentes carreteras radiales situadas al norte de la carretera de Palma a Alcúdia. El tramo objeto de modificación corresponde al tramo que enlaza la carretera de Inca-Selva con Inca-Alcúdia.

Las dos alternativas del tramo discurre al norte del núcleo urbano de Inca, por una zona de relieve bastante regular, sin grandes desniveles ni formaciones abruptas, con pendientes suaves en todo el trazado

En el entorno del núcleo urbano de Inca, en el espacio afectado por el trazado, afloran materiales del Cretácico (margas cretácicas blancas), Eoceno (calcáreas bioclásticas, margas y calcáreas en techo), Oligoceno (conglomerados, yesos, calcáreas y arcillas) y Cuaternario (depósitos aluviales, coluviales (limos, arcillas y gravas) y eolianitas (calizas o marès) del Holoceno).

El municipio de Inca forma parte de la cuenca hidrográfica del Torrent d'Almedrà (T.11.01.72), de 42,39 km de longitud y con una superficie de cuenca de 456 km², que desemboca en la Bahía de Alcudia a través de S'Albufera. En la zona discurre el Torrent d'Inca, de 14,61 km y afluente del de Almedrà, con el que intercepta el trazado proyectado. Se prevén las obras de fábrica necesarias para garantizar el drenaje transversal, evitando que la nueva variante actúe como barrera a las aguas. A efectos de los estudios hidrológicos para el diseño del drenaje, se han estudiado 9 subcuencas.

Según el *Atlas de Delimitació Geomorfològica de Xarxes de Drenatge i Planes d'Inundació de les Illes Balears*, la traza total vigente, pero no el tramo objeto de rectificación, afecta a una de

zona de posible riesgo de inundación, definida como Área de Prevención de Riesgo de Inundación, según lo establecido por el Plan Territorial de Mallorca. Esta zona coincide con el torrent d'Inca.

El tramo rectificado de la traza, las dos alternativas, se desarrolla sobre la unidad hidrogeológica del Llano de Inca - Sa Pobla (18.11), situada en los Llanos Centrales. La zona por la que discurre la carretera proyectada presenta un nivel de vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos moderado (valor 4 sobre 10).

El tramo rectificado de la traza, las dos alternativas, a efectos de la vegetación, discurre principalmente por espacio agrícola, formando parte o no de parcelas residenciales), y a espacios con vegetación inespecífica (viales sin vegetación, espacios transformados y unidades sin uso con vegetación ruderal, espacios ajardinados de parcelas residenciales).

En el trazado vigente del tramo rectificado aparece una parcela pinar de plantación en parcela residencial. En la alternativa propuesta aparece un acebuchal de recolonización con escaso valor biológico. No aparecen hábitats de la Directiva Hábitats en la traza.

El espacio donde se desarrolla el proyecto no presenta interés faunístico. No aparecen especies de interés incluidas en el Bioatlas de les Illes Balears.

Los usos del territorio existentes en el ámbito directamente afectado por el proyecto corresponden a uso agrícola (asociado o no en parcelas con vivienda) uso residencial en suelo rústico y uso viario. Se ocupa una pequeña superficie de suelo urbanizarle residencial.

Las únicas actividades económicas detectadas corresponden a las actividades agrarias, en parcelas estrictamente agrícolas o en parcelas con viviendas. La trazas, vigente y alternativa de rectificación, afectan a diversas parcelas de uso residencial, si bien se ha minimizado la afección directa a las edificaciones.

En la traza aparece un solo elemento protegido por el catálogo municipal, el cual podrá quedar incorporado en una rotonda (caseta de obra pública). Este elemento se sitúa en la zona común de ambas alternativas.

En la zona directamente afectada por las trazas no se ubica ningún Punto de Interés Científico (PIC), según el Inventario de Puntos de Interés Científico (1993).

Las trazas no discurre por espacios protegidos por figuras de protección territorial supramunicipal.

Las infraestructuras relacionadas con el cambio de trazado corresponden a caminos y accesos, que deberán ser resueltos por el proyecto.

A efectos de visibilidad, el desarrollo de un proyecto diario proyecto significa la transformación en viario de un paisaje agrícola-residencial, tratándose de un paisaje de zonas de agrícola de secano, caracterizada por las parcelas agrícolas y los cultivos de

cereales, almendro y algarrobo, en una zona con relieve muy suave, con una elevada cantidad de parcelas con viviendas.

La rectificación del trazado implica una aproximación a zona residencial actual, y a zona residencial potencial (sector urbanizarle). Implica igualmente la reducción del espacio confinado entre el núcleo urbano y el diario.

El valor del paisaje, en el ramo rectificado, se considera medio, por no presentar unas características paisajísticas singulares, y tampoco degradaciones relevantes.



Fotografías aéreas

OTRANVA 2130



MA-13



MA-13

MA-13 YDS

GRA-1340 YDS

Fotografías horizontales



Elemento protegido que se conservará, situado al inicio del tramo rectificad, con a ambas alternativas.



Detalle del pequeño acebuchal afectado por alternativa 2. trazado propuesto.



Detalle cultivos herbáceos.



Detalle de pinar afectado por alternativa 1. trazado vigente.



Detalle de parcelación con trasteros afectado por alternativa 2. trazado propuesto.

Detalle cultivos mixtos.



Geografía

El municipio de Inca, que es el cap de comarca de Mallorca Septentrional, está situado en la parte central del Raiguer. Tiene una extensión de 58,65 km² y una población de 31.255 habitantes de derecho (inquers), según el padrón de población de 2017. Está



limitado por los municipios de Mancor de la Vall, Selva, Búger, Sa Pobla, Llubí, Sineu, Costitx, Binissalem y Lloseta.

El territorio es mayoritariamente llano, destacando el Puig d'Inca (o Santa Magdalena del Puig, o Puig de Santa Magdalena), de 287 m de altitud, en el cual se ubica una ermita. El Puig d'Inca forma una unidad con el Puig de la Minyó (307 m), donde se encuentran una cruz y un vértice geodésico.

Geológicamente, forma parte de las series plegadas de la Serra de Tramuntana, con afloramientos del Triásico, Liásico, Cretácico, Oligoceno y Burdigaliense, sobre los cuales se sitúan discordantes los materiales transgresivos del Vidoboniense, en una gran parte recubiertos por terra rossa, con gran abundancia de cortezas calcáreas.

Inca tiene una importante superficie de su municipio objeto de cultivo, predominando los cultivos de secano, especialmente con frutales (almendro y algarrobo), así como los cultivos herbáceos. La

ganadería complementa la actividad agrícola, con cierta importancia de la cabaña bovina.

Las actividades económicas más importantes del municipio corresponden a las industriales y comerciales. La principal industria es la piel (confección) y la fabricación de calzado, con origen en 1870. La demanda turística ha intervenido en confección de piel y otras manufacturas. Se puede destacar también la fabricación de galletas de Inca.

Comercialmente Inca tiene mucha importancia al actuar como subárea de la principal zona comercial de la isla, Palma. La importancia de la subárea comercial de Inca, la cual comprende, además de todo su partido judicial (la zona centro de Mallorca), buena parte de la isla, actuando la carretera de Palma a Alcúdia como un importante colector de las comunicaciones de una gran parte de la isla con la capital.

	Inca
Superficie	5.829,02
Superficie Protegida	950,29
AANP	309,24
ANEI (No AANP)	271,80
ARIP y ARIP B	73,47
ANIT	0,00
AIP	0,00
ZEPA	0,00
LIC	0,73
Parque natural o nacional	0,00
Reserva natural	0,00
Paraje natural	0,00
Monumento natural	0,00

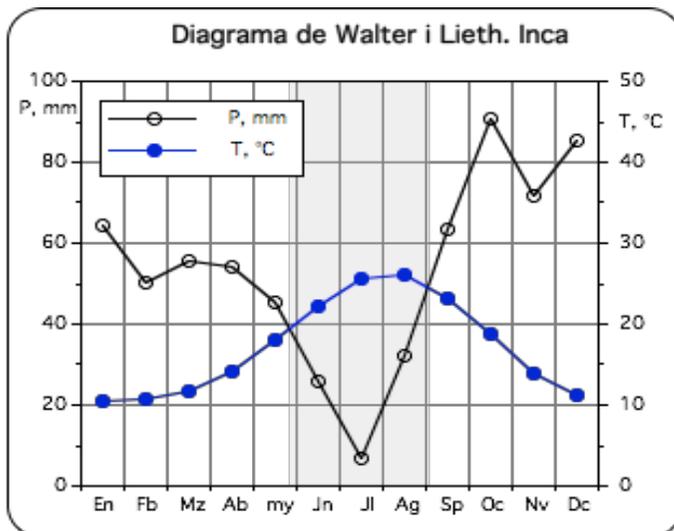
Fuente: lbestat

Climatología

Para definir la climatología del área utilizaremos las tablas y valores calculados mediante el método CLIBA25, calculado para el núcleo de Inca, así como los datos pluviométricos del período 1993-95 de la estación meteorológica de Inca.

El clima de la zona estudiada corresponde —según la clasificación de Emberguer— a clima templado subhúmedo; el piso bioclimático termomediterráneo y el ombroclima subhúmedo, según la clasificación de Rivas-Martínez.

Inca, con una pluviometría media anual de 646 mm, está enclavada en un área situada entre las isoyetas 600 mm y 699 mm.



Se puede observar, en el diagrama de WALTER Y LIETH, la representación gráfica de la evolución media anual de la temperatura, expresada en grados centígrados, y de la precipitación, expresada en mm. La época de máxima

aridez, en la que existe demanda de agua al ser máxima la evaporación y mínima la precipitación, corresponde al período de junio a agosto. No obstante conviene señalar que la pluviometría presenta elevadas variaciones.

MES	P	T	TM	Tm	Tma	E(L.)	ETP (L.)
Enero	64,2	10,4	14,9	5,9	1,1	77,6	61,3
Febrero	50,1	10,7	15,4	6,1	1,1	72,0	56,7
Marzo	55,7	11,8	16,9	6,7	1,5	86,8	68,0
Abril	54,2	14,1	19,4	8,7	3,6	105,3	83,1
Mayo	45,2	18,0	23,9	12,1	7,4	155,8	124,9
Junio	25,7	22,1	28,3	15,9	11,4	210,3	171,2
Julio	7,0	25,5	32,0	19,0	15,1	280,7	231,3
Agosto	32,0	26,0	32,1	19,8	15,7	280,2	229,7
Septiembre	63,3	23,1	28,8	17,5	12,6	215,9	174,3
Octubre	90,8	18,7	23,7	13,7	8,2	157,1	124,7
Noviembre	71,7	14,0	18,8	9,3	3,6	104,9	82,7
Diciembre	85,6	11,1	15,4	6,9	1,6	85,0	67,4
ANUAL	645,6	17,1	32,1	5,9	1,1	1.831,5	1.475,4

- P Precipitación mm
- T Temperatura media °C
- TM Media de las temperaturas máximas °C
- Tm Media de las temperaturas mínimas °C
- Tma Media de las temperaturas mínimas absolutas °C
- E(L.) Evaporación según Linacre mm
- ETP(L) Evapotranspiración potencial, según Linacre, mm

⁵ Método y cálculos: J.A. Guijarro, 1986. *Contribución a la bioclimática de Baleares*. Tesis doctoral.

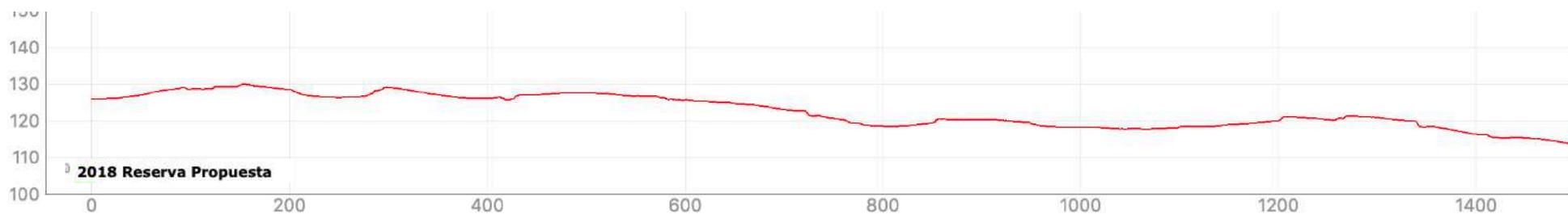
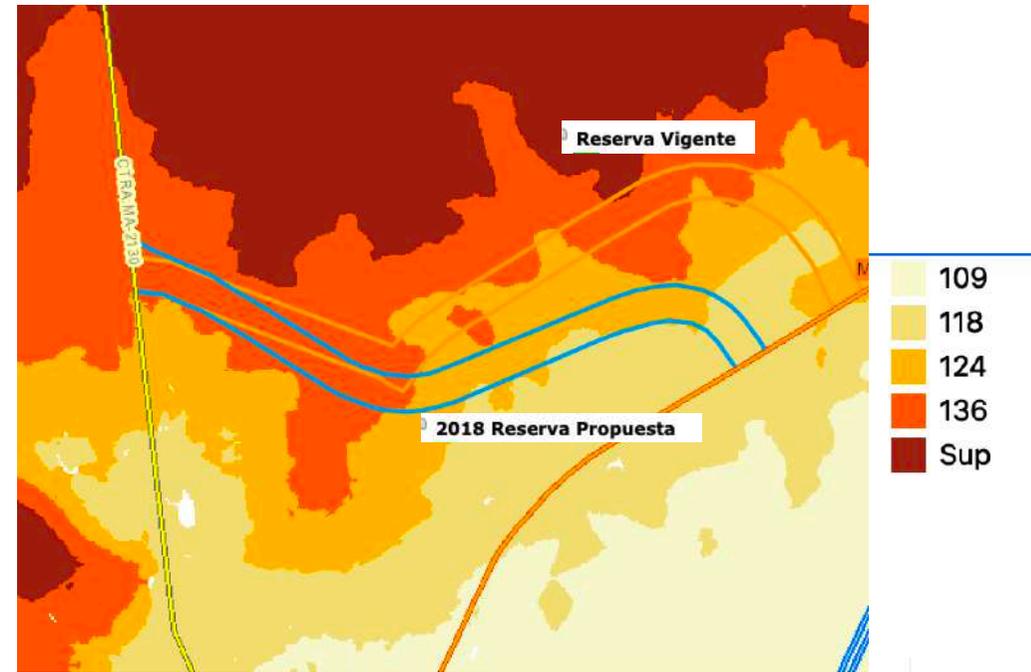
Relieve y carácter topográfico

El municipio de Inca se sitúa en la comarca de Es Raiguer, caracterizada por ser la zona de transición de las montañas de la Serra de Tramuntana a la comarca del Pla.

El trazado de las reservas diarias estudiadas, vigente y propuesta, discurre al norte- noreste del núcleo urbano de Inca, por una zona de relieve bastante regular, sin grandes desniveles ni formaciones abruptas, con pendientes suaves en todo el trazado.

La alternativa 1 (vigente) discurre atravesando pequeñas vaguadas , mientras que la nueva alternativa 2 (propuesta) discurre por zonas más llanas, tal como se aprecia en los perfiles inferiores.

Altimetría. Cota en m. Fuente: Elaboración propia datos LIDAR 2014 IGN.



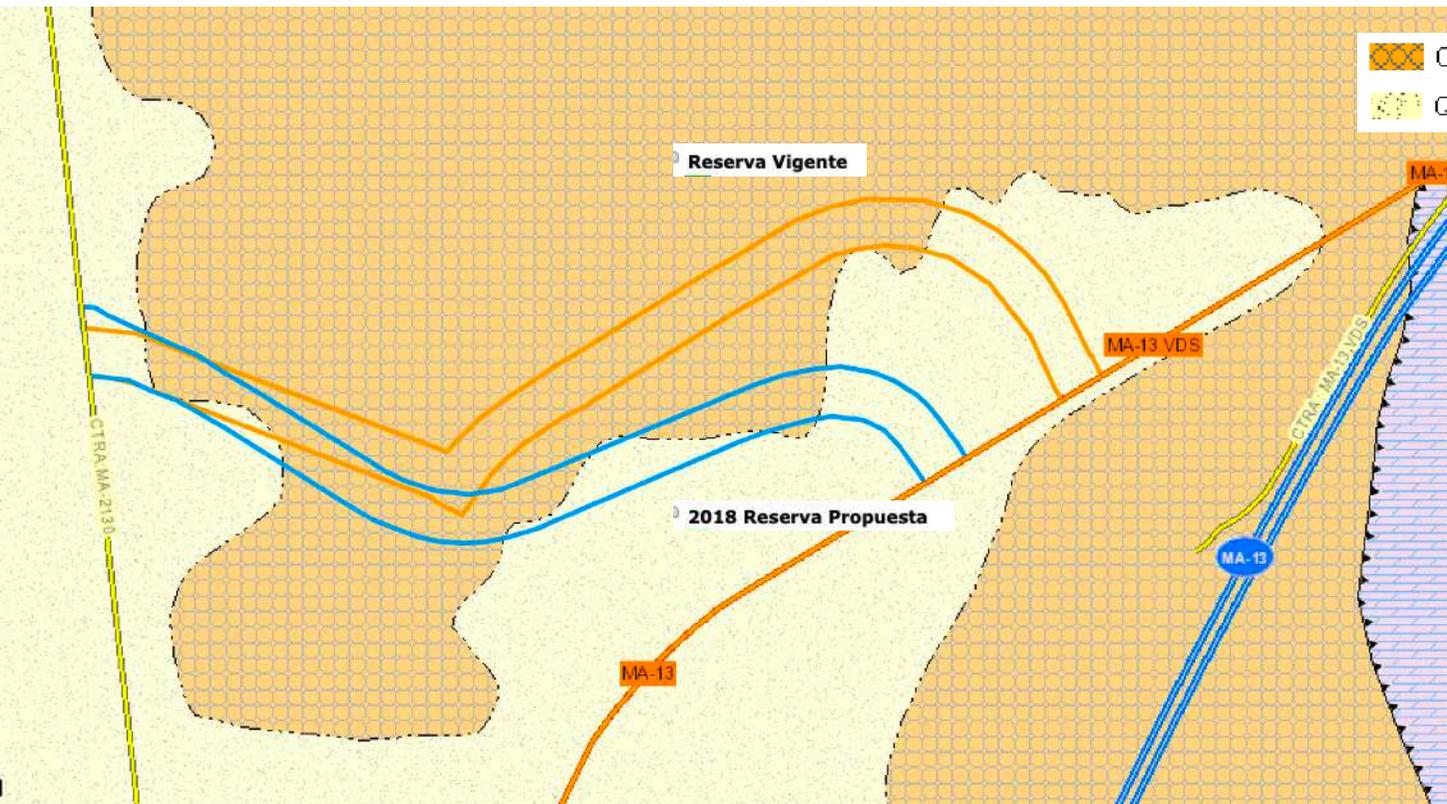
Geología

La isla de Mallorca está configurada en tres grandes regiones geológicas: la Serra de Tramuntana, la Serra de Llevant y los Llanos Centrales. Inca forma parte de la comarca geológica de los Llanos Centrales.

En el entorno del núcleo urbano de Inca, en el espacio afectado por la modificación del trazado, afloran materiales del Oligoceno y del Cuaternario.

La unidad del Oligoceno, formada por conglomerados, yesos, calcáreas y arcillas, aflora en un amplio sector al noreste del núcleo urbano, por el que discurre la vía proyectada.

Los materiales del Cuaternario corresponden a depósitos aluviales, coluviales (limos, arcillas y gravas) y eolianitas (calizas o marès) del Holoceno, que recubren o se forman a partir de los sedimentos aflorantes



Fuente: IDEIB WMS geología

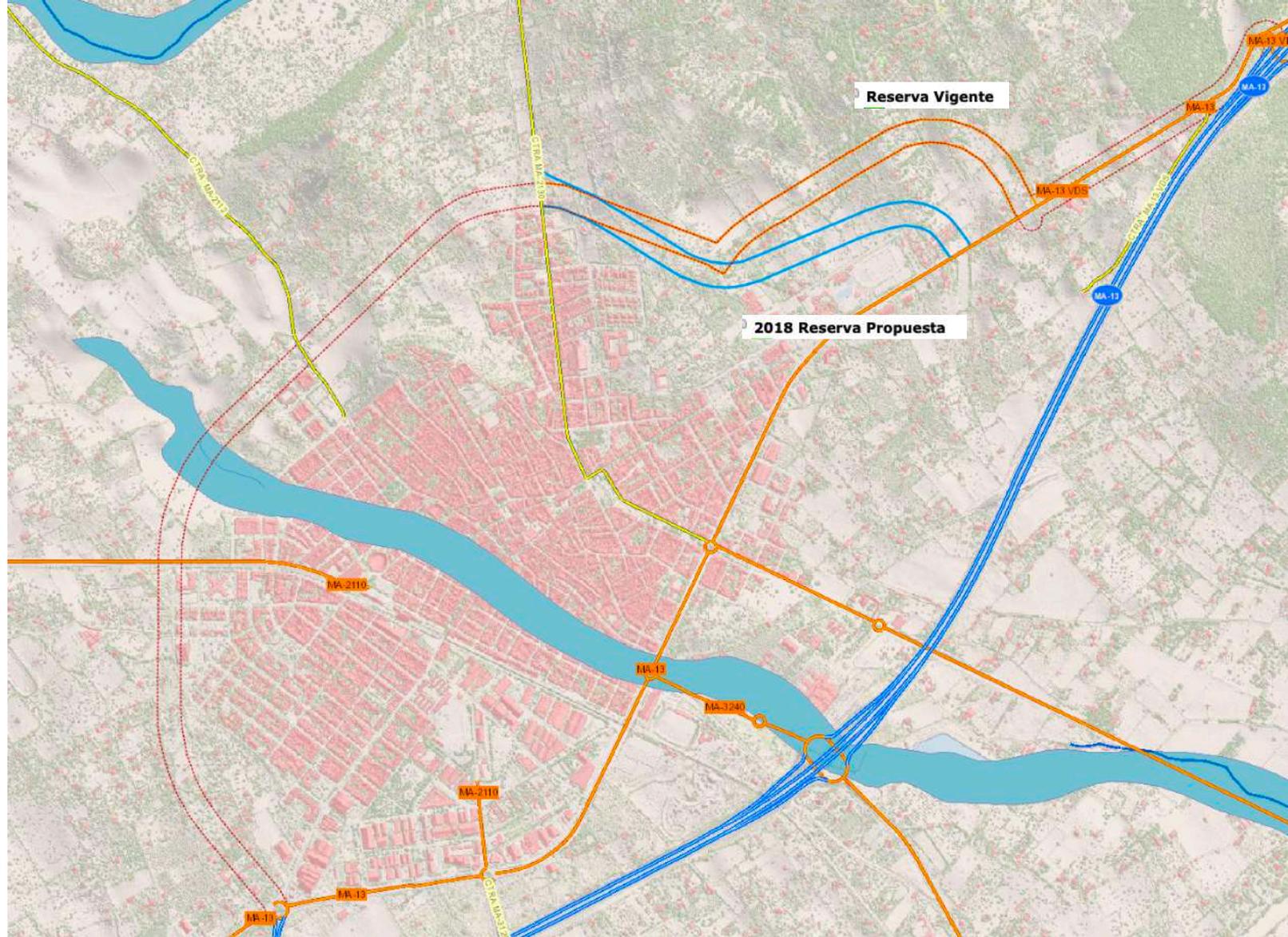
Hidrología superficial

La isla de Mallorca está fraccionada en numerosas cuencas hidrográficas que presentan una extensión reducida y regímenes hídricos diferentes. Los cursos de agua, los torrentes, presentan un régimen intermitente en el que se combinan fuertes crecidas con largos períodos en los que los cauces están secos. Los caudales más abundantes se producen en diciembre y enero, y los períodos con aportación nula suelen iniciarse en junio, prolongándose durante cuatro o cinco meses, dependiendo de las características pluviométricas de cada año.

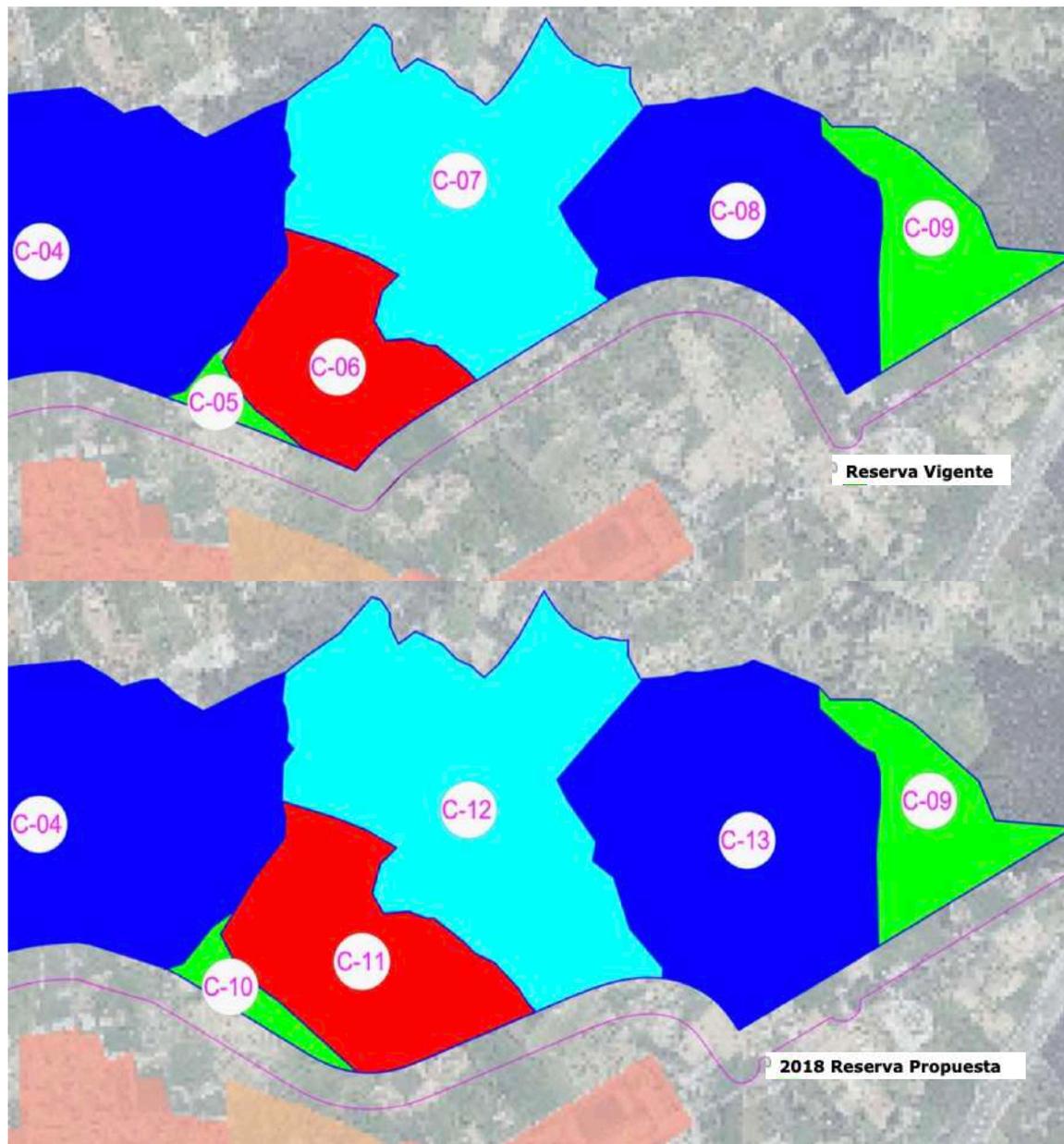
Torrentes y Zonas potencialmente inundables. Fuente: WMS CAIB

El municipio de Inca forma parte de la cuenca hidrográfica del Torrent d'Almedrà (T.11.01.72), de 42,39 km de longitud y con una superficie de cuenca de 456 km², que desemboca en la Bahía de Alcudia a través de S'Albufera.

En la zona discurre el Torrent d'Inca, de 14,61 km y afluente del torrent de Almedrà, si bien no aparece en el tramo objeto de estudio donde se modifica el trazado.



Según el *Atlas de Delimitación Geomorfológica de Xarxes de Drenatge i Planes d'Inundació de les Illes Balears* la zona de estudio no afecta a zona de posible riesgo de inundación, encontrándose fuera de la llanura de inundación del Torrent d'Inca.



Las dos alternativas, vigente y propuesta, afectan a las mismas subcuentas de drenaje o áreas de aportación.

Subcuentas de Drenaje.
Fuente: estudio informativo

Hidrología subterránea

La isla de Mallorca se encuentra dividida en 21 unidades hidrogeológicas que corresponden a zonas diferenciadas por una dinámica hidrogeológica concreta, directamente relacionada con las características geológicas de los materiales presentes en cada una de las unidades.

La modificación del trazado del estudio informativo se desarrolla sobre la unidad hidrogeológica del Llano de Inca - Sa Pobla (18.11), situada en los Llanos Centrales.

Unidad Hidrogeológica 18.11. Llano de Inca - Sa Pobla

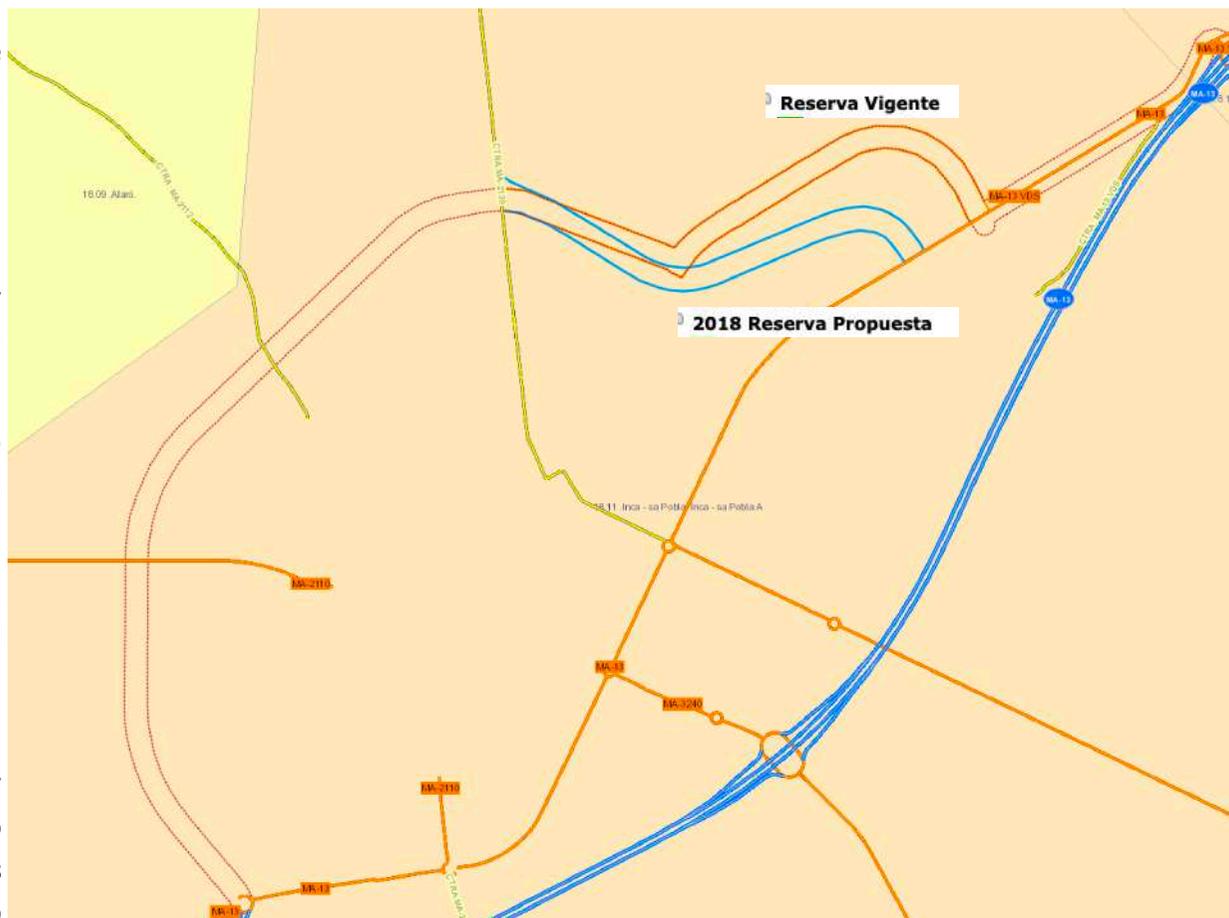
La unidad se define sobre el llano del mismo nombre, limitado por los montes existentes entre Campanet y Alcudia, al norte, y las elevaciones de Sineu-Llubí-Muro, al centro y sur.

La unidad hidrogeológica abarca una extensión de 359 km², limitando al noroeste con el mar a lo largo de una estrecha franja litoral de 8,2 km de longitud.

Existen tres acuíferos principales: el Plio-cuaternario, formado por gravas y areniscas eólicas y calcarenitas; el Mioceno, formado por calizas oolíticas y calizas arrecifales; y el Liásico, formado por calizas y dolomías.

El acuífero Plio-cuaternario es de carácter libre y permeable por porosidad, mientras que el acuífero Mioceno es libre cuando aflora y semiconfinado cuando es recubierto por margas miocenas. El acuífero Liásico siempre es libre y se encuentra conectado lateralmente con el acuífero Plio-cuaternario en la zona de Sa Pobla.

La principal recarga del sistema se produce por infiltración del agua de lluvia sobre los 315 km² de afloramientos permeables, seguida en importancia por la infiltración en torrentes, los retornos de riego, la infiltración de aguas residuales y las pérdidas en redes de abastecimiento, estimándose un volumen anual de 71,6 Hm³. La extracción por bombeos supone 41,6 Hm³/año.



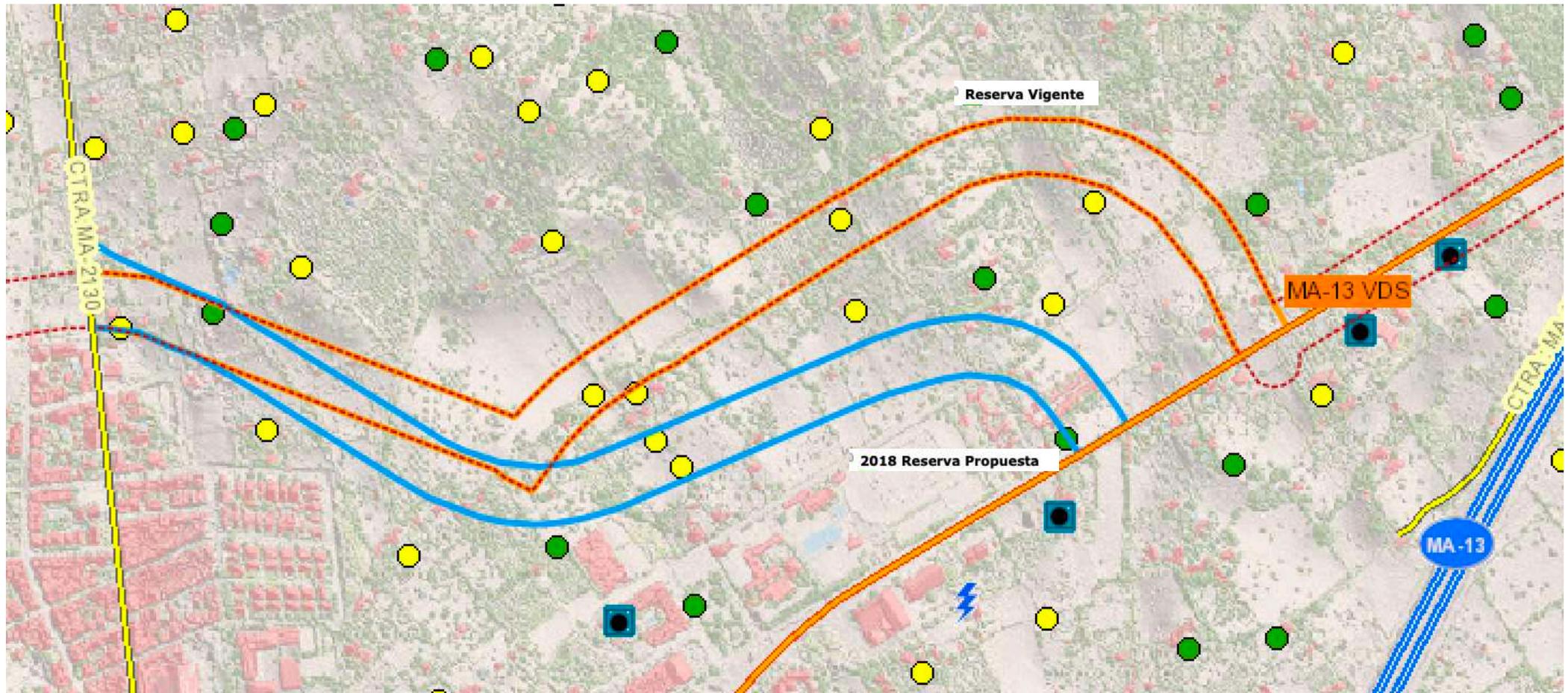
Unidades hidrogeológicas.
Fuente: WMS CAIB.

Sondeos

Tanto en la alternativa vigente como en la rectificación propuesta, aparecen sondeos domésticos y de regadío, no apareciendo sondeos de abastecimiento urbano.

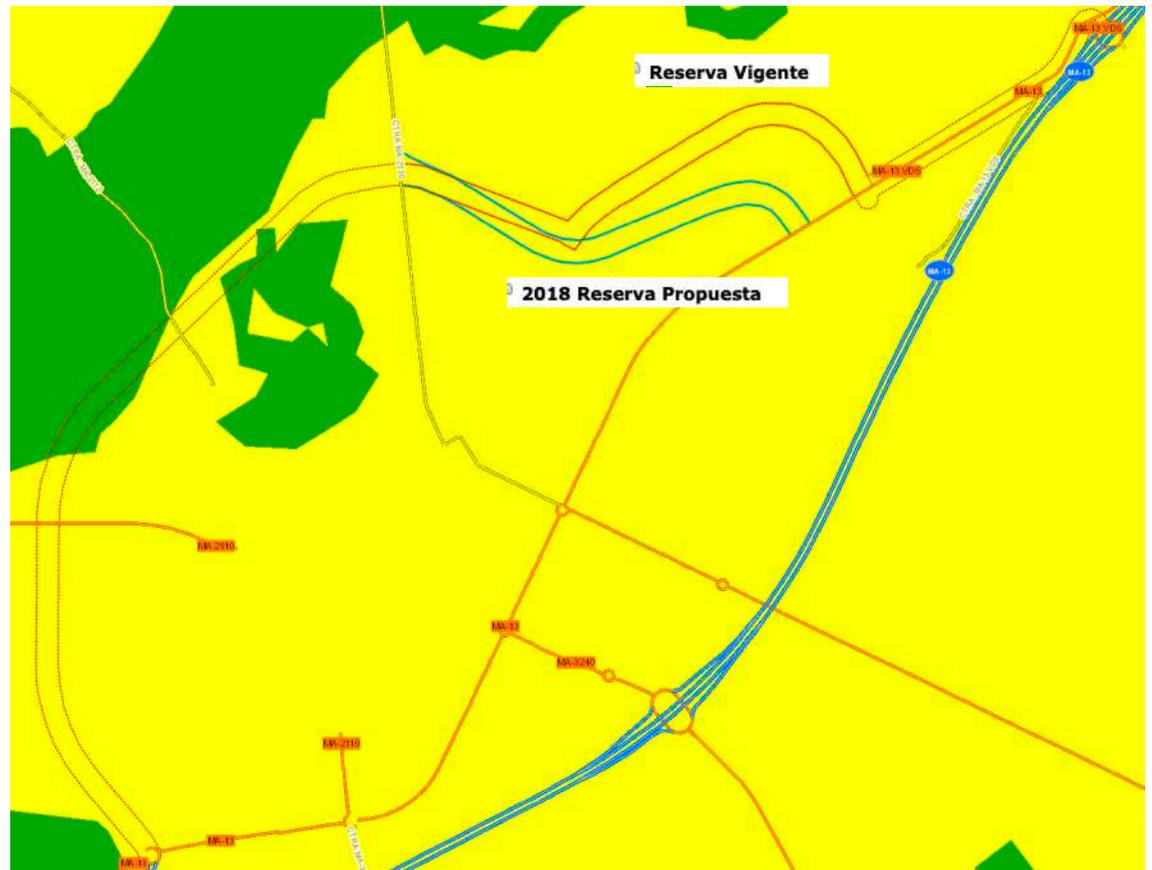
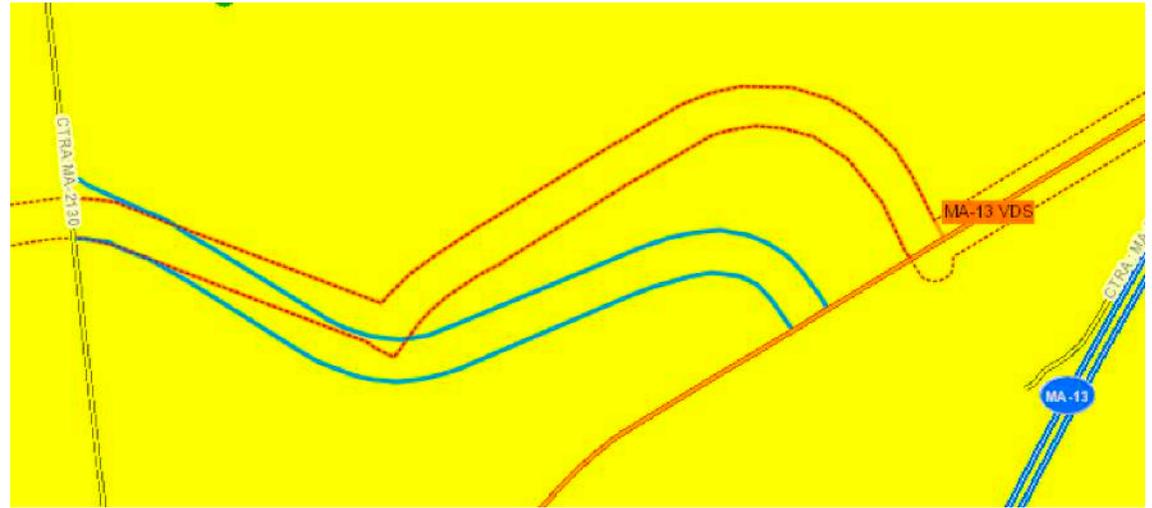
-  Doméstico
-  Regadío
-  Abastecimiento

Sondeos y captaciones inventariados.
Fuente: WMS CAIB.



Vulnerabilidad de acuíferos

La zona por la que discurren las alternativas presenta un nivel de vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos moderado (valor 4 sobre 10).



Vulnerabilidad baja (valor 3 sobre 10)

Vulnerabilidad moderada (valor 4 sobre 10)

Sondeos y captaciones inventariados.
Fuente: WMS CAIB.

Vegetación

El área por donde discurre el tramo de reserva rectificado, en sus dos alternativas, se encuentra enclavada en el dominio de vegetación de la maquia de acebuche y olivillo (*Cneoro-Ceratonietum*), el cual corresponde a las tierras bajas de Mallorca situadas por debajo de los 500 m y con precipitaciones anuales inferiores a los 600 mm. La pertenencia a este dominio nos indica que la vegetación potencial de la zona es el ullastrar mallorquín (acebuchal). En la zona afectada por el proyecto, la vegetación natural -ullastrar- fue desplazada por el uso agrario y ganadero, el cual permitió el asentamiento humano y su mantenimiento a lo largo de los siglos.

La vegetación de la zona corresponde principalmente a la propia de espacios cultivados, espacios ajardinados asociados a viviendas, y pequeñas superficies de vegetación forestal, la más extensa también asociada a ajardinamiento residencial.

La vegetación agrícola corresponde a cultivos de secano, ya sean mixtos o herbáceos, y a sus comunidades biológicas. Los cultivos mixtos de frutales y herbáceos son los más importantes en extensión, siendo las especies básicas que los caracterizan el almendro (*Prunus dulcis*), algarrobo (*Ceratonia siliqua*) e higuera (*Ficus carica*); estas especies están acompañadas por cereales de invierno como cebada (*Hordeum vulgare*) y avena (*Avena sativa*).

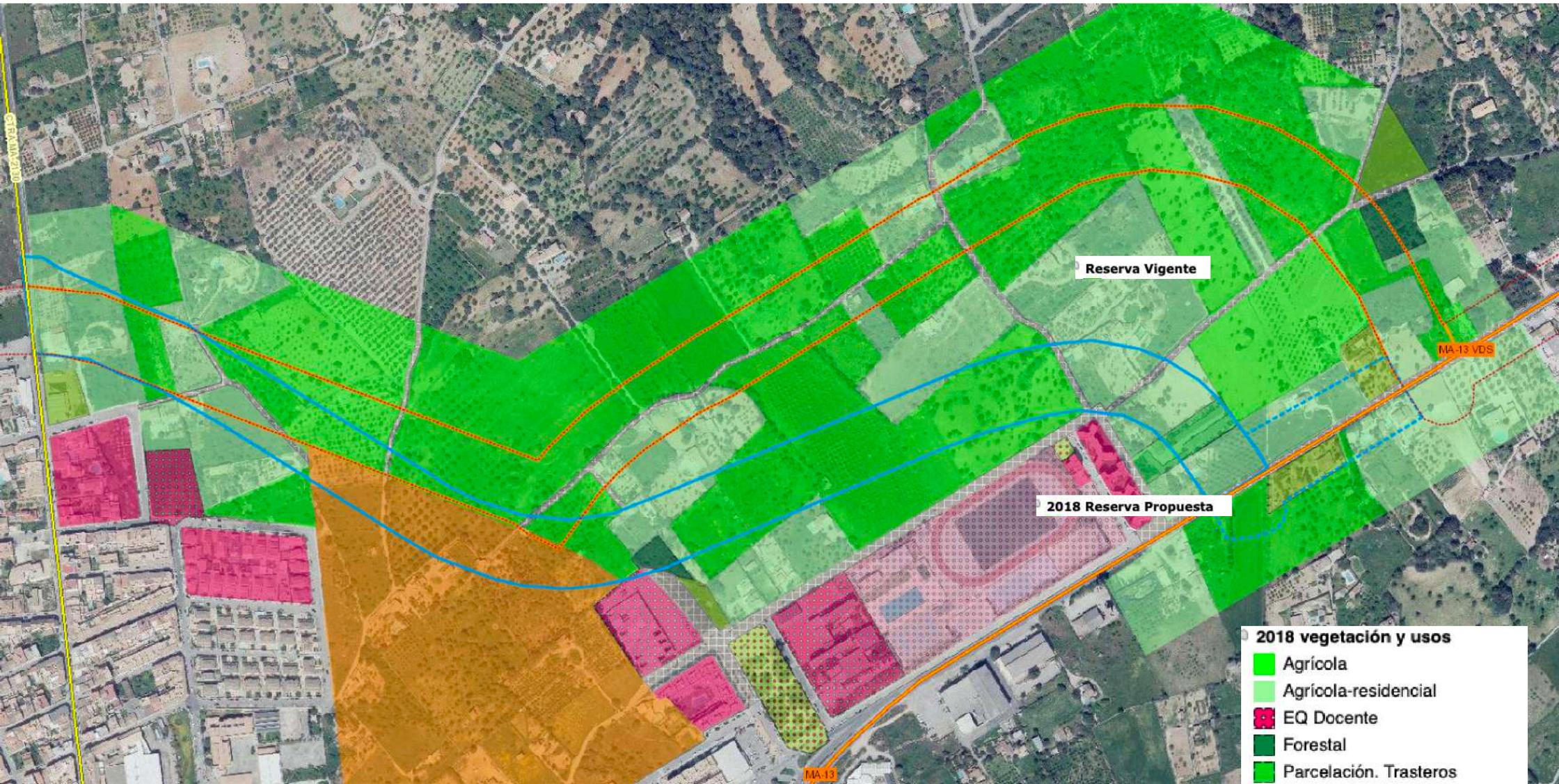
Puntualmente aparecen espacios agrícolas inactivos, o no laboreados recientemente, con especies como gamón común (*Asphodelus aestivus*), zarza (*Rubus ulmifolius*), dauco (*Daucus carota*), hinojo (*Foeniculum vulgare*), entre otras.

En los márgenes de las parcelas se observan con frecuencia especies como zanahoria silvestre (*Daucus carota*), olivarda (*Inula viscosa*), hinojo (*Foeniculum vulgare*), zarza (*Rubus ulmifolius*) y *Pipthaterum miliaceum*. En menor cantidad se encuentran ejemplares de lentisco (*Pistacia lentiscus*) y acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*).

También aparecen zonas sin vegetación agrícola ni natural, correspondiendo a espacios transformados por el viario o actuaciones urbanísticas. En la zona de estudio aparecen pequeñas superficies ocupadas por comunidades ruderales y nitrófilas, bien sea en espacios marginales o en espacios reducidos que han perdido su aprovechamiento.

También aparecen distintas parcelas con uso residencial disperso (viviendas secundarias o principales), y asociado a este uso aparecen diversas especies vegetales alóctonas empleadas en ajardinamientos, tales como palmera de Canarias (*Phoenix canariensis*), palmera de California (*Washingtonia filifera*), rosales (*Rosa spp.*) o bouganvilia (*Bougainvillea spectabilis*).

Las trazas afectan respectivamente a dos pequeñas unidades con vegetación arbórea forestal (pinar de plantación en parcela residencial (alternativa 1) y masa de recolonización de acebuchal (alternativa 2). No aparecen hábitats de la Directiva Hábitats en la traza.



- 2018 vegetación y usos**
- Agrícola
 - Agrícola-residencial
 - EQ Docente
 - Forestal
 - Parcelación. Trasteros
 - Urbanizable residencial
 - Urbano residencial
 - Viario
 - Zona Verde
 - Equipamiento deportivo

Fauna

Para analizar la fauna nos centraremos en las especies que potencialmente aparecen en el espacio afectado, dadas sus características:

REPTILES

<i>Tarentola mauritanica</i>	Salamanquesa común	Dragó
<i>Hemidactylus turcicus</i>	Salamanquesa rosada	Dragonet
<i>Macroprotodon cucullatus</i>	Culebra de cogulla	Serp de garriga

MAMÍFEROS

<i>Apodemus sylvaticus</i>	Ratón de campo	Ratolí de rostoll
<i>Mus musculus</i>	Ratón doméstico	Ratolí domèstic
<i>Rattus rattus</i>	Rata negra	R. traginera de camp
<i>Erinaceus algirus</i>	Erizo	Eriçó
<i>Oryctolagus cuniculus</i>	Conejo	Conill
<i>Felis lybica</i>	Gato silvestre	Moix salvatge

QUIRÓPTEROS

No hay diferencias apreciables en cuanto a las alternativas.

Especies de interés. Bioatlas

Según la información recogida en el Bioatlas de las Illes Balears, las zonas por la que discurren las alternativas no se encuentran en el área de distribución de ninguna especie de interés.

Únicamente aparece como probable la presencia de la *Cisticola juncidis* (Cisticola buitrón).

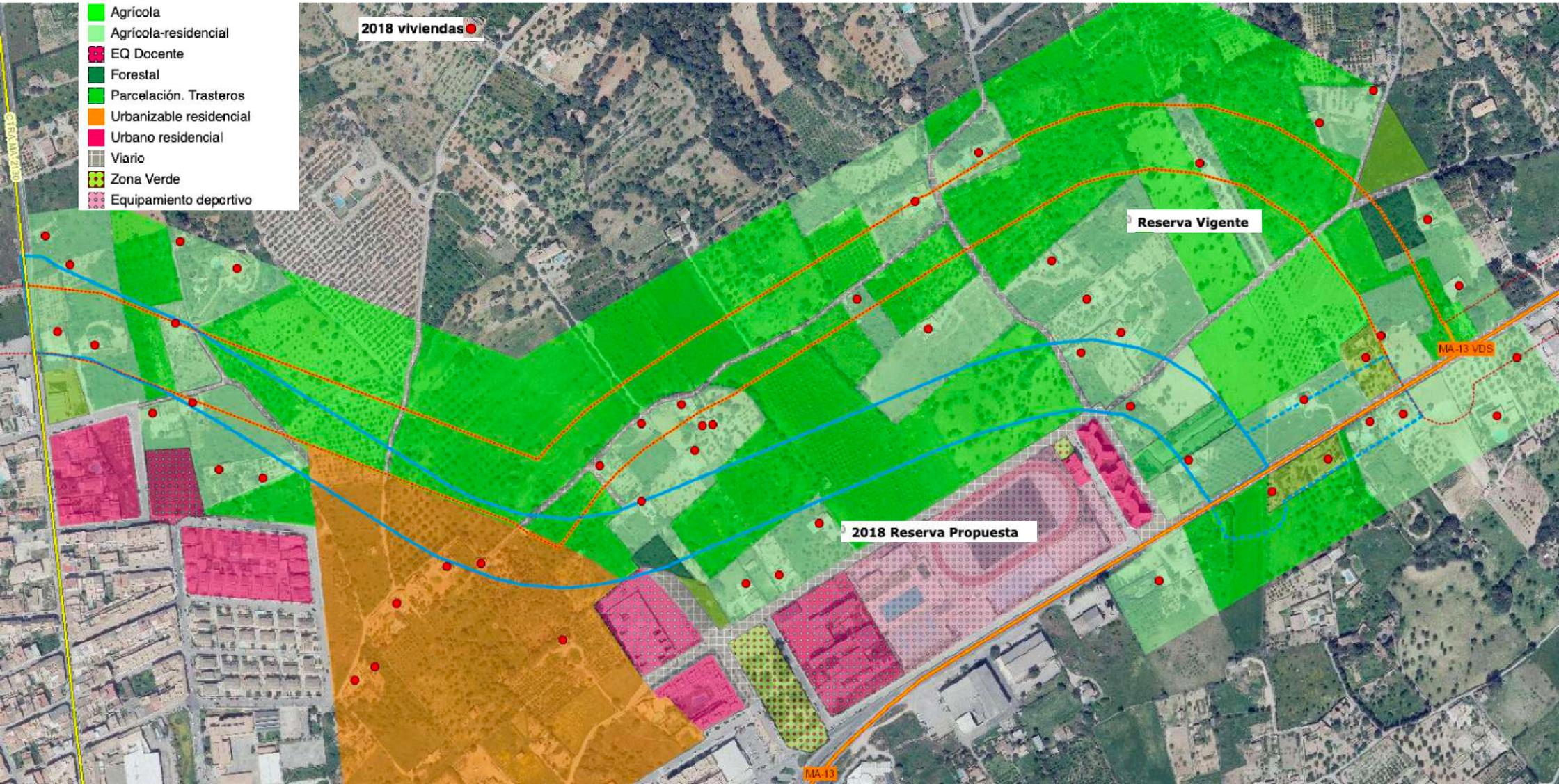
Usos del territorio

Los usos del territorio para las dos alternativas del tramo de reserva rectificado corresponden a a usos agrícolas y a usos agrícolas con uso de vivienda, tal como se recoge en el plano. La nueva alternativa se superpone parcialmente sobre un sector urbanizable residencial, con sus residencial potencial y los mismos

usos agrícolas y agrícolas residenciales. En las inmediaciones aparece zonas residenciales urbanas, así como equipamientos públicos sensibles (equipamiento docentes), donde las alternativas descartadas preliminarmente lo han sido, en su caso por este condicionante.

2018 vegetación y usos

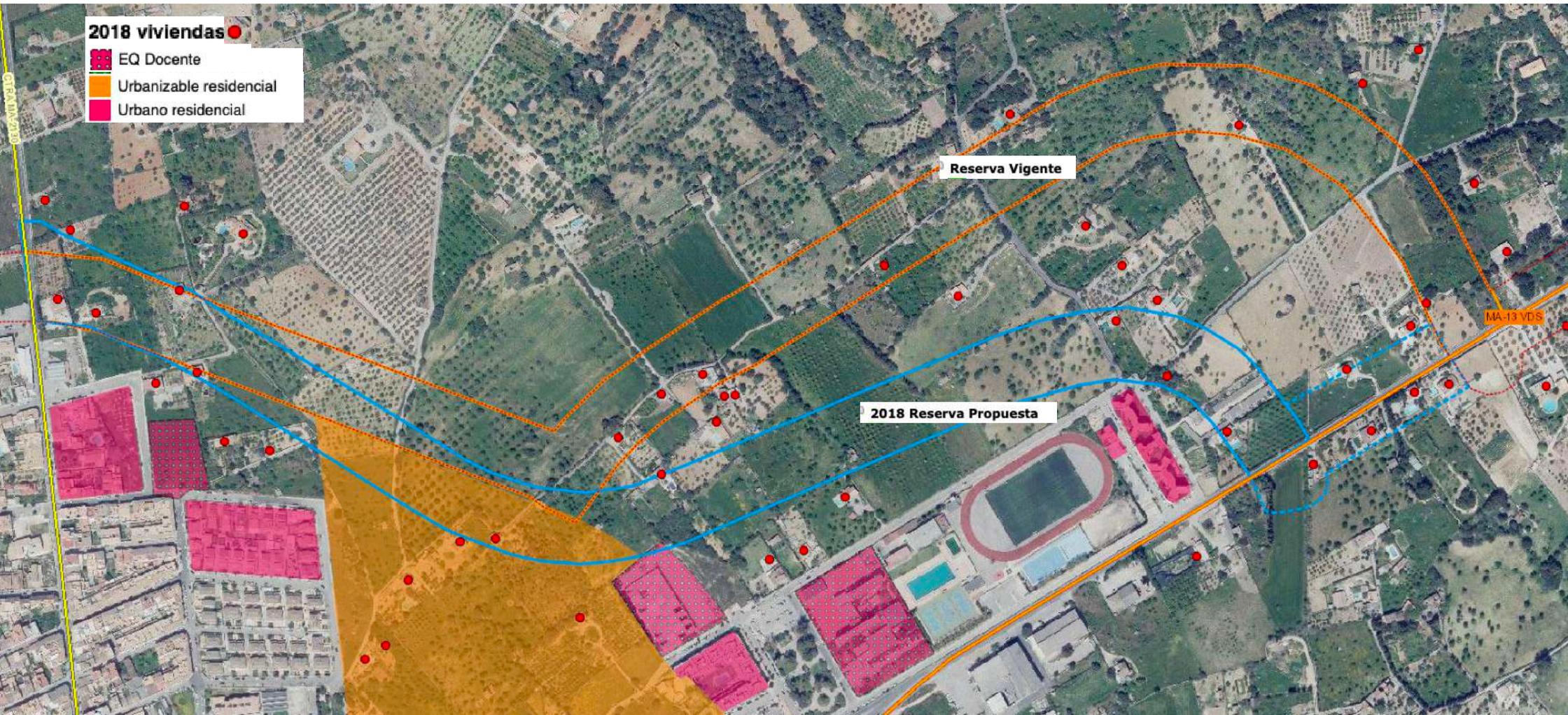
- Agrícola
- Agrícola-residencial
- EQ Docente
- Forestal
- Parcelación. Trasteros
- Urbanizable residencial
- Urbano residencial
- Viario
- Zona Verde
- Equipamiento deportivo



Población

En el entorno del trazado vigente y el trazado propuesto en el tramo rectificado, aparece población sensible potencialmente afectada, ya sea población residencial en el núcleo urbano, población que hace uso de equipamientos sensibles (educativo en el presente caso) y población residencial en parcelas agrícolas.

El número de viviendas en parcela agrícola potencialmente afectadas en es del mismo orden de magnitud (10 viviendas para reserva vigente y 8 para la propuesta, siendo 4 de las mismas comunes a ambas alternativas).



Actividades económicas

En el espacio ocupado por las alternativas únicamente se han detectado actividades económicas agrícolas, en cultivos de secano. En gran parte estas actividades agrícolas se encuentran relacionadas con usos residenciales compartidos en la parcela.

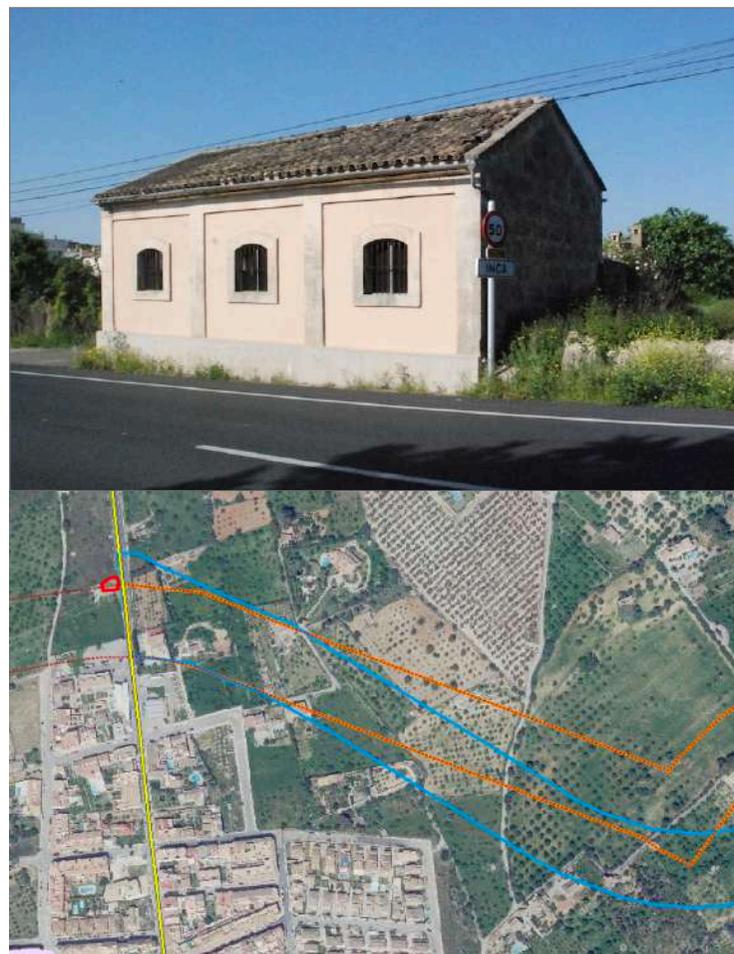
En el entorno próximo se desarrollan actividades económicas agrarias y actividades comerciales.

Inca, a diferencia de otros municipios de Mallorca, ha presentado desde antiguo una economía diversificada, aunque con un peso desigual entre los sectores agrícola, ganadero, comercial y artesanal, donde tuvo importancia el desarrollo de las actividades artesanales (alfareros, carpinteros, tejedores, herreros, zapateros,...) y la celebración de ferias y mercados que permitían la comercialización de la producción agraria y artesanal. Actualmente la economía de la población se sustenta principalmente sobre el sector industrial, donde tienen especial importancia la industria de la piel y la alimentaria, en la fabricación de embutidos y pastelería. El sector servicios es también importante, destacando el subsector comercial.

Valores de Interés

En el inicio de ambas alternativas junto a la Carretera de Selva, aparece un elemento de interés cultural protegido por el catálogo municipal: una caseta de obras públicas (G008).

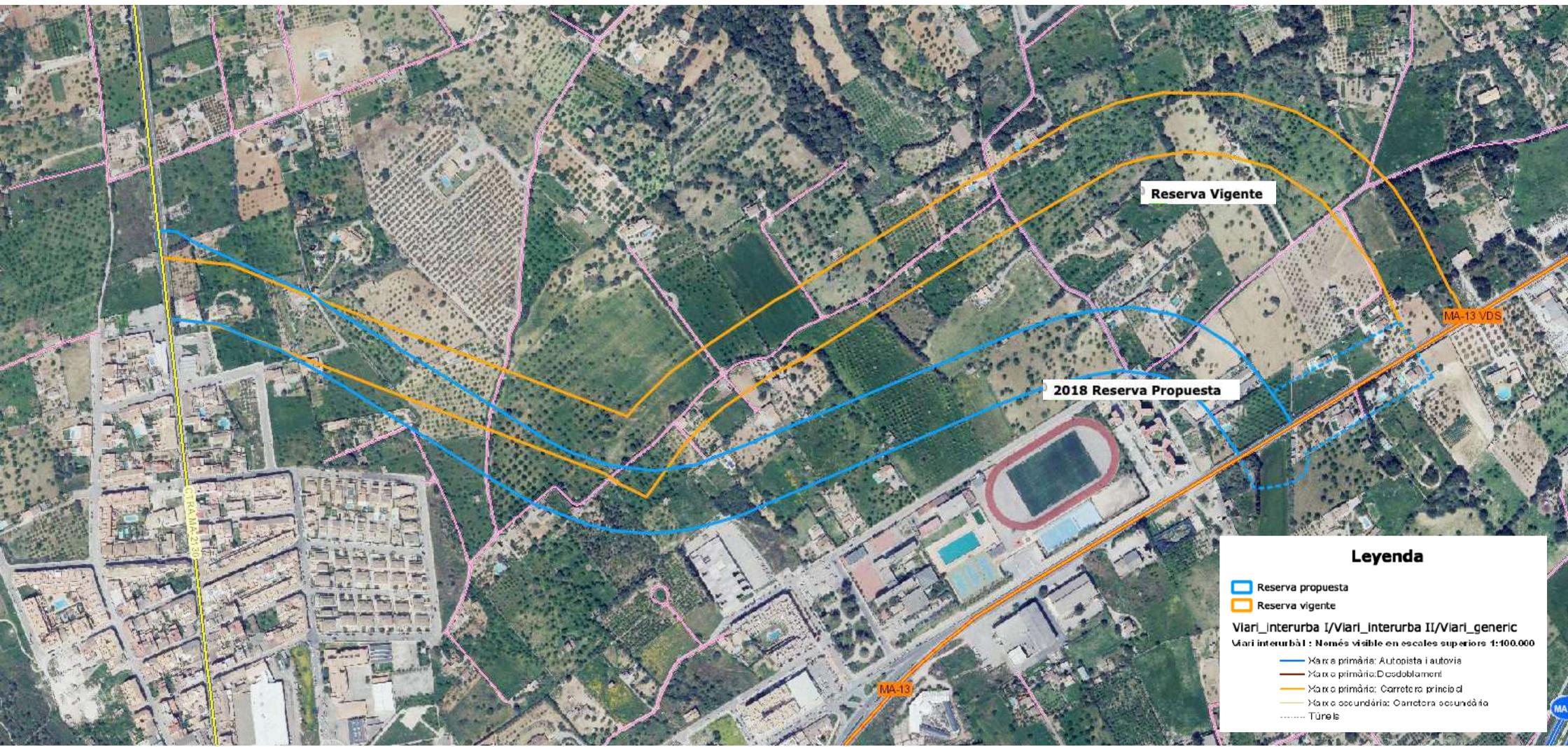
El proyecto ejecutivo deberá resolver adecuadamente la conservación de este elemento.



Infraestructuras y equipamientos

El tramo de la reserva aprobado y el tramo rectificad o conectan con al infraestructura viaria existente. El proyecto ejecutivo deberá resolver adecuadamente cada intersección

- Ambas alternativas conectan con la carretera Ma-2130 (carretera de Selva) y con la carretera Ma-13A (carretera Palma-Alcúdia).
- Las alternativas intersectan con varios caminos y accesos.



Espacios protegidos

Ni el tramo de la reserva aprobado ni el tramo rectificado discurren por espacios naturales protegidos, encontrándose éstos alejados de los mismos.

En relación a las alternativas, se han descartado las alternativas que pudieran afectar al encinar catalogado situado próximo a la carretera de Inca a Alcudia.

Áreas de Prevención de Riesgos (APR) y riesgos naturales

De acuerdo con el planeamiento general del municipio de Inca, y el PTI ni el tramo de reserva aprobado ni el tramo propuesto afectan a áreas con riesgo de inundación, deslizamiento, erosión o incendio. Tampoco discurren por Zona de Alto Riesgo de Incendio Forestal.

La traza no rectificada atraviesa el torrente de Inca y su zona inundable.



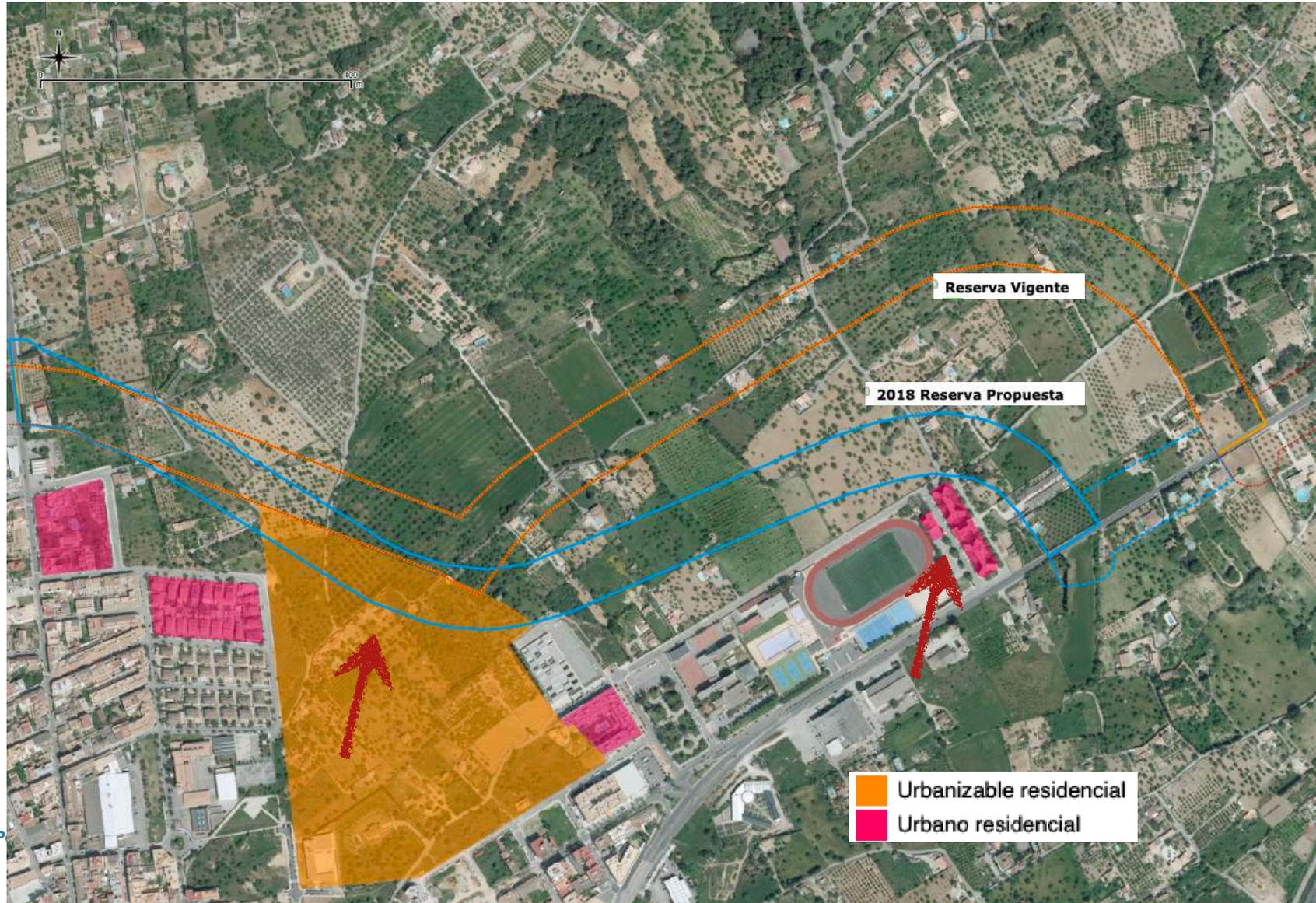
Condicionantes paisajísticos

La rectificación de la traza de un tramo de la reserva consiste en la aproximación de la reserva al núcleo urbano.

En relación a esta aproximación, a efectos del paisaje, aparecen las siguientes situaciones que condicionarán los efectos visuales del futuro proyecto de carretera que se desarrolle:

- Existencia de zonas residenciales próximas.
- Existencia de un sector urbanizable residencial. Este sector podrá ordenarse teniendo en cuenta la minoración de la afectación, ubicando los usos menos sensibles más próximos a la futura carretera.

- Existencia de espacio agrícola confinado entre el núcleo urbano y la nueva carretera, el cual tiende a la degradación. La rectificación disminuye la superficie agrícola confinada.



VIII.- Evaluación ambiental. Idoneidad ambiental de alternativas y evaluación de impactos

Según el artículo 18 de la Ley 21/2013, el Documento Inicial Estratégico debe contener:	Los Estudios Ambientales estratégicos, a desarrollar en la siguiente fase, debe contener en relación a la evaluación de efectos, según el el Anexo IV de la Ley 21/2013:
Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.	Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

El presente capítulo está destinado a hacer el análisis ambiental de las diferentes alternativas planteadas, que permita la selección de la mejor alternativa. Para realizar la evaluación ambiental de las distintas alternativas, se ha llevado a cabo, conjuntamente en una misma tabla:

- Por un lado, la valoración de la idoneidad ambiental de cada alternativa planteada (valoración cuantitativa),
- y, por el otro, la evaluación de los efectos generados por cada una de ellas, por lo que se ha optado por establecer un juicio de valor sobre cada impacto generado (valoración cualitativa).

Para llevar a cabo esta evaluación ambiental (idoneidad + evaluación de los efectos) se ha tenido en cuenta el análisis de los diferentes factores ambientales descritos anteriormente, sustentados en los mapas temáticos donde se han implantado las diferentes alternativas.

Sabemos que, cuando los factores ambientales son de naturaleza similar, adquiere mayor importancia la mínima longitud y las mínimas ocupaciones, parámetros que se constituyen en vectores de impacto sobre los diferentes factores potencialmente afectados, así como en la máxima eficacia de la prestación del servicio, dado que lo analizado es una infraestructura pública.

Valoración de la idoneidad de las alternativas

Dado que se trata de realizar una valoración de la idoneidad ambiental de las posibles alternativas, se ha utilizado una batería de factores ambientales ponderados hasta un máximo de 50 puntos, según la importancia subjetivamente asignada a cada criterio.

Para cada subfactor analizado y para cada alternativa, se realiza una valoración de su idoneidad ambiental, evaluada entre 0 y 10 puntos, donde la puntuación de 10 puntos indica la máxima idoneidad y 0 puntos implica que se trata de una alternativa nada idónea desde el punto de vista ambiental, considerándose ambientalmente inviable, coincidiendo con un impacto crítico.

Posteriormente, para poder integrar la valoración ambiental con los otros aspectos evaluados, la suma de cada alternativa se transforma en puntos porcentuales, de forma que el 100 % querría significar que, en todos los subfactores analizados, se dispone de la idoneidad ambiental máxima.

A continuación se aporta una tabla de valoración y ponderación de distintos indicadores ambientales utilizados para identificar la alternativa ambientalmente más idónea.

Los indicadores seleccionados incluyen aspectos muy diferenciados como los posibles movimientos de tierra, superficies ocupadas, proximidad a viviendas, posibilidad de aprovechar viario existente, entre muchos aspectos.

Obviamente, la valoración es subjetiva, según el criterio de los evaluadores, dependiendo de los criterios del sujeto que realiza la valoración.

Debe señalarse que existen otros aspectos analizados que de alguna manera exceden del ámbito ambiental, si bien todos se deben tener en cuenta en la elección de la mejor alternativa. Estos aspectos de carácter más técnico y económico, también se han señalado en el capítulo de Estudio de las alternativas, donde se ha aportado una valoración conjunta de todos los aspectos valorados, ambientalmente y técnicamente.

Valoración de los efectos de las alternativas

Tal como se ha indicado, además de la valoración de la idoneidad de las alternativas, se ha realizado una valoración cualitativa de los efectos derivados de cada una de ellas, donde, teniendo en cuenta las características del efecto, se ha establecido un juicio sobre cada impacto, interpretando la importancia del mismo según los criterios del equipo evaluador.

Según la valoración realizada por el equipo evaluador los impactos pueden ser:

IMPACTOS POSITIVOS O NULOS

Se ha considerado conveniente reseñar o justificar los impactos positivos y también los impactos nulos o no apreciables de forma significativa, justificando igualmente el criterio utilizado en la determinación de ausencia de efecto.

IMPACTOS NEGATIVOS

Los impactos negativos se han enjuiciado según los siguientes valores, antes y después de la introducción de mejoras ambientales, las cuales se introducen, cuando es viable, también para efectos

poco graves que no requerirían estrictamente de medidas correctoras.

Compatible: Aquel cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa prácticas protectoras o correctoras. No obstante, siempre que ha sido posible, se han previsto mejoras ambientales.

Se han incluido en este apartado también los efectos que si bien son negativos, se han considerado de magnitud muy reducida y que son compatibles con la calidad ambiental.

- **Moderado:** Aquel cuya recuperación no precisa prácticas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la recuperación de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.

Se incluyen en este apartado también los efectos que, si bien son negativos, considerados como moderados o no graves, con independencia de la necesidad estricta de introducir mejoras. No obstante, siempre que ha sido posible, se han previsto mejoras ambientales

- **Severo:** Aquel en el que la recuperación de las condiciones del medio exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras, y en el que, aún con estas medidas, aquella repercusión precisa un periodo de tiempo dilatado.

- **Crítico:** Aquel cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Con él se produce una pérdida permanente de la calidad de las condiciones ambientales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

Parámetro	Impacto					efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2	Criterio de valoración de idoneidad ambiental			1	2		1	2
Aire	Calidad del aire. Afección a usos residenciales urbanos y focos sensibles. Emisiones de ruidos y de gases.	Las obras producirán emisiones de ruido y polvo, de forma temporal. El funcionamiento producirá emisiones contaminantes y ruidos durante un periodo de tiempo indefinido. Durante la fase de explotación se generan emisiones de CO, HC, NOx, Pb, SO2, y en menor medida emisiones de Zn, Mn, N y Fe, como consecuencia de la combustión de hidrocarburos por los motores de los vehículos. No obstante, la emisión de estas partículas es superior en vías lentas que en las rápidas (carretera proyectada), por lo que la actuación generará una disminución de dichas emisiones como consecuencia del incremento de la fluidez del tráfico. En sentido contrario, y con una magnitud inferior, habrá un incremento de emisiones derivadas de un incremento de tráfico, en un espacio donde no se producirán	• Grado de alejamiento de la vía al núcleo urbano definido por el planeamiento urbanístico. La alternativa 2 propuesta se aproxima más al espacio residencial urbano o urbanizable, pero en relación a los impactos, se considera que no existe modificación apreciable.	compatible	compatible	negativo	Se consideran como más adecuadas las alternativas que discurren suficientemente separadas del núcleo urbano, donde la distancia atenuará los efectos de las emisiones de ruidos. Se consideran mejores alternativas que las que no discurren junto a espacios residenciales o sensibles. Se consideran similares las alternativas, si bien la rectificación se aproxima a suelo urbanizable residencial, si bien la ordenación de este espacio, cuando se desarrolle, podrá establecer una zonificación coherente con esta reserva o con el proyecto si estuviese ya ejecutado el proyecto.	10	8	15	150	120

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Efectos positivos sobre la calidad del aire en suelo urbano por eliminación de tráfico.	El proyecto supone eliminar el tráfico relacionado con la ejecución de la variante, siendo positivas todas las alternativas, al cumplir todas con sus objetivos. Existe una mejora en relación a la calidad acústica en el núcleo urbano.		positivo	positivo		Se consideran equivalentes ambas alternativas, dado que contribuyen por igual a la extracción del tráfico por el núcleo urbano.	10	10	15	150	150
Calidad del aire. Afección a usos residenciales en suelo rústico.	La ejecución de las obras generará molestias por emisiones acústicas y de polvo durante la ejecución de las obras. La población afectada es muy reducida.		compatible	compatible		Se consideran más adecuadas las alternativas con menor cantidad de viviendas en la reserva y próximas a ésta. Se utiliza como indicador el número de viviendas próximas y en la reserva.	8	8	5	40	40
	Las emisiones de la carretera inducirán molestias en los residentes próximos.	• Emisiones relevantes con efectos sobre las población residente próxima. Los efectos se consideran negativos de dimensión reducida, compatibles para las dos alternativas. La población afectada es muy reducida.	compatible	compatible		Se consideran similares ambas alternativas.					

Parámetro	Impacto					efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2	Criterio de valoración de idoneidad ambiental			1	2		1	2
	Efectos sobre el clima y el cambio climático.	Entendemos que la creación de una variante contribuye a la mayor eficiencia del tráfico, considerándose que existe un efecto positivo en cuanto a la disminución de emisiones, si bien en dimensiones muy bajas.	<ul style="list-style-type: none"> Alteración del clima, cambio climático y parámetros climáticos actuales. No se producen efectos sobre clima local, excepto pequeños cambios microclimáticos relacionadas con la implantación de la vía. Se produce reducción de emisiones globales, considerándose positivo de dimensión no relevante.	positivo	positivo		Se consideran equivalentes todas las soluciones en relación a la contribución al cambio climático. Huella de carbono.	10	10	5	50	50
Tierra	Alteración de relieve con valor ambiental directo.	Sin efectos apreciables.	<ul style="list-style-type: none"> Alteración de elementos con valor ambiental por su singularidad. No existen afectaciones sobre elementos singulares del relieve.	nulo	nulo		Ninguna de las alternativas afecta a elementos singulares por su relieve.	10	10	10	100	100

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección al suelo. Recurso edáfico.	Ocupación de espacio con suelo. Riesgo de desaprovechamiento del recurso.	<ul style="list-style-type: none"> Superficie de suelo e importancia del riesgo de desaprovechamiento. La afectación del suelo, a efectos de magnitud del impacto, se consideran todas dentro del mismo orden de magnitud, considerándose los impactos compatibles para todas las alternativas. Necesidad de que el proyecto futuro gestione adecuadamente el suelo excedente río. 	compatible	compatible	positivo	Se considera más adecuada la mínima ocupación de terreno. Se utiliza como indicador la superficie ocupada. La rectificación de la variante o alternativa 2 supone menor ocupación de espacio sin transformar.	8	9	10	80	90
Recursos minerales del suelo.	No se producen impactos sobre el factor recursos minerales del suelo.	<ul style="list-style-type: none"> Ocupación de espacios con recursos minerales estratégicos. No se ocupan espacios de estas características. 	nulo	nulo		Ninguna alternativa afecta a espacios con recursos minerales estratégicos.	10	10	5	50	50
Agua Consumo de recursos hídricos. Cantidad del recurso.	Sin efectos	<ul style="list-style-type: none"> Consumo de recursos por el proyecto. La actuación no es consumidora de recursos en ninguna de sus alternativas. 	nulo	nulo		No existe consumo de recursos.	10	10	0	0	0

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección a la calidad de las aguas subterráneas. Riesgos de disminución de la calidad.	Sin efectos apreciables o relevantes	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de contaminación del acuífero. Se considera que este tipo de obra no es susceptible de generación de contaminación de aguas subterráneas <i>a priori</i>. Podría existir afectación en determinadas situaciones definidas por el proyecto que pudiesen implicar entrada directa de aguas contaminadas en el acuífero. Fase de ejecución y fase de explotación. 	nulo	nulo		No existe riesgo de contaminación de las aguas subterráneas asociado a las alternativas. Las dos alternativas discurren por espacios con el mismo riesgo de vulnerabilidad de acuíferos.	10	10	0	0	0

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección a la calidad de las aguas superficiales . Riesgos de disminución de la calidad.	Sin riesgos apreciables de contaminación de calidad de aguas superficiales.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos específicos de emisiones de contaminantes de aguas superficiales. No se considera susceptible de generación de contaminación sobre las aguas superficiales. Cada proyecto puede establecer medidas ambientales para evitar afectación, en caso de que se considere. 	nulo	nulo		Se descartan riesgos apreciables de afección a las aguas superficiales. No existe diferencia entre alternativas.	9	9	5	45	45
Afección a zonas húmedas con interés hidrológico.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Alteración directa o indirecta de zonas húmedas o de inducción de pérdida de calidad. No existen zonas húmedas próximas que pudiesen resultar afectadas. 	nulo	nulo		No existen riesgos de afección a zonas húmedas de interés hidrológico. No existen zonas húmedas de interés hidrológico en la zona de influencia de la carretera.	10	10	10	100	100
Afección / relación con llanuras de inundación.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Introducción de cambios de drenaje y efecto barrera en torrentes y llanuras de inundación. No existen zonas con riesgo de inundación en el tramo rectificado. 	nulo	nulo		Ninguna alternativa del tramo atraviesa zonas con riesgos potenciales de inundación, ni Áreas de Potencial Riesgo de Inundación.	10	10	20	200	200

	Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
		Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Espacios y elementos	Afección / relación con la red de torrentes.	Sin efectos sobre la red de torrentes.	<ul style="list-style-type: none"> Realización de cambios en el terreno que pudiesen implicar cambios en la eficiencia del drenaje y creación de efectos barrera en torrentes. No existen cauces de torrentes potencialmente afectados. 	nulo	nulo		No existen cauces de torrentes en el tramo rectificado. Se presupone que el proyecto resolverá de forma adecuada el drenaje, sin crear efecto barrera.	10	10	15	150	150
	Afección a espacios protegidos Ley de Espacios Naturales.	Sin efectos apreciables sobre espacios de la LEN ni sobre encinares catalogados.	<ul style="list-style-type: none"> Acciones que impliquen pérdida de calidad a espacios protegidos. -Ninguna alternativa en el tramo estudiado afecta a, directa ni indirectamente, a encinar catalogado. No existe encinar próximo en el tramo, si en tramo de reserva que no se modifica, si bien no está catalogado. 	nulo	nulo		No se afectan espacios protegidos. Se ha descartado afectación, directa ni indirecta a encinar catalogado.	10	10	25	250	250

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección a espacios protegidos Red Natura 2000.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Acciones que impliquen afección directa o indirecta a hábitats de la Directiva en espacio LIX, ZEPA o ZEC. -Ninguna alternativa afecta a Lugares de Red Natura (LIC, ZEC o ZEPA). 	nulo	nulo		No se afectan espacios protegidos por la Red Natura 2000	10	10	25	250	250
Afección / relación con elementos de interés cultural. BIC, yacimientos, elementos etnológicos	Sin afectación a un elemento protegido que podrá y deberá mantenerse sin afectar.	<ul style="list-style-type: none"> Afectación a elementos protegidos Compatibilidad o incompatibilidad. <p>Existe elemento protegido en el inicio del tramo rectificado que afecta a las 2 alternativas, presentando ambas soluciones compatibilidad con la conservación.</p>	nulo	nulo		Las dos alternativas son compatibles con la conservación de un elemento protegido que se encuentra en el inicio de la traza rectificada.	8	8	25	200	200
Afección / relación con hábitats y taxones Directiva Hábitats.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Afectación a hábitats i taxones. Superficie relativa del hábitat afectado: <p>En el tramo rectificado ningún alternativa afecta ninguna superficie de hábitats.</p>	nulo	nulo		La actuación se desarrolla fuera de la Red Natura 2000. No existen hábitats próximos (encinar, banyarriquer) al tramo rectificado.	10	10	5	50	50

	Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
		Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
	Afectación a espacios según grados de protección del suelo por el planeamiento municipal.	Ocupación de espacio con diferente grado de protección municipal.	<ul style="list-style-type: none"> Ponderación de superficie y grado de protección territorial. <p>Las 2 alternativas del tramo rectificado no discurren sobre suelo rústico que presente un elevado índice de protección (ATC, ATH, suelo urbanizable)</p>	nulo	nulo	positivo	Las dos alternativas discurren fuera de espacios con grado de conservación o de interés, si bien la alternativa propuesta discurre en mayor proporción por espacio con categoría de menor índice de protección, es decir por ATC y menor superficie por ATH. Existe una reducción de superficie ocupada.	7	9	30	210	270
Recursos	Afección / relación con vegetación valiosa. Valor medio o alto.	Afectación a vegetación de valor alto o valor medio.	<ul style="list-style-type: none"> Superficie de vegetación valiosa afectada. 	nulo	nulo		Ninguna de las dos alternativas en el tramo estudiado afectan a espacios con vegetación natural con valor medio o alto.	10	10	20	200	200
	Afección / relación con zonas húmedas con interés biológico.	Sin afectación a zonas húmedas.	<ul style="list-style-type: none"> Superficie de zona húmeda afectada. 	nulo	nulo		No hay afección a zonas húmedas.	10	10	20	200	200

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección a zonas con interés faunístico. Corredores.	Sin afectación a hábitats de interés faunístico.	<ul style="list-style-type: none"> Afectación ponderada a superficies de hábitats con interés faunístico. <p>Se considera que las zonas afectadas no tienen interés faunístico relevante, no generándose impactos apreciables.</p> <p>Ambos corredores discurren próximos al núcleo urbano.</p>	nulo	nulo	positivo	<p>Se consideran más adecuadas faunísticamente las alternativas que discurren próximas a espacios con mayor presión antrópica</p> <p>En relación a los corredores faunísticos, se utiliza el criterio de mínima interrupción entre espacios forestales. Ninguna alternativa introduce una interrupción entre espacios forestales.</p> <p>La alternativa a propuesta discurre más próxima al núcleo urbano, presentando además una superficie ocupada inferior.</p>	8	10	10	80	100
USO SNI Afección a uso residencial residencial en suelo rústico.	Sin elecciones significativas a viviendas en suelo rústico.	<ul style="list-style-type: none"> Afectaciones relevantes sobre viviendas existentes. <p>-Se considera que todas las soluciones podrán realizarse sin afectación grave a viviendas</p>	compatible	compatible		<p>Viviendas existentes en la reserva y en su entorno próximo.</p> <p>Se consideran equivalentes, si bien la alternativa 2 produce afectación ligeramente inferior</p>	7	8	10	70	80

Parámetro	Impacto					efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2				1	2		1	2
Afección a los usos agrícolas / relación con agricultura. Tipos de cultivos.	Afectación a usos agrícolas.	<ul style="list-style-type: none"> Superficie afectada de superficie agrícola actual o potencial. Las superficies afectadas, a nivel de impacto, se consideran un impacto compatible, para todas las alternativas. 	compatible	compatible	positivo	La afección sobre la agricultura depende del tipo de cultivo, considerándose equivalente para todas las alternativas. Como indicador sobre la agricultura utilizaremos el indicador de la superficie agrícola afectada.	7	8	20	140	160	
Permeabilidad transversal. Rutas de acceso e itinerarios preexistentes.	Afectación a algunos caminos locales que dan acceso a parcelas.	<ul style="list-style-type: none"> Disminución de la permeabilidad territorial de acceso a parcelas. -Entendemos que el proyecto definitivo deberá resolver adecuadamente la accesibilidad o permeabilidad de la vía. 	compatible	compatible		Las infraestructuras lineales potencialmente pueden disminuir la permeabilidad transversal, eliminar rutas de acceso preexistentes.	8	8	10	80	80	
Afección a usos recreativos al aire libre, actividades deportiva.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Alteración de lugares o características de espacios que son utilizados para este tipo de usos. - No se producen afecciones en ninguna situación, dada la ausencia de usos de esta naturaleza. 	nulo	nulo		No se han detectado usos de esta naturaleza en el entorno estudiado.	10	10	10	100	100	

	Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
		Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Riesgos	Afección / relación con APR de incendio (IV Plan de incendios).	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Afectación / modificación de zonas con riesgo de incendio. - No se afecta a zonas con riesgo de incendio. 	nulo	nulo		No se considera adecuado utilizar la zonificación de APR de incendio, dado que existe el IV Plan de Incendios forestales, considerándose el indicador apropiado. No existen zonas con riesgo de incendio.	10	10	10	100	100
	Afección / relación con APR de erosión.	Sin efectos	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos de efectos erosivos de la traza, cuando se discurre por pendientes muy elevadas. - Ninguna alternativa discurre por zonas con pendiente elevada. 	nulo	nulo		No aparecen APR de erosión del PTI.	10	10	10	100	100
	Afección / relación con APR de deslizamiento.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos de deslizamientos asociados a pendientes de la traza y tipología de materiales. - No existen APR de deslizamiento, encontrándonos en zonas sin relieve. 	nulo	nulo		No aparecen APR de deslizamiento.	10	10	10	100	100

Parámetro	Impacto					efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2	Criterio de valoración de idoneidad ambiental			1	2		1	2
	Afección / relación con APR de inundación.	Sin efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgos de inundación asociados a la traza, que pudieran ser modificados por el proyecto. No existen APR de inundación, ni zonas con riesgo de inundación. 	nulo	nulo		Ninguna alternativa intercepta APR de inundación.	10	10	10	100	100
Paisaje	Afección / relación con el paisaje. Núcleo urbano.	Las dos alternativas discurren próximas a suelo urbano residencial en las proximidades de la carretera de Selva. La alternativa 2 se aproxima más al sector urbanizable residencial, si bien en la ordenación de éste podrán establecerse medidas protectoras de separación. La alternativa 2 se aproxima, en la parte final del tramo rectificado, al núcleo urbano, ajustando su trazado a éste. La zona de viviendas presentan algo de barrera visual con arbolado.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de afectación paisajística desde focos de observación del núcleo urbano. Existe una aproximación a las viviendas plurifamiliares de la calle Ciutadella y una aproximación al suelo urbanizarle residencial 	compatible	compatible	negativo	Distancia y visibilidad potencial al núcleo urbano.	8	7	10	80	70

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Afección a focos visuales relevantes. Miradores.	No se producen efectos.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de alteración paisajística desde focos de observación singulares. No resultan visibles desde ningún foco de observación singular. 	nulo	nulo		No se han detectado miradores paisajísticos afectados por las dos soluciones.	10	10	10	100	100
Disminución de la calidad paisajística intrínseca por implantación de una nueva infraestructura.	Disminución de la calidad paisajística intrínseca por implantación de una nueva infraestructura.	<ul style="list-style-type: none"> Disminución potencial de la calidad paisajística. El desarrollo supone una alteración sobre el paisaje. Los efectos finales dependerán del tratamiento paisajístico que aplique el proyecto. 	compatible	compatible	positivo	Las alternativas con mayor longitud implican un mayor grado de transformación visual. Las diferentes alternativas discurren por zonas paisajísticamente homogéneas, no habiéndose detectado lugares con especial significación paisajística.	7	8	10	70	80
Afección a elementos paisajísticos singulares.	Sin afectación de elementos paisajísticos singulares.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de afectación a recursos paisajísticos singulares. No se han identificado elementos paisajísticos singulares que pudiesen ser afectados. Para ambas alternativas es compatible con la conservación del elemento protegido (caseta). 	nulo	nulo		Ninguna de las alternativas afecta a elementos paisajísticos singulares.	10	10	5	50	50

	Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
		Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Seguri	Seguridad del trazado para los usuarios de la vía.	Mejora de la seguridad relacionada con la implantación de la vía.	<ul style="list-style-type: none"> Variación de la seguridad viaria asociada al desarrollo del proyecto. Entendemos que la inseguridad para los usuarios de la vía sería un impacto ambiental negativo, por otra parte inadmisibles o crítico. Entendemos que todas las soluciones disponen de las condiciones adecuadas de seguridad, habiéndose redactado a partir de criterios, normas y recomendaciones sobre carreteras. Se considera que no existen impactos negativos. Por otra parte, el desarrollo del proyecto supone una mejora en la seguridad de los usuarios que utilizan los itinerarios por el interior del núcleo urbano. 	positivo	positivo		Se consideran seguros todos los trazados. Todos los trazados mejoran la seguridad viaria del núcleo urbano.	10	10	20	200	200

Parámetro	Impacto				efecto modificación	Descripción / justificación	Grado de adecuación ambiental relativa		Factor ponderación	Grado de adecuación ambiental ponderada	
	Efecto	Criterio de valoración / indicador de impacto	1	2			1	2		1	2
Seguridad para usuarios del entorno.	Incremento de riesgos por implantación de vía de circulación más rápida que los caminos existentes.	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de afectación a la seguridad local por implantación de una nueva carretera. - Se considera que el proyecto podrá resolver la accesibilidad local en condiciones de seguridad. 	compatible	compatible		En el presente caso, el indicador se encuentra correlacionado con la permeabilidad, considerándose equivalentes	8	8	10	80	80
Seguridad para población núcleo urbano.	Incremento de seguridad por disminución de circulación por el núcleo urbano.	<ul style="list-style-type: none"> Variación de los riesgos viarios en el núcleo urbano. Todas las soluciones se encuentran de acuerdo con los objetivos del Plan de Carreteras, mejorando la situación del núcleo urbano. 	positivo	positivo		Todas las soluciones mejoran notablemente la seguridad y confortabilidad de la población en el núcleo urbano.	10	10	20	200	200
Mate	Necesidades o excedentes de materiales				positivo	Si bien los proyectos técnicos podrán ajustar en mayor o menor medida su balance de materiales, tratándose de espacios muy llanos en las dos alternativas, se considera como indicador la menor longitud y superficie necesaria en nuevo trazado.	8	9	10	80	90
T O T									460	4.205	4.305
Índice de idoneidad ambiental						El valor más alto posible corresponde al 100 %			4.600	91,4	93,6

