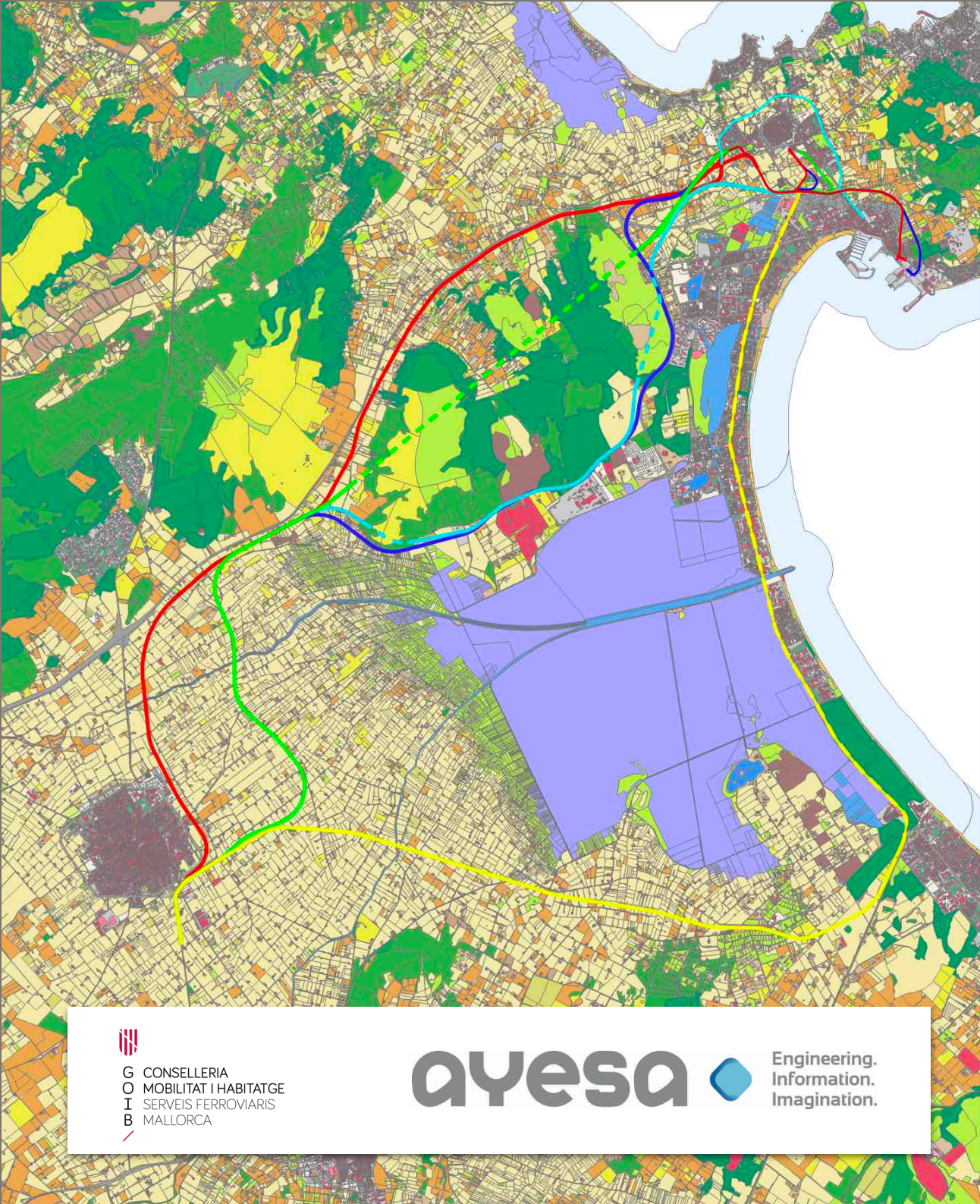




EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE PLANES Y PROGRAMAS

LEY 21/2013 DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

DECRETO LEGISLATIVO 1/2020, DE 28 DE AGOSTO, POR EL QUE SE APRUEBA EL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ILLES BALEARS

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

ESTUDIO INFORMATIVO PROLONGACIÓN LINEA FERROVIARIA ENLACE SA POBLA - ALCÚDIA. MALLORCA

PROMOTOR:
DIRECCIÓ GENERAL DE MOBILITAT I TRANSPORTS

JUNIO 2023



G CONSELLERIA
O MOBILITAT I HABITATGE
I SERVEIS FERROVIARIS
B MALLORCA

ayesa

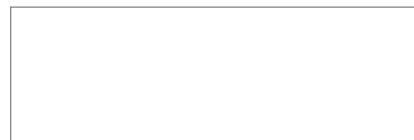


Engineering.
Information.
Imagination.

Documento **Inicial** estratégico

**Estudio Informativo de la
Prolongación línea ferroviaria
enlace Sa Pobra - Alcúdia (Mallorca)**

Àngel Maria Pomar i Gomà
Consultor Ambiental
Biólogo colegiado 6.047 C



Clara Fuertes Salom
Consultora ambiental
ambientóloga

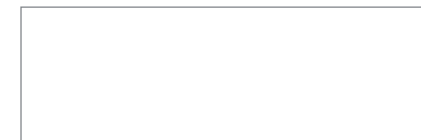


Tabla de contenidos

I.- Introducción	4		
Objeto del plan objeto de evaluación ambiental	4		
Objeto del presente documento	4		
Motivación y necesidad de Evaluación Estratégica ordinaria	4		
II.- Marco conceptual y legal de la planificación y desarrollo de los proyectos ferroviarios	7		
Regulación normativa de los proyectos tranviarios	7		
Alcance de los estudios informativos de proyectos ferroviarios	9		
III.- Plan Director Sectorial de movilidad de les Illes Balears y proyecto ampliación de la red ferroviaria	10		
Introducción y líneas estratégicas	10		
Evaluación ambiental del PDS de Movilidad	11		
IV. Objetivos de la planificación	15		
Objetivos y alcance del estudio informativo	15		
Objetivos de la planificación	17		
V. Alcance y contenido del plan y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables	18		
Características básicas de la prolongación del ferrocarril desde Sa Pobla hasta Alcúdia	18		
Inaplicabilidad conceptual de la alternativa 0	19		
Concepción del proyecto y de sus alternativas	20		
Alternativas trazado ferrocarril	20		
Justificación de la no utilización de la antigua traza del ferrocarril	28		
VI.- Caracterización ambiental	29		
Espacios Naturales Protegidos y zonas externas de protección	30		
Red Natura 2000	31		
Ley de Espacios Naturales	33		
Red de Torrentes	34		
		Zonas húmedas. Masas de agua superficial	35
		Vulnerabilidad de las aguas subterráneas	36
		Vegetación. Hábitats de la Directiva Hábitats	37
		Zonas Sensibles Avifauna	40
		Especies de Interés	45
		Patrimonio cultural	47
		Riesgos ambientales	50
		Usos del suelo	54
		Cobertura del Suelo	55
		Usos urbanísticos del suelo	56
		Infraestructura ferroviaria	58
		Infraestructura viaria	59
		VII. Desarrollo previsible del plan	60
		VIII.- Impactos ambientales potenciales tomando en consideración el cambio climático	61
		IX.- Incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes	63
		Rango normativo del PDS de Movilidad	64
		Plan Territorial Insular	64
		Plan Director Sectorial de Carreteras	65
		Plan Director Sectorial Energético	66
		Otros planes sobre los que no se prevén incidencias	67

I.- Introducción

Objeto del plan objeto de evaluación ambiental

El Plan objeto de evaluación ambiental corresponde al Estudio informativo de la prolongación del ferrocarril de Sa Pobla a Alcúdia.

Un estudio informativo corresponde a una fase de planificación (plan) de un proyecto ferroviario, en la cual se selecciona el área de reserva ferroviaria donde se desarrollará el proyecto que se redacte en el futuro (prolongación de una línea de ferrocarril).

Objeto del presente documento

Un Estudio Informativo de la prolongación de una línea ferroviaria requiere de evaluación estratégica ordinaria, que incluye, entre otras, una realización de consultas previas para determinar el alcance de documentos ambientales posteriores, y que se articula mediante un *documento inicial estratégico*.

De esta manera, el objeto del presente Documento Inicial Estratégico es aportar la documentación necesaria para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental, realizando la previsión y evaluación preliminar básica de los posibles impactos generados sobre el medio ambiente de las actuaciones derivadas de la definición de la franja de reserva para el futuro trazado del tranvía.

Este documento es uno de los diferentes documentos ambientales que tendrán que redactarse durante la tramitación ambiental del plan (estudio informativo), tratándose del documento que inicia el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas, a partir del cual se inician las primeras consultas a las administraciones para definir el alcance y profundidad técnica del procedimiento ambiental administrativo.

Motivación y necesidad de Evaluación Estratégica ordinaria

Un estudio informativo de un trazado ferroviario corresponde, según la clasificación de la legislación de evaluación, a un plan sujeto a evaluación, ya que requieren de evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes de transporte que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos sometidos a evaluación:

Itinerarios del procedimiento de evaluación ambiental estratégica

La legislación vigente de procedimientos de evaluación de impacto ambiental, ley de les Illes Balears *Decreto Legislativo 1/2020/balears, de 28 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears* en su artículo 9 y la ley estatal *Ley 21/ 2013 de evaluación de ambiental*, 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**.

Planes que requieren del procedimiento de evaluación estratégica ordinaria

TRLEA Illes Balears: Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

12.1. 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:

- 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, incluida la delimitación de usos portuarios o aeroportuarios; o bien .
- b) Requieran una evaluación por afectar espacios de Red Natura 2000 en los términos previstos en la legislación sobre patrimonio natural y biodiversidad.
- c) Los que requieran una evaluación ambiental estratégica simplificada, cuando se produzca alguno de los siguientes supuestos:
 - i. Cuando así lo decida, caso por caso, el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
 - ii. Cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

12.2. También serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria las modificaciones de los planes y programas incluidos en las letras a) y b) del apartado 1 de este artículo cuando, por √ mismas, impliquen:

- a) Establecer un marco nuevo para la autorización futura de proyectos legalmente sometidos a la evaluación de impacto ambiental en las materias incluidas en el apartado 1.a) anterior.
- b) Se entenderá que las modificaciones conllevan un nuevo marco para la autorización futura de proyectos legalmente sometidos a evaluación ambiental cuando su aprobación genere la posibilidad de ejecutar algún proyecto nuevo sometido a evaluación ambiental, o aumente las dimensiones o el impacto eventual de proyectos sometidos a evaluación ambiental ya permitidos en el plan o programa que se modifica.
- c) Requerir una evaluación porque afectan espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la legislación del patrimonio natural y de la biodiversidad.

Dado que los proyectos ferroviarios están sujetos a evaluación de impacto, el estudio informativo de la prolongación de la línea objeto de estudio está sujeto a evaluación de impacto de planes o programas:

TRLEA Illes Balears Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

ANEXO 1. Proyectos sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria

Grupo 7. Proyectos de infraestructuras

2. **Construcción de líneas de ferrocarril**, tranvías, metros aéreos o subterráneos, líneas suspendidas o similares.

El Texto refundido de la Ley de Evaluación ambiental de Baleares [texto vigente desde el 19 de diciembre de 2022] prevé en su artículo 17.1 que la evaluación ambiental estratégica ordinaria, la evaluación ambiental estratégica simplificada, la modificación de la declaración ambiental estratégica y la presentación de la documentación para estos trámites, se llevarán 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.

Las fases e ítems de la evaluación ambiental ordinaria son (artículo 17 de la ley estatal *Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* (Revisión vigente desde el 31 de Marzo de 2022):

- Solicitud de inicio y consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico.

Documento inicial estratégico.

- Exposición pública y consultas a personas y administraciones interesadas.

Estudio Ambiental Estratégico.

- Adaptación del plan y del estudio ambiental estratégico, en su caso, a los resultados de las consultas.
- Análisis del expediente y evaluación y Declaración ambiental estratégica.

De esta manera, en primer término, el promotor presentará ante el órgano substantivo 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:

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

Los mencionados contenidos se desarrollan en el presente documento, si bien hay que tener en cuenta que la planificación ferroviaria, tal como se detalla más adelante, se desarrolla en dos fases, la correspondiente al PDS que ha determinado la necesidad y ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, y la segunda fase donde se establecerá el trazado del ferrocarril, analizando diferentes alternativas.

En este sentido, es necesario tener en cuenta el principio de no duplicidad de evaluaciones establecido por la Ley 21/2013/es, de evaluación ambiental, en sus disposiciones adicionales cuarta y quinta.

Principio de no duplicidad de evaluaciones

Disposición adicional quinta. Concurrencia y jerarquía de planes o programas

- 2.- Cuando los planes y programas se estructuren en distintos ámbitos jerárquicos de decisión de una misma Administración pública, la evaluación ambiental en cada uno de ellos deberá realizarse teniendo en cuenta la fase del proceso de decisión en la que se encuentra el plan o programa, para evitar la duplicidad de evaluaciones.

Ley 21/2013, de evaluación ambiental (ley estatal)

Disposición adicional cuarta Relación de la evaluación ambiental con otras normas

Para aquellos planes, programas o proyectos para los que existe obligación de efectuar una evaluación ambiental en virtud de esta ley y en virtud de otras normas, las Administraciones públicas competentes establecerán procedimientos coordinados o conjuntos con el objeto de evitar la duplicación de las evaluaciones.

II.- Marco conceptual y legal de la planificación y desarrollo de los proyectos ferroviarios

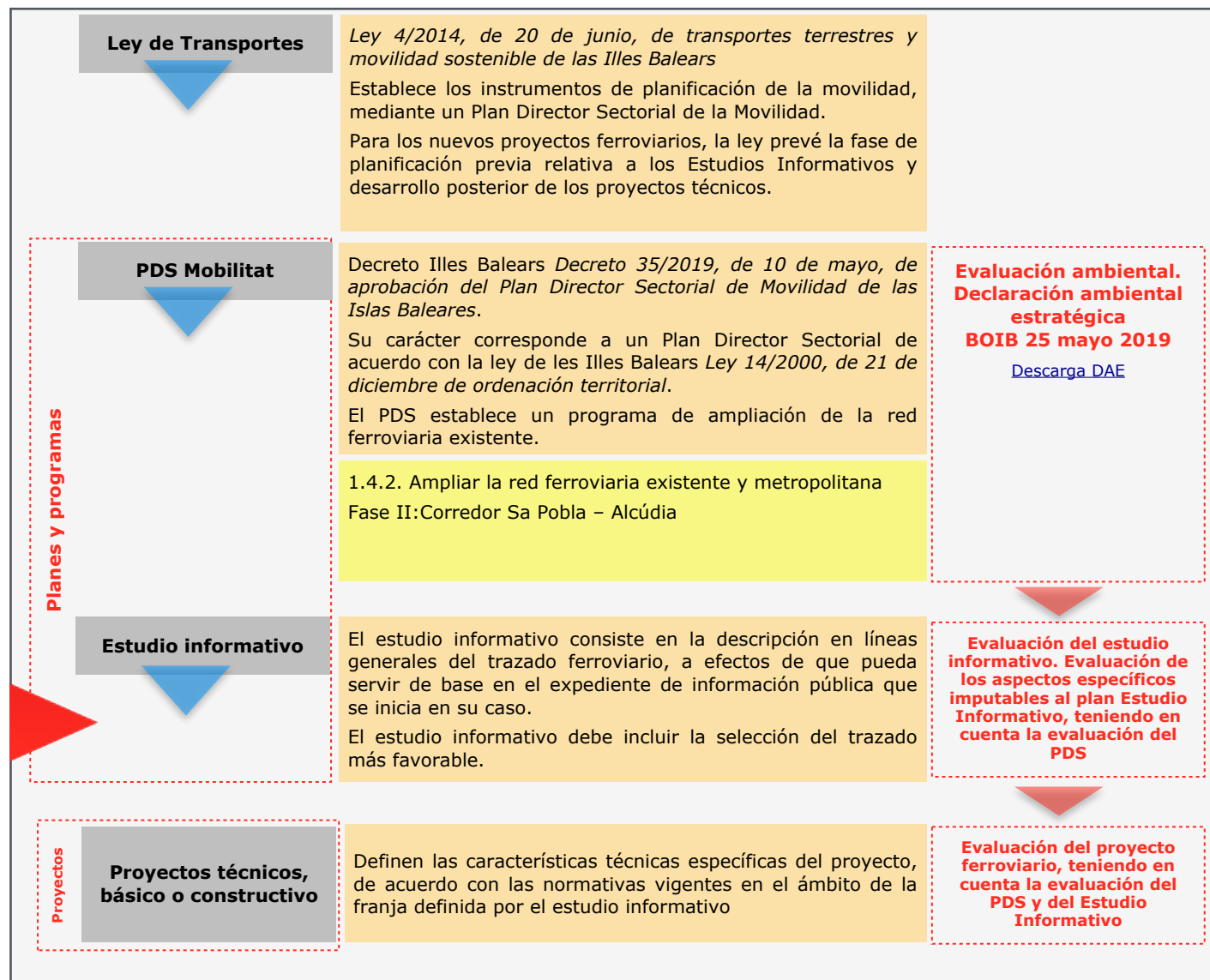
Regulación normativa de los proyectos tranviarios

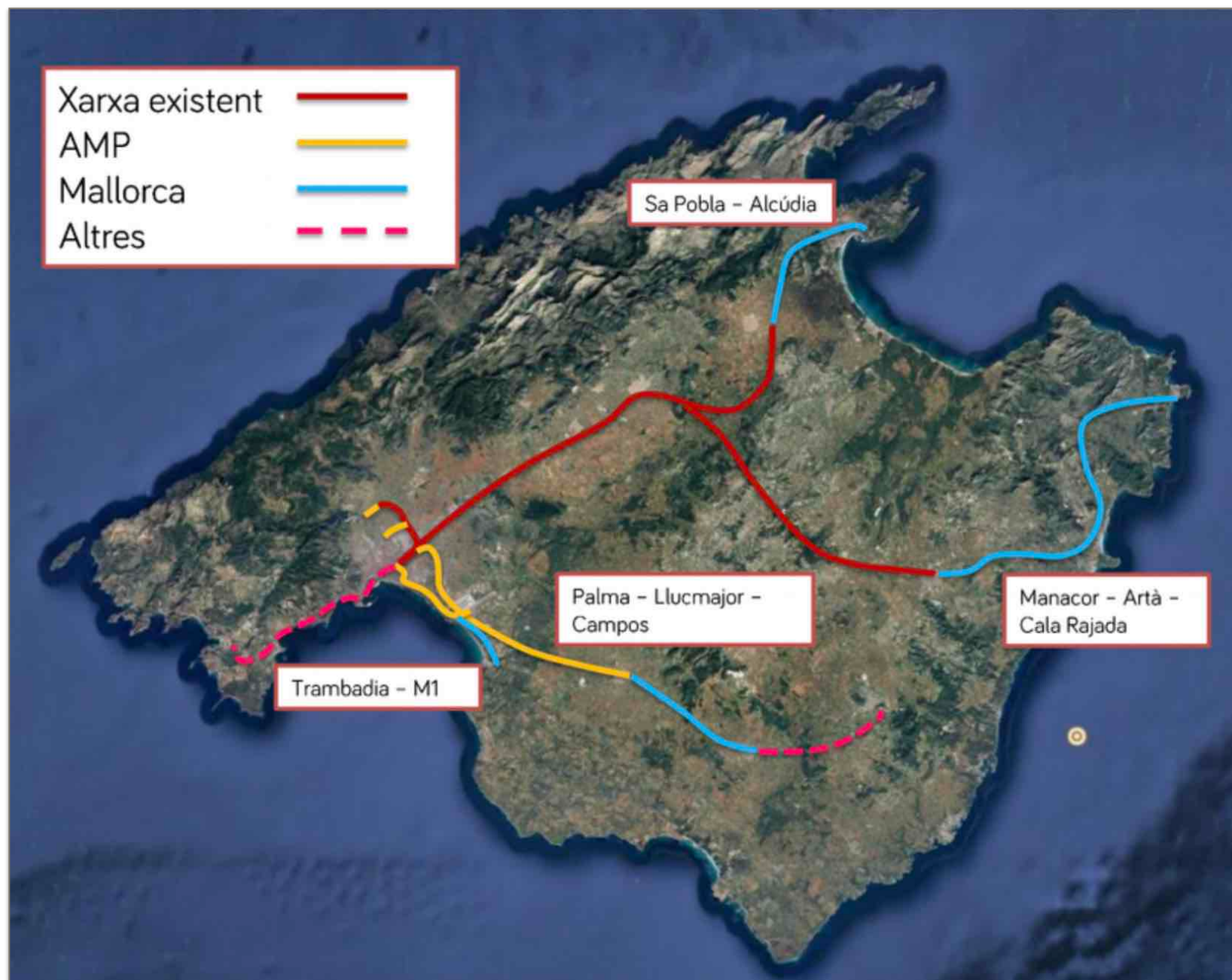
La competencia de regulación de la movilidad de la población en la Comunidad Autónoma deriva de las competencias que tiene en materia de ordenación del territorio y en materia de transportes terrestres que transcurren íntegramente en el ámbito de una comunidad autónoma.

El tranvía es un tipo de ferrocarril destinado al transporte de personas que circula principalmente en superficie y por la vía pública, con carriles fijos encajados en la plataforma de la vía pública.

La regulación del sistema ferroviario en la CAIB se encuentra desarrollada en la ley de les Illes Balears *Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares*. [Revisión vigente desde 10 de Marzo de 2023].

Según el artículo 121 de la Ley 4/2014, para establecer nuevas líneas, la dirección general competente en materia de movilidad y transportes debe redactar un estudio informativo y después un proyecto básico y/o constructivo:





Alcance de los estudios informativos de proyectos ferroviarios

El alcance de los estudios informativos se encuentra definido por el artículo 121 de la Ley 4/2014 (Illes Balears).

- El análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada.
- La selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, mediante un análisis multicriterio.
- El estudio informativo deberá incluir el estudio de impacto ambiental [evaluación ambiental estratégica, Estudio Ambiental Estratégico] de las opciones planteadas y constituye el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.

Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears

Artículo 120 Planificación de los servicios ferroviarios

1. Los servicios de transporte ferroviario, de acuerdo con los objetivos de movilidad sostenible y en el marco de las directrices establecidas por el planeamiento territorial, deberán planificarse mediante el **Plan director sectorial de movilidad** de las Illes Balears, que tiene carácter de plan territorial sectorial.

.../...

Sección 2. Establecimiento de nuevos servicios

Artículo 121 Aprobación del proyecto

1. Para establecer nuevas líneas ferroviarias de transporte público es necesario que la dirección general competente, de oficio o a instancia de parte interesada, **apruebe un estudio informativo**. El estudio informativo comprenderá el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, si procede, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, mediante un análisis multicriterio. En su caso, el estudio informativo deberá incluir el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituye el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental

..../...

- 7.- Corresponde a la consejería competente en materia de movilidad y transportes, previa elevación de la dirección general competente en materia de movilidad y transportes, la **aprobación de los proyectos básicos y de construcción** de las infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, las empresas ferroviarias pueden aprobar y ejecutar proyectos ligados exclusivamente a aspectos de conservación y explotación que no supongan ampliación de la infraestructura ni necesidades de ocupación de terrenos no adscritos al dominio público ferroviario.

Se entiende por proyecto de construcción el que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos de este, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.

III.- Plan Director Sectorial de movilidad de les Illes Balears y proyecto ampliación de la red ferroviaria

Introducción y líneas estratégicas

El Plan Director Sectorial de Movilidad fue aprobado mediante el Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares ([Descargar PDS BOIB](#)).

El PDS de Movilidad incluye la previsión de extensión de la red ferroviaria con el proyecto prolongación desde Sa Pobla hasta Alcúdia.

Ficha resumen de las medidas del PDS, con líneas estratégicas agrupadas

Descargar documentos PDS:

<https://www.caib.es/govern/sac/fitxa.do?codi=21112&coduo=200&lang=ca>

Títol		1.4.2. Ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana									
Resum											
El calendari previst per l'execució de la ampliació de la xarxa ferroviària s'estructura en dues fases, estant condicionada la segona a l'adequat seguiment dels indicadors prevists a aquest pla, i al compliment de les expectatives de transvasament modal.											
Fase I 2019 – 2022: - Corredor de Migjorn: Fase I: Palma – Aeroport – Lluçmajor - Ampliació i integració urbana de la línia de M1 fins a Son Espases i Parc Bit - Tramvia de la Badia de Palma: Tram I i III: Palma - Aeroport – S'Arenal Fase II 2023 – 2026: - Corredor de Migjorn: Fase II Lluçmajor - Campos - Corredor Sa Pobla – Alcúdia - Corredor Manacor – Artà											
Participació en l'assoliment dels objectius del Pla											
Objectiu		Indicador								1.3	
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic	Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic								Alt		
	Millora de l'accessibilitat social en transport públic								Mitjà		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								Alt		
	Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								Baix		
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat								Alt		
Responsable econòmic											
Govern Balear i Estat											
Calendari i cost											
El cost d'inversió s'ha calculat a partir dels estudis informatius corresponents i les actualitzacions portades a terme per la SFM. Pel que fa als plans de Mobilitat Alcúdia, Cap d'Artà i Migjorn i projectes / actuacions derivades es determina una inversió de 30,2 M€. Es considera un cost de 100.000 € per cadascú dels Plans, 300.000 per a projectes a cadascú dels àmbits i un mínim de 10 M€ en actuacions a cada comarca durant el període de vigència del Pla Director.											
Pressupost (M€)											
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
4.2	Ampliació de la Xarxa Ferroviària	847,95 €	77,05 €	95,44 €	103,76 €	103,76 €	116,99 €	116,99 €	116,99 €	116,99 €	
Indicadors de seguiment											
		Indicador		2018		2026					
		Veh-km ofertats en transport ferroviari		82		205					
		M viatgers per Km de via		0,0061		0,17 – 0,27					

Evaluación ambiental del PDS de Movilidad

La ley estatal *Ley 21/2013 de evaluación ambiental* establece, en las disposiciones adicionales cuarta y quinta, el principio de no duplicidad de evaluaciones.

La Disposición adicional quinta hace referencia específica a los ámbitos jerárquicos de decisión, donde la evaluación de cada fase debe tener en cuenta la fase del proceso de decisión en la que se encuentra el plan o programa, para evitar la duplicidad de evaluaciones.

En este caso, tal y como se ha señalado, la planificación ferroviaria se realiza mediante el PDS de Movilidad y mediante el estudio informativo que determina y concreta el trazado de la infraestructura.

El PDS de Movilidad vigente obtuvo declaración ambiental estratégica el 11 de abril de 2019 (BOIB 25 mayo 2019).

<https://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2019/70/1034743>

A efectos de evaluación ambiental, el PDS de Movilidad fue considerado como continuación del Plan Director Sectorial de Transportes de las Illes Balears, aprobado en 2006 con un período temporal de aplicación de 8 años (2005-2012).

El PDS de Transportes fue evaluado ambientalmente en la Comisión Permanente de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que acordó emitir informe favorable con una serie de condiciones, algunas de las cuales son recogidas en la Declaración Ambiental estratégica de 2019:

3. Se tendrán que cumplir los condicionantes del acuerdo de la Comisión Permanente de la CBMA del 27 de septiembre de 2005 en todo lo que sea de aplicación en el presente Plan; especialmente lo referente a las nuevas redes ferroviarias y tranviarias:

- Se han de aprovechar las redes de ferrocarril en desuso y las antiguas estaciones; en caso de que no se opte por esta alternativa se deben justificar los motivos.

- Hay que tener en cuenta la contaminación acústica, especialmente cuando se atraviesen zonas urbanas, proponiendo medidas correctoras en su caso.

- Posible afección a espacios naturales protegidos y en sitios de la red ecológica europea «Natura 2000».

Se recuerda que, dada la falta de detalle de trazados e infraestructuras, si en un futuro se debe planificar o proyectar alguna infraestructura, se deberá tramitar la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica si se trata de un plan o programa (planes de detalle, de desarrollo, estudios informativos), o de impacto si se trata de un proyecto. Los estudios ambientales (estratégicos o de impacto) deberán incluir un estudio de alternativas de varios aspectos, especialmente en cuanto a ubicación, trazado, tecnología, materiales, etc., justificando desde el punto de vista ambiental la alternativa elegida.

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

4962 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (203E/2017)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 11 de abril de 2019,

DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El art. 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece los planes o programas que son objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ordinaria.

1. Antecedentes

El presente Plan constituye una continuación del Plan Director Sectorial de Transportes de las Islas Baleares, aprobado en 2006 con un periodo temporal de aplicación de 8 años (2005 a 2012), el cual se ha ejecutado parcialmente; la crisis económica hizo que muchas de las infraestructuras previstas, bien por falta de demanda o por escasa disponibilidad de recursos económicos por parte de las administraciones competentes, no se llevaran a cabo.

El PDS de Transportes fue evaluado ambientalmente en la Comisión Permanente de 27/09/2005 (exp. 2160/2005), que acordó informar favorablemente con una serie de condiciones.

2. Objeto del plan

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (PDSMIB) es un instrumento de planificación, ordenación y regulación de la movilidad y el transporte y le corresponde la ordenación de todo lo relativo a la movilidad, tanto en el ámbito urbano como interurbano, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los residentes y los visitantes de la isla, siempre respetando el medio natural y teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad.

Se trata básicamente de un documento estratégico que define orientaciones y criterios de intervención pero que no concreta el detalle de las actuaciones a ejecutar; no se trata de un plan de infraestructuras, y todas las infraestructuras que en él se prevén se analizan a nivel de corredores, sin determinar de forma clara los trazados ni las posibles alternativas; cada proyecto nuevo previsto deberá tener su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental adecuado a sus características.

A diferencia de los antiguos planes de tráfico o circulación, el presente Plan hace referencia al conjunto de modos de desplazarse (a pie, transporte colectivo, bicicleta y vehículos motorizados privados) tanto de personas como de mercancías; además, incorpora los procesos vinculados a la sostenibilidad.

Se han definido 8 objetivos:

- 4 finalistas, orientados a minimizar los impactos negativos de la movilidad sobre la calidad de vida de los ciudadanos:
 - + Garantizar la accesibilidad al territorio a través del transporte público, especialmente a los colectivos vulnerables.
 - + Reducir la contaminación generada por la movilidad.
 - + Reducir la siniestralidad.
 - + Minimizar el consumo energético.
- 4 operativos, que orientan la acción y establecen los cambios que deben producirse para alcanzar el modelo de sistema de movilidad:
 - + Minimizar la distancia media de los desplazamientos.
 - + Cambiar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos.
 - + Flexibilizar el transporte público y dar rigidez a la oferta de transporte privado.
 - + Optimizar la conexión entre islas.

Establecidos los objetivos, se eligen las líneas estratégicas mediante las cuales se puede llegar a su consecución: se han definido 8 líneas estratégicas donde se agrupan cerca de 40 medidas.

A continuación se enumeran las líneas estratégicas y las medidas propuestas (en la Memoria del Plan se definen con detalle cada una de las medidas para cada isla: definición, agentes implicados, coste estimado, calendario de implantación, indicadores de seguimiento y la participación de la medida en el logro de los objetivos del Plan):

1. Aumento y mejora de la oferta de transporte público interurbano:

- 1.1. Nueva red de transporte público interurbano por carretera
- 1.2. Nuevo sistema tarifario
- 1.3. Nuevo marco regulador para compatibilizar el transporte escolar con el transporte regular de viajeros
- 1.4. Mejorar y ampliar la infraestructura del transporte público:
 - 1.4.1. Mejorar red ferroviaria existente: finalización electrificación líneas, supresión pasos a nivel, aparcamientos disuasorios (estaciones Es Caùlls, Polígono Marratxí y Pont d'Inca), nuevo apeadero en el Hospital de Inca, etc.
 - 1.4.2. Ampliar red ferroviaria existente:
 - Corredor Alcudia: ampliación de Sa Pobla a Alcudia
 - Corredor Artà: ampliación Manacor-Artà-Cala Rajada
 - Corredor Migjorn: nueva línea Palma-aeropuerto-Llucmajor; la prolongación hasta Santanyi y Manacor por Felanitx está fuera del tiempo de vigencia de este Plan.
 - Línea metro Palma-UIB que llegue hasta el Hospital Son Espases y Parc BIT

Primera fase periodo vigencia del Plan (2019-2022):

Red ferroviaria:

Red de transporte público urbano e interurbano en el área metropolitana de Palma:

Segunda fase periodo vigencia del Plan (2022-2026):

- Tranvía Bahía de Palma:

Fase I:

- Tramo I: conexión centro de Palma (Plaza de España) con el aeropuerto, pasando por el Polígono de Levante, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa y Can Pastilla.
- Tramo II: extensión por las Avenidas de Palma, prolongándose desde la Plaza de España.
- Tramo III: extensión dentro el Sudeste, desde el núcleo de Can Pastilla hasta s'Arenal, dejando a un lado el ramal de conexión con el aeropuerto.

Fase II (Trambadía): extensión hacia el Sur-Oeste de Palma, hasta alcanzar Santa Ponça, pasando por Cala Mayor, Illetes, Portals, Palmanova, Magaluf y Son Ferrer.

Por razones de vigencia y de necesidad de implantación del cambio modal de movilidad del área metropolitana de Palma, este Plan sólo contempla la ejecución de los Tramos I y III de la Fase I.

1.4.3. Crear vías reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación (VAO) en las zonas con congestión

1.5. Estructurar un sistema de financiación de la movilidad que permita asegurar los recursos necesarios al transporte público

2. Disuasión del uso del coche y potenciación de los modos sostenibles a los núcleos urbanos y metropolitanos:

- 2.1. Realizar y aplicar PMUS a los municipios de más de 20.000 habitantes: se pretende integrar y coordinar todas las medidas e incentivos para disuadir la utilización del coche en viajes que se pueden hacer en otro modo de transporte o caminando. En esta medida se propone disponer de una línea de subvención para la implantación de las medidas incluidas en los PMUS.
- 2.2. Realizar y aplicar estudios de movilidad en municipios pequeños
- 2.3. Realizar y aplicar Planes de Movilidad en Centros Generadores de Movilidad (polígonos Industriales, centros hospitalarios y UIB)
- 2.4. Realizar y aplicar Planes Metropolitanos en Palma, Ibiza y Mahón y un Plan comarcal en Levante con el objeto de coser las redes viarias, de transporte público, ciclistas y peatonales de los diferentes municipios en base a una mirada integral del sistema de movilidad.

- 2.5. Incorporar criterios de sostenibilidad en los Planes Directores Territoriales y los Planes Generales de Ordenación Urbana.
- 2.6. Desarrollar una red ciclista interurbana: realización y ejecución de los Planes Insulares de Movilidad Ciclista.
- 2.7. Realizar y aplicar un Plan de Aparcamiento de Intercambio; la puesta en servicio de aparcamientos de disuasión facilitará el acceso a los núcleos urbanos; los criterios de ubicación e indicaciones para su explotación se establecerán en el Plan Director de Aparcamientos de Disuasión que el presente Plan propone realizar.
- 2.8. Fomentar la caminabilidad en los núcleos urbanos.

3. Optimización de la movilidad turística:

- 3.1. Realización y aplicación de Planes de Movilidad en Espacios Turísticos
- 3.2. Regular la movilidad de los vehículos de alquiler
- 3.3. Realizar y aplicar un Plan de Servicios Discrecionales
- 3.4. Plan de Movilidad del Servicio de Taxi
- 3.5. Realizar y aplicar un Plan de Servicios de Costa en Mahón, Ibiza y Bahía de Palma en verano

4. Optimización de la distribución de mercancías:

- 4.1. Realizar y aplicar el Plan de Centros Logísticos con el fin de que cada una de las islas disponga de un Centro Logístico próximo a los puertos como centro de ruptura de carga, evitando así la circulación de tráilers por las islas.
- 4.2. Regular la circulación de los vehículos de mercancías en las islas
- 4.3. Optimizar la distribución urbana de mercancías en los núcleos urbanos

5. Seguimiento del sistema de movilidad: se plantea la construcción de una plataforma web que añada información sobre las posibilidades de desplazamiento en los diferentes modos de transporte y la implantación de medidas de gestión de tráfico con el fin de optimizar las infraestructuras.

- 5.1. Crear un centro de Gestión e Información de la Movilidad multimodal y multiadministración
- 5.2. Coordinar y desarrollar los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)
- 5.3. Crear la tabla de movilidad urbana para el intercambio de información, promover la investigación y la innovación
- 5.4. Crear un Observatorio de la Movilidad
- 5.5. Realizar campañas de información y promoción de la movilidad sostenible

6. Potenciación de energías sostenibles en el transporte; la disminución de la contaminación generada por los vehículos se puede conseguir: disminuyendo la utilización del coche, utilización más eficiente de los vehículos y uso de combustibles menos contaminantes.

- 6.1. Promover la implantación de puntos de recarga de gas y potenciar la transformación de los vehículos de gas
- 6.2. Ampliar la red de puntos de recarga y de electrolineras
- 6.3. Regular la limitación de la circulación de vehículos contaminantes
- 6.4. Incorporar vehículos eléctricos en las administraciones públicas
- 6.5. Fomentar la adquisición de bicicletas eléctricas

7. Mejora de la seguridad vial, impulsando medidas destinadas a incrementar la seguridad vial mediante políticas de pacificación del tráfico y sensibilización de la población.

- 7.1. Regular la máxima velocidad de circulación
- 7.2. Incrementar el control de la máxima velocidad de circulación
- 7.3. Fomentar los procesos de caminos escolares seguros
- 7.4. Introducir en el currículo escolar materias sobre la movilidad sostenible
- 7.5. Redactar Planes de actuación sobre los tramos de concentración de accidentes
- 7.6. Implantar elementos de seguridad en las vías principales

8. Mejora de la movilidad interinsular, acercando las diferentes islas, tanto desde un punto de vista funcional (crear conexión directa Menorca-Ibiza, establecer servicios exprés Alcudia-Palma coordinados con los barcos de Menorca, etc.) como tarifario (utilizando títulos de transporte en todas las islas).

8.1. Mejorar las conexiones aéreas interinsulares

- 8.2. Implantar una integración tarifaria y funcional en todas las islas
- 8.3. Coordinación de los medios de transporte para las conexiones interinsulares

3. Objetivos ambientales ligados a los objetivos estratégicos del Plan

La sostenibilidad no se refleja exclusivamente en la calidad de vida local sino que se extiende a los grandes retos de carácter global o planetario; así se distingue:

- Sostenibilidad local: atiende consecuencias directas, inmediatas y locales de la movilidad, como el ruido, la contaminación atmosférica o la impermeabilización del suelo.
- Sostenibilidad global: se preocupa por las repercusiones de nuestros desplazamientos en otros lugares porque se obtienen recursos o bien porque reciben los residuos o las emisiones que posibilitan el movimiento aquí, como es el caso de la emisión de gases de efecto invernadero, la reducción de las reservas energéticas o la disminución de la biodiversidad.
- Sostenibilidad social y económica: enlaza con las perturbaciones sociales causadas por la movilidad en términos de salud, convivencia, perturbación del espacio público, autonomía y equidad.

SOSTENIBILIDAD	CONCEPTOS	INDICADOR
GLOBAL	Consumo energético Gases efecto invernadero (GEI)	Energía consumida/viajero Toneladas/año emisiones CO ₂ equivalentes Toneladas NOx/año
LOCAL	Contaminación atmosférica	% población en zonas > 65 dB Lar (diurno) % población en zonas > 65 dB Lar (nocturno)
SOCIAL	Calidad acústica Ocupación del suelo Accidentalidad	Ha ocupada por viajero transportado % espacio urbano dedicado a movilidad no motorizada Accidentes / millón habitantes

La inversión prevista en el PDSMIB, en cada una de sus líneas estratégicas, se centra principalmente en los siguientes objetivos:

- Incremento de uso del transporte público
- Incremento de uso de los medios no motorizados (a pie, en bicicleta, otros)
- Reducción del uso de los viajes en vehículo privado
- Reducción de la accidentalidad

Estos objetivos tienen una incidencia directa positiva sobre el medio ambiente y en la documentación presentada se hace una previsión de la variación prevista para cada uno de los mencionados objetivos, desde el 2016 hasta el 2026.

4. Resumen del proceso de evaluación

Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue remitido a la Dirección General de Movilidad y Transportes el 21 de mayo de 2018, junto con las copias de los informes recibidos de las administraciones afectadas.

En el apartado 12 del EAE presentado se comenta cómo se han tenido en cuenta los aspectos detallados en el Documento de Alcance; dado que todos están incorporados en el Plan excepto el que hace referencia a la UIB se pondrá como condicionante que se estudie la posibilidad de construir nuevas estaciones de metro ya que se considera que el metro de la UIB está infrutilizado dada la gran extensión del Campus y la elevada distancia de determinados edificios universitarios a la única estación de metro existente en la actualidad.

Fase de información pública y de consultas

De acuerdo con la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 29 de junio de 2018 (publicada en el BOIB núm. 82 de 03/07/2018) se abrió un proceso de información pública de 2 meses.

De acuerdo con la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 24 de agosto de 2018, se amplió el plazo de información pública del Plan hasta el 14 de septiembre de 2018.

Durante el trámite de información pública se han presentado 9 informes de diferentes administraciones y 14 aportaciones diversas (asociaciones, partidos políticos, entidades ecologistas y particulares).

La mayoría de alegaciones presentadas e informes emitidos hacen referencia a las medidas propuestas en el PDSMIB; algunas se han aceptado e incorporado al Plan y otras no, justificando su desestimación.

5. Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración ambiental estratégica favorable respecto al Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares con las siguientes condiciones:

1. Se ha de analizar cómo está funcionando el transporte público hasta la UIB y si habría suficiente demanda para proponer la construcción de nuevas estaciones de metro en el Campus Universitario para poder llegar a los edificios de la UIB alejados de la actual estación.

2. Como centros generadores de movilidad, además de los previstos en el PDS (polígonos industriales, centros hospitalarios, centros escolares públicos y UIB) se tendrán en cuenta los centros de ocio, los grandes establecimientos comerciales y los centros escolares privados o concertados.

3. Se tendrán que cumplir los condicionantes del acuerdo de la Comisión Permanente de la CBMA del 27 de septiembre de 2005 en todo lo que sea de aplicación en el presente Plan; especialmente lo referente a las nuevas redes ferroviarias y tranviarias:

- Se han de aprovechar las redes de ferrocarril en desuso y las antiguas estaciones; en caso de que no se opte por esta alternativa se deben justificar los motivos.

- Hay que tener en cuenta la contaminación acústica, especialmente cuando se atraviesen zonas urbanas, proponiendo medidas correctoras en su caso.

- Posible afección a espacios naturales protegidos y en sitios de la red ecológica europea «Natura 2000».

Se recuerda que, dada la falta de detalle de trazados e infraestructuras, si en un futuro se debe planificar o proyectar alguna infraestructura, se deberá tramitar la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica si se trata de un plan o programa (planes de detalle, de desarrollo, estudios informativos), o de impacto si se trata de un proyecto. Los estudios ambientales (estratégicos o de impacto) deberán incluir un estudio de alternativas de varios aspectos, especialmente en cuanto a ubicación, trazado, tecnología, materiales, etc., justificando desde el punto de vista ambiental la alternativa elegida.

Asimismo, dadas las consideraciones contenidas en el análisis del Plan, la CMAIB propone al Gobierno:

- Que la planificación territorial y sectorial afronte la problemática sobre la movilidad de la macrocefalia de Palma.
- Que implemente instrumentos de fiscalidad verde que fomenten a la vez el modelo de movilidad sostenible del Plan y lo doten de recursos para implementarse. "

Palma, 15 de abril de 2018

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias



IV. Objetivos de la planificación

Ley estatal

*Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
(Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).*

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

Contenido del documento inicial estratégico

- 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*

Objetivos y alcance del estudio informativo

El objeto del Estudio Informativo es el desarrollo de las previsiones del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears en lo relativo a la prolongación del ferrocarril desde Sa Pobla hasta Alcúdia, de acuerdo con lo que prevé la normativa de la CAIB en cuanto a la forma de despliegue de los nuevos proyectos ferroviarios.

El PDS prevé la prolongación de la red ferroviaria entre Sa Pobla y Alcúdia, por lo que esta previsión no es objeto del Estudio Informativo y que ya fue objeto de evaluación ambiental.

Dado que se prevé la posibilidad de trazado tranviario complementario al principal, también se deberán tener en cuenta el alcance de los Estudios Informativos de proyectos tranviarios.

Alcance para los estudios informativos de proyectos ferroviarios

El alcance y objetivos de un estudio informativo se encuentran definidos por artículo 121 de la *Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears*.

Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears

Artículo 121 Aprobación del proyecto

1. *Para establecer nuevas líneas ferroviarias de transporte público es necesario que la dirección general competente, de oficio o a instancia de parte interesada, **apruebe un estudio informativo**. El estudio informativo comprenderá el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada y, si procede, de la selección de la alternativa más recomendable como solución propuesta, mediante un análisis multicriterio. En su caso, el estudio informativo deberá incluir el estudio de impacto ambiental de las opciones planteadas y constituye el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental*

Alcance para los estudios informativos de proyectos tranviarios

El alcance y objetivos del Estudio informativo para proyectos tranviarios se encuentran definidos por artículo 161 de la *Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears*.

Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears.

Artículo 161. Normas generales para establecer nuevas líneas de tranvía que circulen por más de un municipio.

1. *Para establecer un sistema tranviario que circule por más de un municipio, la dirección general competente en materia de movilidad y transportes redactará un estudio informativo, en el sentido indicado en el artículo 121, en el cual, considerando las aportaciones de los ayuntamientos afectados, **determinará las condiciones de integración en el entorno urbano, tanto desde el punto de vista urbanístico como de gestión y tratamiento del sistema viario y de los espacios públicos por donde transcurra.** El estudio informativo, que elaborará el órgano administrativo que tenga a cargo la ejecución directa de esta infraestructura, con la participación y colaboración de los municipios afectados, se tramitará de acuerdo con las disposiciones que en esta ley se prevén para la aprobación de estudios informativos ferroviarios. Los planeamientos urbanísticos municipales se deberán adaptar al estudio informativo que se haya aprobado definitivamente. De esta manera, sintéticamente, el alcance y objetivos del estudio informativo:*

Alcance para el estudio informativo con trazado ferroviario y tranviario

De esta manera, teniendo en cuenta el contenido de los artículos 121 y 161, el alcance de los estudios ferroviarios y tranviarios, *Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears*, los objetivos para el estudio informativo son:

- Selección de la alternativa más recomendable mediante análisis multicriterio, incluyendo la funcionalidad, economía y efectos ambientales.
- Definición de los aspectos geográficos y de explotación de la actuación /alternativa que se determine.
- Determinará las condiciones de integración [del sistema tranviario] en el entorno urbano, tanto desde el punto de vista urbanístico como de gestión y tratamiento del sistema viario y de los espacios públicos por donde transcurra.

Objetivos de la planificación

Objetivos y líneas estratégicas del PSD	Objetivos generales del estudio informativo	Objetivos específicos para el Estudio Informativo
Objetivos PDS ✓ 1.- Garantizar la accesibilidad en el transporte público a todo el territorio, ✓ 2.- Reducir la contaminación generada por la movilidad ✓ 3.- Reducir la accidentabilidad. ✓ 4.- Minimizar el consumo energético. 5.- Minimizar la distancia media de los desplazamientos. ✓ 6.- Transformar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos. ✓ 7.- Flexibilizar el Transporte Público y dar rigidez a la oferta de transporte privado. ✓ 8.- Optimizar la conexión entre islas. Líneas estratégicas PDS ✓ 1.- Aumentar y mejorar la oferta de transporte público interurbano y metropolitano ✓ 2.- Disuasión del uso del coche y potenciación de los modos sostenibles en los núcleos urbanos y metropolitanos ✓ 3.- Optimización de la movilidad turística 4.- Optimización de la distribución de mercancías 5.- Seguimiento del sistema de la movilidad ✓ 6.- Potenciación de energías sostenibles en el transporte ✓ 7.- Mejora de la seguridad vial ✓ 8.- Mejora de la movilidad interinsular	El objetivo del estudio informativo es plantear, para los proyectos ferroviarios previstos por el PDS, el trazado más idóneo para su implantación, estableciendo, en su caso, la franja de reserva de la ocupación previsible. Ley 4/2014/Balears, de 20 de junio, de transportes terrestre y movilidad sostenible de las Islas Baleares. Los objetivos se desarrollan mediante los contenidos previstos para los estudios informativos: • Análisis y definición, en los aspectos geográficos, funcionales y de explotación, de las opciones de una actuación determinada. • Selección, en su caso, de la alternativa más recomendable mediante un análisis multicriterio. • Determinación de las condiciones de integración con el entorno urbano (desde el punto de vista urbanístico, de gestión y tratamiento del sistema viario y de los espacios públicos por donde transcurra. • Los estudios informativos deben incluir, si procede, una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público. Objetivos específicos derivados de la Declaración Ambiental estratégica del PDS: • Deben aprovecharse las redes de ferrocarril en desuso y las antiguas estaciones; en caso de que no se opte por esta alternativa deben justificarse los motivos. • Se debe tener en cuenta la contaminación acústica, especialmente cuando se atraviesen zonas urbanas, proponiendo medidas correctoras en su caso. • [Hay que tener en cuenta la] la posible afección a Espacios Naturales Protegidos y en sitios de la red ecológica europea «Natura 2000». • se tendrá que tramitar la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica de los estudios informativos). Los estudios ambientales (estratégicos o de impacto) tendrán que incluir un estudio de alternativas de diversos aspectos, especialmente en cuanto a ubicación, trazado, tecnología, materiales, etc, justificando desde el punto de vista ambiental la alternativa seleccionada.	Se entiende por proyecto técnico el instrumento técnico que define las características técnicas necesarias para desarrollar la previsión del PDS desarrollada por el estudio informativo. Las alternativas de trazado se habrán desarrollado mediante el Plan llamado Estudio Informativo, del que depende jerárquicamente el proyecto técnico. Ley 4/2014/Balears, de 20 de junio, de transportes terrestre y movilidad sostenible de las Islas Baleares. Sección 2. Establecimiento de nuevos servicios Artículo 121 Aprobación del proyecto 7.../... Se entiende por proyecto de construcción lo establecido en el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad de una determinada infraestructura ferroviaria, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación. El proyecto básico es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados. 9. La construcción de los ferrocarriles de transporte público deberá ajustarse a las características técnicas y normativa vigente para garantizar la calidad, la seguridad y la homogeneidad. Objetivos específicos derivados de la Declaración Ambiental estratégica del PDS: • Se debe tener en cuenta la contaminación acústica, especialmente cuando se atraviesen zonas urbanas, proponiendo medidas correctoras en su caso. • [Hay que tener en cuenta la] Posible afección a Espacios Naturales Protegidos y en sitios de la red ecológica europea «Natura 2000». • se tendrá que tramitar la correspondiente Evaluación Ambiental de los proyectos • La documentación ambiental de los proyectos [en los aspectos que no hayan sido estudiadas anteriormente por los instrumentos jerárquicamente superiores] deberá incluir un estudio de alternativas de diversos aspectos, especialmente en cuanto a ubicación, trazado, tecnología, materiales, etc. del punto de vista ambiental la alternativa escogida.

V. Alcance y contenido del plan y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables

*Ley 21/2013/s, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
(Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).*

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

Contenido del documento inicial estratégico

- 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.*

El estudio informativo definirá, justificará técnicamente y valorará las diferentes alternativas planteadas para la conexión con transporte público ferroviario y tranviario los núcleos de Sa Pobra con Alcúdia y el Port d'Alcúdia, así como con Can Picafort.

Se pretende seleccionar aquella alternativa que presente un mayor nivel de cumplimiento de los objetivos de la actuación y que, en consecuencia, se propondrá para su desarrollo en fases posteriores (proyecto).

La planificación pretende implementar una línea de transporte. En el estudio informativo se analizarán los condicionantes de demanda, ambientales, de movilidad, urbanísticos, de explotación, económicos y socioeconómicos de la implantación que servirán de partida al análisis multicriterio.

El EI incluirá los datos de partida que servirán para la definición de cada una de las alternativas propuestas para su valoración.

El EI también incluirá los planos que relativos a la información correspondiente a los distintos tipos de condicionantes, indicando en todos ellos las diferentes alternativas para poder percibir visualmente las interacciones con los distintos trazados.

Una vez descrito el trazado de cada una de las diferentes alternativas y definidos el conjunto de criterios a evaluar se realizará a la valoración de cada una de ellas para su posterior comparación mediante un análisis multicriterio.

El resultado de este análisis será la selección de la alternativa que se considere óptima en un equilibrio entre el funcionamiento del servicio de transporte público y la integración de la infraestructura en los espacios rústicos, protegidos y no protegidos, y urbanos.

Características básicas de la prolongación del ferrocarril desde Sa Pobra hasta Alcúdia

El proyecto ferroviario consiste en la prolongación desde Sa Pobra hasta Alcúdia del ferrocarril, mediante tipología de tren hasta Alcúdia (excepto una de las alternativas que prevé tipología mixta de tren y tranvía) y posterior trazado tranviario de conexiones complementarias hasta el núcleo del Port d'Alcúdia y las instalaciones portuarias.

Inaplicabilidad conceptual de la alternativa 0

El concepto de alternativa 0 consiste en la no realización del proyecto o plan, en este caso el no desarrollo del Estudio Informativo previsto por el PDS.

A nivel conceptual de evaluación ambiental, al encontrarnos ante un sistema de planificación por fases, donde cada fase depende jerárquicamente de un instrumento superior, entendemos que no es aplicable el concepto de alternativa 0, dado **la necesidad del nuevo ferrocarril ha sido definida y justificada en la fase de planificación anterior**, el Plan Director Sectorial de la que el estudio informativo depende jerárquicamente, y que fue objeto de evaluación ambiental estratégica, donde el EI no puede modificar dichas previsiones.

De este modo, la alternativa 0, de realizar o no realizar este tramo tranviario, corresponde a la fase de planificación del Plan Director sectorial, e implicaría modificación del mismo, entendiéndose que legalmente un estudio informativo no puede modificar el plan de movilidad del cual depende jerárquicamente.

De esta forma, la no realización del plan, en buena praxis, requeriría un procedimiento de modificación del Plan Director Sectorial, instrumento de planificación que le corresponde establecer, y ha establecido, la necesidad y planificación de la nueva línea ferroviaria.

En este sentido, debe tenerse en cuenta lo que establece al respecto las *Disposiciones Adicionales Cuarta y Quinta* de la *Ley 21/2013/es, de evaluación ambiental*, las cuales, a nuestro juicio establecen con claridad que cuando hay evaluación estratégica por fases, la evaluación de cada fase debe realizarse teniendo en cuenta la fase de planificación de cada instrumento, entre lo que entendemos debe tenerse en cuenta sobre la alternativa 0 ya fue descartada en la fase de planificación anterior.

Ley 21/2013/es, de evaluación ambiental

Disposición adicional cuarta.

Relación de la evaluación ambiental con otras normas

Para aquellos planes, programas o proyectos para los que existe obligación de efectuar una evaluación ambiental en virtud de esta ley y en virtud de otras normas, las Administraciones públicas competentes establecerán procedimientos coordinados o conjuntos con el objeto de evitar la duplicación de las evaluaciones.

Disposición adicional quinta.

Concurrencia y jerarquía de planes o programas

1. Cuando exista una concurrencia de planes o programas promovidos por diferentes Administraciones públicas, éstas deberán adoptar las medidas necesarias con el fin de que puedan complementarse y para evitar que se produzca una duplicidad de evaluaciones, asegurando que todos los efectos ambientales significativos de cada uno son convenientemente evaluados.
- 2.- Cuando los **planes y programas** se estructuren en distintos ámbitos **jerárquicos** de decisión de una misma Administración pública, la evaluación ambiental en cada uno de ellos deberá realizarse teniendo en cuenta la fase del proceso de decisión en la que se encuentra el plan o programa, para evitar la duplicidad de evaluaciones.

En concordancia con las disposiciones mencionadas, la instrucción del Conseller de Medi Ambient (25.abril.2022), señala la innecesariedad de la alternativa 0 cuando la actuación haya sido establecida en planes de rango superior: <https://www.caib.es/govern/rest/arxiu/5228048>

Instrucción del consejero de Medio Ambiente y Territorio para establecer criterios de actuación y tramitación en relación en los procedimientos de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos

Segundo. Análisis técnico del expediente [planes, programas y proyectos]

1. El técnico ponente hará el análisis técnico del expediente para elaborar un informe-propuesta que tendrá que tener en cuenta los siguientes criterios:

f) **Los informes no tienen que tener en cuenta la falta de la alternativa cero cuando la ejecución del proyecto o la actividad lo imponga un plan o programa de rango superior**, siempre y cuando el plan o programa tenga un grado de concreción suficiente.

Concepción del proyecto y de sus alternativas

El Estudio Informativo prevé la prolongación del ferrocarril mediante una ruta principal de concepción ferroviaria (tren) y una ruta posterior complementaria de concepción tranviaria desde la estación del tren, hasta puntos de interés, como son el núcleo urbano de Alcúdia o el núcleo del Port d'Alcúdia, permitiendo la conexión con las rutas marítimas.

Se han planteado 5 grupos de alternativas:

- Conexión Sa Pobra con Alcúdia (vila) o con el Port d'Alcúdia mediante tren (4 alternativas).
- Conexión Sa Pobra - Alcúdia - Can Picafort) mediante conexión mixta tren/tranvía. (1 alternativa).

Alternativas trazado ferrocarril

Las alternativas que se plantean, después de descartar otras alternativas previas están conformadas por trazados ferroviarios y trazados tranviarios, donde el ferrocarril discurre a través de viario existente.

Las 5 alternativas se plantean en 4 posibles pasillos básicos para acceder desde Sa Pobra y Alcúdia, teniendo en cuenta el ENP de s'Albufera y la zona montañosa del Puig de Son Fe y el de Sant Martí, que también presentan espacios protegidos.

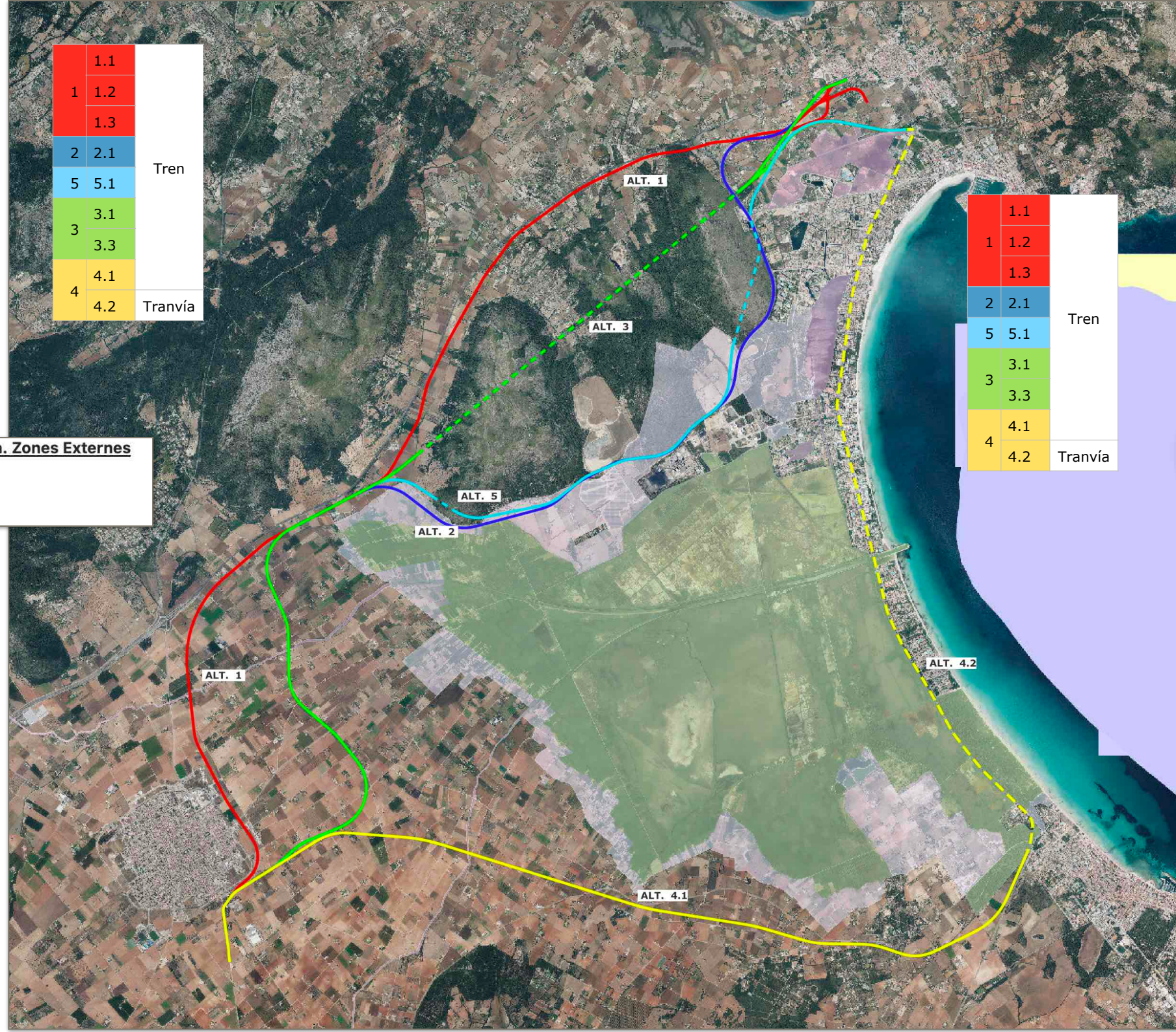
Conexiones principales Sa Pobra - Alcúdia			
		Pasillo	Alternativa
1	1.1	Salvan los espacios protegidos de s'Albufera y la zona montañosa del Puig de Son Fe y Puig de Sant Martí, discurrendo al norte de ambos espacios.	Alternativa que discurre por la franja norte, discurrendo por la franja derecha de la carretera Ma-320 (Sa Pobra hasta la autopista. Posteriormente discurre al sur de la carretera Ma 13 (Palma a Alcúdia).
	1.2		El trazado final se plantea mediante tres soluciones o alternativas, con emplazamientos distintos para la estación final.
	1.3		Desde la estación se iniciarían los trazados tranviarios hasta las instalaciones portuarias.
2	2.1	Salvan los espacios protegidos discurrendo entre la zona montañosa del Puig de Son Fe y Puig de Sant Martí y S'albufera, sin afectar al Espacio Natural Protegidos, pero si parcialmente por ámbito de Red Natura o por Zona Periférica de Protección del Parque Natural.	La alternativa presenta el primer tramo común a la Alternativa 1, discurrendo por la franja derecha de la carretera Ma-320 (Sa Pobra hasta la autopista y posteriormente discurre al sur de la carretera Ma 13 (Palma a Alcúdia), hasta que se separa de este trazado y discurre al sur del macizo montañoso y por la zona situada norte del Parque Natural.
5	5.1		No se afecta espacio en Red Natura al sortearse mediante un túnel inferior. Se prevén 2 tramos subterráneos.
3	3.1	Salvan los espacios protegidos discurrendo por un túnel situado bajo el macizo montañoso de Puig de Son Fe y Puig de Sant Martí.	Discurre al E de la carretera Ma-320, por espacios rústicos alejados de ésta (>1.500 m) y posteriormente atraviesa de forma Rectilínea por un túnel bajo el macizo montañoso del Puig de Son Fe y del Puig de Sant Martí.
	3.3		El tramo final se ha planteado mediante 2 soluciones con ubicación diferente de las estaciones.
4	4.1	Salva los espacios protegidos discurrendo al sur de s'Albufera, desde Sa Pobra a Can Picafort y posteriormente hasta Alcúdia.	Trazado inicial ferroviario de Sa Pobra a Can Picafort.
	4.2		Posterior trazado tranviario desde Can Picafort a Alcúdia. El trazado tranviario discurriría por la propia carretera existente, que atraviesa una zona lateral del parque natural

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
4	4.1	
	4.2	

PORN de S'albufera. Zones Externes

-  Corredors
-  Perifèria
-  Parc natural

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
4	4.1	
	4.2	



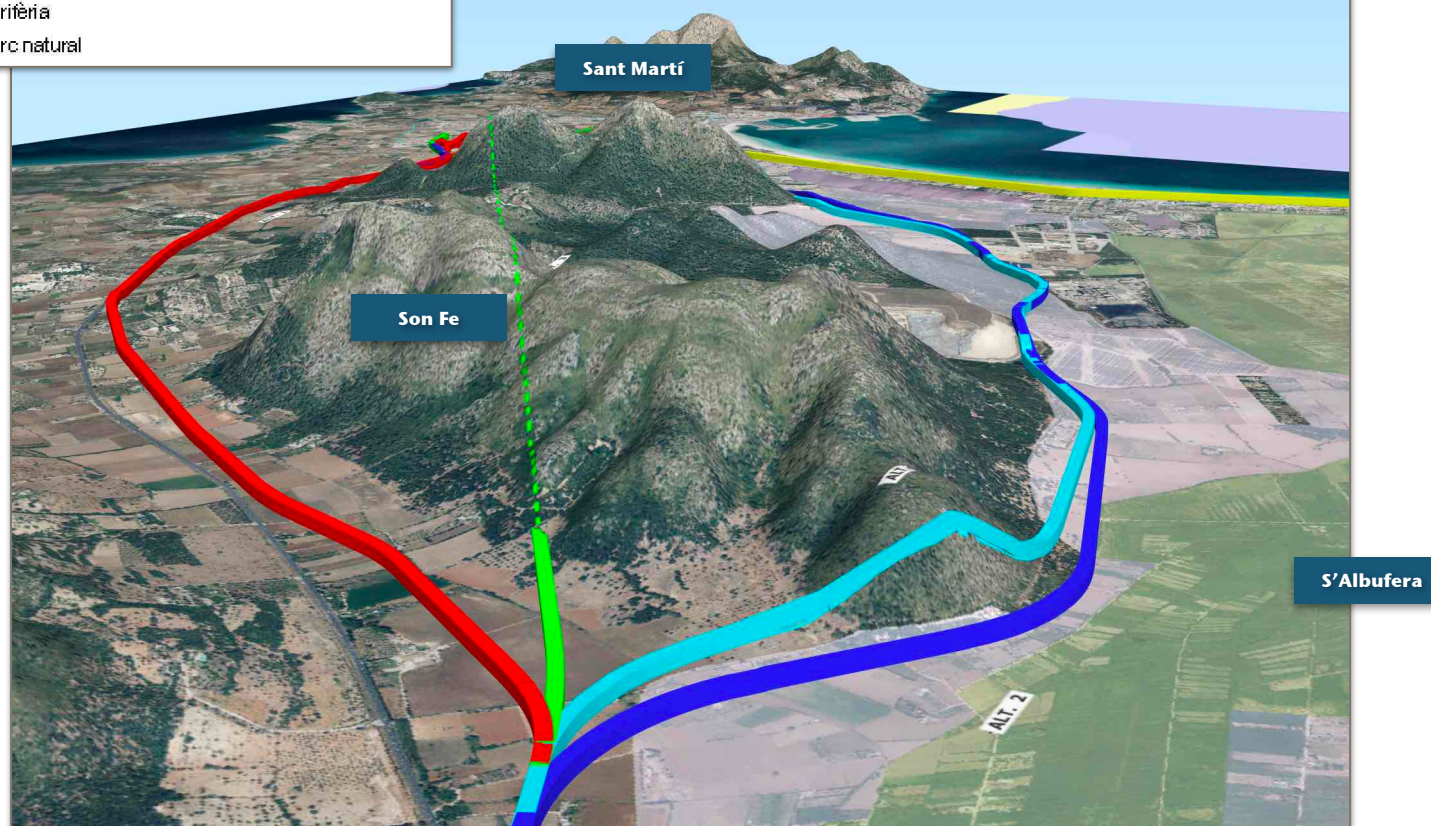


PORN de S'albufera. Zones Externes

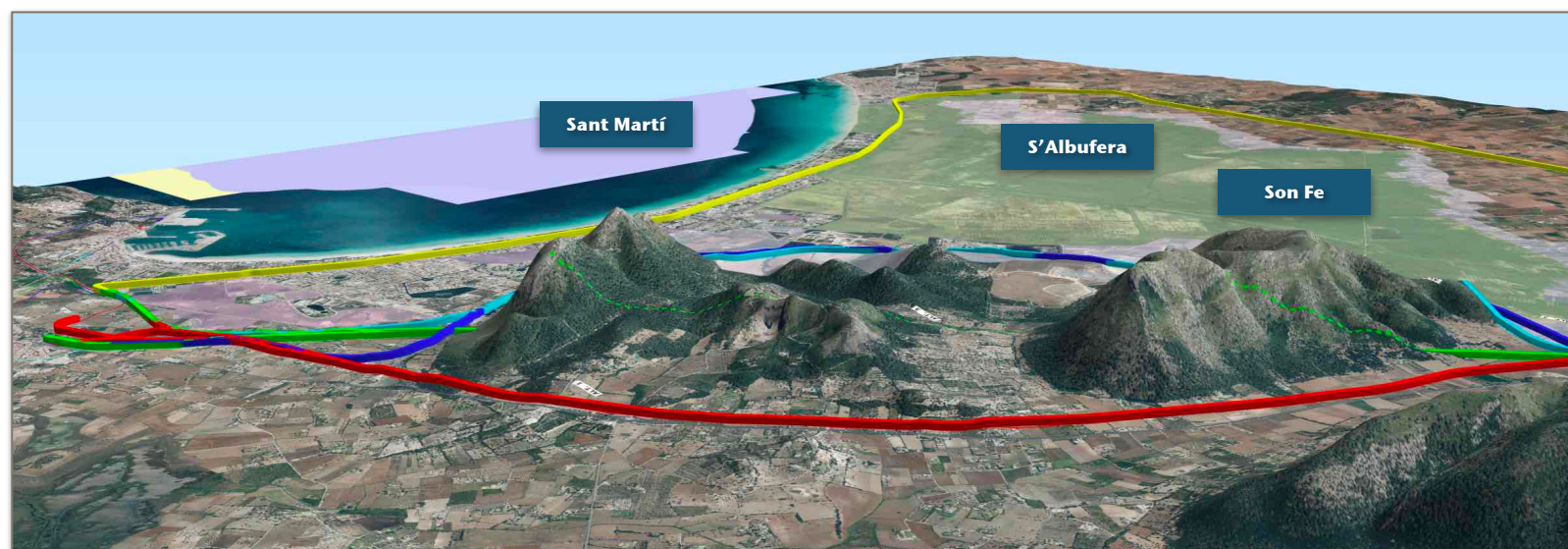
- Corredors
- Perifèria
- Parc natural

CONSELLERIA
MOBILITAT I HABITATGE
SERVEIS FERROVIARIS
MALLORCA

ayesa Engineering.
Information.
Imagination.



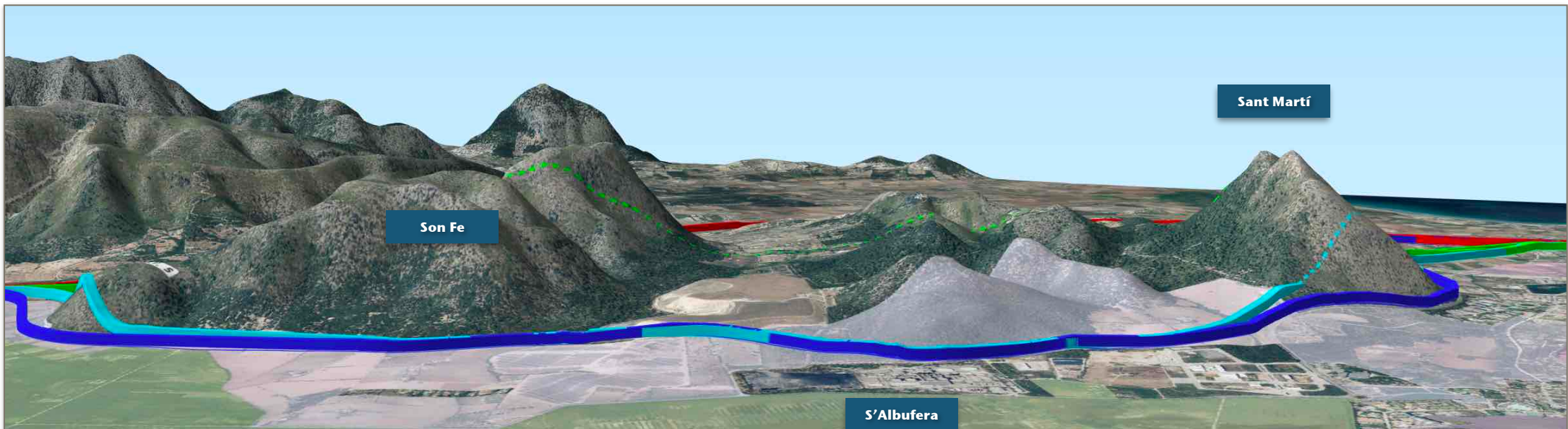
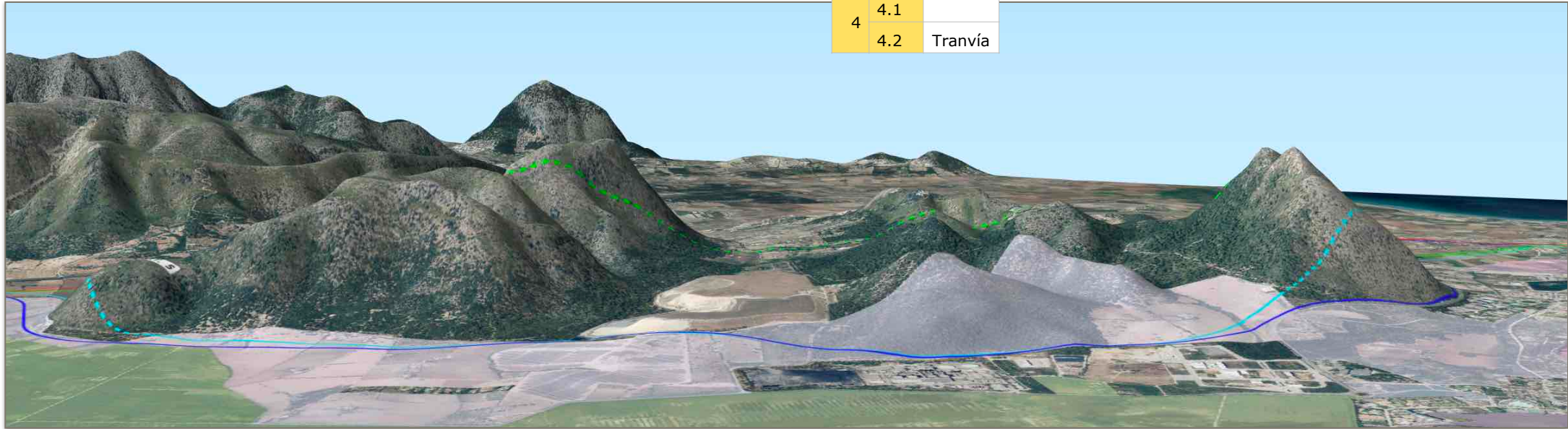
1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tren
5	5.1	
3	3.1	Tren
	3.3	
4	4.1	Tranvía
	4.2	



1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tranvía
5	5.1	
3	3.1	
4	3.3	
	4.1	
	4.2	

PORN de S'albufera. Zones Externes

- Corredors
- Perifèria
- Parc natural

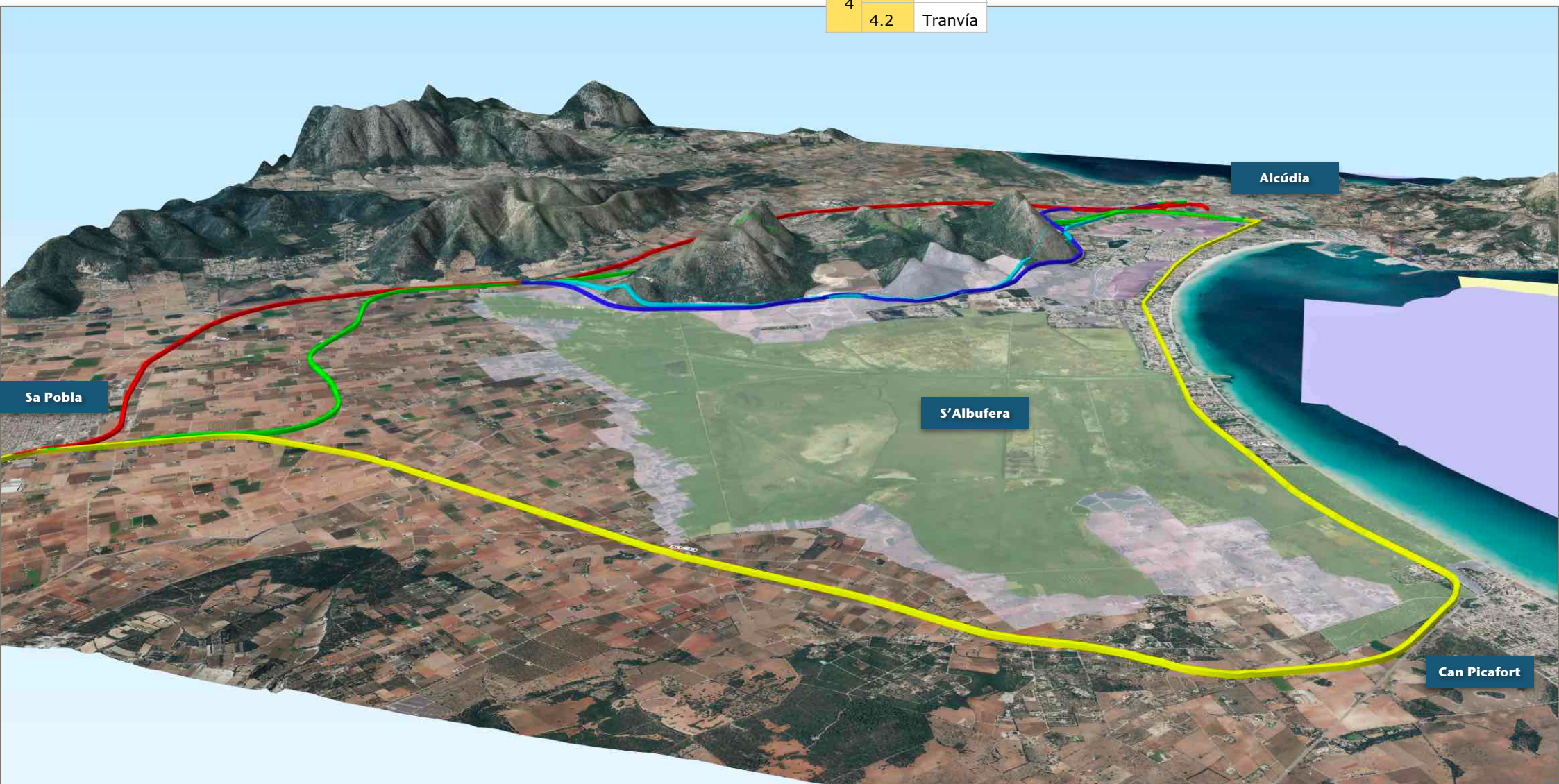




1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tren
5	5.1	
3	3.1	
4	3.3	Tranvía
	4.1	
	4.2	

PORN de S'albufera. Zones Externes

- Corredors
- Perifèria
- Parc natural

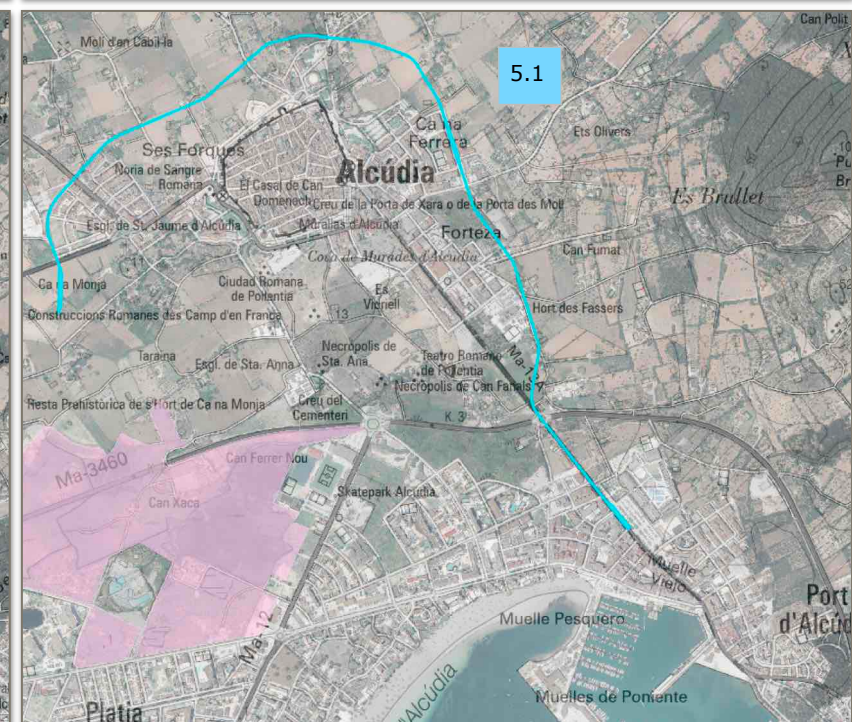
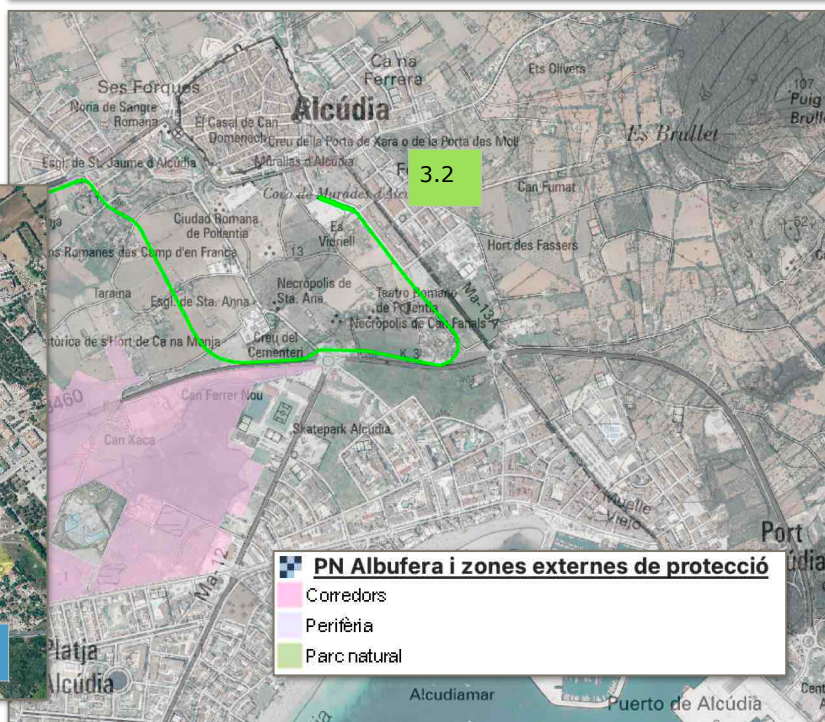
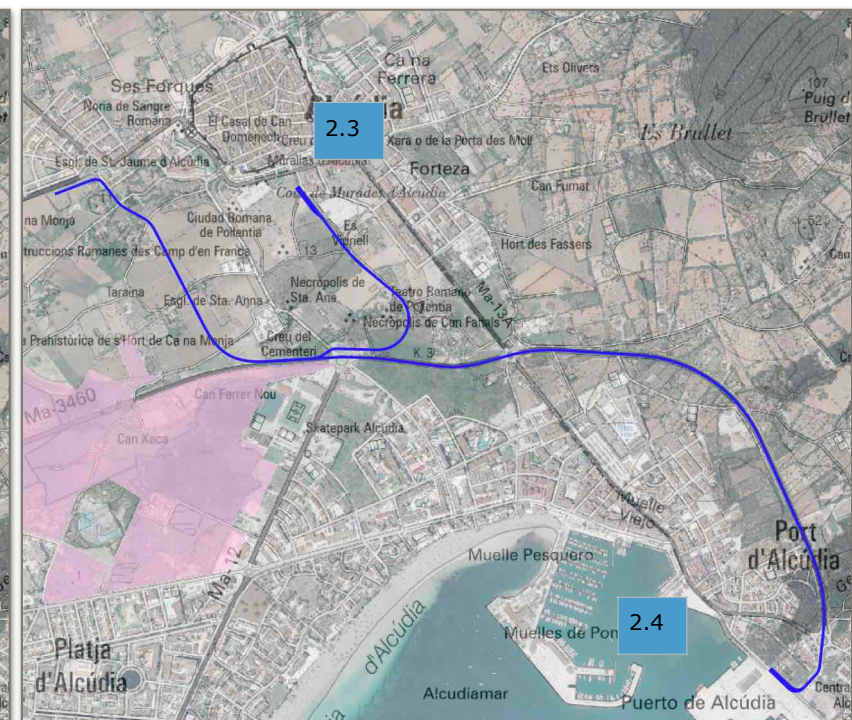
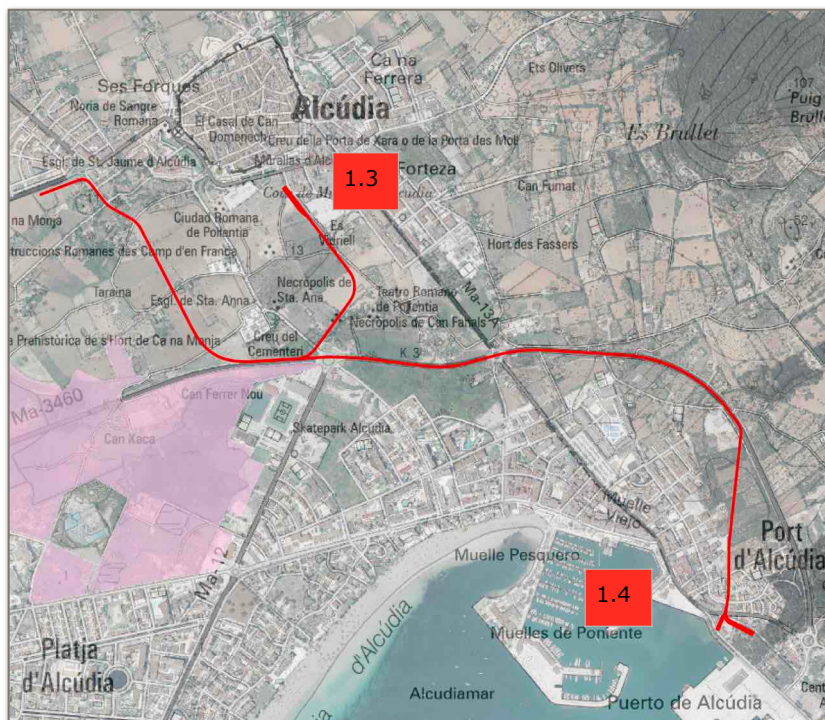


Alternativas trazado tranviario complementario

Las alternativas complementarias permiten la conexión desde la estación de tren hasta la zona portuaria mediante un trazado tranviario.

Las alternativas de conexión se encuentran vinculadas al punto final del trazado ferroviario.

Una vez analizados los condicionantes, se prevé **descartar preliminarmente** las alternativas 1.3 y 2.3, dado que discurren por zona arqueológica.



Zona arqueològica de Pollentia

1.3

2.3

PN Albufera i zones externes de protecció

Corredors

Perifèria

Parc natural

Justificación de la no utilización de la antigua traza del ferrocarril

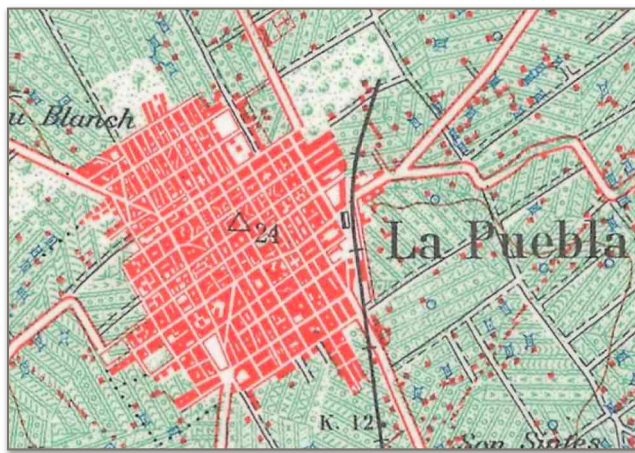
Como se ha mencionado en el capítulo introductorio, el PDS de Transportes (ahora PDS Movilidad) fue evaluado ambientalmente en la Comisión Permanente de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que acordó emitir informe favorable con una serie de condiciones, algunas de las cuales son recogidas en la Declaración Ambiental:

3.S'haurà de donar compliment als condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 a tot el que sigui d'aplicació al present Pla; especialment el que fa referència a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

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

En relación a dicha reutilización, debe señalarse que el antiguo ferrocarril sólo llegaba hasta Sa Pobla, no existiendo pasillos ferroviarios en desuso entre Sa Pobla y Alcúdia.

No obstante el ferrocarril discurrió por el espacio del actual núcleo urbano de Sa Pobla. Este antiguo trazado no puede utilizarse al encontrarse ocupado por edificaciones.



Ley estatal

*Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
(Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).*

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

Contenido del documento inicial estratégico

- 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.*

VI.- Caracterización ambiental

A continuación se aporta una caracterización ambiental básica de los espacios afectados por las diferentes alternativas, si bien **dicho apartado no se encuentra definido entre los contenidos que debe incluir un Documento Inicial Estratégico.**

- Espacios Naturales Protegidos y zonas externas de protección. Red Natura 2000. Ley de Espacios Naturales.
- Red de Torrentes.
- Zonas húmedas. Masas de agua superficial.
- Vulnerabilidad de las aguas subterráneas.
- Vegetación. Hábitats de la Directiva Hábitats.
- Zonas Sensibles Avifauna. Zonas de Protección por electrocución para Avifauna.
- Especies de interés.
- Patrimonio cultural.
- Riesgos ambientales.
- Usos urbanísticos del suelo.
- Infraestructura ferroviaria.
- Infraestructura viaria.

Espacios Naturales Protegidos y zonas externas de protección

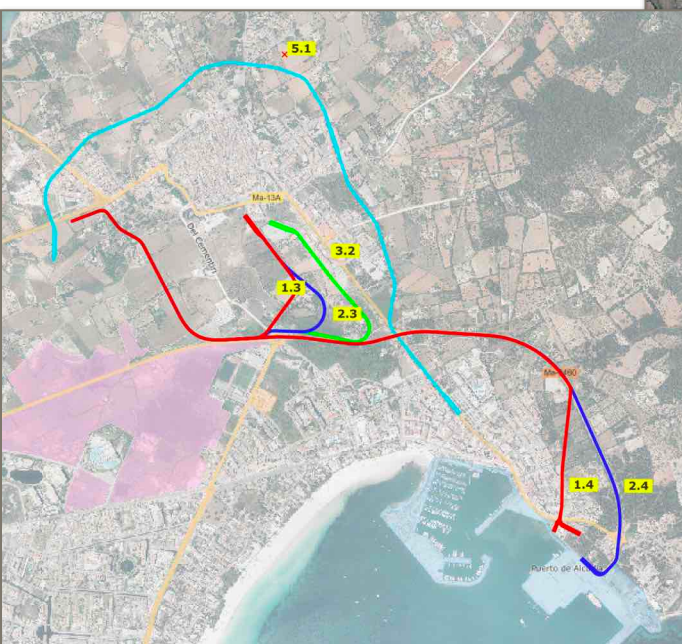
Las alternativas 2 y 5 discurren por espacios periféricos de Protección del Parc Natural de s'Albufera.

La alternativa 4.2 (tranviaria) discurre parcialmente por el Parque Natural, si bien sobre el viario existente.

PN Albufera i zones externes de protecció

- Corredors
- Perifèria
- Parc natural

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tren
5	5.1	
3	3.1	
3	3.3	Tranvía
	4.1	
	4.2	



Red Natura 2000

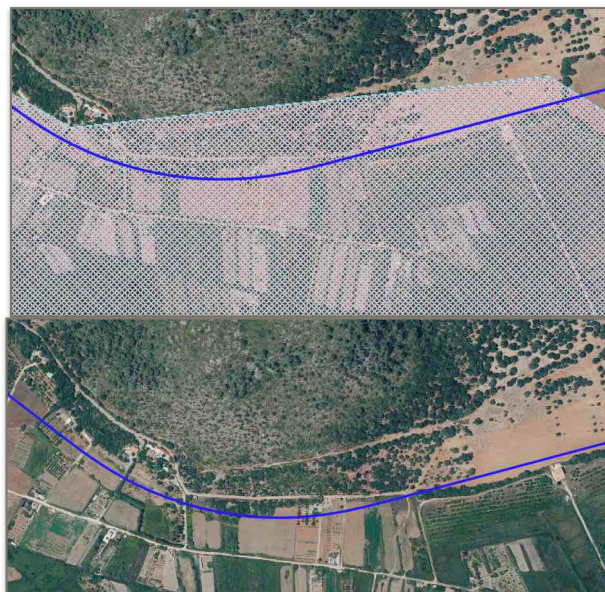
Red Natura 2000. Tramos tren

La Alternativa 2 discurre marginalmente por la ZEPA y LIC (ZEC) de S'albufera. La alternativa 5 discurre por túnel bajo un LIC

La alternativa 4.2 discurre por el viario que atraviesa la ZEPA y LIC de S'Albufera.

	LIC
	LIC Estatal
	ZEPA
	ZEPAE estatal

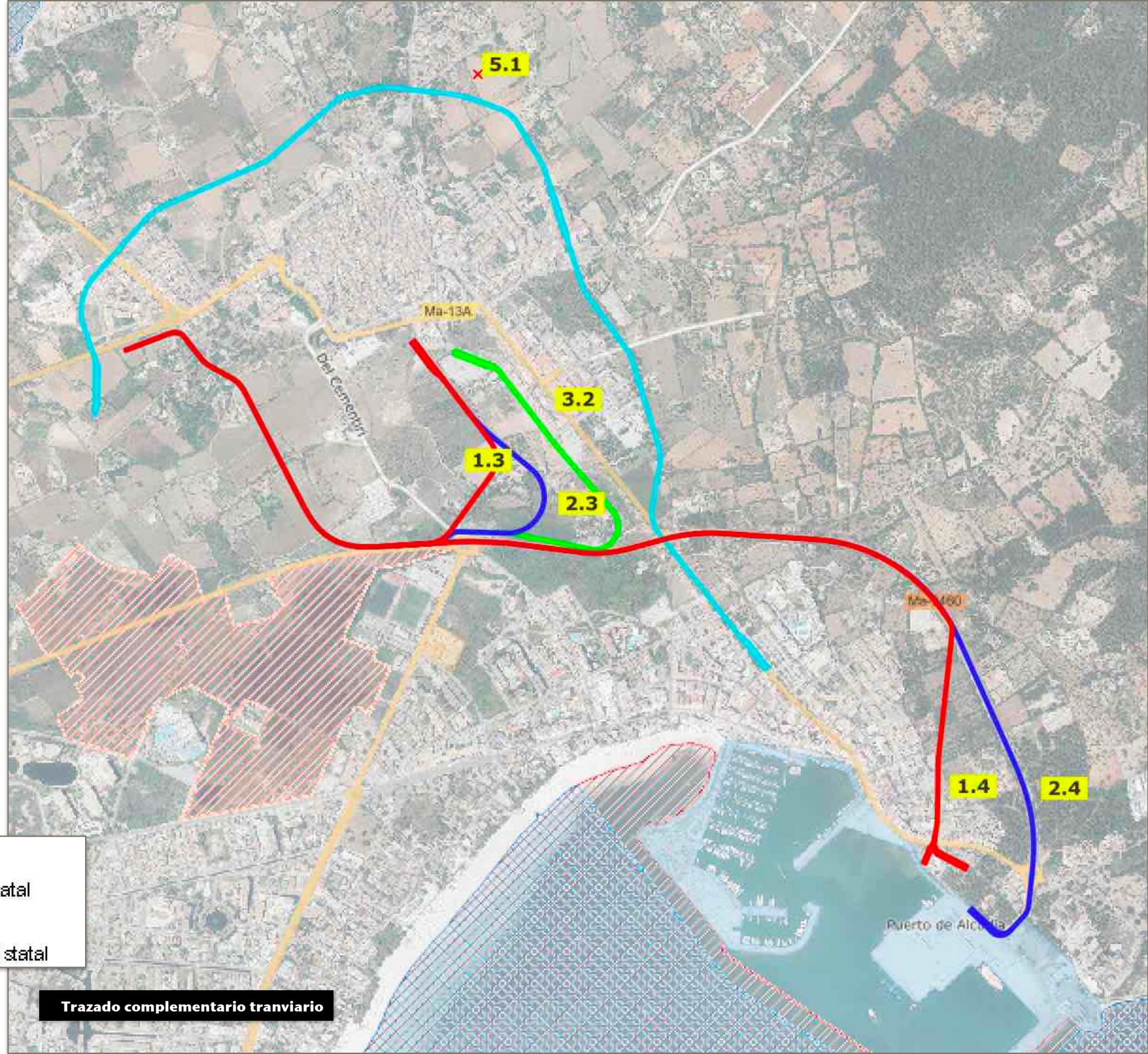
1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tren
5	5.1	
3	3.1	
4	3.3	Tranvía
	4.1	
	4.2	



Red Natura 2000.
Conexiones tranviarias



Trazado complementario tranviario



Ley de Espacios Naturales

Tramos tren

Las alternativas 1 y 2 afectan marginalmente ANEI. La 5 por un túnel

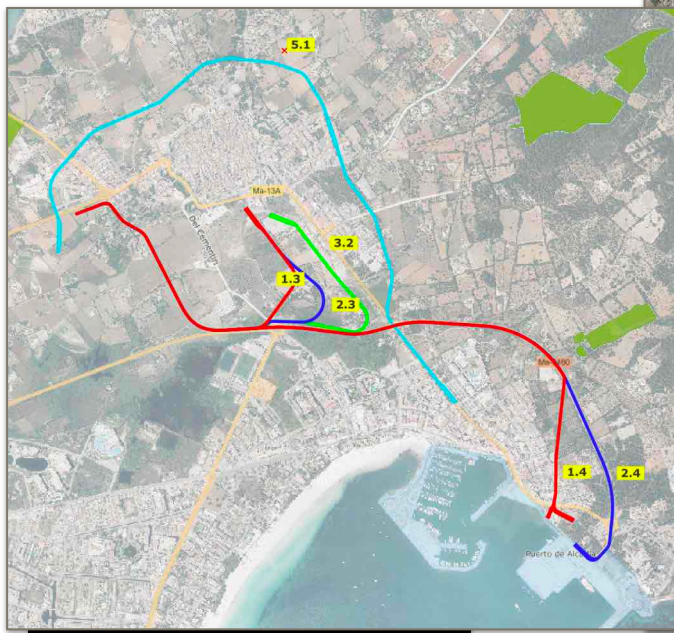
La alternativa 4.2 con diseño tranviario, discurre por el viario que atraviesa el PN de s'Albufera.

La alternativa 3 con trazado subterráneo, atraviesa ANEI y ARIP, pudiendo resultar afectados ligeramente por el trazado no subterráneo.

Conexiones tranviarias

Sin relación con Ley de Espacios Naturales.

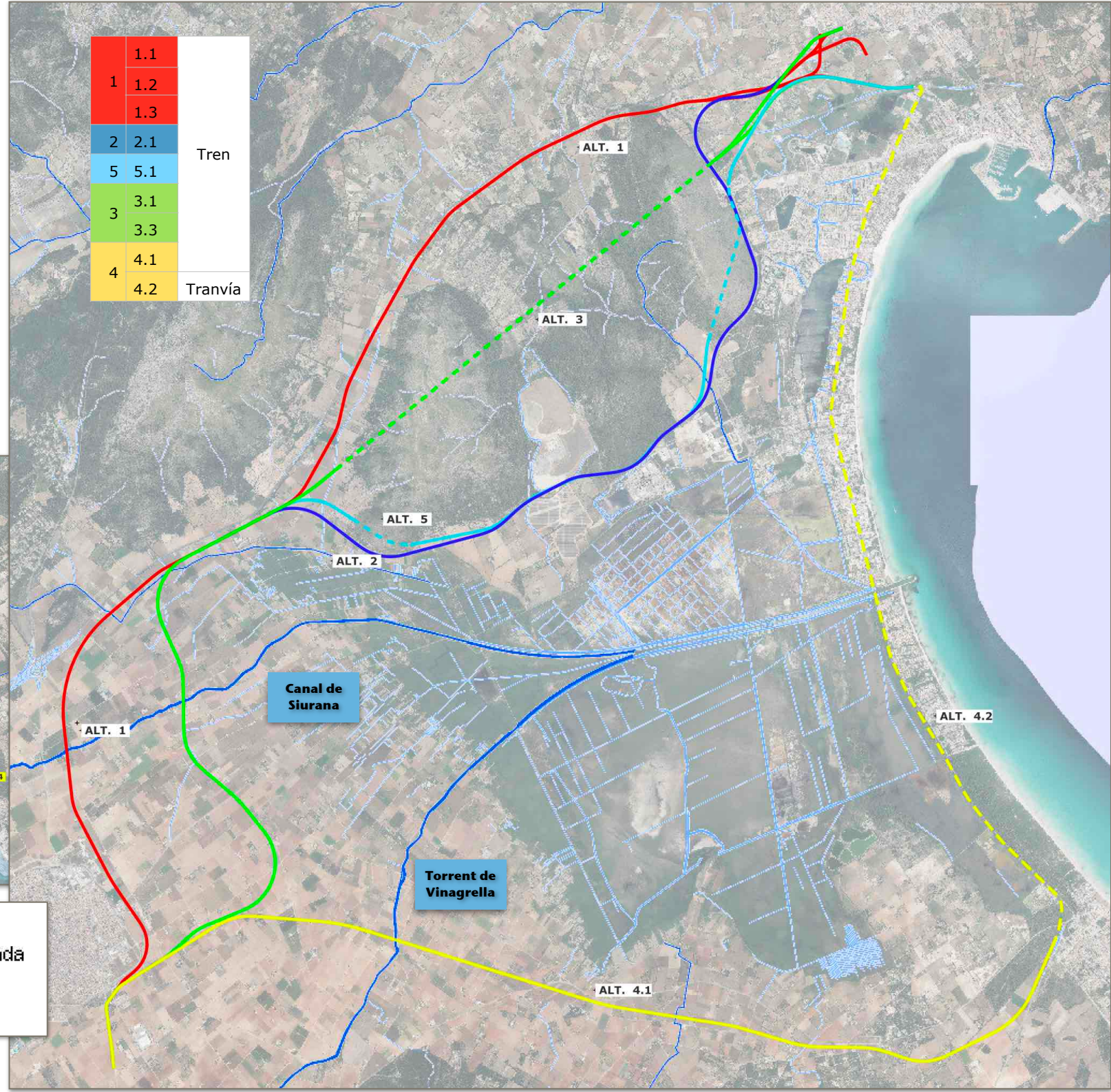
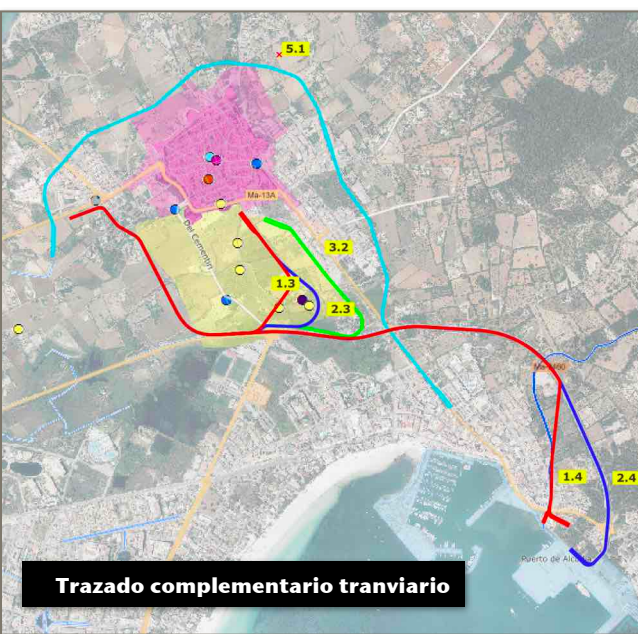
1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
4	4.1	
	4.2	



Red de Torrentes

Todas las alternativas del trazado principal requieren atravesar cauces de torrentes, los cuales, en todos los casos, son elementos de alimentación de s'Albufera.

La conexión tranviaria 1.4 afecta un torrente.

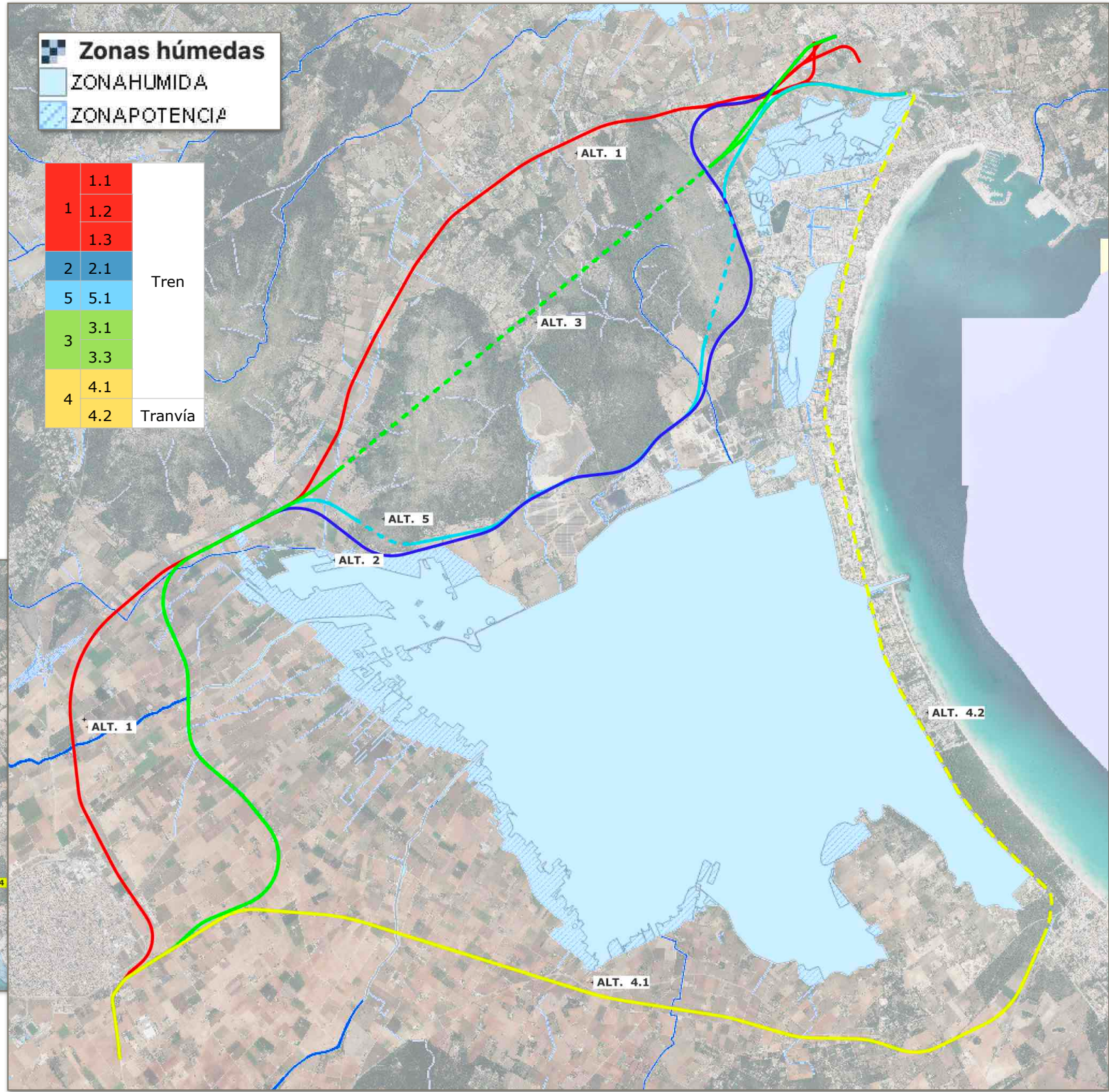
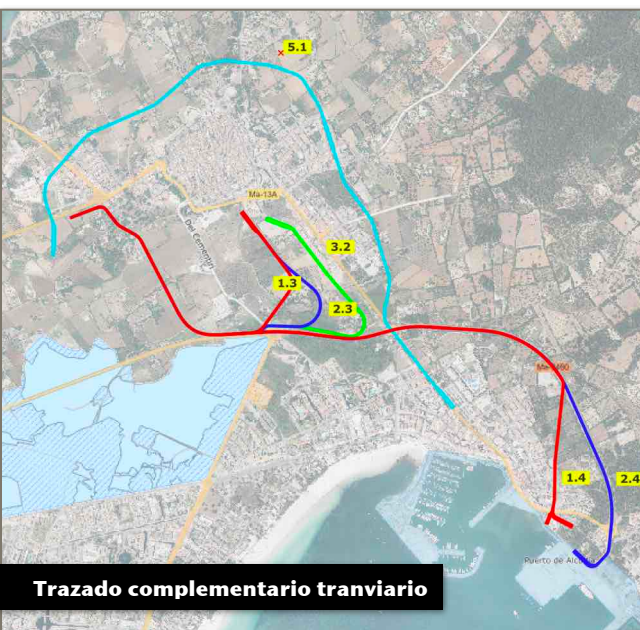


Zonas húmedas. Masas de agua superficial

Ninguna de las alternativas afecta a zonas húmedas.

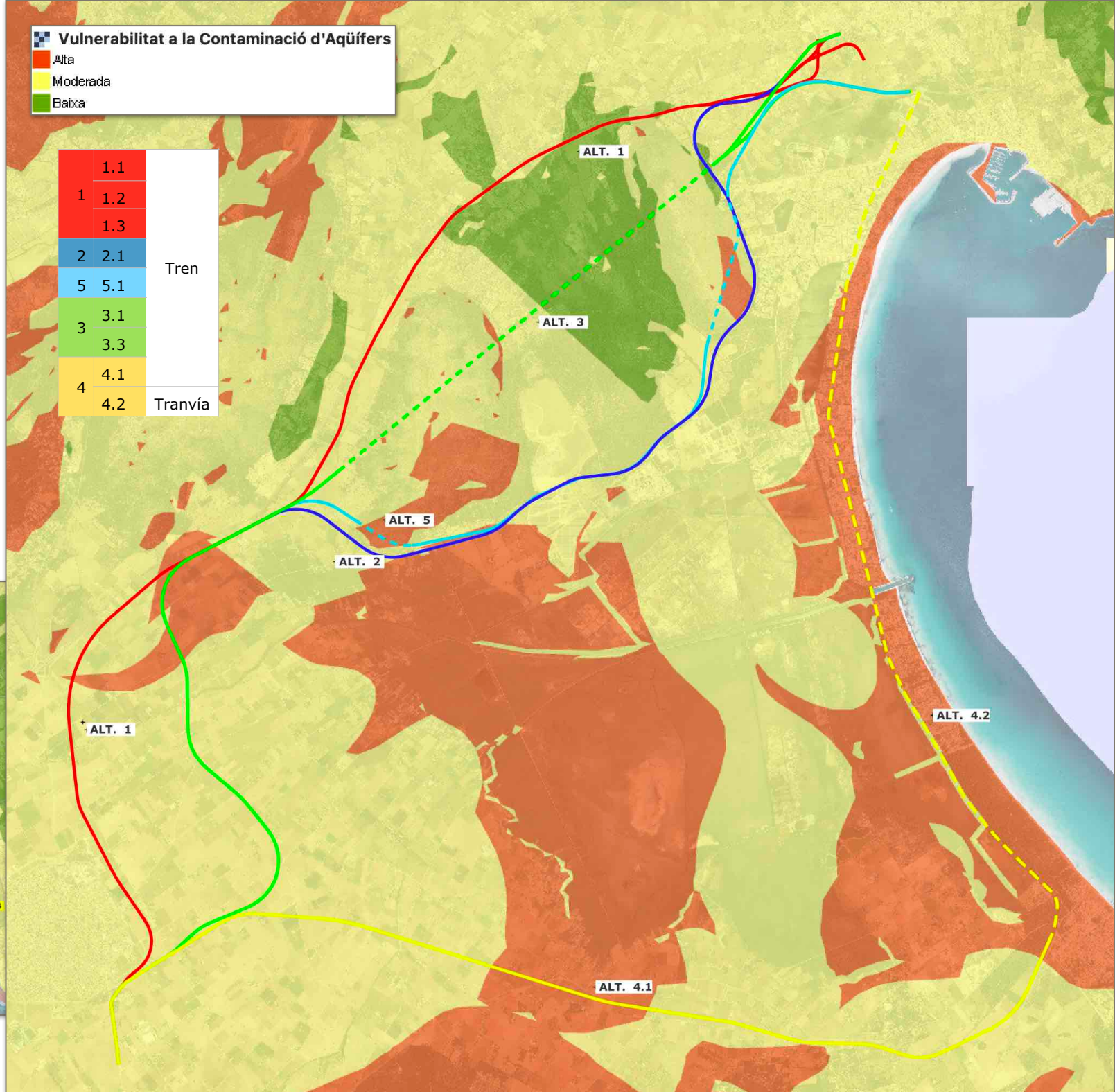
El trazado tranviario desde Can Picafort a Alcúdia, discurre por la carretera sin afectar a zonas húmedas.

Las conexiones tranviarias no afectan a zonas húmedas ni masas de agua superficiales.



Vulnerabilidad de las aguas subterráneas

Las diferentes alternativas discurren básicamente por zonas con riesgo moderado de contaminación de acuíferos, atravesando puntualmente zonas con vulnerabilidad alta y vulnerabilidad baja.

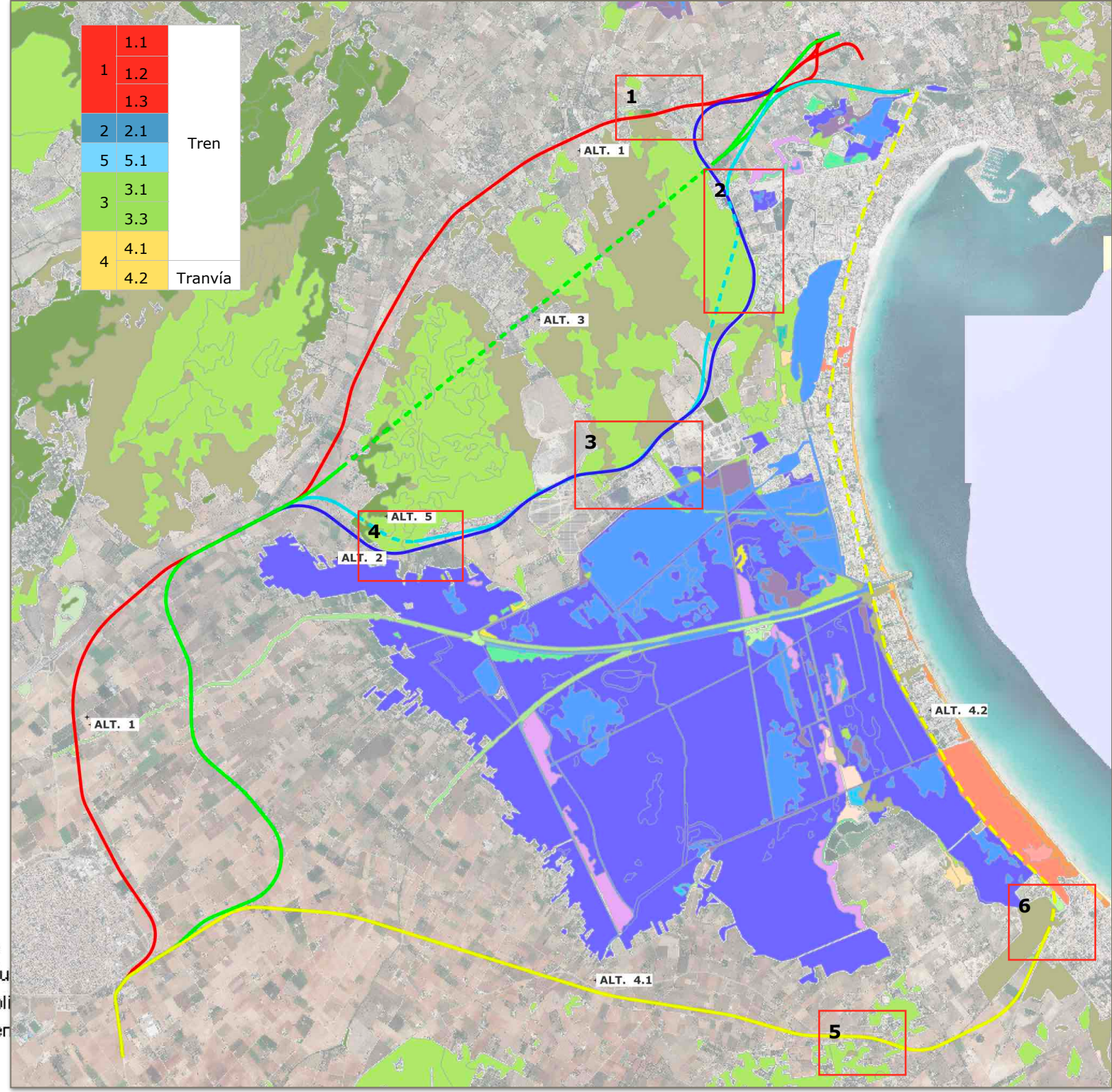


Vegetación. Hàbitats de la Directiva Hàbitats

Trazado principal

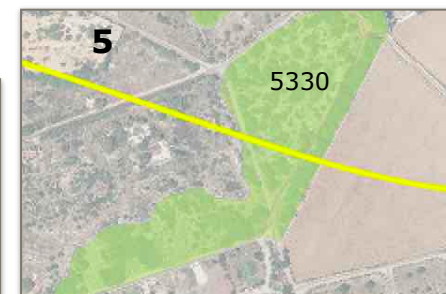
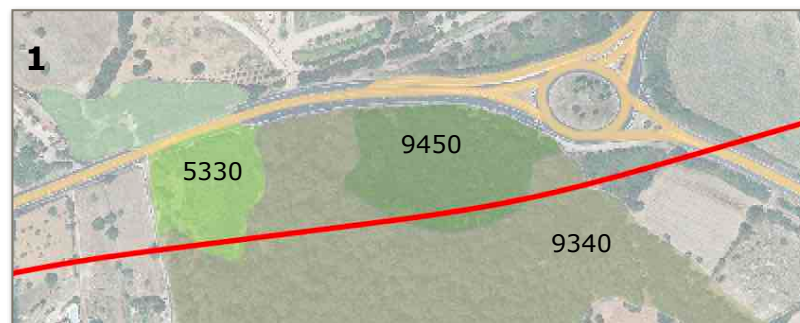
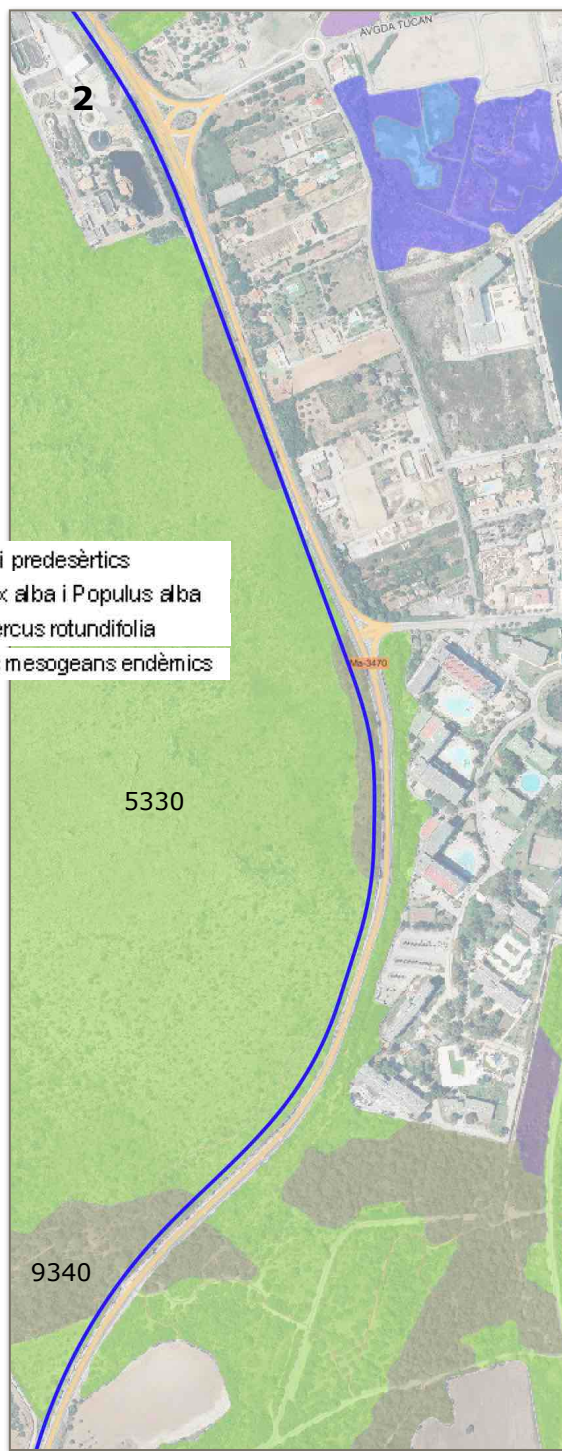
Las alternativas afectan sólo marginalmente a áreas forestales con vegetación natural, discurriendo mayoritariamente por zonas de cultivo.

El trazado tranviario de Can Picafort a Alcúdia discurre por la carretera.



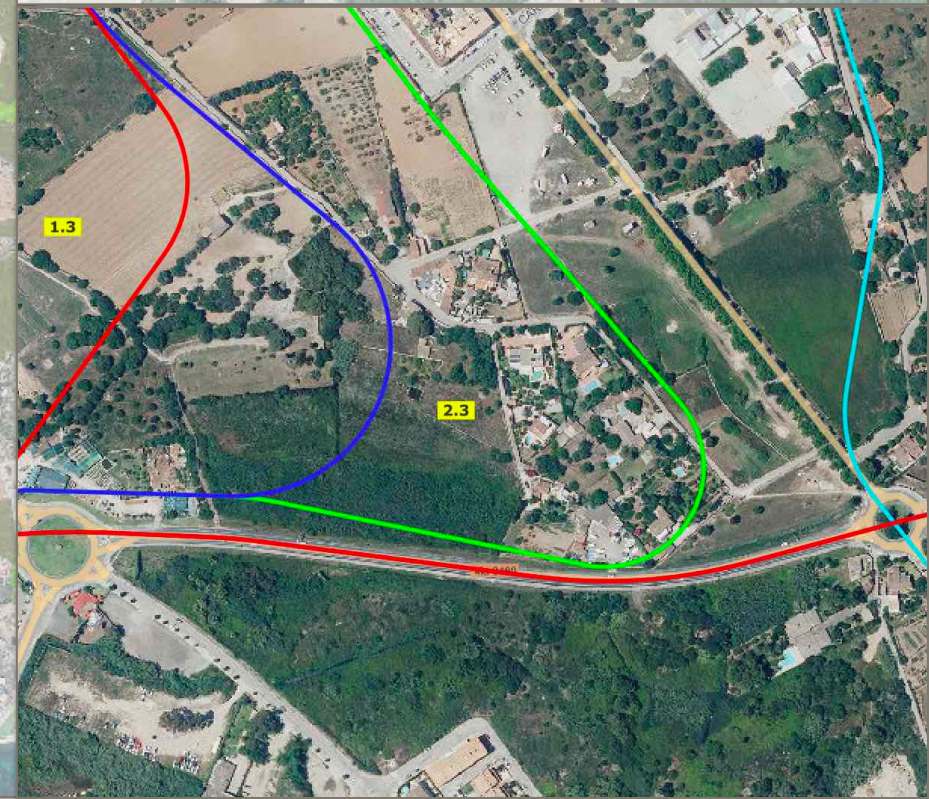
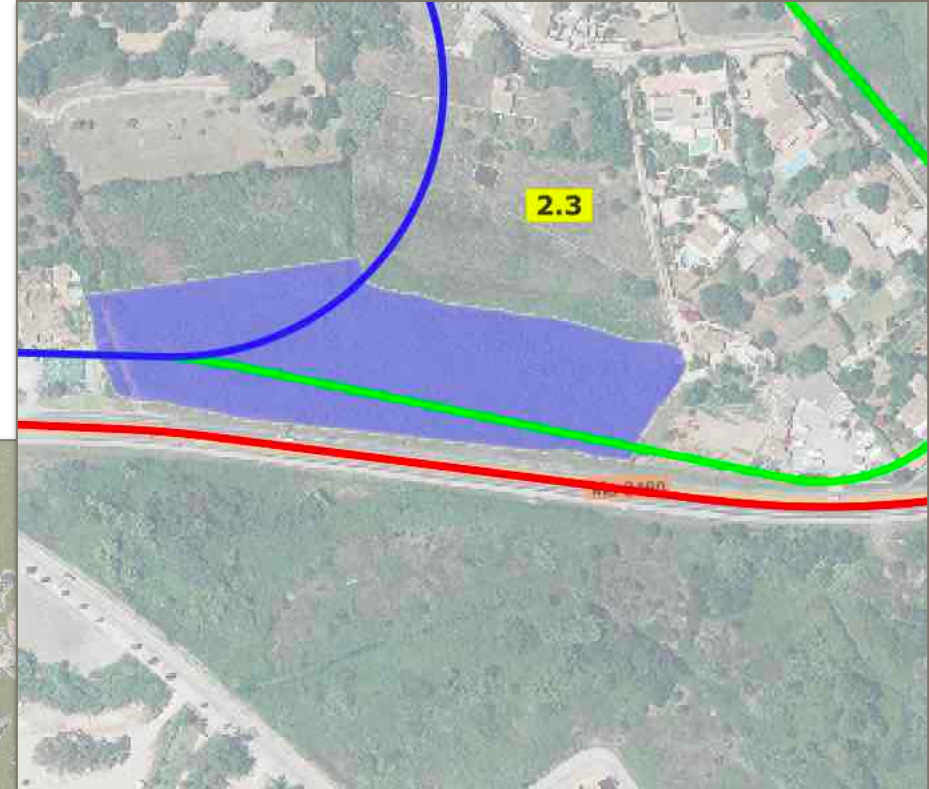
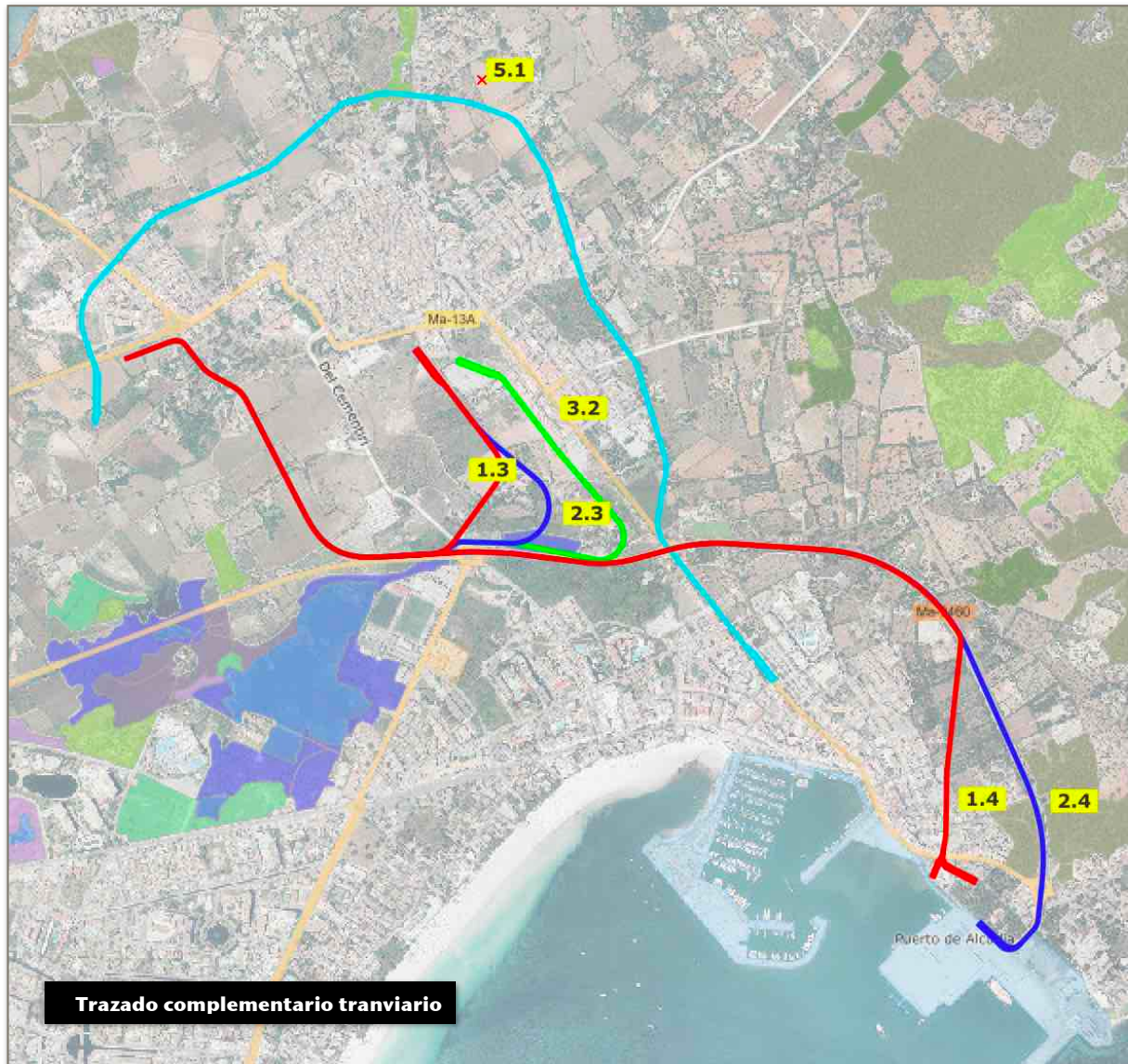
- 5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics
- 92A0 Boscos de galeria de *Salix alba* i *Populus*
- 9340 Alzinars *Quercus ilex* i *Quercus rotundifolia*
- 9540 Pinars mediterranis de pins mesogèans en

- 5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics
- 92A0 Boscos de galeria de Salix alba i Populus alba
- 9340 Alzinars Quercus ilex i Quercus rotundifolia
- 9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics



Vegetación. Hábitats de la Directiva Hábitats Conexiones tranviarias

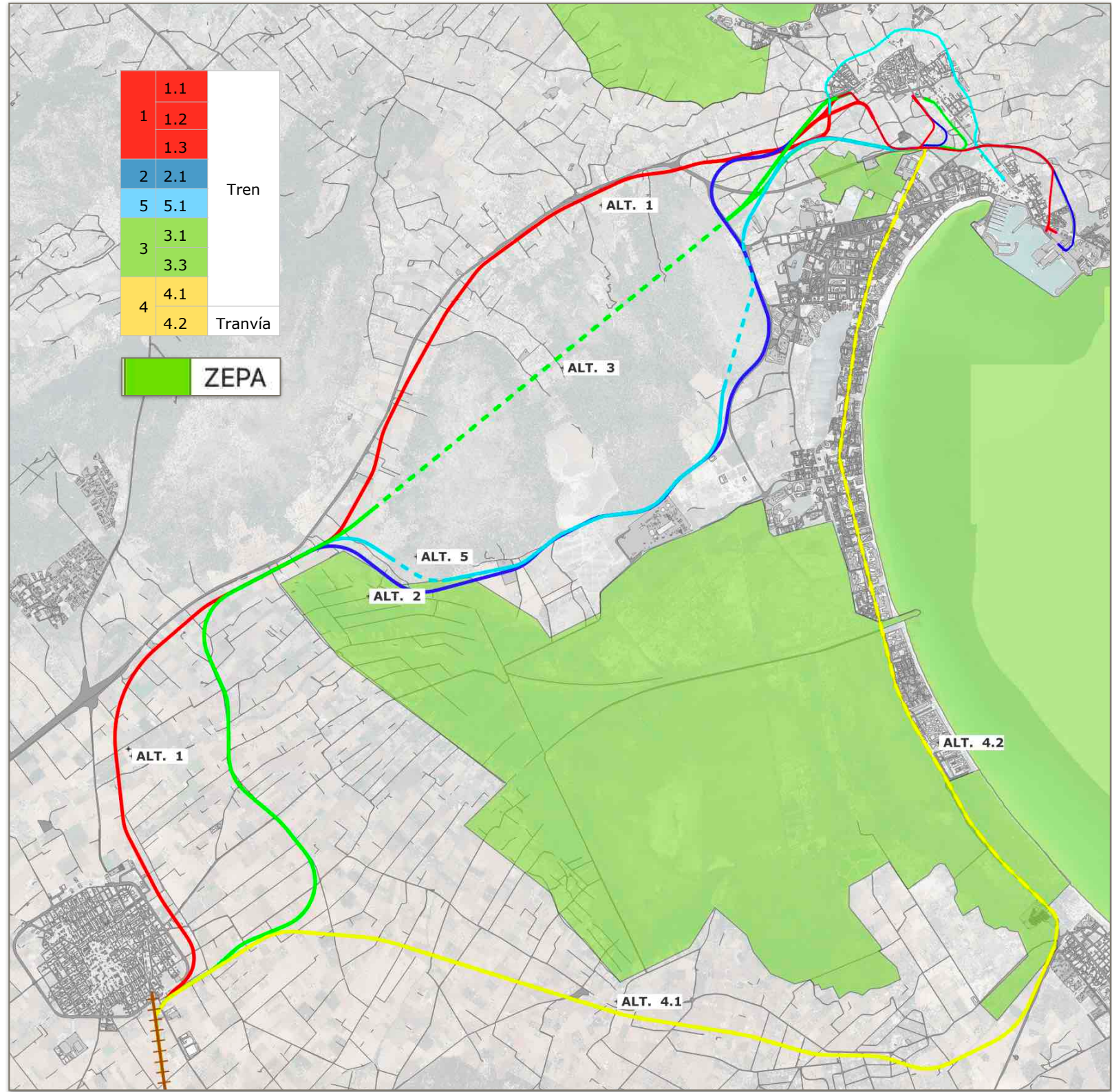
Las alternativas tranviarias 2.3 y 3.2 discurren por el espacio con hábitat prioritario 7210* (Turberas calcáreas de *Cladium mariscus* y con especies del *Caricion davallianae*)



Zonas Sensibles Avifauna

Zonas de Especial Interés para las Aves (ZEPA)

La zona objeto de estudio no se encuentra próxima a ningún espacio declarado como ZEPA por su interés avifaunístico



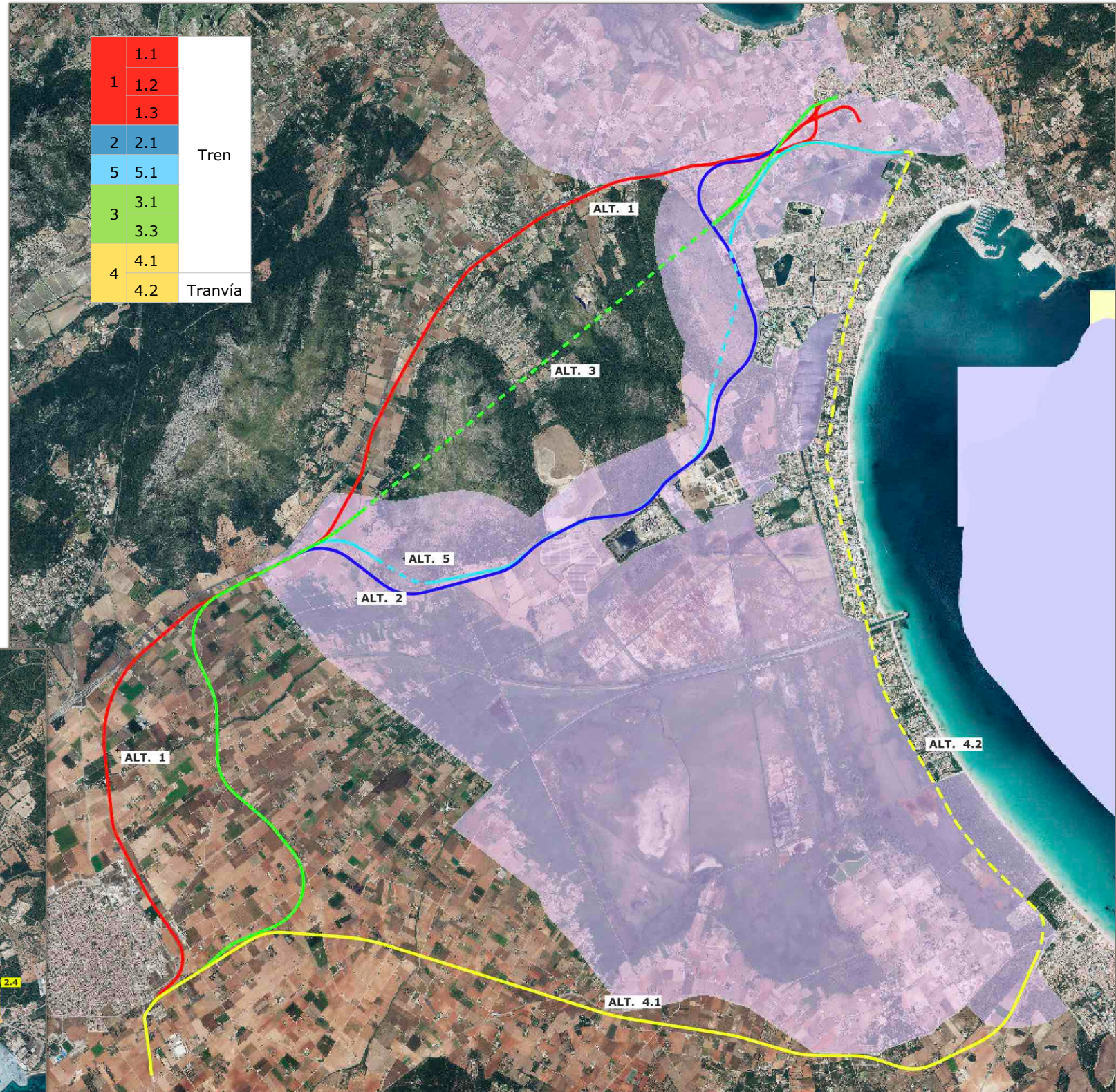
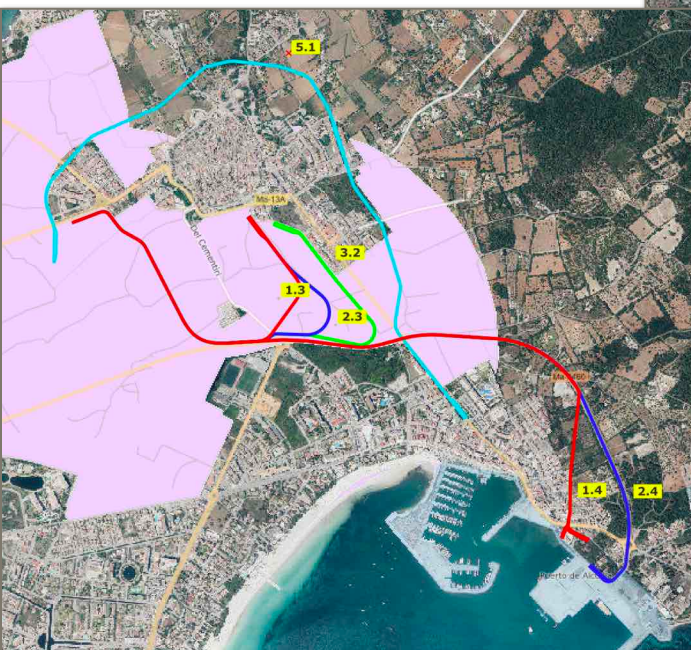
Zonas de Protección por colisión para Avifauna. Tramos tren

Todas las alternativa discurren por zonas de protección por colisión para la avifauna para redes eléctricas, especialmente la alternativa 2.

Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Deberán adoptarse las medidas de protección en el proyecto.

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
4	4.1	
	4.2	



Zonas de Protección por electrocución para Avifauna

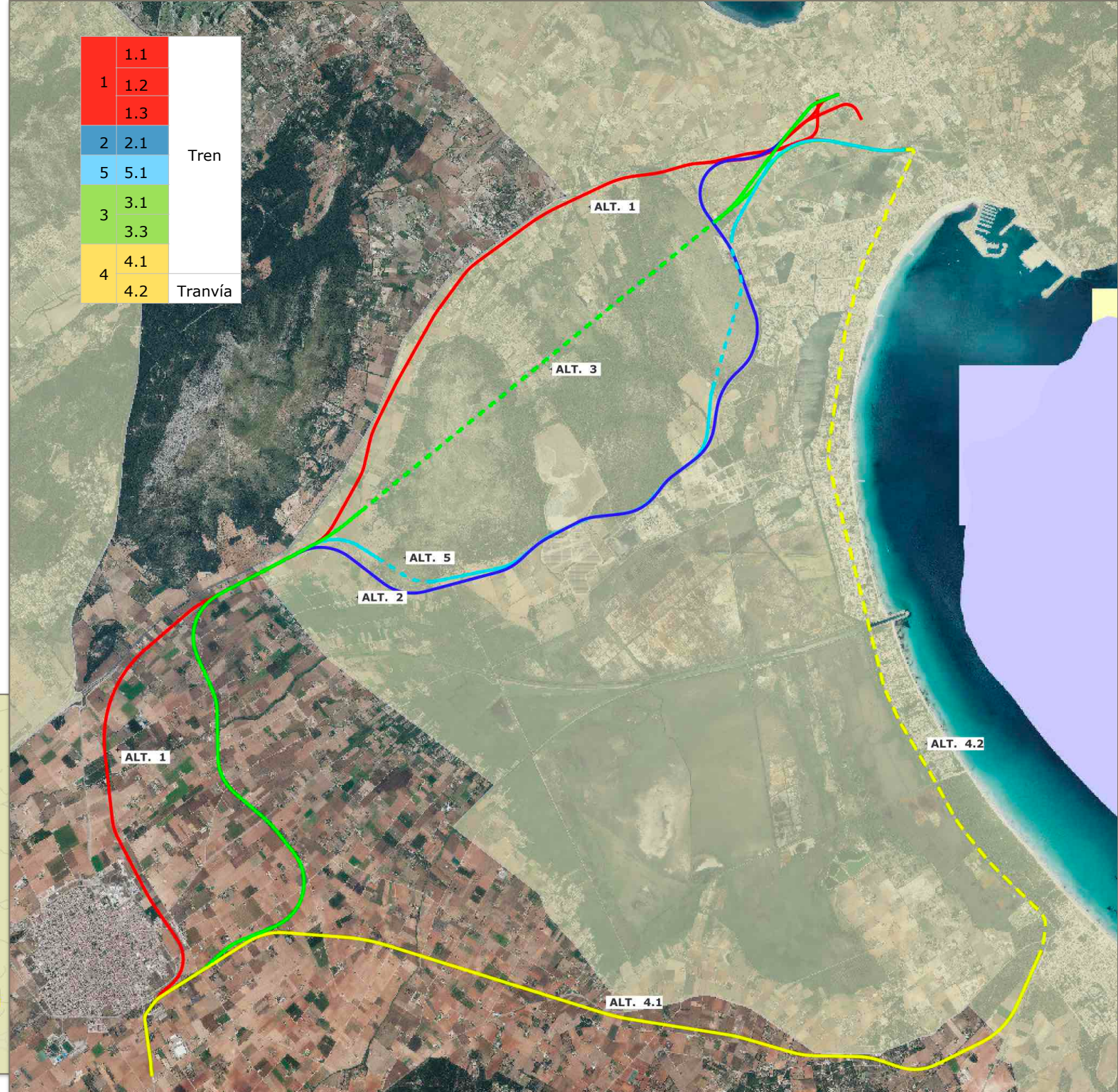
Todas las alternativa discurren por zonas de protección por colisión para la avifauna para redes eléctricas, en mayor o menor grado.

Real Decreto Estatal:

Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Deberán adoptarse las medidas de protección que puedan ser adecuadas para el proyecto, en el momento de desarrollo del mismo.

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
	4.1	
4	4.2	

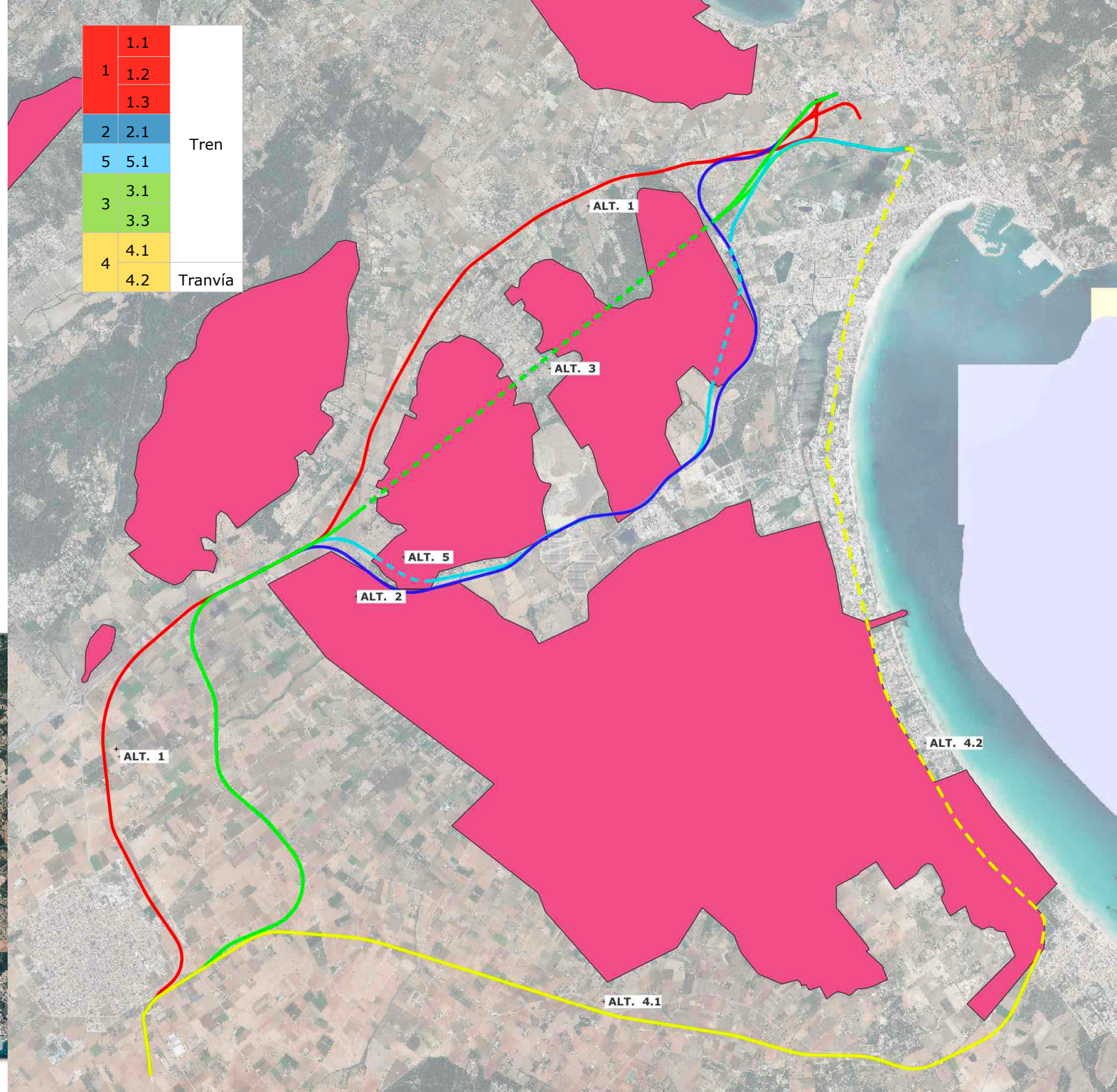


Trazado complementario tranviario

Zonas técnicas de protección para rapaces. AIRIB (ÀREES IMPORTANTS PER ALS RAPINYAIRES A LES ILLES BALEARS)

Áreas importantes para las rapaces de Mallorca. (<https://www.caib.es/sites/proteccioespecies/ca/d/airib/>)

Las alternativas discurren marginalmente por los límites entre las diferentes zonas. Deberán tenerse en cuenta medidas de protección para la avifauna durante las obras.

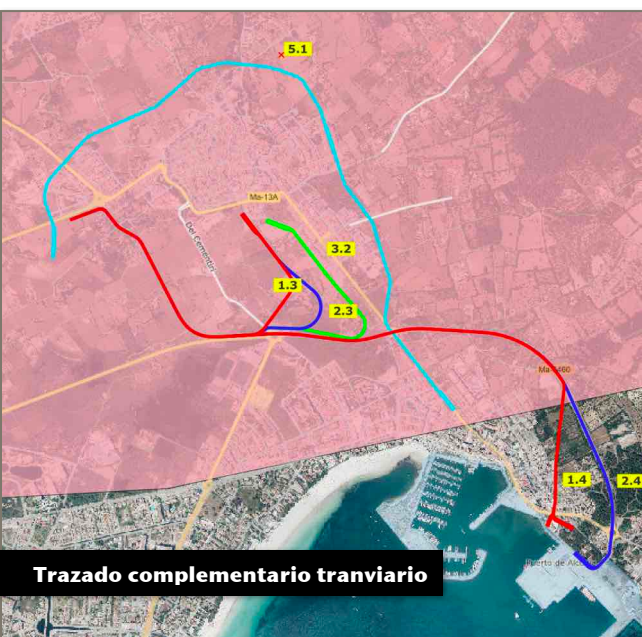
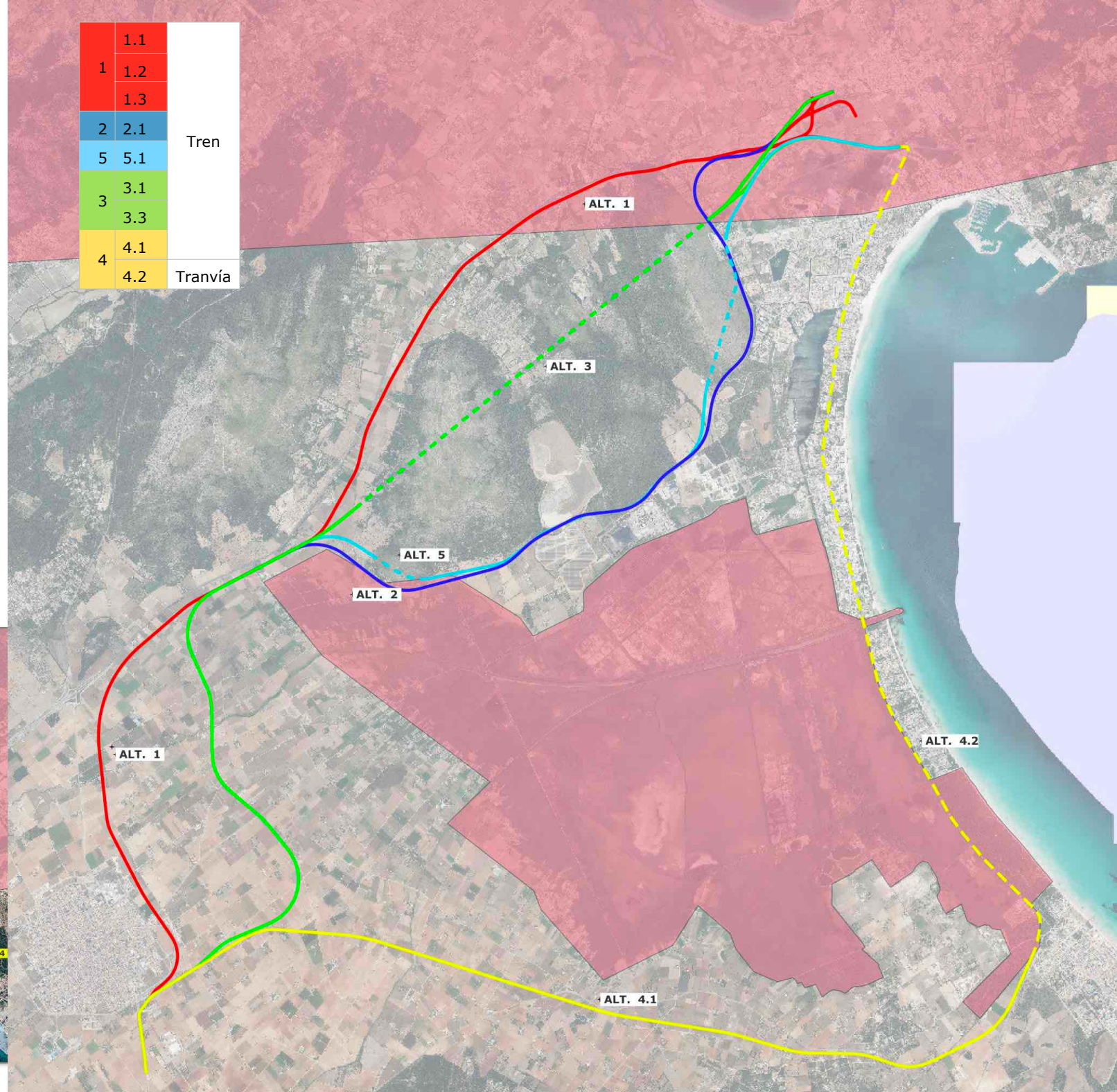


Zonas técnicas de protección para rapaces Migratorias. AIRIB Migratorias (ÀREES IMPORTANTS PER ALS RAPINYAIRES A LES ILLES BALEARS)

Las alternativas por zonas marginales de diferentes zonas con interés para rapaces migratorias.

Deberán tenerse en cuenta medidas de protección para la avifauna durante las obras.

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
	4.1	
4	4.2	

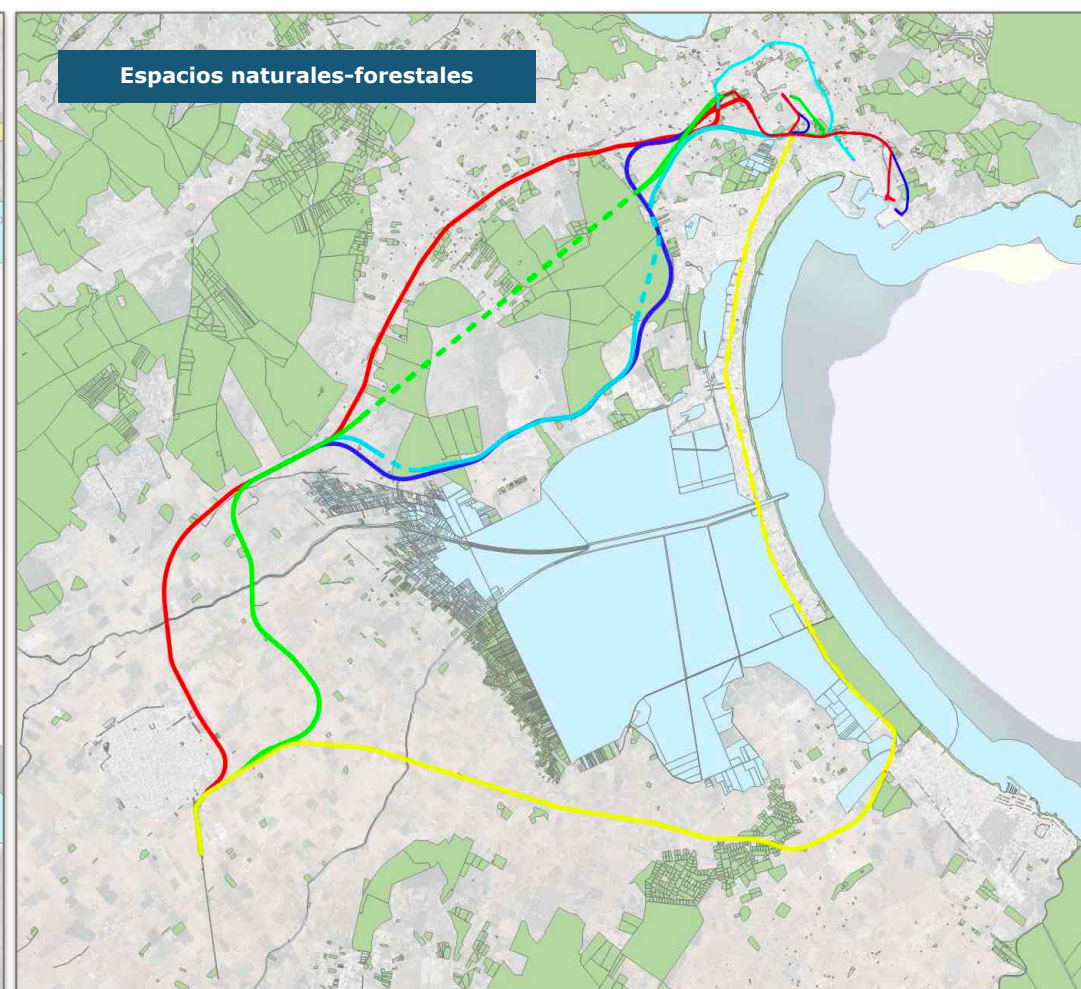
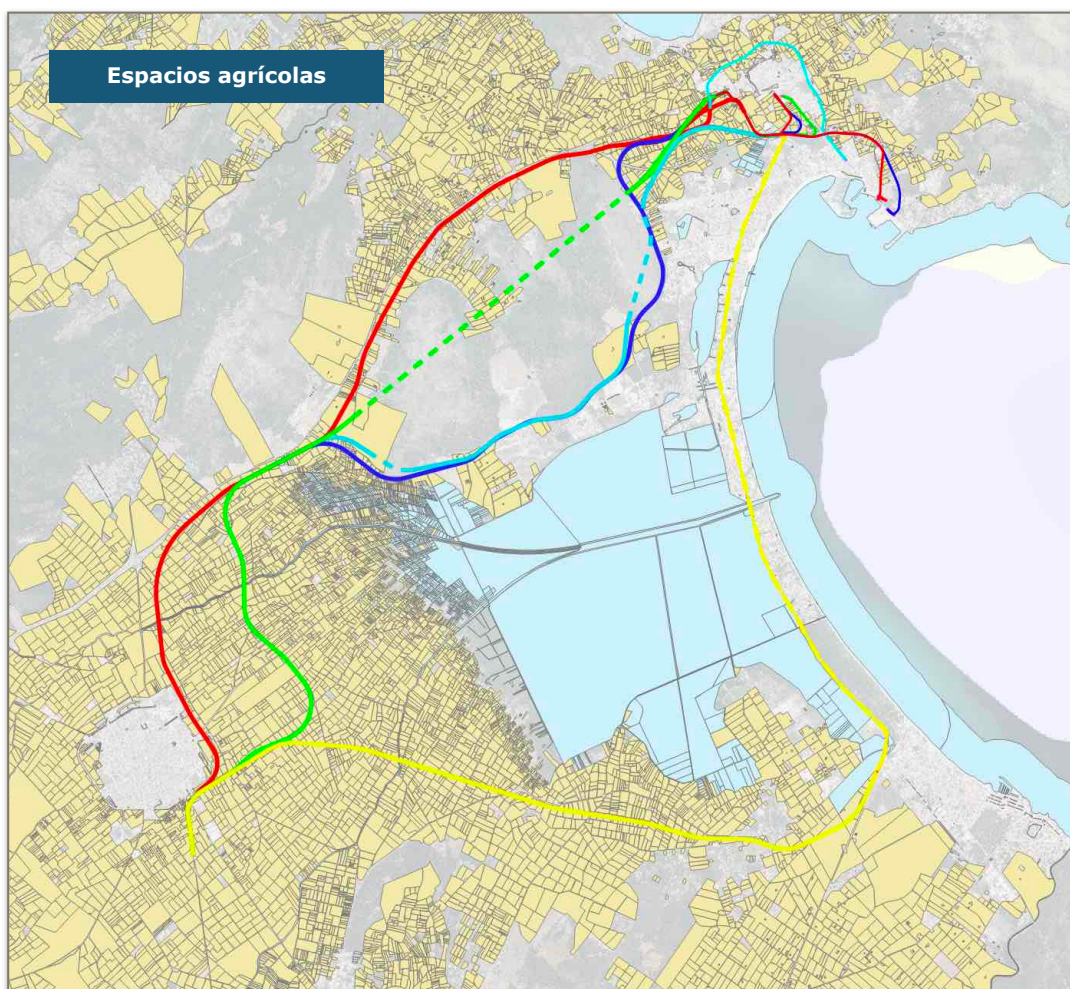


Trazado complementario tranviario

Especies de Interés

Las alternativas de trazado han sido planteadas evitando el paso o la afección directa por los espacios de mayor interés natural, los cuales se encuentran protegidos por instrumentos supramunicipales: Red Natura 2000 (LIC y ZEPA), excepto un pequeño tramo de la alternativa 2 que discurre marginalmente por LIC y ZEPA.

En el caso de las masas forestales del macizo del Puig de Son Fe - Puig de Sant Martí, se han planteado trazados subterráneos para evitar afección a masas forestales de estos espacios. (Alternativas 3 y 5). De esta forma, los hábitats de las especies de mayor interés se encuentran excluidos de las zonas de actuación, exceptuándose las áreas de campeo de diferentes especies de aves que se alimentan en espacios agrícolas o forestales situados fuera de los espacios protegidos.

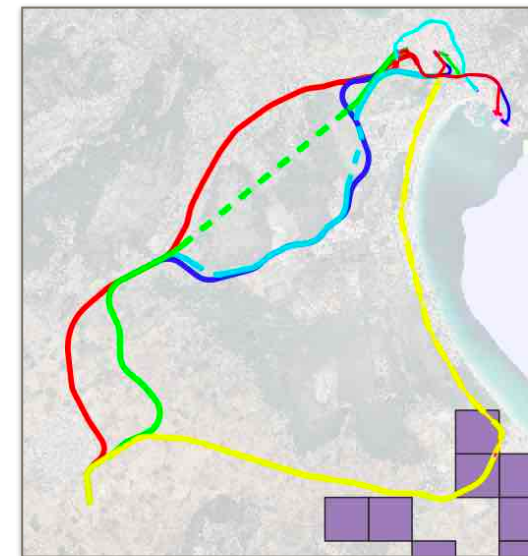


Especies de interés en la zona, incluidos espacios protegidos

Especies de interés		Direc- tivas	Cata- logado	Amena- zado	Endé- mico
Testudo hermanni	Tortuga mediterrània	✓	✓	-	-
Bufo balearicus	Calàpet	-	✓	-	-
Macroprotodon mauritanicus	Serp de garriga	-	✓	-	-
Emys orbicularis	Tortuga d'aigua	✓	✓	✓	-
Tarentola mauritanica	Dragó	-	✓	-	-
Rhinolophus ferrumequinum	Ratapinyada de ferradura grossa	✓	✓	✓	-
Rhinolophus hipposideros	Ratapinyada de ferradura petita	✓	✓	-	-
Barbastella barbastellus	Ratapinyada de bosc	✓	✓	-	-
Hypsugo savii	Ratapinyada de muntanya	.	✓	-	-
Miniopterus schreibersii	Ratapinyada de cap gros	✓	✓	✓	-
Myotis capaccinii	Ratapinyada de peus grans	-	✓	-	-
Myotis myotis	Ratapinyada gran	✓	✓	-	-
Pipistrellus kuhlii	Ratapinyada de vores clares	-	✓	-	-
Pipistrellus nathusii	Ratapinyada falsa	.	✓	-	-
Pipistrellus pipistrellus	Ratapinyada comuna	-	✓	-	-
Pipistrellus pygmaeus	Ratapinyada soprano	-	✓	-	-
Aquila pennata	Àguila calçada	-	✓	-	-
Circus aeruginosus	Arpella	✓	✓	✓	-
Aythya ferina	Moretó comú	-	-	✓	-
Aythya nyroca	Parda	-	✓	-	-
Marmaronetta angustirostris	Rosseta	-	✓	✓	-
Netta rufina	Becvermell	-	-	✓	-
Oxyura leucocephala	Ànnera capblanca	-	✓	✓	-
Tadorna tadorna	Ànnera blanca	-	✓	✓	-
Ardea purpurea	Agró roig	✓	✓	-	-
Ardeola ralloides	Toret	-	✓	✓	-
Ardeola ralloides	Bitó	-	✓	✓	-
Bubulcus ibis	Esplugabous	-	✓	-	-

Especies de interés		Cata- logado	Amena- zado	Endé- mico
Egretta garzetta	Agró blanc	✓	✓	-
Ixobrychus minutus	Suís	✓	✓	-
Nycticorax nycticorax	Orval	✓	✓	-
Charadrius alexandrinus	Picaplatges camanegre	✓	✓	✓
Charadrius dubius	Picaplatges petit	-	✓	✓
Falco peregrinus	Falcó	✓	✓	-
Sterna hirundo	Llambritja	✓	✓	-
Anthus campestris	Titina d'estiu	✓	✓	-
Motacilla flava	Xàtxero groc	✓	✓	-
Tachybaptus ruficollis	Setmesó	-	✓	-
Porphyrio porphyrio	Gall faver	-	✓	✓
Himantopus himantopus	Avisador	✓	✓	-
Recurvirostra avosetta	Bec d'alena	✓	✓	-
Otus scops	Mussol	-	✓	-
Acrocephalus melanopogon	Buscarla mostatxuda	✓	✓	✓
Acrocephalus scirpaceus	Buscarla de canyar	-	✓	-
Sylvia balearica	Busqueret coallarg	✓	-	-
Tyto alba alba	Òliba	-	✓	-

Distribución de Testudo hermanni en relación a las alternativas



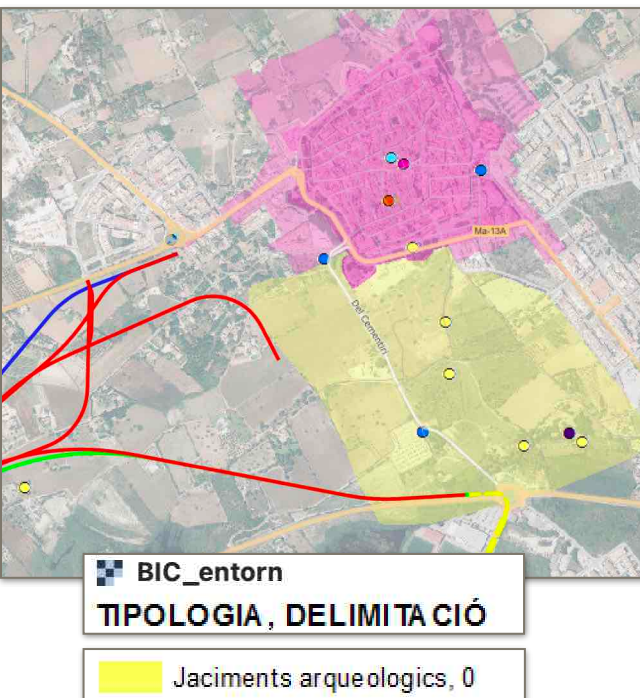
Patrimonio cultural

BIC Bienes de interés cultural. Trazado ferroviario

Las alternativas de trazados principales no afecta a elementos declarados como BIC.

El tramo final de algunas alternativas (1.2 y 4.2) discurre marginalmente por la Zona Arqueológica de Pollentia, estando sujeta a las limitaciones de protección de patrimonio

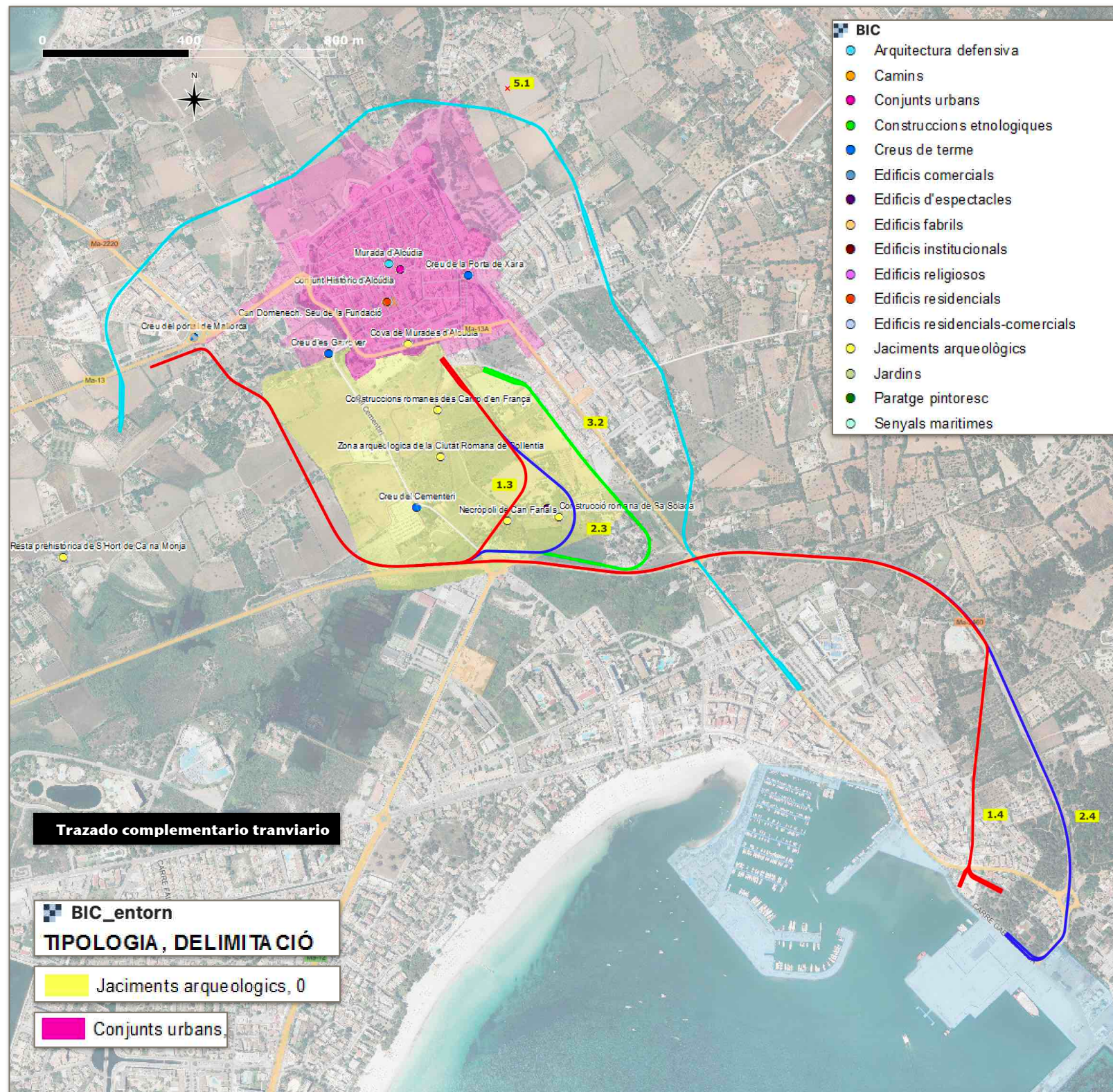
1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	
5	5.1	
3	3.1	Tranvía
	3.3	
4	4.1	
	4.2	



BIC Bienes de interés cultural. Conexiones tranviarias

El trazado de todas las conexiones tranviarias discurre por la Zona Arqueológica de Pollentia, estando sujeta a las limitaciones de protección de patrimonio.

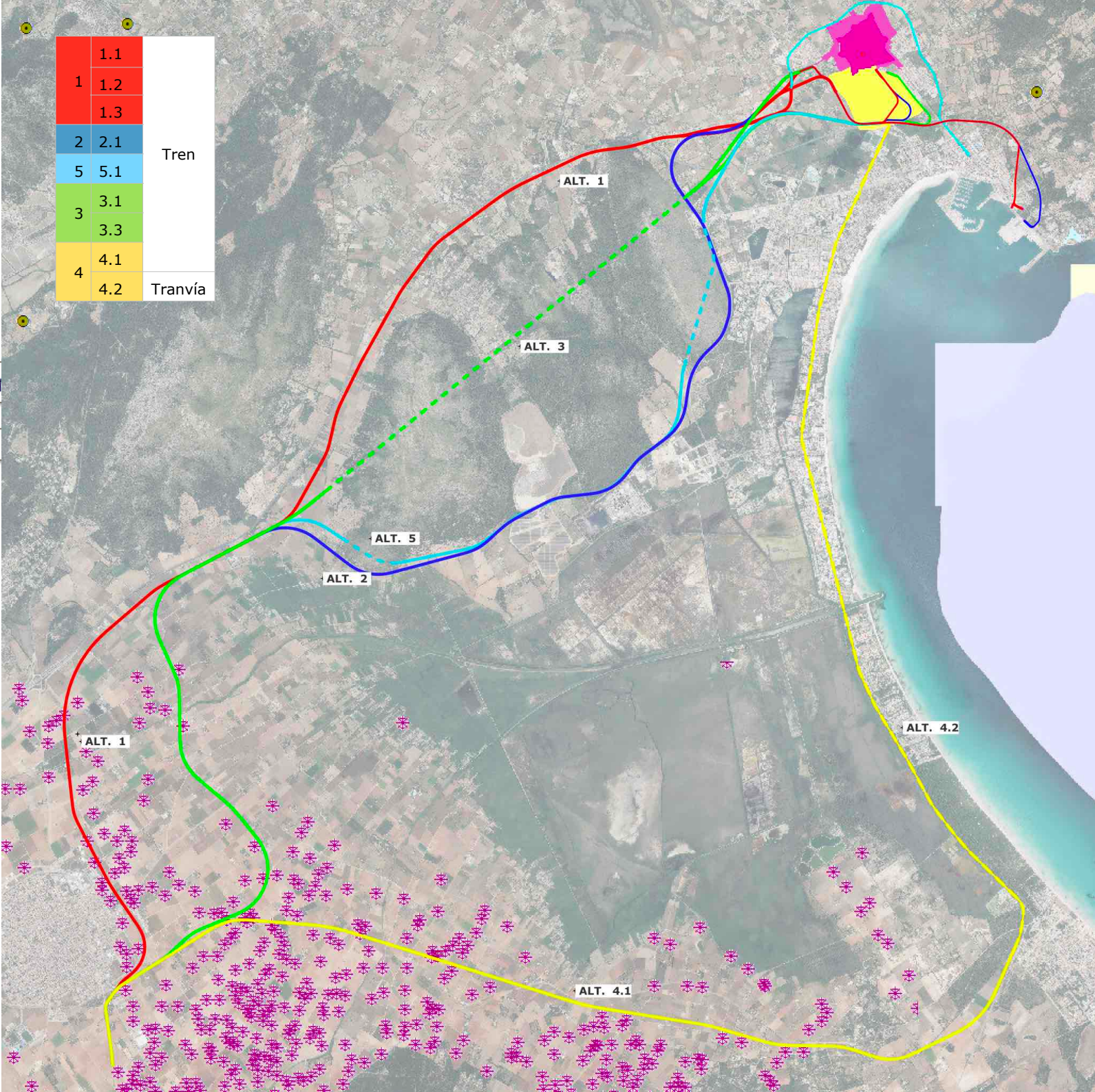
Se prevé **descartar** las alternativas 1.3 y 2.3 por su afección a la zona arqueológica de la Ciudad Romana de Pollentia, y proximidad con diferentes Bienes de Interés Cultural.



Molinos de viento yalmazaras

-  Molins de vent
-  Tafones

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tranvía
5	5.1	
3	3.1	
4	3.3	
	4.1	
	4.2	



Riesgos ambientales

Áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI)

Se definen como ARPSI a aquellas zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable

Artículo 5 del *Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación*, que transpone la *Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación*.

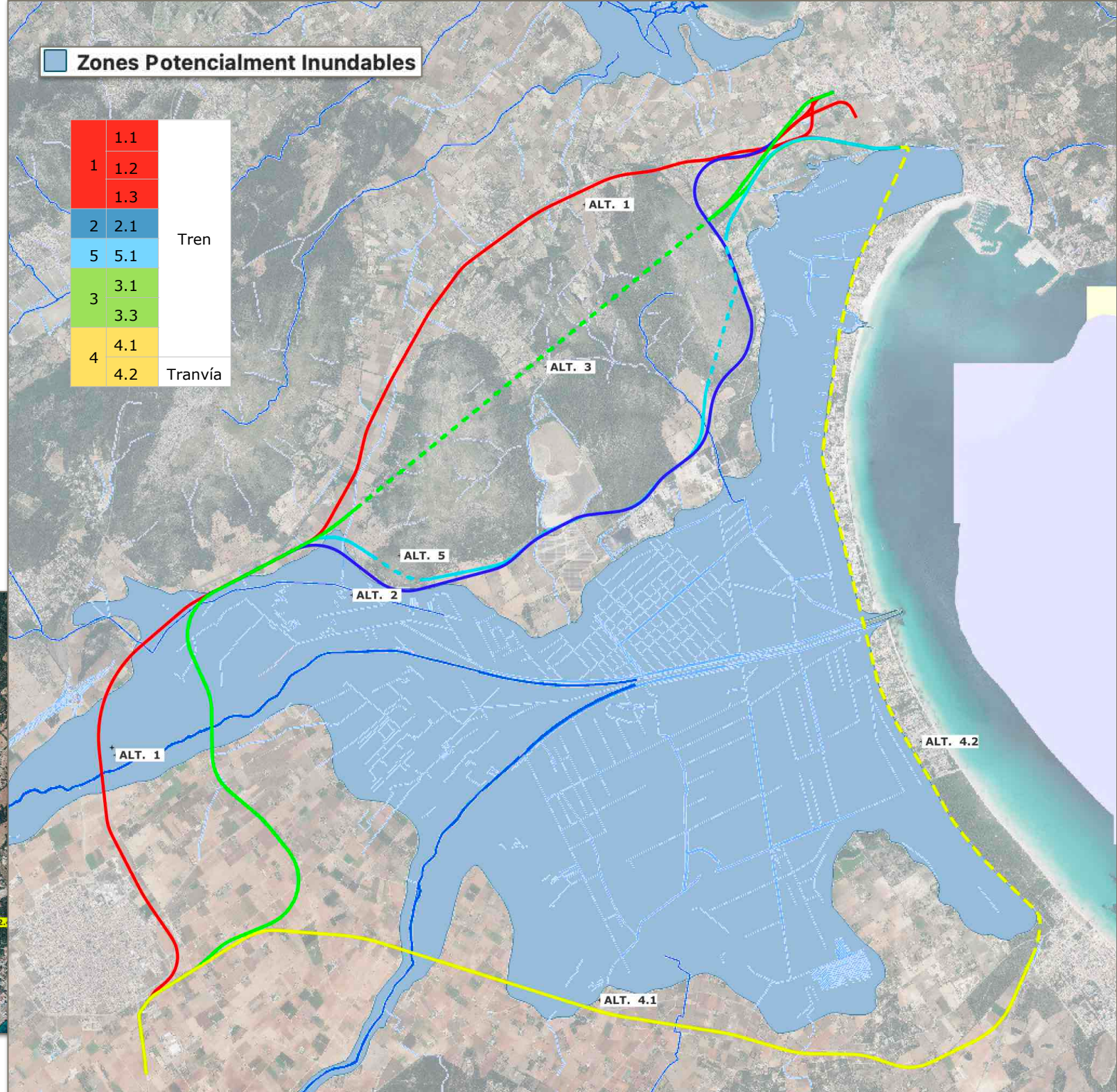
Los trazados de Tren y de Tranvía no discurren por Áreas con Riesgo potencial significativo de Inundación.



Zonas con riesgo potencial de inundación (Llanuras geomorfológicas con riesgo potencial de inundación)

Todas las alternativas deben atravesar zonas con riesgo potencial de inundación, definidos por encontrarse en llanura geomorfológica.

No obstante, no se encuentran en Áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI).



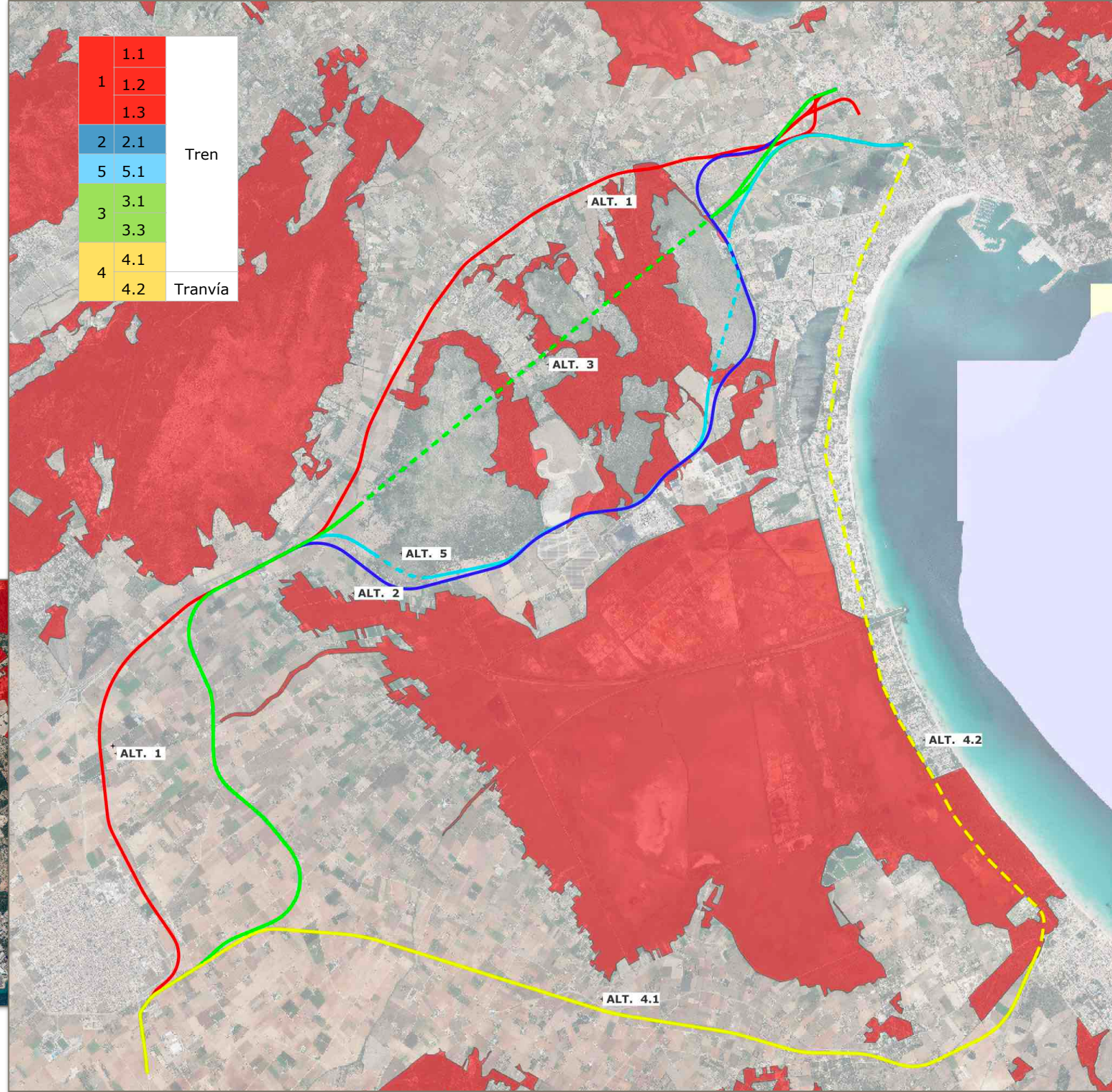
Zonas de Alto Riesgo de Incendio Forestal

Las alternativas sólo afectan marginalmente a zonas forestales con alto riesgo de Incendio forestal.

IV Plan General de Defensa contra los incendios forestales de las Islas Baleares. Decreto 22/2015, de 17 de abril, por el que se aprueba el IV Plan General de Defensa contra Incendios Forestales de las Illes Balears (2015-2024)

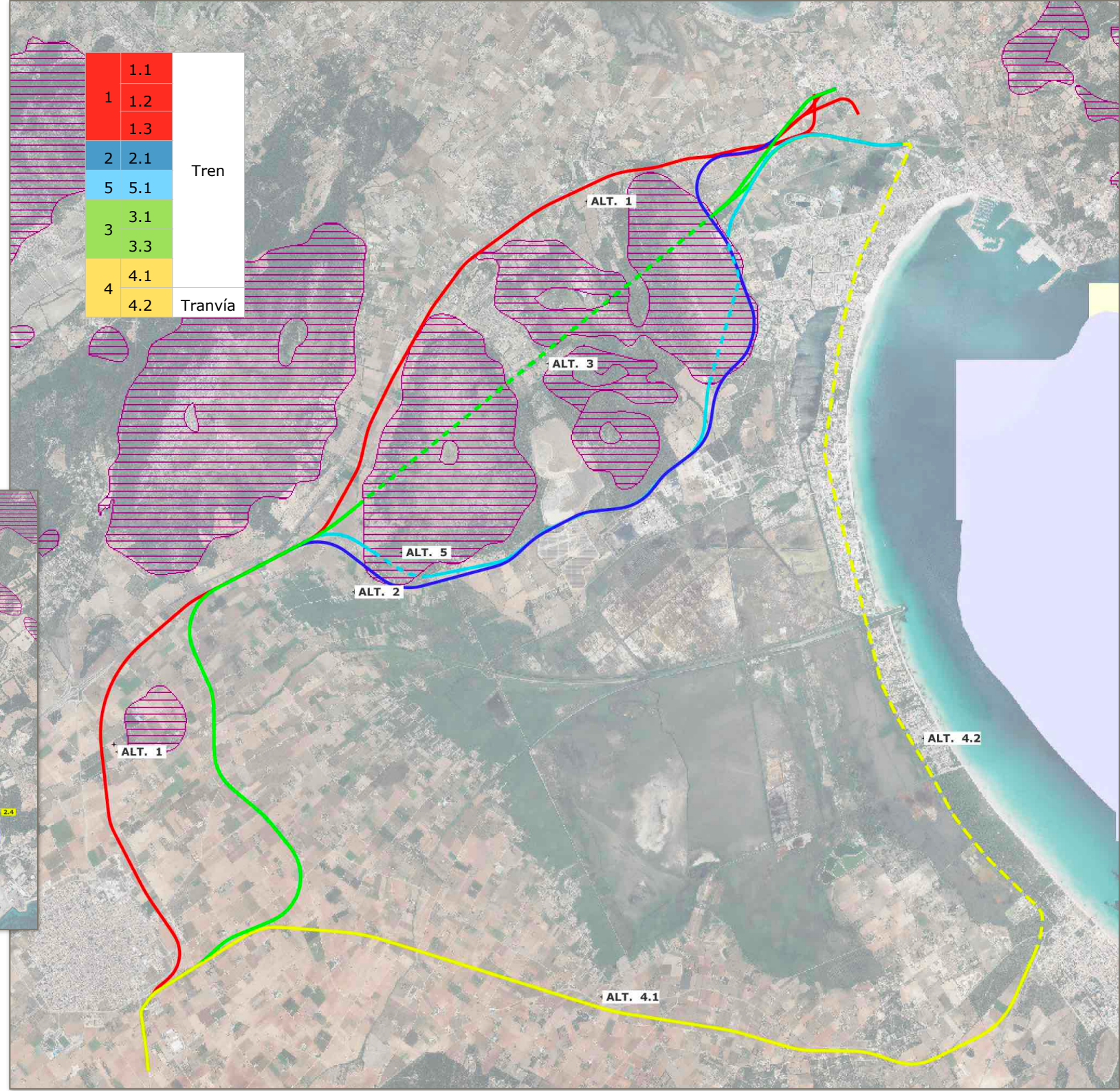
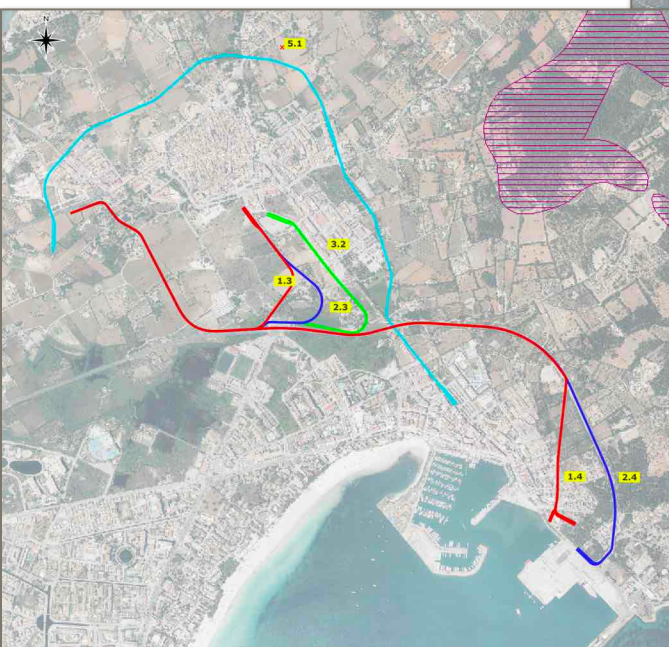


Trazado complementario tranviario



Zonas con riesgo de Erosión.

Las alternativas sólo afectan marginalmente a espacios con riesgo de erosión (APR de Erosión, PTI de Mallorca) cuando rodean la zona montañosa del Puig de Son Fé y Puig de Sant Martí.



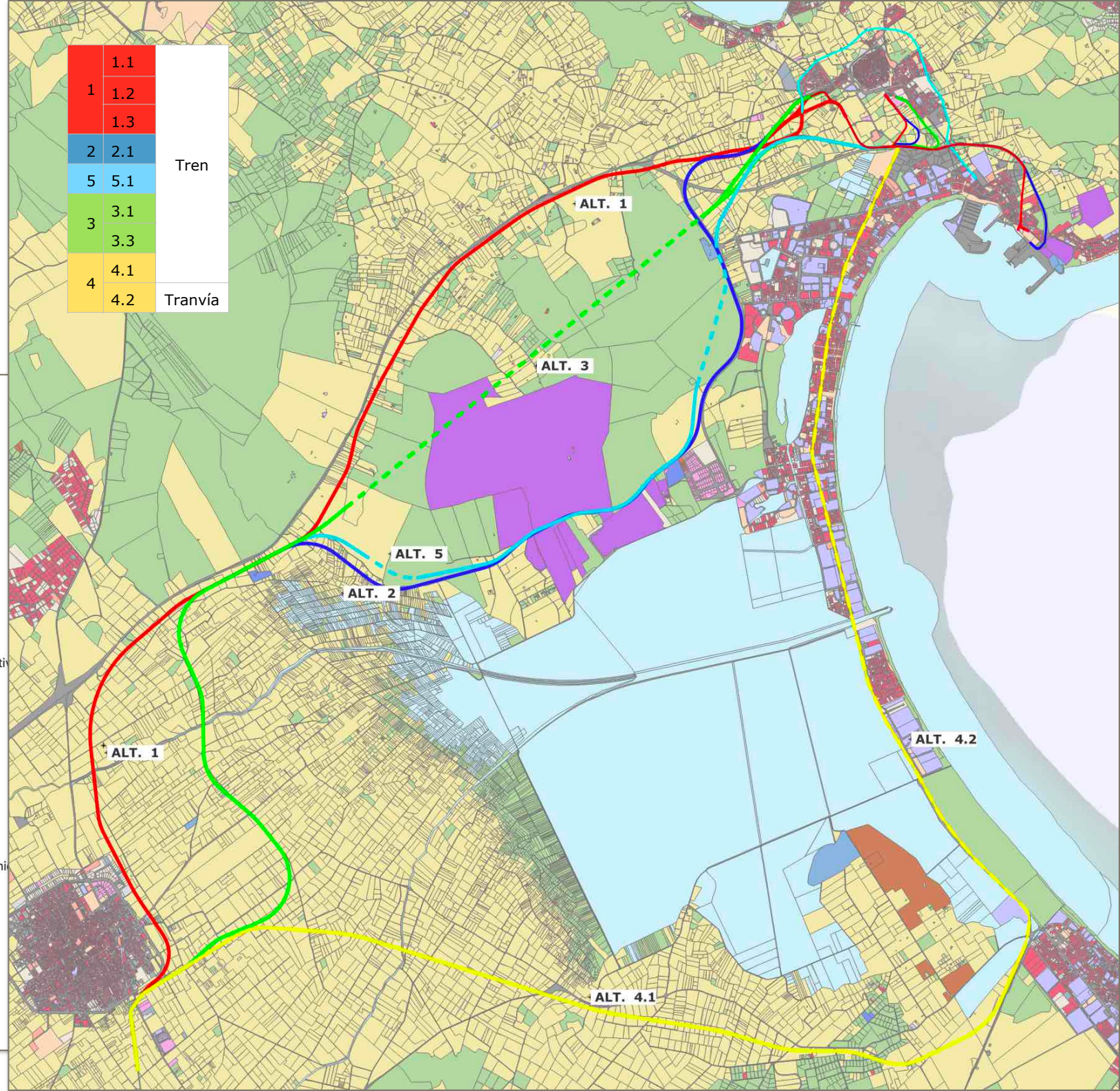
Usos del suelo

Los usos del suelo básicamente son usos agrícolas, y zonas forestales.

Los trazados tranviarios en suelo urbano se desarrollarán sobre viario existente.

	Producción e infraestructuras agrícolas
	Silvicultura
	Industrias extractivas
	Acuicultura y pesca
	Dehesa y otras actividades primarias
	Producción secundaria
	Producción de energía
	Servicios comerciales
	Servicios financieros, profesionales y de información y otras actividades
	Servicios a la comunidad
	Servicios culturales, de ocio y recreativos
	Redes de transporte
	Servicios logísticos, almacenamiento y distribución de energía
	Infraestructuras hidráulicas y de aguas residuales
	Tratamiento de residuos y otros servicios básicos de abastecimiento
	Uso residencial
	Áreas transitorias y abandonadas
	Áreas naturales terrestres
	Áreas acuáticas
	Uso desconocido

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tranvía
5	5.1	
3	3.1	
4	3.3	
	4.1	
	4.2	

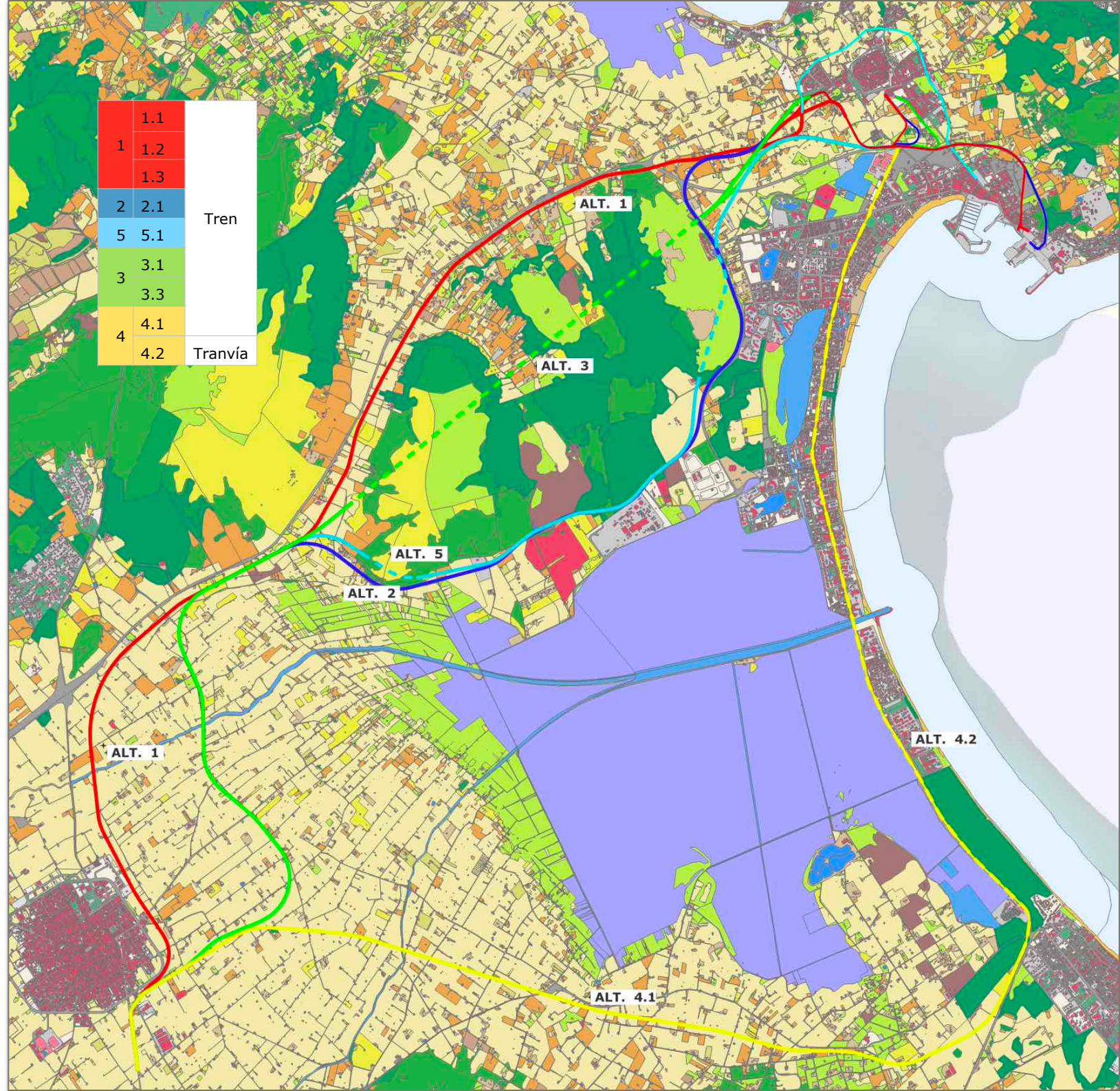


Cobertura del Suelo

El espacio ocupado corresponde principalmente a cultivos de cereales con frutales.

	Edificación y otras construcciones
	Zona verde artificial y arbolado urbano
	Zonas pavimentadas
	Piscinas,balsas y estanques
	Construcción deportiva
	Suelo no edificado
	Zona abierta
	Zonas de extracción y vertido
	Red de transporte terrestre
	Cultivos y cultivos herbáceos y prados
	Frutales y asociaciones
	Viñedo y asociaciones
	Olivar y asociaciones
	Otros cultivos permanentes
	Huerta
	Prados
	Pastizal y pastizal-matorral
	Arbolado y pasto arbolado
	Frondosas
	Coníferas
	Matorral
	Terrenos con escasa o nula vegetación y acantilados marinos
	Playas, dunas y arenales
	Glaciares,nieves permanentes
	Coladas lávicas
	Coberturas húmedas,marismas
	Turberas
	Salinas
	Cursos de agua,lagos,lagunas,embalses y canales
	Mares y océanos y estuarios

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tranvía
5	5.1	
3	3.1	
	3.3	Tranvía
4	4.1	
	4.2	



Usos urbanísticos del suelo

Clasificación del suelo

Los trazados discurren básicamente por suelo rústico, exceptuándose el tramo Can Picafort-Alcúdia que discurre en gran parte por suelo urbano.

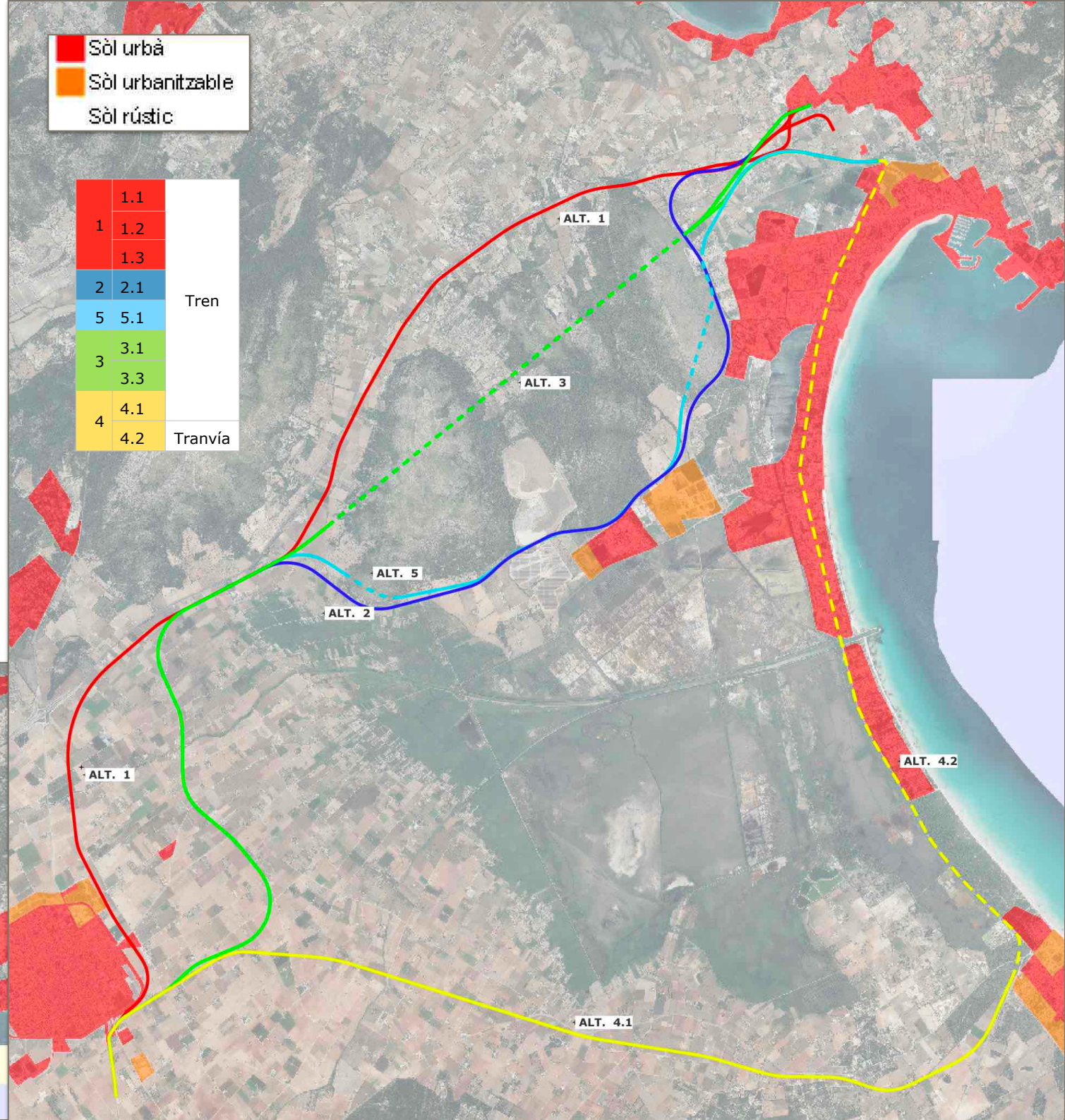
Los trazados tranviarios complementarios discurren parcialmente por suelo urbano.

■	Sòl urbà
■	Sòl urbanitzable
■	Sòl rústic

1	1.1	Tren
	1.2	
	1.3	
2	2.1	Tranvia
5	5.1	
3	3.1	
3	3.3	Tranvia
	4.1	
4	4.2	



Trazado complementario tranviario



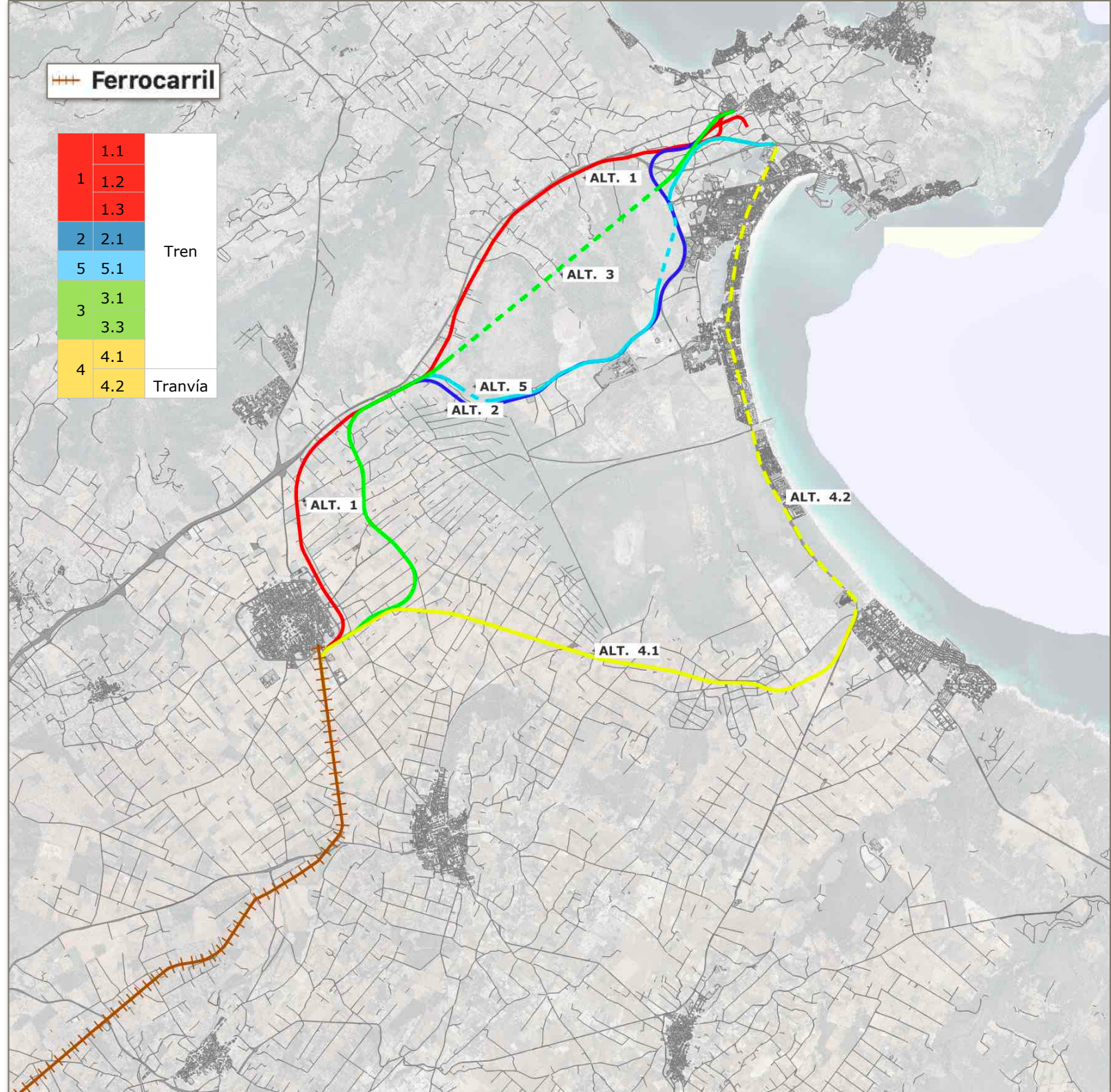
Categorías del suelo rústico



Infraestructura ferroviaria

En la zona de estudio, al tratarse de una prolongación de una línea que históricamente sólo había llegado hasta Sa Pobla, no existen líneas ferroviarias, existentes ni antiguas.

En relación al aprovechamiento de trazados ferroviarios antiguos, sólo existe un tramo urbano en el núcleo de Sa Pobla, el cual ya ha sido absorbido por la actual trama urbana.



Infraestructura viaria

Las alternativas interseccionan con diferentes carreteras y viario local, según el pasillo estudiado.



VII. Desarrollo previsible del plan

Ley 21/2013/s, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).

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

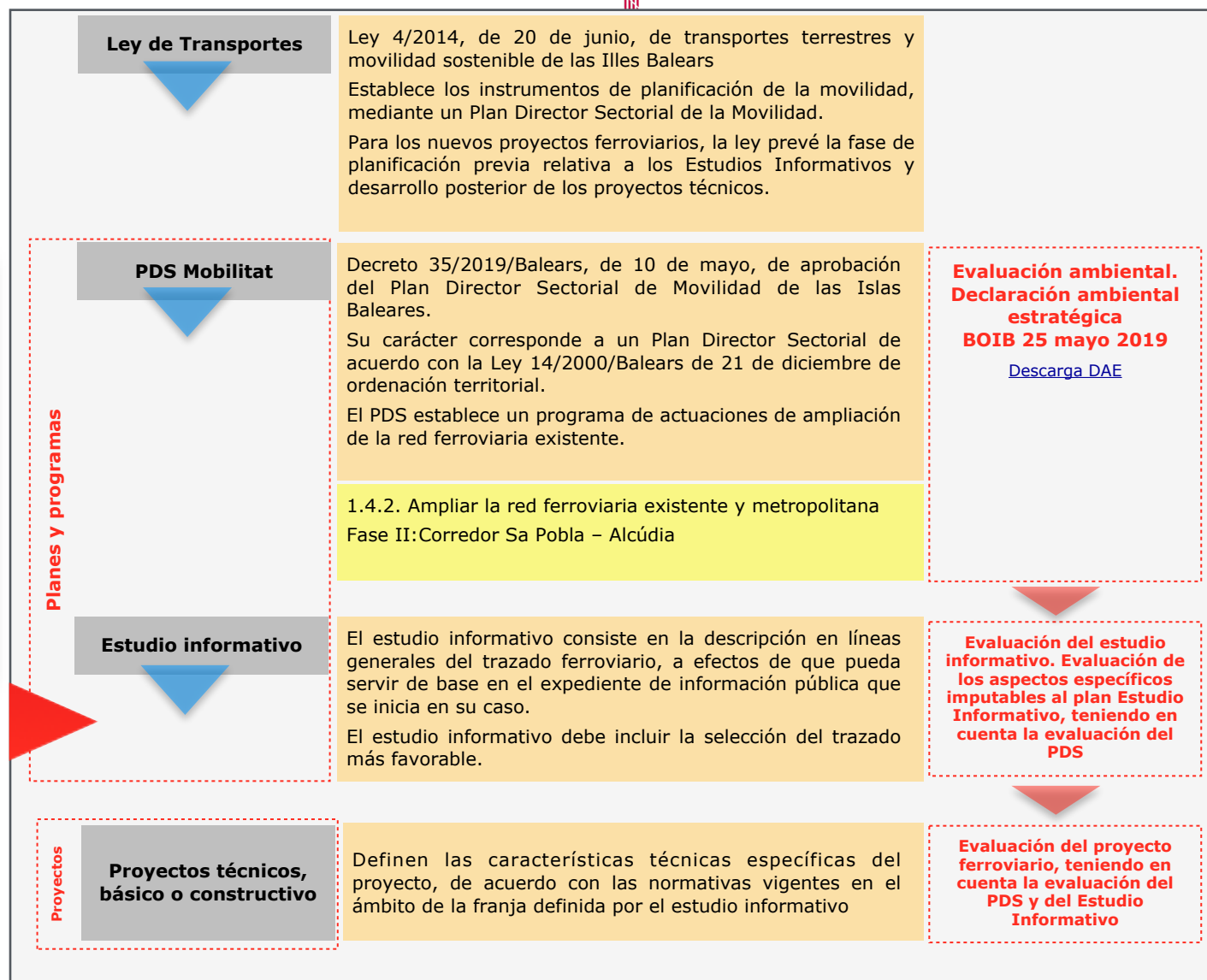
Contenido del documento inicial estratégico

- 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.*

El desarrollo del plan Estudio Informativo forma parte del conjunto de instrumentos de la planificación y proyecto: PDS+EI+Proyecto.

El desarrollo previsible se realizará mediante la ejecución del proyecto técnico que se desarrolle, sometido también a evaluación ambiental, y la prestación del servicio ferroviario en el tramo objeto del estudio informativo:

- Implantación de la infraestructura ferroviaria y tranviaria.
- Funcionamiento de la infraestructura ferroviaria como nueva herramienta para la movilidad y sustitución del vehículo privado en los desplazamientos.



De esta forma, el plan o programa analizado es parte de un proceso iterativo de planificación y definición del tramo tranviario, teniendo en cuenta que todo el proceso se realiza en diferentes fases, cada una de ellas sujetas a procedimiento de evaluación ambiental.

*Ley 21/2013/s, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
(Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).*

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

Contenido del documento inicial estratégico

- 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.*

VIII.- Impactos ambientales potenciales tomando en consideración el cambio climático

Los impactos ambientales se producirán con la materialización de lo previsto a través de todos los instrumentos, tanto el PDS, el Estudio Informativo, y el Proyecto técnico, es decir, de la implantación y funcionamiento de una nueva línea.

Los efectos dependerán de la alternativa de trazado finalmente escogida, y, posteriormente, de las características técnicas o soluciones del proyecto que se desarrolle en este trazado, teniendo en cuenta el procedimiento de evaluación ambiental en fase de evaluación de proyecto.

Los efectos los podemos estructurar, si bien se desarrollarán en el estudio ambiental estratégico futuro, mediante el siguiente esquema sintético:

Aspecto	Efectos ambientales
Dotación de una infraestructura pública de transporte. Funcionamiento Efectos generales (fase PDS, Fase EI, Fase Proyecto)	• Mejora de la movilidad urbana, para la población turística y residente. • Mejora de la calidad y experiencia del uso de transportes públicos. • Traspaso de los desplazamientos de vehículo privado a transporte de los desplazamientos. • Optimización de los consumos energéticos asociados a la movilidad. • Efectos relacionados con el cambio climático por reducción de consumos energéticos, actualmente a asociados a emisiones de gases efecto invernadero.
Implantación de elementos ferroviarios Tramos Tren o Tranvía Obra. Efectos según alternativas.	• Emisiones polvo, ruidos, molestias e interferencias con el tráfico, transporte público y privado. • Ocupación de espacio rústico, afectación a la estructura de la propiedad privada. (Tren). • Ocupación de espacio en la vía pública. (Tram). • Expropiaciones, excepto en tramos tranviarios que discurran por vía pública. • Afectación a espacios periféricos de protección del Parque Natural de s'Albufera (alternativa 2.1). • Implantación en EPN/viario, (alternativa 4.2) • Afectación potencial a cauces hidráulicos. • Sin afectación previsible a elementos con interés cultural, mediante diseño adecuado del proyectos. • Cambios paisajísticos por implantación de las vías y por instalación de los sistemas aéreos de alimentación eléctrica. • Generación de residuos de excavación túnel (alternativas 3.1 y 3.2)

Aspecto	Efectos ambientales
Efectos asociados al funcionamiento. Efectos según alternativas.	<u>Tren</u> • Riesgos intersecciones viarias y caminos. • Emisiones acústicas en suelo rústico. • Riesgos avifauna, electrocución o colisión, según alternativas. Minimización de efectos. <u>Tranvía</u> • Fricciones con circulación en la vía pública, en las zonas donde convivan el transporte tranviario y los demás vehículos. (Tram). Las fricciones dependerán de las características de las calles afectadas y de la circulación, así como de otras reorganizaciones del tráfico que se puedan implementar, y otras medidas. • Riesgos circulatorios asociados a la coexistencia de tráfico de distinta naturaleza. • Emisiones acústicas derivada del paso de los tranvías. Habrà, como norma general, una sustitución de parte del tráfico, al sustituirse algunas líneas de transporte colectivo en bus y reducción del tráfico de vehículos privados. Las emisiones acústicas se producirán en un espacio urbano, con espacios residenciales y espacios turísticos.

IX.- Incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes

El desarrollo del Estudio Informativo (EI) se encuentra subordinado jerárquicamente al PDS de Movilidad, donde se incluye la prolongación del ferrocarril desde Sa Pobla hasta Alcúdia, en su programa de actuaciones, aunque sin asignación específica de la franja de reserva, la cual debe definirse mediante un estudio informativo.

El PDS, a diferencia con las franjas de reservas de carreteras, no contempla un ancho o sección específica de la reserva ni otras características técnicas, las cuales han de ser determinadas por el propio Estudio Informativo.

La ley de les Illes Balears *Ley 4/2014 de 20 de junio, de transportes terrestre y movilidad sostenible de las Illes Balears*, en su artículo 161, establece la necesidad de redacción de los estudios informativos para nuevos trazados ferroviarios y tranviarios.

El estudio informativo determinará las condiciones de integración en el entorno urbano cuando se traten de tramos tranviarios, tanto desde el punto de vista urbanístico como de gestión y tratamiento del sistema viario y de los espacios públicos por donde transcurra. El estudio informativo, que elaborará el órgano administrativo que tenga a cargo la ejecución directa de esta infraestructura

En relación con el planeamiento urbanístico, dado el carácter de interés público de carácter supramunicipal de las actuaciones, las determinaciones del estudio informativo son directamente aplicables sobre el planeamiento.

Ley 21/2013/s, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (Revisión vigente desde 31 de Marzo de 2022).

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

Contenido del documento inicial estratégico

- 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.***

En este sentido, la *Ley 4/2014/Illes Balears*, prevé:

Artículo 121 Aprobación del proyecto

5. Una vez completada la tramitación prevista en el apartado anterior corresponderá a la dirección general competente en materia de movilidad y transportes el acto formal de aprobación definitiva del estudio informativo, en el que se indicará, si procede, ***la inclusión de la futura línea o tramo de la red a que este se refiera, en la Red Ferroviaria de Interés General de las Illes Balears***, de conformidad con lo que se establece en el artículo 118.

Con ocasión de las revisiones de los instrumentos de planeamiento urbanístico, o en los casos que se apruebe un tipo de instrumento diferente al anteriormente vigente, se deberán incluir las nuevas infraestructuras contenidas en los estudios informativos aprobados definitivamente con anterioridad. Con esta finalidad, los estudios informativos tienen que incluir, si procede, una propuesta de la banda de reserva de la previsible ocupación de la infraestructura y de sus zonas de dominio público.

A los solos efectos de la ocupación temporal de los terrenos para la toma de datos y realización de prospecciones necesarias para la elaboración de los proyectos, la aprobación de los estudios informativos implica la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación temporal de estos terrenos.

Rango normativo del PDS de Movilidad

De acuerdo con las disposiciones que figuran en el PDS de Movilidad, dicho PDS de Movilidad y el PTI tienen el mismo rango normativo, y, en caso de conflicto, deberá prevalecer las determinaciones que tengan un carácter más específico por razón de la materia.

Por otra parte, el PDS de Movilidad vincula a los instrumentos de planificación de rango inferior así como a los planes insulares de carreteras, a los planes insulares de transporte y a los planeamientos urbanísticos municipales en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (BOCAIB de 11 de mayo de 2019)

7. Rango normativo

Una vez aprobado y publicado, el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears formará parte del ordenamiento jurídico como disposición reglamentaria.

El Plan Director Sectorial de Movilidad no podrá contradecir las determinaciones establecidas en las Directrices de Ordenación Territorial.

Los planes territoriales insulares y el Plan Director Sectorial de Movilidad tienen el mismo rango. No obstante, en caso de conflicto, deberán prevalecer las determinaciones del plan que tenga un carácter más específico por razón de la materia.

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears vincula los instrumentos de planeamiento inferiores, los planes insulares de carreteras, los planes insulares de transporte y el planeamiento urbanístico municipal en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

Plan Territorial Insular

El PTI y el PDS de movilidad tienen el mismo rango normativo, de acuerdo con lo descrito en el apartado anterior.

Según el artículo 42 de la *Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias*, el PTI debe ordenar el territorio de Mallorca, teniendo en cuenta, entre otros, el ferrocarril.

El Plan Territorial Insular y el PDS de movilidad, tienen el mismo rango normativo.

La Norma 53 del PTI establece propuestas relativas a transporte de ferrocarril (EI), previendo la ampliación de líneas ferroviarias, entre las que se encuentra la que es objeto del estudio informativo que será objeto de evaluación ambiental estratégica.

El Plan Director Sectorial de Movilidad, que prevé la ampliación de la red ferroviaria existente, es coherente y presenta efectos positivos con el Plan Territorial.

No se han detectado incidencias previsibles en relación al desarrollo futuro del proyecto.

Plan Director Sectorial de Carreteras

El PDS de Movilidad tiene rango normativo superior al PDS de Carreteras. El PDS vincula a los planes insulares de carreteras en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares prevé la articulación de la movilidad entre diferentes ejes, entre los que se encuentran las carreteras y el ferrocarril.

Decreto Illes Balears Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares.

Su carácter corresponde a un Plan Director Sectorial de acuerdo con la ley de les Illes Balears Ley 14/2000, de 21 de diciembre de ordenación territorial.

El Plan Director Sectorial del Movilidad no podrá contradecir las determinaciones establecidas en las Directrices de Ordenación Territorial.

En relación al PDS de Carreteras, existen algunas reservas que pueden resultar afectadas por las características finales de la reserva ferroviaria que se establezca, las cuales, en su caso, deberán ser resueltas en coordinación con la Direcció Insular d'Infraestructures del Consell de Mallorca.

REVIF2.02 Variante carretera interior Badia de Alcúdia.

https://web.conselldemallorca.cat/documents/774813/7509593/2_CC2C_01_Alcudia_TramI.pdf/4fa9617b-a9b3-9659-867d-cbc565304a6d?t=1655188273720

Alternativa 3.1

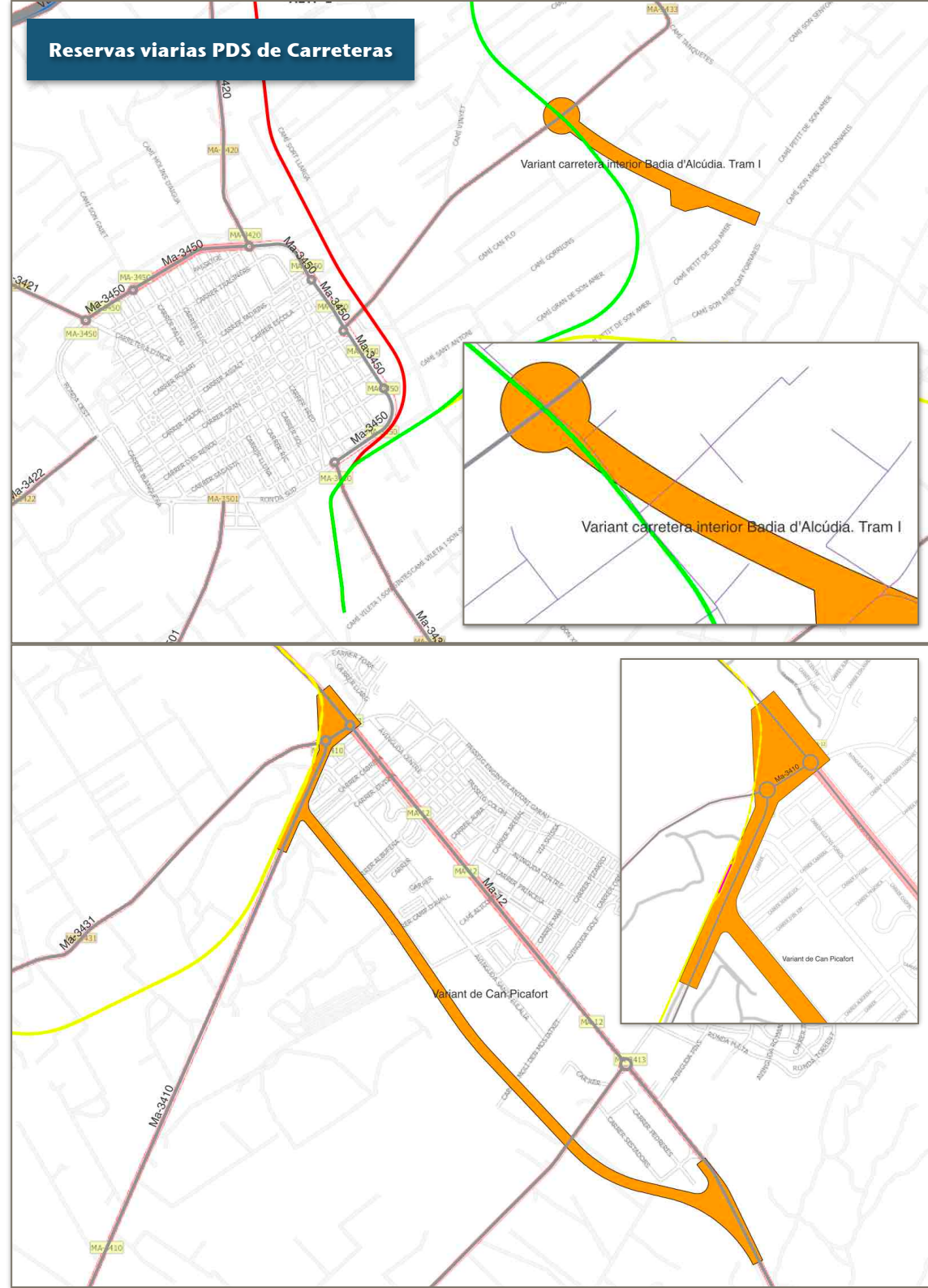
2.VAR.04 Ma-12. Variant de Can Picafort

https://web.conselldemallorca.cat/documents/774813/7509593/2_VAR_04_Can_Picafort.pdf/7f5fe227-f8e5-380d-9059-6499b374447f?t=1655188274169

Alternativa 4

4.1 Tramo ferroviario
4.2 Tramo tranviario

Reservas viarias PDS de Carreteras

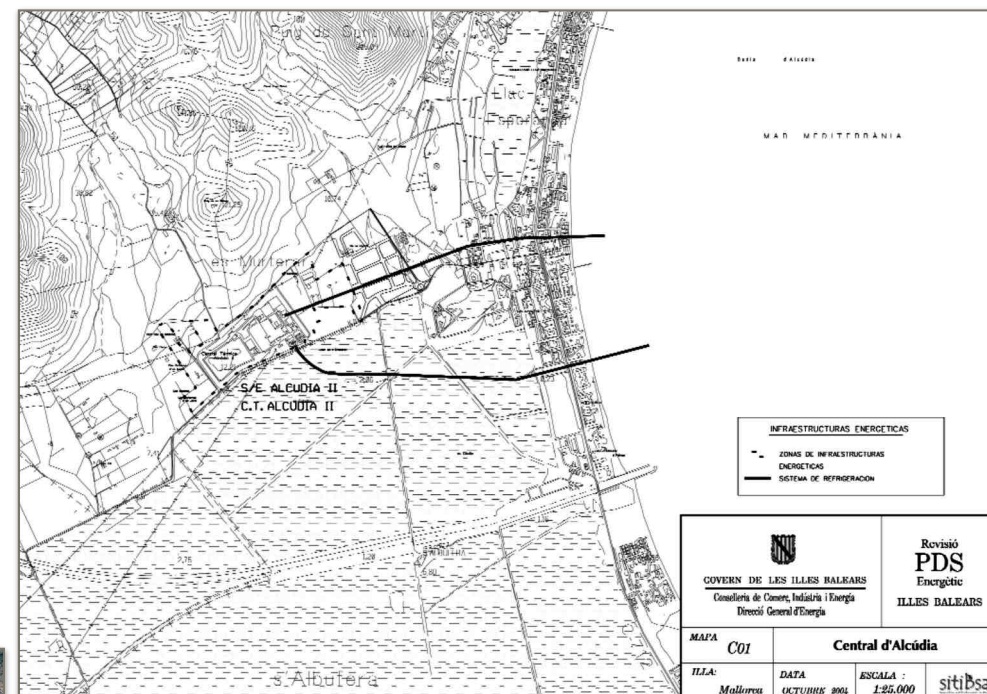


Plan Director Sectorial Energético

Las alternativas que discurren por el pasillo comprendido entre la Albufera y el sistema montañoso de Son Fe y Puig de Sant Martí, discurren junto a una zona de infraestructuras energéticas, según el PDS Energético, donde se encuentran las instalaciones de la central des Murterar.

Parte de esos terrenos, se encuentran en la actualidad afectados por zona periférica del protección del Parque Natural de S'Albufera.

Decreto 33/2015, de 15 de mayo, de aprobación definitiva de la modificación del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears. (<http://boib.caib.es/pdf/2005143/mp5.pdf> Anejo B, pag 18.)



Otros planes sobre los que no se prevén incidencias

Dada la naturaleza y contenido de los siguientes planes directores sectoriales, no se prevé que el estudio informativo pueda generar incidencias sobre los mismos.

PDS de Equipamientos comerciales

- PDS de Equipamientos comerciales (PECMA).
BOIB núm. 63, 9 de mayo de 2019.

No se han identificado incidencias.

PDS Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos

- PDS Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos (PIAT)
BOIB núm. 126 de 16 de julio de 2020

No se han identificado incidencias.

PDS de Canteras

- PDS de Canteras
Decret 61/1999, de 28 de maig de 1999, d'aprovació definitiva de la revisió del Pla director sectorial de pedreres de les Illes Balears).
BOIB Núm. 73 Ext. 05-06-1999.

No se han identificado incidencias.

PDS de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos

- Plan Director Sectorial de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de las Illes Balears.
Decreto 14/2020, de 8 de abril, por el cual se aprueba el Plan Director Sectorial de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de las Illes Balears. (BOIB núm. 54, de 9/4/2020).

No se han identificado incidencias.

PDS de Residuos no peligrosos

- Plan Director Sectorial de Residuos no peligrosos de Mallorca (PDSRNPMA). BOIB núm. 81, 18 de junio de 2019.

No se han identificado incidencias.

PDS de Telecomunicaciones

- Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones de las Illes Balears.

Decreto 22/2006, de 10 marzo, por el que se aprueba el Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones de las Illes Balears BOIB de 18 de marzo de 2006.

No se han identificado incidencias.