

...

I en referència a l'anunci publicat al BOIB 5 de 10/01/13, relatiu a **Aprovació inicial i declaració d'utilitat pública del projecte de traçat denominat Millora de la carretera Me-1 entre Ferreries i Ciutadella**, necessitat d'ocupació i d'aprovació inicial de la relació de béns i drets que seran afectats per l'expropiació dels terrenys necessaris per dur a terme aquesta actuació, en el termini d'exposició pública presenta les següents

## AL.LEGACIONS

### Intervencions de dimensió no justificada

La proposta exposada al públic planteja l'ampliació generalitzada dels vorals i la prohibició de girs a l'esquerra, la construcció d'un sistema de canvi de sentit amb carril central a l'entrada del camí d'Ets Alocs, la incorporació d'una rotonda en superfície a l'entrada del camí del Pilar, la construcció d'un pas soterrat amb petita rotonda a cada banda prop de l'entrada del camí de s'Almudaina, la construcció de dues grans rotondes soterrades (amb els corresponents ponts i vials d'incorporació i sortida a cada banda, a més de vials laterals afegits) vora Son Sintes i Es Tudons. També hi ha una rotonda en superfície en la connexió amb el camí des Caragolí i la incorporació o l'allargament de carrils per a vehicles lents.

Però de la documentació consultada no es desprèn una justificació clara per aquestes intervencions. En els accidents, a més de la carretera, hi intervé especialment la persona que condueix, així com l'estat del vehicle. Per tant, que hi hagi accidents en una carretera no és directament atribuïble a la via o només a aquesta.

De fet, si es consulta la documentació disponible en accidents a Menorca (PDS de Carrereres, Memòria Informativa) es constata que entre Ferreries i Ciutadella els paràmetres de risc d'accident en tram són molt baixos (en cap cas s'arriba a 0,2), i no apareix risc en cap cruïlla. Així les coses, sembla desprendre's que no es detecten causes d'accident atribuïbles a la carretera. Aquesta qüestió esdevé absolutament clau a l'hora de definir millores en la seva configuració.

### Entrada als Alocs

L'actual cruïlla està dotada amb mitja lluna lateral per poder efectuar els girs a l'esquerra sense entorpir els carrils de circulació. Les estadístiques d'accidents no mostren cap problemàtica en aquest indret, per la qual cosa es considera que no cal intervenir.

El projecte exposat al públic planteja la creació de carrils centrals d'espera, la qual

cosa implica ampliar la carretera en 3,5 metres (a més de l'ampliació derivada de l'aixemplantament de vorals). És un consum innecessari de territori atès que es tracta d'un punt no conflictiu. Tot i així, la solució incorporada (illeta o ametla lateral per fer canvi de sentit) es troba molt més proporcionada i demostra que és possible intervenir per facilitar canvis de sentit sense que que d'altres intervencions de més envergadura que es veuran al llarg d'aquestes al·legacions.

### Vial des Coll Roig

El projecte dibuixa un vial addicional a la vorera sud, que enllaçaria els casats des Coll Roig i unes tanques properes. No s'entén aquesta actuació perquè a les fotografies aèries s'observa que la connexió entre tanques ja està resolta, com és lògic quan hi ha una gestió agrària.

### Rotonda en superfície en el camí del Pilar

Per accedir a aquest camí des de ponent, fa unys anys que es va habilitar un pas soterrat, que va aprofitar l'antic traçat de la carretera i que resol de manera satisfactòria la maniobra. Atès que ara es proposa impedir els girs a l'esquerra, sembla oportú mirar d'aprofitar aquesta infraestructura per possibilitar un canvi de sentit.

El projecte exposat proposa incorporar una rotonda en superfície dins del camí. Potser es podria consumir manco territori simplement arrodonint la mijta illeta actual d'entrada al camí, de manera que l'stop d'entrada es realitzàs en angle de 45 graus respecte de la carretera principal, en tost dels 90 actuals.

### Allargament de carril per a vehicles lents

El projecte incorpora un allargament per cada banda de l'actual carril per a vehicles lents de la Costa Nova. Mentre que es veu lògic i adequat poder avançar el començament del carril a la part de llevant (permetrà aprofitar millor la velocitat derivada de la recta del Pla Verd) no es creu convenient, en canvi, perllongar el carril a la banda de ponent. Quan s'ha sobrepassat l'entrada del castell, la via comença una costa avall, que no ajudarà gens a que els vehicles lents mantinguin un ritme pausat,, la qual cosa pot derivar en inseguretats quan s'arribi al punt d'unificació.

Per aquests motius, es demana que l'extensió de l'actual carril de vehicles lents es faci només en sentit llevant.

Així mateix, s'ha de fer esment que el projecte dibuixa un carril afegit a la vorera nord, amb l'única funció d'entrar i sortir del castell. Es demana suprimir la previsió d'aquest carril perquè amb la previsió d'ampliar el voral, aquesta funció queda coberta.

### Pas soterrat amb doble rotonda a camí de s'Almudaina.

Aquesta infraestructura no es considera justificada. Els vehicles que vulguin accedir al camí de s'Almudaina des de Ciutadella, ho podrien fer dotant la carretera amb un carril central d'espera. Això es pot abordar sense problemes si s'escurça el carril lent que prové de llevant.

Així mateix, si es planteja un canvi de sentit vora la pedrera de Son Planes (veure proposta alternativa a continuació), ja no cal cap intervenció per aquells vehicles que surtin de s'Almudaina i vulguin anar cap a llevant.

### Entrada i canvi de sentit a les pedreres

El projecte presenta aquí una gran rotonda soterrada, amb un vial doble i asfaltat afegit a la banda nord que connecta la pedrera de Son Sintes amb el camí de sa Gravera, i un vial senzill cap a Torrellafuda.

Aquesta intervenció és contrària al Pla Territorial Insular i al Pla Director Sectorial de Carreteres, ambdós instruments vigents a dia d'avui. Així mateix, els carrils d'incorporació a la rotonda, per la banda de ponent, afecten a una zona Xarxa Natura 2000.

Actualment, l'entrada a la pedrera de Son Sintes està dotada amb carril central d'espera, que sembla funcionar correctament. Es proposa incorporar dues mitges llunes en la cruïlla entre sa Gravera i Torrellafuda, per facilitar els canvis de sentit. Aquest indret es troba en una recta amb prou visibilitat i no engendraria perill.

### Tercer carril a Son Sivineta

El projecte incorpora un tercer carril en tot un tram de poc pendent i que està incorporat dins Xarxa Natura 2000. S'entén que aquest carril en zona planera pot incorporar perillositat a la carretera, atès que els vehicles lents difícilment frenaran la seva velocitat a nivells que permetin que es puguin avançar sense superar els màxims permesos a la carretera.

Per aquests motius, es demana la supressió del carril en aquest tram.

### Naveta des Tudons

A ponent de l'actual entrada a la naveta el projecte inclou una gran rotonda soterrada, amb carrils addicionals d'accés i sortida, i amb un vial asfaltat afegit a la zona sud per accedir a l'actual aparcament de la naveta.

Aquesta intervenció és contrària al Pla Territorial Insular i al Pla Director Sectorial de Carreteres, ambdós instruments vigents a dia d'avui. Així mateix, el carril afegit al sud afecta una zona Xarxa Natura 2000.

Actualment l'accés a la naveta des Tudons, usat especialment per a usos turístics, està dotat de carril central d'espera. Aquest format permet també que funcioni com a espai de canvi de sentit. A l'estadística d'accidents no es registra sinistralitat, per tant, es tracta d'un disseny encertat en termes de seguretat.

La intervenció prevista en el projecte suposa una gran desfeta paisatgística, que a més es fa en un context d'especial valor per la gran quantitat de gent que visita el monument adjacent. En no trobar-se justificació en termes de seguretat ni de capacitat de servei (amb la proposta oficial, l'aparcament actual disminuiria la seva dimensió efectiva) es demana eliminar la intervenció prevista.

### Tram vora rotonda de les rondes

En el tram entre la rotonda prevista al camí des Caragolí i les rondes, s'hi afegeixen carrils laterals per accedir a finques colindants, que no semblen

justificats. En la meitat de ponent d'aquest tram, s'observen fins a 6 carrils, més els corresponents vorals. Es demana redimensionar aquesta intervenció i aprofitar els vorals ampliat per desviar els vehicles als accessos laterals.

### Estudi d'Impacte Ambiental. Manca d'anàlisi d'alternatives.

L'avaluació ambiental adjunta al projecte presenta diverses deficiències respecte de les obligacions que marca la llei.

Efectivament, l'article 27.1.b de la Llei 11/2006 d'avaluacions d'impacte ambiental, obliga a incorporar “una exposició de les principals alternatives tècnicament viables i una justificació de la solució adoptada des del punt de vista ambiental.”

D'acord amb l'article 3.g de la mateixa Llei, on concreta les definicions, s'entén per estudi d'alternatives el “conjunt d'opcions tècnicament viables que defineixen les diferents possibilitats, incloent-hi l'alternativa zero, per a l'execució d'un projecte o per a la redacció d'un pla o programa”. Així mateix, defineix l'alternativa zero com “opció considerada en l'estudi d'alternatives que assenyala els aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient i la seva probable evolució en el cas de no execució del projecte o no redacció del pla o programa”.

Com s'ha vist en les al·legacions que aquí es presenta, l'associació signant proposa en alguns casos l'alternativa zero en entendre que no hi ha problemes de seguretat ni de servei i que, per tant, la transformació ambiental prevista no es trobaria justificada.

### Estudi d'impacte ambiental. Prohibició de fraccionament.

L'article 12 de l'esmentada Llei 11/2006 diu que “l'avaluació d'impacte ambiental ha de fer referència a la totalitat del projecte” i també que “el fraccionament de projectes de la mateixa naturalesa i dels mateixos fets en el mateix espai físic no impedeix que s'apliquin els l·lindars que estableixen els annexos d'aquesta llei, als efectes dels quals s'han d'acumular les magnituds o les dimensions de cadascun dels projectes considerats.”

En conseqüència, es considera que els impactes derivats de l'expedient que aquí ocupa, haurien de ser valorats de manera conjunta amb el projecte de traçat denominat Millora de la carretera Me-1 entre Maó i Alaior (publicat al BOIB 147 de 09/10/12) o al que ja s'ha anunciat que es vol dur a terme pel tram entre Alaior i Ferreries (anunci de licitació del contracte de serveis per a la redacció dels projectes constructius i direcció de les obres corresponents en el BOIB 20 de 09/02/13).

### Intervencions en flora i fauna

Les carreteres són un dels motius de major mortalitat per algunes espècies, tant animals de terra com ocells, que moren atropellats o per impacte.

La carretera general divideix Menorca horitzontalment en dues meitats i, per tant, té moltes probabilitats de tenir creuaments de fauna silvestre. Però això es pot minimitzar si el projecte incorpora algunes intervencions.

En el cas dels animals terrestres, el seu accés a la carretera es produeix principalment des dels camins i portells de les tanques. Les parets de pedra seca

actuen així com a conductors dels animals. Un fet que es pot aprofitar per portar la majoria dels animals cap a passos segurs.

Així, és demana que els portells de camins d'accés a llocs (que acostumen a ser els més connectats amb les tanques dels costats) es dotin amb barreres canadenques, que impedeixin l'accés de la fauna terrestre a la carretera general. Els fossats s'han de dotar d'una rampa de sortida que permeti a l'animal tornar sortir al camí o a la tanca, però mai de la banda de la carretera.

S'han d'aprofitar alguns passos subterranis per bestiar existents per conduir-hi, amb parets als laterals, els animals silvestres. També, en ocasions, es poden usar alguns drenatges de certa dimensió, sempre que es dotin amb una rampa interior inclinada longitudinal, de forma que, en cas d'embassar-se els animals puguin usar-los igualment. Si hi ha zones extenses sense passos, convé incorporar-los al projecte inicial.

Pel que fa a la vegetació, es demana que els talussos que es puguin produir prevegin la necessitat de vegetar-se. Als efectes de no provocar l'entrada de plantes exòtiques potencialment invasores, és important que la plantació es faci a partir de poblacions locals de la mateixa illa.

### Intervenir amb perspectiva de futur

Les obres que ara es facin duraran segurament uns quants anys. Per això cal pensar en quins seran els escenaris a mig i llarg termini.

En aquest sentit, les perspectives de l'encariment del petroli semblen bastant garantides. Així com també la major conscienciació ambiental de la societat. La suma de preus elevats i major consciència, és fàcil que acabi derivant en un increment en l'ús del transport públic i una disminució en els desplaçaments de vehicles privats.

És per això que resulta obligat incorporar a aquestes al·legacions la petició d'una major dimensió del servei de transport públic, amb freqüències lligades a estudis de demanda real, que puguin contribuir de manera efectiva a disminuir l'ús del transport privat.

### Contradicció amb el Pla de Carreteres vigent

El Pla Director Sectorial de Carreteres, aprovat inicialment amb data 22 de març de 2010, no ha continuat la seva tramitació en el termini de dos anys com preveu la legislació vigent. No s'ha duit a terme l'aprovació definitiva i, per tant, es troba en vigor el Pla anterior, aprovat pel Consell de Govern el 16 d'octubre de 1998.

No es pot dur a terme una intervenció sobre carreteres que contradigui les previsions de l'esmentat Pla sense una prèvia modificació puntual del mateix. Les Normes d'aquest Pla es van publicar al BOIB de 26/11/1998 i estableixen que es considerarà modificació puntual del Pla tant la previsió d'alguna nova actuació no contemplada, com la modificació del traçat de les franges de reserva vial.

En conseqüència, es considera que el projecte exposat al públic no es pot dur a terme sense una modificació prèvia de l'esmentat Pla.

En la documentació exposada no figuren els informes tècnics ni jurídics que s'hagin pogut emetre al respecte.

## Contradicció amb el Pla Territorial Insular

El Pla Territorial vigent estableix que la xarxa insular primària tindrà 11 metres de plataforma, unes dimensions que es veuen molt superades pel projecte presentat, tant puntualment (rotondes a diferent nivell), com amb la creació de tercer carril nou, o fins i tot quart i cinquè carril en alguns trams.

També en el cas d'aquests carrils per a vehicle lent es produeix una contradicció amb el PTI, en tant que aquest planteja que a la Me-1 s'hi poden construir aquests tipus de carrils addicionals allà on les característiques morfològiques, paisatgístiques i ambientals ho aconsellin.

Ja s'ha exposat en aquest document d'al·legacions que els carrils lents que el projecte proposa no compleixen el mínim requisit de pendent del 5 %. No hi ha, per tant, característiques morfològiques, i molt manco paisatgístiques o ambientals que ho aconsellin.

D'altra banda, el PTI contempla que s'apliquin les solucions geomètriques adequades com a millora d'accessibilitat i seguretat en tots els nuclis intermedis de la carretera general. Però el projecte que ha sortit a exposició pública incorpora intervencions enormes a llocs on no hi ha nuclis ni creuers que estiguin resultant problemàtics.

Diu el PTI que ha prevaldre la seguretat vial compatible amb la conservació de l'entorn natural i del paisatge sense que això es pugui subordinar al guany de velocitat en els trajectes. Resulta evident que l'entorn natural i el paisatge es veurien fortament afectats amb les intervencions que s'han plantejat. En aquest sentit, les rotondes a diferent nivell, o els carrils per a vehicles lents a zones sense pendent suficient, només poden respondre a la pretensió de guanyar velocitat en els trajectes, a costa d'afectacions i, com s'ha dit anteriorment, de potencials augments de perill.

Per tot l'exposat, s'entén que la proposta presentada incompleix el Pla Territorial Insular.

SR. PRESIDENT

CONSELL INSULAR DE MENORCA