

## Intervencions de dimensió no justificada

La proposta exposada al públic planteja l'ampliació generalitzada dels vorals, la construcció de quatre rotondes soterrades (amb els corresponents ponts i vials d'incorporació i sortida a cada banda, a l'entrada d'Alaior, l'Argentina, Alcaldús i Biniai), la construcció d'un pas soterrat amb petita rotonda a cada banda (Loreto), l'ampliació d'una rotonda existent (carretera aeroport), la construcció d'una nova rotonda a nivell (POIMA) i la construcció d'alguns carrils de 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, segons la documentació exposada (molt poc exhaustiva en aquest camp), la carretera general en el seu conjunt pateix al voltant de 20 accidents anuals (no es detalla la gravetat dels mateixos), fet que suposa el 30 % del total d'accidents produïts a la xarxa viària principal de l'illa. Considerant el volum de vehicles que passen per la general, no pareix errat concloure que no s'està davant una carretera perillosa.

En qualsevol cas, no es produeixen accidents repetits en el mateix punt, per tant sembla descartable l'existència de punts negres en el tram que aquí ocupa. De manera que cal orientar les actuacions de seguretat cap a la disminució de riscos en punts de poca visibilitat, o per avançaments imprudents derivats de moments d'ús intens de la carretera.

El principal argument per justificar les rotondes a diferent nivell és la intenció de l'equip de govern en impedir els girs a l'esquerra. Però per poder calibrar si les obres necessàries per a tal objectiu estan o no justificades, cal veure quin és el comportament actual dels girs a l'esquerra, així com analitzar si existeixen alternatives manco impactants.

A l'actual carretera hi ha girs a l'esquerra que són molt freqüentats, però que no es tradueixen en punts negres. És el cas de la mitja rotonda existent davant el creuer de Talatí. Es tracta d'un de les maniobres més freqüents de la carretera, en tant que actua como a punt de sortida de tota la gent de Maó i Alaior que acudeix a les instal·lacions de butà. Però en estar situat en un lloc de prou visibilitat, el gran nombre de vehicles que giren a l'esquerra ho fan amb condicions de prou seguretat.

Aquesta mitja rotonda es va situar en un lloc de suficient visibilitat, a partir d'usar el voral ampliat com a sistema de connexió entre el principal punt de sortida de vehicles (instal·lació de butà) i el lloc de maniobra (davant l'entrada de Talatí). Es tracta, per tant, d'una solució que s'ha demostrat eficaç i molt manco impactant que la construcció de passos a diferent nivell.

Per la seva part, el cas dels carrils per a vehicles lents resulta força discutible. El tram Maó - Alaior sempre ha estat una de les zones més freqüentades per vehicles, i si no s'ha construït abans cap carril d'avançament (com els existents en altres trams de la general) és perquè la geografia no ajuda a incorporar aquests serveis.

Aquest projecte incorpora ara la construcció de dos trams de carrils lents en sentit Maó Alaior, entre les instal·lacions de butà i la rotonda soterrada de Binai, i entre Loreto i la rotonda soterrada d'entrada a Alaior. Així mateix incorpora un carril lent en sentit contrari entre el camí de Llumena i l'Argentina.

La documentació reconeix que el pendent d'aquests trams no supera el 5 % recomanat per la normativa. Fins i tot, el que es troba entre Llumena i l'Argentina té una part que és costa avall.

Incorporar carrils lents en zones on no hi ha pendent suficient pot donar com a resultat la creació de punts negres ara inexistents. En no haver-hi pendent suficient, els vehicles suposadament lents no alenteixen el seu ritme com ho fan quan ascendeixen una costa pronunciada, de manera que aquells que els volen avançar han d'augmentar significativament la seva velocitat normal, amb la qual cosa pot augmentar la perillositat d'accidents importants, especialment allà on s'acaba el vial afegit.

Aquests perills potencials dels vials per a vehicles lents resulten encara més palesos si es té en compte que el projecte preveu ampliar els vorals fins a 2,50 metres. Aquesta actuació, molt més senzilla, pot ajudar a minimitzar en gran manera alguns dels problemes que ara s'observen en el tram entre Maó i Alaior. Els vorals ampliat permeten decantar vehicles especialment lents (bicicletes, motocicletes, tractors, etc), que són un dels principals motius de circulació molt lenta en els moments en que la carretera és molt usada.

Els vorals poden servir també com a carrils de desacceleració per aquells vehicles que s'han de desviar cap algun accés situat al mateix lateral, o d'acceleració quan realitzen la maniobra contrària. És a dir, que només amb l'ampliació de vorals, la problemàtica de vehicles especialment lents o de returades de velocitat per sortida o incorporació, ja queda molt millorada.

### Alternatives més adequades a la problemàtica i l'entorn

A l'entendre d'aquesta entitat al·legant, existeixen, com s'ha començat a esbossar, alternatives manco impactants per al territori, més econòmiques per a l'erari públic i suficientment satisfactòries per a la seguretat.

El GOB no discutirà la construcció de la rotonda a nivell d'accés a POIMA (tot i que des de Maó hi ha accessos suficients per accedir-hi), ni l'ampliació de la rotonda amb la carretera de l'aeroport, en entendre que no suposen afectacions territorials importants ni problemes de seguretat.

Respecte a l'ampliació de vorals, es considera que són mesura suficient per decantar vehicles lents, i per tant es demana que s'eliminin els tres trams amb tercer carril de 3,5 metres per no ser necessaris i perquè no compleixen els requisits mínims de pendent.

La mesura que manco adequada es valora és la construcció dels cinc passos a diferent nivell, que no es consideren justificats per motius de seguretat i s'avaluen com a desproporcionats en termes territorials i econòmics. Així, es proposa el manteniment amb l'actual operativitat de la mitja rotonda (raqueta) de davant Talatí i la construcció d'algunes més entre aquest punt i l'Argentina, per tal de

facilitar amb seguretat i sense interferir a la carretera per part dels particulars que accedeixen a finques o camins.

Es proposa desplaçar la connexió del creuer Rafal Rubí i Alcaidús, actualment situat sobre una corba, cap un lloc amb més visibilitat a partir d'usar l'ampliació de voral per accedir-hi i amb mitja rotonda per gir a l'esquerra.

En el creuer de l'Argentina, es considera adequat l'actual sistema de carril central per girar a l'esquerra, però caldria actuar per disminuir el canvi de rasant, que dificulta la visibilitat.

Es proposa incorporar una aturada per autobús a l'Argentina, al nivell de la calçada actual.

En el creuer de Loreto, es considera adequat l'actual sistema de carril central per girar a l'esquerra, i caldria veure si es pot millorar la visibilitat del canvi de rasant situat a llevant.

A l'entrada d'Alaior, s'entén que la dificultat principal, en termes de perillositat, es troba en el gir a l'esquerra dels vehicles que surten del poble en direcció a Maó, en un tram amb poca visibilitat en relació a la velocitat dels vehicles que venen de ponent. Potser aquest cas es podria resoldre amb un túnel soterrat per una sola direcció.

Pel gir a l'esquerra en aquest punt per part dels vehicles procedents de l'oest, es considera que funciona bé l'actual sistema, atès que els vehicles que venguin de ponent i vulguin entrar a Alaior hauran trobat abans dues entrades a diferent nivell (creuer de Son Bou i creuer de Cala en Porter).

De manera general, i aprofitant l'ampliació de vorals, es proposa l'estudi d'una galeria de serveis, a una de les dues bandes, que pugui donar cabuda als diferents cablejats (electricitat, telefonia, fibra òptica, etc, i, a un nivell inferior, futures connexions d'aigua. Això permetria abordar en un futur la retirada d'esteses aèries i el transport d'aigua potable entre municipis. Evidentment una actuació d'aquest estil s'ha de coordinar amb altres plans i sistemes a fi de compartir costos.

### Propostes d'actuacions viàries per dinamitzar l'economia menorquina.

La proposta que ha sortit a exposició pública és un projecte de gairebé 11 milions d'euros (10.951.573,30). És sabut que als projectes d'aquesta magnitud que surten a concurs públic, només hi lliciten les grans companyies constructores, com a molt amb una UTE amb alguna empresa menorquina.

Aquesta aposta dinamitza ben poc l'economia de l'illa, perquè la major part del pressupost acaba sortint de Menorca.

Les propostes alternatives que ha exposat el GOB en l'anterior punt del present escrit, representen una manera molt més econòmica d'abordar les millores. A més d'un important estalvi de territori, també implicaria un sobrant, probablement molt considerable, de l'actual partida prevista per invertir en el tram Maó-Alaior.

A fi que no es perdin els recursos aportats pel Ministeri, es demana que el Consell Insular, mitjançant la seva participació activa en la Comissió Bilateral Mixta de

Programació, Seguiment i Control del Conveni signat entre les dues institucions, s'aculli a la clàusula que recull la possibilitat d'incorporar variacions (sense excedir les anualitats pressupostàries fixades) i, amb el sobrant dels diners que resultin del tram Maó-Alaior, es programin actuacions de les que es relacionen a continuació:

#### 1.- Punts urgents a resoldre en altres trams de la carretera general:

- Accés a la general des del creuer de Torralba o Cala en Porter en direcció a Maó. La rampa d'incorporació indueix a vigilar els vehicles que venen de ponent abans d'incorporar-se, però hi ha el perill que els que venen de llevant poden avançar i, per tant, ocupar el carril de l'esquerra, que és el que està començant a ocupar el vehicle que s'està incorporant a la general.
- Entrada a Torre-solí i Sant Jaume. El gir a l'esquerra cap aquesta entrada provoca actualment la retenció de la resta de vehicles que provenen d'Alaior. Conjuntament caldria abordar el gir a l'esquerra al centre comercial proper.
- Accés des de carretera des Migjorn cap a Maó. Cal un carril d'acceleració per no provocar canvis bruscos de velocitat als vehicles que venen de ponent.
- Accés a la benzinera entre Mercadal i Ferreries. El gir a l'esquerra provoca la retenció de vehicles que provenen des Mercadal.
- Accés al camí de Torretrencada i Binigarba. El gir a l'esquerra provoca la retenció de vehicles que provenen de Ferreries.

#### 2.- Actuacions en altres indrets de la xarxa viària de Menorca:

##### 2.1.- Restitució paisatgística d'algunes vies

- Aixecament d'enderrossals a vies transitades. A tall d'exemple, s'han inventariat les caigudes de paret seca existents en els camins que van a les platges verges del sud de Ciutadella i a un tram del camí d'en Kane.
  - En el camí d'en Kane, en el tram entre Alaior i Es Mercadal (uns 7 kms), s'han comptabilitzat 26 enderrossals, que representen uns 50 metres de paret caiguda o semi caiguda. S'estima que amb una inversió d'entre 2500 a 3000 euros es podria restituir tot.
  - Entre Ciutadella i Sant Joan de Missa hi ha 24 enderrossals. En el camí de va a la platja de Son Saura n'hi ha 8. En el que va a Cala en Turqueta n'hi ha 5. I en el que va fins Macarella n'hi ha 35. En total sumen 72 enderrossals. S'estima que caldrien uns 8.500 euros per arranjar-ho tot.
- Recuperació de l'empedrat del camí d'Alfavara, que ascendeix des de l'ermita de Sant Joan dels horts, a Maó. Fa poc temps que s'ha desfet aquest empedrat, i les pedres són totes a la part no inclinada del camí.

##### 2.2.- Millores en la mobilitat no motoritzada

- Via per a pas no motoritzat de Sa Mesquida a Maó. Necessària per a poder

lligar el camí de Cavalls. Es podria abordar amb l'ampliació d'un voral sense alfaltar.

- Via per a bicicletes entre Ciutadella i cala en Blanes.
- Via per a pas no motoritzat entre Ferreries i Cala Galdana.
- Recuperació del camí d'en Kane, al manco entre la Marcona i el camí d'Ets Alocs. Això permetria excursions sense perill entre Ferreries i Santa Àgueda.
- Recuperació del Camí de Llumenes, que enllaça la carretera de Torralba amb la general, davant Loreto. Seria molt útil per a lligar itineraris no motoritzats entre nord i sud.
- Recuperació del camí que enllaçava l'actual carretera de Torralba (des del creuer amb la carretera de Cala en Porter i Sant Climent) amb el camí de Binicalaf. Seria útil per lligar el tràfic no motoritzat entre dos itineraris importants. A la fotografia aèria de 1956 es veu perfectament el camí antic.
- Via per a bicicletes entre Maó i Sant Climent. Potser es podria resoldre simplement arrançant un poc el camí Vell de Sant Climent, respectant l'empedrat però suavitzant alguna roca, a fi que també hi puguin passar bicicletes de carretera. Altrament, resultaria fàcil actuar sobre la pròpia carretera per arribar de Maó a la rotonda de l'aeroport aprofitant la transformació de via que es va fer per passar l'oleoducte, però caldria resoldre la connexió entre la rotonda i Sant Climent.
- Via per a bicicletes entre Es Castell i Sant Lluís. Solució a l'actual creuer perillós de Trebalúger.

### 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.