



Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB)

L'ASSOCIACIÓ ECOLÒGICA DE LES BALEARS

C/Manuel Sanchís Guarner, 10
07004 PALMA (ILLES BALEARS)
Tel.: 971 496060 Fax: 971 496078

info@gobmallorca.com
web: www.gobmallorca.com

Dossier informatiu Revisió Pla Director Sectorial de Carreteres

Un Pla de carreteres: inacceptable per continuïsta, obsolet i depredador. El GOB en demana la seva retirada.

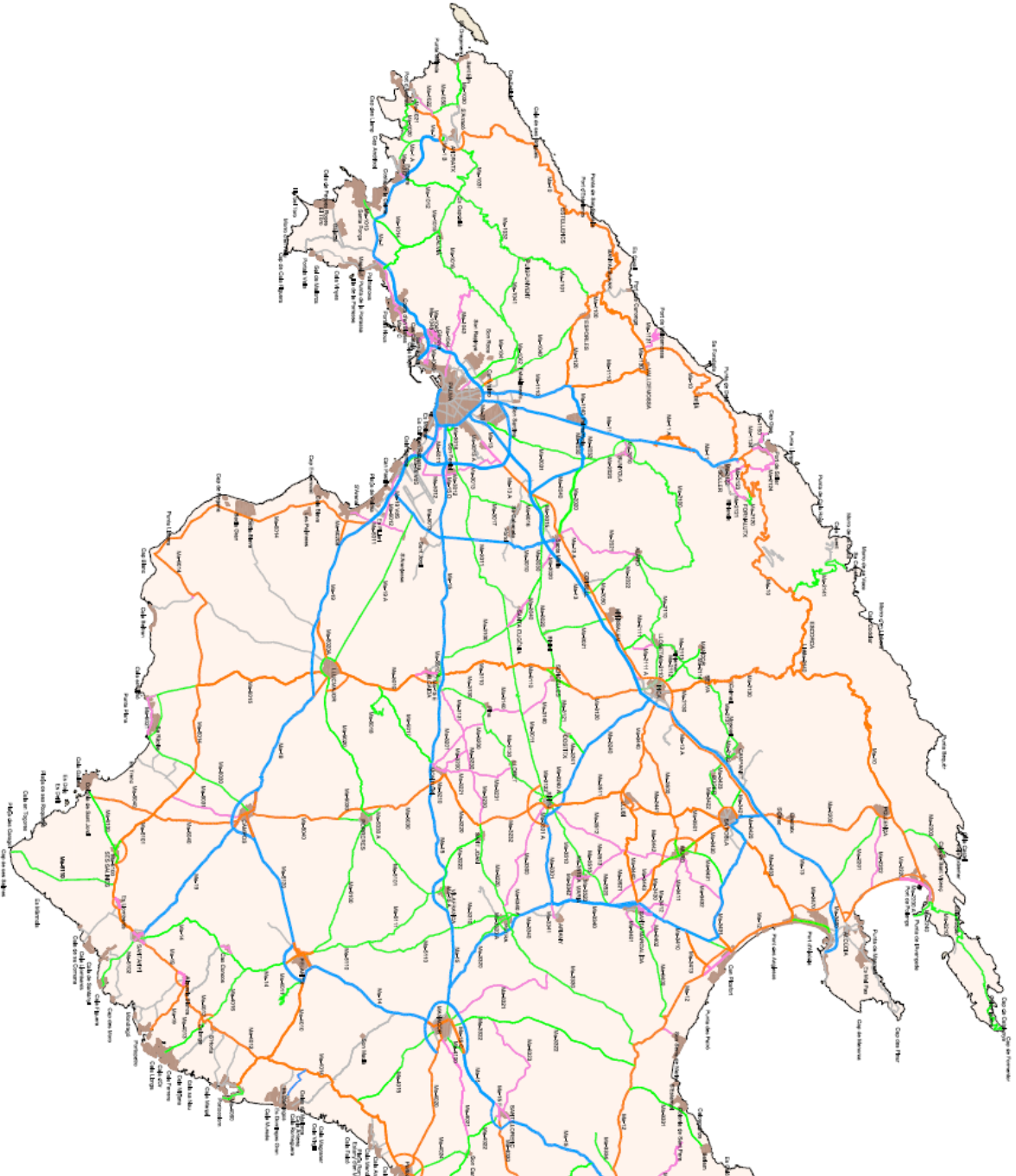
ESPERÀVEM UN CANVI EN EL QUE ÉS UN DELS INSTRUMENTS FONAMENTALS PEL FUTUR TERRITORIAL DE MALLORCA.

Les actuacions que planteja aquest Pla donen continuïtat i pretenen consolidar al model viari que, explícitament, va marcar la modificació puntual núm. 2 del Pla de Carreteres de 1998, aprovada al 2003. Es tracta de **complementar les infraestructures radials**, consolidades amb **nous trams d'autopistes per duplicació de calçada (Llucmajor - Campos, Manacor - Sant Llorenç, Peguera - Andratx)** amb addició de nous carrils en autopistes/autovies existents, amb **noves infraestructures de caire transversal** (com varen ser els casos de l'autovia Inca - Manacor, o el del, encara vigent 2on cinturó) que responen al traçat dels següents eixos:

- eix Pollença - Sa Pobla - Llubí - Sineu - Sant Joan - Montuïri - Porreres - Campos - Ses Salines
- eix Escorca - Caimari - Inca - Sencelles - Algaida - Llucmajor - Sa Ràpita
- eix Sta. Margalida – Ariany - Petra - Manacor - Felanitx - Santanyi
- eix Palma, Llucmajor, Campos, Felanitx, Manacor, Sant Llorenç, Artà, Santa Margalida, Muro i Sa Pobla, Ca'n Picafort, Alcúdia Pollença amb petits trams radials que arriben a la costa. Aquest eix vendria a ser com un arc anular que complementa la xarxa radial i la transversal exposades, i que tendria continuïtat amb l'arc de la Serra de Tramuntana (Pollença – Andratx)

Per fer factibles aquests eixos transversals es plantegen obres desmesurades de **condicionaments de la xarxa primària complementària i de la xarxa secundària** – com és el cas de la impactant obra de Sant Joan a Montuïri (actualment en execució) – com és el cas dels **condicionaments de les carreteres Sencelles-Algaida, Algaida-Llucmajor, Llucmajor-circuit estratègic, de la primera fase – i variants i rondes de circumval·lació** que condicionaran l'expansió urbanística de molts municipis de Mallorca i que no queden justificades en termes de capacitat potencial de trànsit per aquestes vies – és el cas per exemple de les **variants de Llubí, Sencelles i Santa Eugènia, de la primera fase**.

Es tracta de donar continuïtat a un model que pretén impulsar infraestructures que connectin Palma amb els principals centres turístics i amb els principals nuclis de població de l'illa, **obrint la porta a l'expansió urbanística a poblacions prou allunyades de Palma** (p.ex. Llucmajor, Campos, Montuïri, Algaida, Vilafranca, Mancor, Selva, Caimari, Lloseta, Inca, Campanet, sa Pobla, etc).



REVISIÓ PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES (ILLA DE MALLORCA)

Direcció Insular de Carreteres






Figura: PROPOSTA DE GRAVANTZADA I TITULAMENT

Upland:	CLASSIFICACIÓ	TITULAMENT
	Nova endida alta	CONSELL INSULAR
	Nova endida convencional	CONSELL INSULAR
	Nova secundària	CONSELL INSULAR
	Nova secundària comunitat local	CONSELL INSULAR

Escala: 0 2 4 6 8 10 m
 1:500,000
 Data: Octubre 2008
 Autor: E.L.

PLA DE TRANSPORT I PLA TERRITORIAL: IMPRESCINDIBLES I PREVIS A LA PLANIFICACIÓ DE CARRETERES

Qualsevol política de carreteres ha de respondre a una **política de transport** que integri d'una forma global, a part de la política de carreteres, altres polítiques sectorials, ja sigui infraestructura ferroviària, transport col·lectiu per carretera, transport urbà, enllaços de distints sistemes de transport, ordenació del territori, estudis de la demanda, aspectes ambientals, etc.

Les actuacions viàries d'aquest Pla, no contempnen en absolut altres actuacions impulsades actualment per la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori i l'Ajuntament de Palma i les condicionen negativament.

Per altra banda, un pla de carreteres hauria de respondre a les exigències del model territorial i tenir en compte aspectes importants per a la mobilitat, com la **regulació del creixement urbanístic, les activitats i usos sobre el territori, la ubicació d'infraestructures estratègiques, les decisions bàsiques en matèria de transport o les mesures destinades a una millora de la qualitat de vida i a la protecció del medi natural, que han de tenir, necessàriament, repercussions territorials**. No de bades les carreteres són eixos vertebradors del territori i, per tant, influeixen decisivament en l'atracció d'activitat, en l'elecció de residència o en els hàbits de compra i consum, i, per tant, comporten importants plusvàlues (o minusvàlues) en les zones afectades i l'àrea d'influència.

Per això és necessari una modificació en profunditat del Pla de Transport i del Pla Territorial de Mallorca previ a la revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres.

NOVES AUTOPISTES I AUTOVIES

Aquesta revisió del Pla de Carreteres representa una continuïtat al Pla de 2003 (Govern Matas-Munar, 2003-2007) qualificat com el Pla de les d'Autopistes i d'Autovies. Excepte l'eliminació, com a gest, del projecte d'autovia Inca – Manacor, continua amb l'objectiu de recuperar les autovies/autopistes. El cas més greu és la recuperació-prologació de la, en el seu temps avortada i ara recuperada, **autopista de llevant**, inclosa en la segona fase, que compren les actuacions següents:

- Lluçmajor – Campos: autovia de 4 carrils per duplicació de calçada
- Variant de Manacor Sud
- Variant de Felanitx
- Variant de Campos
- Manacor – Sant Llorenç: autovia de 4 carrils per duplicació de calçada

I per altra banda, l'**autopista Peguera-Andratx** per duplicació de calçada, prevista en la primera fase del pla, i evidentment, el **2on cinturó de Palma**, com a autovia o carretera convencional de doble calçada.

Demanam la retirada de tots aquests projectes del Pla de Carreteres perquè no es justifica de manera suficient la necessitat d'aquestes noves autovies. Potser no es justifiquen senzillament perquè són injustificables.

ELS ACCESSOS A PALMA

Ampliacions d'autopistes i nous accessos

Ma- 20: Ampliació 1 carril. Via de Cintura Pama Tram Oest. Autopista de 6 carrils

Ma.1. Ampliació 1 carril autopista de ponent: Palma-Palmanova. Autopista de 6 carrils

Ma-19. Ampliació 1 carril autopista llevant: Ma-.19: tram aeroport-S'Arenal. Autopista de 6 carrils

Ma-13. Ampliació 1 carril autopista Central: Ma.133: Tram Ma-30 – Ma-3010. Autopista de 6 carrils. Nou accés autopista.

Accessos a Palma: Ma-20 Enllaç de Son Gotleu

Ma-13: ampliació 1 carril autopista central: tram tercer cinturó – inca

Proposam, no ampliar carrils i que, en cas que es faci, aquest sigui esdevengui un carril un carril BUS-VAO, és a dir un carril en el que es permeti exclusivament la circulació de transport públic i vehicles d'alta ocupació.

2on cinturó

Desdoblament Ma-30 2on cinturó de palma: Tram I: Ma-19 i Ma-13. Carretera de 4 carrils.

Ma-30. Prolongació 2on cinturó de Palma: Tram II: Ma-13/Ma-1110. Carretera de 4 carrils

Ma-30. Prolongació 2on cinturó de Palma: Tram III: Ma-11/Ma-1110. Ronda de 4 carrils de nou traçat.

Ma -30. Prolongació 2on cinturó de Palma: Tram IV: Duplicació calçada Camí dels reis, Ma-11-Ma-1040. Carretera de 4 carrils

Ma-20. Enllaç via de cintura Ma-11

3er cinturó

Ma-1140: condicionament

Ma – 15 Ma 3010 (nou traçat)

Ma-2020: condicionament

Demanam la supressió d'ambdues infraestructures fins que no es resolgui l'estudi previ de mobilitat per avaluar totes les alternatives que facin possible la millora dels accessos a Palma i que tengui com a objectiu prioritari la minimització de l'afluència de cotxes a la ciutat.

VARIANTS I RONDES: PERMÍS PER CRÉIXER

Els nombrosos projectes de variants i rondes contemplats al Pla Director Sectorial de Carreteres no es justifiquen, en la seva majoria, pels volums de trànsit i, en qualsevol cas, els costos econòmics i ambientals que suposen no compensen les possibles millores del trànsit objectiu pel qual, teòricament es plantegen.

En molts casos, existeixen rondes urbanes que tenen una funció similar a la que es planteja amb l'actuació de la variant - és el cas de la **variant Sud de Felanitx**, una ronda molt impactant i completament innecessària perquè ja té una ronda, plantejada amb el mateix objectiu i prevista a les pròpies NNSS del municipi i que pla no recull, o el cas de **Manacor, Can Picafort, Alcúdia, Artà i Campos**. En altres casos, com és el cas de les variants de **Bunyola, Muro, Santa Eugènia, Andratx, Sencelles, Sineu, Petra, ses Salines, es Llombards, s'Alqueria Blanca, Cas Concos, Calonge, Portocristo**, ens trobam en casos en que l'impacte de les obres no queda justificat en absolut pel volum de trànsit, amb propostes de traçat molt allunyades del casc urbà i que representen un impacte ambiental, urbanístic, territorial i paisatgístic molt greu.

Demanam doncs, la supressió de tots els projectes de variants esmentats.

CONDICIONAMENTS DE CARRETERES: O COM DESTROSSAR EL QUE ENS QUEDA DEL PAISATGE RURAL

La majoria dels projectes de condicionaments, especialment de la primera fase, responen a la voluntat de consolidar els eixos transversals i anular (eix de la costa) de circulació esmentats a l'apartat A d'aquestes al·legacions, és a dir a la voluntat d'establir un enllaç ràpid entre els eixos radials (vies de gran capacitat Palma-Inca, Palma-Manacor, Palma-Campos, Palma-Andratx, Palma -Sóller) i els pobles més allunyats de Palma, fins ara, més o menys preservats de l'abús urbanístic derivat l'escursament de distàncies entre aquests i Palma i la, conseqüent i induïda, consolidació de tota Mallorca com a àmbit d'influència metropolitana de Ciutat.

Demanam coherència amb el discurs de les polítiques de paisatge del Consell de Mallorca quan es plantegen barbaritats com els condicionaments de carreteres secundàries que passen a ser "autopistes" en el paisatge rural de Mallorca.

Com a obres que tenen per objectiu la consolidació dels eixos transversal, ens trobam els condicionaments:

- Ariany-Santa Margalida
- Sa Pobla-Las gaviotas
- Sencelles-Algaida
- Algaida-Llucmajor
- Llucmajor-circuit
- Manacor-camí de conies
- Manacor – Son Carrió
- Vilafranca – Sant Joan
- Santanyí – Ses Salines
- Ma-6030 – Ses Salines

Per altra banda, ens trobam en projectes que obren en les portes a l'accés a indrets més o menys preservats:

- Inca- Selva- Caimari
- Inca- Mancor
- Esporles – Valldemossa
- Esporles – Banyalbufar
- Pollença – Escorca
- S'Arracó – Sant Elm
- Peguera – Capdellà
- Pollença – Sa Calobra

I d'altres possibiliten l'arribada a la mar, com a actuacions radials que complementen l'anell circular de la costa:

- Accés a Can Picafort Nord
- Son Servera – Port Vell
- Muro a carret. Int. Badia d'Alcúdia
- Felanitx – Portocolom
- Ses Salines – Colònia de Sant Jordi

- Carretera interior badia d'Alcúdia

Tots aquests projectes responen a l'ànima de consolidar l'expansió urbanística a tota la illa, sense respondre a cap més justificació. Per tot això, **en demanam, de tots ells, la supressió.**

Supressió d'altres projectes.

A més de les consideracions anteriors, ens manifestam a favor de suprimir alguns altres projectes esmentats al PDS de Carreteres, a causa de la seva manca de justificació o a causa del seu impacte desorbitat. En concret són:

- Carretera de Manacor- Pòrtol: no està justificat un projecte de nova carretera entre la de Manacor i el nucli de Pòrtol.
- Accés a Can Picafort a través de Sa Pobla: molt impactant i poc justificada

CONSEQÜÈNCIES AMBIENTALS, SOCIALS I PAISATGÍSTIQUES D'AQUEST PLA

S'afavoreix descaradament el creixement i l'especulació urbanística

Les actuacions previstes responen a un model territorial i viari obsolets que van de la mà i que aposten per l'expansió urbanística, amb l'únic objectiu de possibilitar nous creixements.

S'afavoreix descaradament el transport privat

El tipus d'obres proposades, la seva magnitud, les seves característiques, etc, van sempre a favor del transport privat en detriment dels transports col·lectius (autobusos, tren). Els projectes que s'impulsen potencien l'ús dels vehicles privats, augmentant la seva seguretat relativa, però incrementant la seva velocitat màxima, contribuint, per tant a fer-la més perillosa.

Una planificació irresponsable des del punt de vista ambiental

Hem de recordar la insostenibilitat de l'ús de vehicles privats de combustió interna, basats en el consum d'energies fòssils no renovables i que contribueixen a l'encalfament global de l'atmosfera. Davant l'evidència dels greus problemes vinculats al canvi climàtic i tenint en compte que Balears supera ja en més del 75% les emissions permeses pel protocol de Kioto, amb el transport com un dels màxims responsables, resulta molt greu la irresponsabilitat manifesta de la presentació d'aquest Pla de Carreteres que va en contra del que hauria d'esdevenir la norma en les noves polítiques de planificació: reduir les emissions, i per tant, reduir el protagonisme del trànsit motoritzat, potenciar els transports col·lectius i els no contaminants i apostar per un canvi en el model territorial que no fomenti els desplaçaments i garanteixi la premissa més important: la proximitat de serveis i usos a l'entorn de l'àmbit residencial.

Impacte paisatgístic i conservació d'espais naturals.

Per altra banda, 24 de les 73 actuacions previstes a la primera fase afectes àrees protegides per la llei d'espais naturals, i 16 més en la segona fase.

L'impacte paisatgístic romp el caràcter rural de molts d'indrets. La zona que travessen les noves vies, l'amplada de les carreteres, el tipus d'obres i complements no sempre tenen en compte el fet de trobar-se dins espais rurals i fins i tot espais naturals. Els canvis que provocaran significaran un cop més, la transformació negativa de la zona que travessen

Minva de la permeabilitat del territori

Un cop més i com sempre, les obres programades suposaran una greu minva de la permeabilitat territorial, ja que moltes finques o moltes poblacions trobaran obstacles infranquejables i perillosos, inhibint els seus desplaçaments a peu, en bicicleta o en motocicleta.

Impactes socials espectaculars

L'execució d'aquests projectes implicarà un canvi espectacular a zones i municipis afectats. Aquest canvi resultarà negatiu per quant implicarà expropiacions, increment de renous, malbaratament de propietats rústiques, expropiació d'edificacions, reducció d'activitats agrícoles, minva del comerç local, etc. En definitiva la pèrdua de qualitat de vida a les zones afectades.

Un cost econòmic astronòmic

Els cost d'aquests projectes és molt elevat. Des del nostre punt de vista estam parlant d'autèntiques barbaritats. Aquesta comunitat té altres prioritats (educació, sanitat, residus, proveïment d'aigua,...) i fins i tot pel que fa al transport, són més necessàries altres inversions públiques.

El total del pressupost és de **1.878.768.000€** dels quals el programa de construcció, dotat amb **676.050.000€**, es destinen al programa de construcció, la resta, a manteniment, seguretat vial i actuacions especials.

Conseqüències negatives sobre el patrimoni arquitectònic

La quantitat d'obres que se programen, les zones per on travessen, el tipus i característiques de cada un dels projectes implicaran per força la destrucció d'una gran quantitat d'elements arquitectònics: parets, edificacions, porxos, cases, sínies, aljubs, sestadors, etc.. que formen part del nostre paisatge i del nostre patrimoni.

És el cas, per exemple de la **variant de Muro**. En aquest cas, com en d'altres el traçat no té en compte aspectes culturals i patrimonials força importants en aquest tram. D'una banda hi ha **dues pedreres** al capdamunt de la carrerassa del camí des Carnatge, que confronta amb el camí de Son Blai – carretera a Sineu- que tenen un **gran valor etnològic i cultural** per al poble. De més a més, la via suposarà un distanciament de **l'ermita de Sant Vicenç** amb el poble. També suposaria un **accés** més difícil en direcció **al tren** per a tota aquella gent que hi va a peu o amb bicicleta. I, de més a més, trastoca notablement les **rutes ecoturístiques** del municipi, que el mateix Consell posà en marxa.

IMPUTACIONS VINCULADES AL PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES

La “manera de fer” en la política d'infraestructures viàries des del Consell de Mallorca, està sota sospites de corrupció per no respondre a altra cosa que no siguin els interessos privats. El Consell de Mallorca, no pot ara, avalar aquestes actuacions i consideram que en

qualsevol cas ha de plantejar altra cop quin ha de ser l'ànim que impulsi la política de carreteres de la institució insular i estem convençuts les solucions que proposa aquest Pla, no són la solució que Mallorca necessita.

EL GOB DEMANA LA RETIRADA DEL PLA DE CARRETERES

Per tot això, des del GOB demanam que es retiri la tramitació de la revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca, aprovat inicialment pel Ple del Consell de dia 22 de desembre de 2008, fins:

- a) que es revisi en profunditat i s'aprovi un nou Pla Territorial de Mallorca que estableixi les bases d'un nou model territorial i per tant, estableixi les bases del futur del transport a Mallorca;
- b) que es revisi en profunditat i s'aprovi un Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears;
- c) que es resolguin les imputacions dels màxims responsables polític i tècnic, i;
- d) que se'ns doni contesta motivada de cada una de les al·legacions presentades i per tant, se'ns justifiquin totes les actuacions contemplades al Pla, tant aquelles de les que en demanam la supressió com de les que no, tant des del punt de vista de trànsit (entès en la seva globalitat), com des del punt de vista territorial i s'elabori un text refós del PDS que incorpori les modificacions.