

## Secció III. Altres disposicions i actes administratius

### ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA D'HABITATGE, TERRITORI I MOBILITAT

**3688**

*Resolució de la directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental per la qual es formula la declaració ambiental estratègica de la línia ferroviària de Migjorn inclosa en el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB) (exp. 114E/2023)*

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 13 de març de 2023, i d'acord amb l'article 9.1 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, i el punt 8. d) de l'article 2 del Decret 10/2025, de 14 de juliol, de la presidenta de les Illes Balears, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i el Decret 13/2025, de 31 de juliol, pel qual es corregeixen els errors detectats en el Decret 10/2025,

#### RESOLC FORMULAR:

**La declaració ambiental estratègica de la línia ferroviària de Migjorn inclosa en el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB) en els termes següents:**

#### DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

##### 1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

El Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears aprovat pel Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, estableix a l'article 12 l'àmbit d'aplicació de l'avaluació ambiental estratègica, indicant que:

1. Seran objecte d'una avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i els programes, així com les seves revisions, que adoptin o aprovin les administracions autonòmica, insular o local de les Illes Balears, l'elaboració i l'aprovació dels quals s'exigeixi per una disposició legal o reglamentària o per acord del Consell de Govern o del Ple d'un consell insular, quan:

- Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació d'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aqüicultura, pesca, energia, mineria, indústria, transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic marítimoterrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl, inclosa la delimitació d'usos portuaris o aeroportuaris.
- Requereixin una avaluació per afectar espais de Xarxa Natura 2000 en els termes prevists en la legislació sobre patrimoni natural i biodiversitat.

En el mateix sentit també cal tenir en compte l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

##### 2. Descripció i ubicació

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 del Govern de les Illes Balears (PDSMIB) inclou la mesura d'ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana, que a la fase I del període 2019-2022 inclou el corredor de migjorn: Fase I Palma-Aeroport-Llucmajor i a la Fase II del període 2023-2026 el corredor de migjorn: Fase II Llucmajor – Campos. L'avaluació ambiental estratègica consisteix en la definició del corredor ferroviari de Migjorn, entre Palma i Campos. El corredor es dividirà en tres trems: Palma-Aeroport, Aeroport-Llucmajor i Llucmajor-Campos amb una longitud aproximada de 50 km.

Les alternatives que presenta l'Estudi Informatiu de setembre de 2024 són per a quatre trams que, a la vegada, disposen d'alternatives per a cada tram:

- Tram 1 connexió entre Plaça Espanya (Palma) fins a l'Hospital de Son Llätzer (alternatives L1-1, L1-2, L1-3 i L1-4)

- Tram 1 L1-1. Alternativa que surt de l'estació Intermodal i recorre diversos carrers urbans fins a la Ma-15, que segueix fins a prop de Son Malferit, on passa al costat nord sense ocupar calçada per arribar a l'Hospital de Son Llätzer. Inclou parades intermèdies com Marquès de Font Santa, Pere Garau, Benet Pons i Fàbregues i Son Morro.

Tram 1 L1-2. Alternativa que passa pel Parc de ses Estacions i segueix pel carrer Jacint Verdaguer fins a Son Fortesa, després gira per diversos carrers (Prevere Rafael Barrera, Aragó, Mare de Déu de Montserrat i George Sand) fins a enllaçar amb la Ma-15 i arribar a l'Hospital de Son Llätzer. Inclou parades des d'Intermodal fins a l'hospital, afegint estacions intermèdies com Rafal Vell, Germans Escalas, Son Güells i Son Morro.

Tram 1 L1-3. Amb inici soterrat que utilitza el túnel existent fins a Son Fortesa, on continua també sota terra per Aragó i el costat oest de la Via Cintura, amb una parada prop de Son Gotleu. Després passa a l'altre costat de la via, surt a superfície prop del poliesportiu Germans Escalas i enllaça amb les altres alternatives abans d'arribar a l'Hospital de Son Llätzer.

Tram 1 L1-4. Aprofita el túnel existent fins a Pont d'Inca Nou i després es desvia cap al sud-est seguint la Ma-30, on creua l'autopista. Des d'aquest punt hi ha tres opcions de traçat cap al Hospital de Son Llätzer (pel costat est o oest, o seguint l'autopista). Manté les estacions actuals fins a Pont d'Inca Nou i afegeix una nova parada al Cementeri.

- Tram 2 connexió entre l'Hospital de Son Llätzer i Son Oms (Aeroport) en superfície (alternativa L2-1 L2-2)

Tram 2 L2-1. Alternativa que va **per l'est**: recorre zones poc urbanitzades prop de Son Ferriol, Sa Casa Blanca i Sant Jordi fins a Son Oms, amb passos elevats i possible connexió final amb bus llançadora o túnel per a vianants; fa uns 10,8 km i dura prop de 13 minuts (sense comptar transbordaments).

Tram 2 L2-2 Alternativa **per l'oest**: surt de Son Llätzer, creua la Ma-15 amb dues opcions de traçat que després s'uneixen i continua fins a l'aeroport passant per zones poc urbanitzades i l'àrea de FAN; pot connectar amb el TramBadia o bus llançadora. Té uns 5,8 km i dura uns 7 minuts aproximadament.

Tram 1+2 connexió entre Palma i Son Oms (Aeroport) amb trams soterrats construïts amb tuneladora (alternatives PE-1, PE-2, PE-3 i L-T-2a). Després de comparar opcions, es conclou que només compensa econòmicament el traçat que enllaça amb la línia actual a Son Costa/Son Fortesa.

- Tram 3 connexió entre Son Oms (Aeroport) i Lluçmajor (alternatives L3-1, L3-2(a i b), L3-3 (a i b), L3-4 i L3-4-P)

Tram 3 L3-1. Alternativa per l'antiga carretera de Lluçmajor

Tram 3 L3-2. Tram comú que connecta Son Oms amb Es Pil·larí seguint la Ma-19 i després cap a S'Arenal i Ses Palmeres. Des d'aquí hi ha dues subvariants: una va cap a Son Noguera per zones poc urbanitzades i l'altra s'allarga fins a Puigderrós abans d'unir-se al mateix traçat. Recuperar l'antic corredor ferroviari es considera poc viable per proteccions ambientals, ja que travessa sòl rústic protegit, una zona ZEPa i àrees amb risc d'incendi. Inclou parades com Es Pil·larí, S'Arenal, Ses Palmeres, Son Noguera i Lluçmajor (amb Puigderrós en una opció)..

Tram 3 L3-3. Alternativa per Es pilari-s'Arenal-Son Noguera. Connecta Son Oms amb Lluçmajor seguint el costat muntanya de la Ma-19, passant per zones poc urbanitzades, darrere del circuit de Mallorca Lluçmajor i el polígon de Son Noguera, amb alguns passos a nivell i treballs de moviment de terres. Inclou àrees protegides i zones amb risc d'inundació i incendi. Una subvariant travessa la Ma-19 per oferir servei a S'Arenal abans d'unir-se novament amb el traçat principal prop del circuit de Mallorca.

Tram 3 L3-4. Aquesta alternativa es presenta com a complement a l'alternativa L3-3, donant servei a les urbanitzacions de costa de Lluçmajor.

Tram 3 L3-4 P. Alternativa que uneix S'Arenal amb Ses Badies sense passar pel nord-est de Lluçmajor.

- Tram 4 connexió entre Lluçmajor i Campos (alternatives L4-1, L4-2)

Tram 4 L4-1. Alternativa en superfície per a transcórrer pel sud de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos. Recórrer l'antic traçat del corredor de Migjorn.

Tram 4 L4-2. Alternativa en superfície per transcórrer pel nord de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos.

Les alternatives es valoren segons temps de trajecte, capacitat d'atreure demanda, impacte d'obres, afectació patrimonial (especialment a Plaça Espanya) i espais protegits.

Al tram 1 (Palma-Son Llätzer) es descarten:

L1-3: per gran afectació en superfície, costos elevats, dificultats tècniques (incloent el pas sota l'Aeroport de Palma) i saturació del túnel existent.



L1-4: per temps de viatge massa llarg en compartir traçat fins a Pont d'Inca nou, cosa que la fa poc competitiva i duplica la durada respecte altres opcions.

Al tram 1+2 es descarten:

L'alternativa amb tuneladora L-T-1 proposava una nova estació a Plaça Espanya connectada amb l'actual i un túnel fins a Son Güells abans d'arribar a Hospital de Son Llätzer, però es descarta per l'alt impacte d'obres i mobilitat, risc arqueològic, dificultats per futures ampliacions i saturació del node central.

També es descarta la L-T-2b perquè té un traçat pitjor que la L-T-2a, sense parada a Orson Welles i amb poca disponibilitat d'espais urbans per a estacions subterrànies.

Al Tram 3 entre Son Oms i Lluçmajor es rebutgen:

L3-1: tot i ser ràpida, no para a S'Arenal, un punt clau de demanda.

L3-2b, L3-3a i L3-4: massa llargues i lentes en servir la costa.

**Per tant, les alternatives seleccionades per tram són:**

Tram 1: Plaça Espanya – Hospital de Son Llätzer → opcions L1-1 i L1-2 (superfície).

Tram 2: fins a Son Oms (aeroport) → L2-2 per l'oest.

Tram 1+2: Palma – aeroport → L-T-2a (Son Costa–Son Llätzer–aeroport).

Tram 3: aeroport – Lluçmajor → L3-2a i L3-3b.

Tram 4: Lluçmajor – Campos → L4-1 (sud Ma-19) i L4-2 (nord Ma-19).

**Finalment, es defineixen tres alternatives globals:**

**A:** L1-1 (Pl. Espanya – Son Llätzer): Un traçat urbà que passarà per Pere Garau. Utilitzarà un model de tramvia en superfície, majoritàriament compartint espai amb el trànsit (no segregat).

**L2** (Son Llätzer – Son Oms): Es planteja com un model tren-tramvia. Combinarà trams de tramvia en superfície amb infraestructures ferroviàries més pesades (segregades), incloent passos a diferent nivell (túnels o ponts).

**L3-2** (Son Oms – Lluçmajor – Ses Palmeres): Recupera l'antic traçat de la línia de Santanyí. Funcionarà com a tren (plataforma segregada) en gairebé tot el recorregut, i com a tramvia en arribar a les zones urbanes.

**L4-1** (Lluçmajor – Campos): També segueix l'antic traçat ferroviari. Serà una via de tren segregada en zones rurals, mentre que en zones urbanes s'adaptarà com a tramvia (segregat o compartit segons l'espai disponible).

**B:** L1-2: tramvia en superfície entre Plaça Espanya i Hospital de Son Llätzer passant per Son Fortesa, majoritàriament no segregat.

**L2-2:** trentramvia fins a Son Oms amb trams segregats i passos a diferent nivell.

**L3-3b:** línia sobretot ferroviària segregada fins a Lluçmajor, amb solució tramviària en zones urbanes.

**L4-2:** fins a Campos amb via ferroviària fora de nuclis i tramvia (segregat o compartit) dins zones urbanes.

**C:** L-TUNEL (L-T-2a): línia majoritàriament subterrània entre Son Costa i Son Oms passant per Hospital de Son Llätzer, funcionant com a metro entre el centre de Palma i l'aeroport, amb algun tram en superfície.

**L3-3b:** via principalment ferroviària segregada fins a Lluçmajor, amb tramvia urbà on calgui.

**L4-2:** fins a Campos amb plataforma ferroviària fora de nuclis i tramviària (segregada o compartida) en zones urbanes.

En data d'abril de 2025 surt a informació pública una modificació de l'estudi informatiu que respon a les al·legacions presentades durant el procés d'informació pública del primer document. Els canvis més rellevants són:

- **Noves estacions i reubicacions:** s'incorporen noves estacions com Conservatori i Bellavista, i es reubiquen diverses parades (Orson Welles, Son Güells, Hospital de Son Llätzer, Coll d'en Rabassa, Es Pil·lari, Son Oms, Son Noguera i S'Arenal) per millorar l'accessibilitat, augmentar la demanda potencial i reduir afeccions urbanístiques o ambientals.
- **Millora de la intermodalitat:** es crea un nou intercanviador a Son Costa – Son Forteza i es preveu una segona estació intermodal a Palma (Conservatori).
- **Modificacions del traçat:** es redefeixen diversos trams per evitar zones conflictives, polígons industrials, sòls urbanitzables, equipaments previstos, camps agrícoles i àrees naturals protegides. També es desvia el traçat per donar servei a més població (com a Es Pil·lari) i per minimitzar l'afectació a parcel·les i infraestructures existents.
- **Major soterrament del corredor:** s'amplien trams soterrats a la sortida de Palma, a S'Arenal i en altres punts sensibles per reduir impactes sobre el trànsit, el paisatge urbà i elements vulnerables.
- **Infraestructures complementàries:** es redefeixen i amplien aparcaments dissuasius (especialment a Lluçmajor i Son Noguera), es reubiquen els tallers en una zona no inundable i es milloren les connexions viàries associades.
- **Tram Lluçmajor – Campos:** es modifica completament el traçat, situant-lo al sud de la Ma-19 per reduir l'afectació a parcel·les, camins i carreteres.

En conjunt, les modificacions tenen com a objectiu **millorar la integració urbana i territorial del corredor, augmentar-ne la funcionalitat i la demanda potencial, i minimitzar els impactes ambientals i socials.**

Les modificacions es tradueixen en una modificació de l'alternativa C, el qual queda com un corredor tren-tramvia mixt amb trams soterrats i en superfície segons l'espai disponible. Els principals canvis:

- Noves estacions i intercanviadors:** s'afegeix l'estació **Conservatori** a Palma (futur intercanviador d'autobusos) i **Son Costa**, que connecta el corredor amb la línia ferroviària actual.
- Canvis de localització d'estacions:** es reubiquen diverses parades com **Orson Welles, Son Güells, Coll d'en Rabassa, Son Oms, Es Pil·lari, Son Noguera i S'Arenal** per millorar l'accessibilitat, la demanda i reduir afectacions urbanístiques.
- Modificacions del traçat:** es fan desviaments i trams soterrats per evitar conflictes amb carrers, polígons, zones urbanes, zones inundables o espais naturals protegits.
- Millores funcionals:** es canvia la ubicació dels **tallers** al nord de l'Hospital de Son Llätzer i s'amplien o creen **aparcaments dissuasius** en diverses estacions.
- Noves parades:** s'incorpora l'estació **Bellavista** (Ses Cadenes) per reduir el trànsit rodad.
- **Ajustos finals del recorregut:** es modifiquen trams entre **Lluçmajor i Campos** i s'afegeix una nova parada a Lluçmajor per donar servei a més població.

Dades clau:

- 41,16 km totals (8,1 km en túnel i 33 km en superfície).
- 6 parades subterrànies i 7 en superfície.
- 80% del traçat per sòl rústic i 20% urbà.
- Material mòbil tipus tramvia i andanes laterals a totes les estacions.

Finalment, el promotor ha desistit de la tramitació ambiental estratègica del Tram 4 (Lluçmajor–Campos) i en conseqüència de l'aprovació definitiva de l'Estudi del Corredor Ferroviari de Migjorn, en tant que aquest àmbit no disposa d'un calendari d'execució definit i es considera necessària una anàlisi tècnica addicional de major detall. Aquesta decisió es fonamenta igualment en la inexistència del consens institucional amb els ens municipals afectats, així com en la concurrència de condicionants tècnics rellevants derivats de la compatibilitat amb els dominis públics viaris i ferroviaris al llarg de més de dotze quilòmetres de traçat. Tanmateix, es constata que l'esmentada exclusió no incideix en la determinació global relativa a la selecció del corredor. En atenció a criteris de prioritat estratègica, i amb l'objectiu d'agilitzar la tramitació dels Trams 1 a 3 (Palma–Lluçmajor), s'acorda diferir l'avaluació del traçat Lluçmajor–Campos a una fase posterior.

Per tant, la selecció del corredor ferroviari de Migjorn, entre Palma i Campos exclou el traçat Lluçmajor-Campos que es programa per una futura avaluació.

### 3. Elements ambientals significatius afectats pel Pla i mesures proposades

L'Estudi Ambiental Estratègic presentat analitza el Pla a nivell de projecte, la present declaració ambiental estratègica es centra en definir el corredor ferroviari de Migjorn ambientalment més favorable, a més dels aspectes que caldrà que inclogui l'estudi d'avaluació ambiental del futur projecte.

#### Els principals impactes identificats a l'EAE:

Fase de Construcció: durant aquesta fase es concentren la major part dels impactes negatius, entre els impactes més rellevants destaquen:



- Soroll i vibracions de maquinària
- Emissions de GEH i consum energètic
- Modificació geomorfològica (alteracions derivades dels moviments de terres i excavacions)
- Alteració del sòl i pèrdua edàfica (afecció permanent en zones d'infraestructura)
- Eliminació de vegetació (retirada directa de coberta vegetal, incloent cultius i hàbitats d'interès comunitari)
- Pèrdua i alteració d'hàbitats faunístics (modificació del medi biològic)
- Molèsties a fauna.
- Alteració paisatgística temporal durant obres.
- Pèrdua temporal o parcial d'usos agrícoles del sòl.
- Afectació al trànsit en punts de creuament amb carreteres.

A la fase d'explotació:

- Intrusió visual de la infraestructura (catenària i baixadors).
- Col·lisions i electrocucions d'avifauna: risc associat a línies de catenària, especialment en zones agrícoles

Impactes positius rellevants:

- Reducció d'emissions de GEH: disminució estimada de 9.563 kg de CO anuals gràcies al trasllat de mobilitat des del vehicle privat al tren-tramvia.
- Millora de mobilitat i trànsit: descongestió de carreteres del corredor de Migjorn.
- Creació d'ocupació

Es proposen una sèrie de **mesures preventives i/o correctores** amb la finalitat d'evitar, atenuar, corregir o compensar els impactes negatius. Les quals es centren:

- Limitar les superfícies d'afecció derivades de l'execució de les obres.
- Minimitzar les superfícies de desbrossament amb l'objectiu de protegir la vegetació existent.
- Utilitzar instal·lacions legalitzades i autoritzades per a l'obtenció de recursos (graveres i pedreres), així com per al dipòsit de residus (abocadors autoritzats).
- Pla de gestió de residus.
- Planificació de les obres evitant els moments de major activitat faunística.
- Protecció de l'atmosfera respecte a l'emissió de partícules de pols i gasos contaminants.
- Protecció davant el soroll i les vibracions.
- Gestió de terra vegetal.
- Gestió de terres procedents de les excavacions amb tuneladora.
- Integració ambiental i paisatgística dels baixadors en sòl rústic.
- Protecció del paisatge mitjançant l'adequació dels exteriors de les instal·lacions.

S'inclou un **pla de vigilància ambiental** per al seguiment de les mesures correctores. El programa inclou una bateria d'indicadors ambientals associats als principals factors del medi físic, biòtic i socioeconòmic (atmosfera, sòl, hidrologia, vegetació, fauna, paisatge, usos del sòl, patrimoni i infraestructures), que permeten detectar desviacions respecte a les previsions d'impacte i activar mesures correctores addicionals si cal. Durant la fase d'obres, el seguiment se centra especialment en els aspectes més sensibles —moviments de terres, ocupació de terrenys, excavacions i construcció d'estructures— amb controls continus per verificar el compliment dels límits ambientals establerts i l'eficàcia de les mesures aplicades. Finalment, el programa estableix l'obligació d'elaborar informes periòdics de vigilància ambiental, que documenten els resultats dels controls, les incidències detectades i les actuacions correctores adoptades, constituint l'eina principal de supervisió ambiental del projecte al llarg de la seva execució i explotació.

#### 4. Resum del procés d'avaluació

##### 4.1 Fase Prèvia de Consultes

Tal com preveu l'art. 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va redactar el Document d'Abast que va ser tramès al Departament d'Obres Públiques de la DG de Mobilitat de la Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat l'11 de novembre de 2023, juntament amb còpia dels informes rebuts de les administracions afectades.

##### 4.2 Fase d'informació pública i de consultes

De conformitat amb l'art. 21 de la Llei 21/2013 es va obrir un període d'informació pública de l'Estudi informatiu del corredor ferroviari de Migjorn: Palma - Lluçmajor – Campos (BOIB núm. 133 de 10 d'octubre de 2024), durant 45 dies hàbils.

No consta certificat d'informació pública, tot i això, l'OS presenta un document de síntesi del procés d'informació pública signat el desembre de 2025 pel cap de departament de Mobilitat i Enginyeria del Transport.

El resultat del procediment d'informació pública va ser el següent:

- a) 19 al·legacions presentades.
- b) 10 informes d'altres Administracions.

*«L'informe del cap de departament d'Obres Públiques de 10 d'abril de 2025 indica:*

*En base a les al·legacions i informes rebuts referents principalment al traçat de l'alternativa seleccionada, s'ha procedit a fer una revisió de la mateixa per ajustar-la, el millor possible i dins les possibilitats tècniques, a les peticions tant dels al·legants com de les administracions afectades.*

***El document resultant es considera que s'ha de tornar a posar a informació pública al haver-se produït modificacions substancials respecte al traçat de la alternativa seleccionada a l'estudi informatiu aprovat inicialment.»***

Cal destacar que un dels principals motius de modificació del traçat fou l'informe del Departament de Carreteres del Consell de Mallorca que indica:

*«1.1. S'informa desfavorablement l'encreuament a nivell en totes les carreteres de la xarxa viària del Consell de Mallorca que es vegin interferides pel traçat del corredor ferroviari. Tots els encreuaments que es disposin finalment hauran de ser mitjançant estructures superiors (viaductes) o inferiors (passos inferiors).*

*Aquesta mesura garanteix la seguretat viària i la continuïtat funcional de la xarxa de carreteres.*

...

*1.4. El traçat de la futura línia ferroviària no pot interferir, excepte en punts d'encreuament, amb les zones de domini públic de la xarxa de carreteres del Consell de Mallorca. Aquestes zones es poden consultar al portal web del Consell.»*

- El dia 15 d'abril de 2025 es va publicar al BOIB la Resolució per la qual es sotmet a una nova informació pública l'Estudi informatiu del corredor ferroviari de Migjorn: Palma - Lluçmajor – Campos (BOIB núm. 46 de 15 d'abril de 2025), durant 45 dies hàbils.

*El resultat del procediment d'informació pública ha estat el següent:*

- a) 91 al·legacions presentades.
- b) 7 informes d'altres Administracions.

La majoria de les al·legacions versen sobre les següents afeccions:

1. Afecció a la trama urbana de Lluçmajor.
2. Afecció directa sobre parcel·les rústiques.
3. Impacte paisatgístic.
4. Particions de finca.
5. Sol·licituds de desplaçar el traçat aferrat a la carretera.

Referent a l'afecció del traçat corresponent al tram 4 (Lluçmajor – Campos) de l'estudi informatiu, s'han presentat 53 (de les 91) al·legacions centrades principalment en la falta de justificació del canvi de traçat entre el L4.1 i el L4.2.

No obstant això, com a resposta a la sol·licitud de l'Ajuntament de Campos (proposa l'exclusió de l'aprovació definitiva d'aquest tram 4.) s'exclou provisionalment de l'aprovació definitiva de l'estudi del corredor ferroviari el traçat corresponent al tram 4 (Lluçmajor – Campos).

Informes administracions:

1.AESA (Agència Estatal de Seguretat Aèria):

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria va emetre un informe en data 5 de maig de 2025, respecte a la segona informació pública, que indica textualment: "La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) comunica que, con relación al Oficio recibido a través del Sistema de Interconexión de Registros (S.I.R.), no tiene competencia para pronunciarse respecto a las autorizaciones que pueda emitir su Administración, u otras administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias."

2. El Servei de Patrimoni Històric del Consell de Mallorca va emetre un informe en data 10 de juny de 2025, respecte a la segona informació pública, que indica textualment:

- «- Respecte dels béns llistats s'haurà de garantir la seva conservació i estabilitat al pas de les vies aèries o soterrades. En cas que sigui necessari s'abalisaran els béns per evitar afectació amb la maniobra de maquinària o acopi de materials d'obra.
- Els trams coincidents amb l'antic traçat haurien de preservar els antics elements ferroviaris amb certa identitat que puguin perdurar, com antigues dependències, ponts o pas entre vies.
  - Per tenir una valoració ajustada de l'afectació patrimonial, s'haurà de fer una prospecció del tot el traçat i els seus voltants (a excepció del nucli urbà de Palma) situant els elements patrimonials llistats i altres de caràcter etnològic que no figuren explícitament (molins, parets de pedra en sec, aljubs...) i els eventuals elements arqueològics identificables en superfície.
  - Per dur a terme la prospecció s'haurà de presentar un projecte arqueològic juntament amb el nomenament del tècnic que el dirigirà, que haurà de ser autoritzat per la Comissió Insular de Patrimoni Històric.
  - Un cop duta a terme la intervenció, s'hauran de presentar els resultats al Servei de Patrimoni del Consell de Mallorca a fi efecte d'avaluar l'impacte sobre eventuals restes patrimonials, emetre informe definitiu i es plantejaran, si s'escau, aquelles modificacions necessàries per garantir la seva conservació.»

3. L'Ajuntament de Campos.

L'Ajuntament de Campos va emetre un informe amb discrepàncies en data 19 de juny de 2025, respecte a la segona informació pública, que destaca principalment els següents punts:

- a) Recuperar el traçat alternatiu de setembre de 2024 al tram Lluçmajor Campos.
- b) Canviar la ubicació de l'estació per a situar-la a l'entrada del poble.

Conclou: «A la vista de les observacions anteriorment exposades, proposem que per a l'aprovació definitiva de l'Estudi Informatiu del corredor ferroviari de Migjorn es modifiqui el seu àmbit d'estudi en el sentit que el tram entre Lluçmajor i Campos sigui objecte d'un Estudi Informatiu independent, a tramitar més endavant, i que pugui tenir en compte tot l'exposat anteriorment, de forma que aquesta necessitat d'anàlisi no representi un obstacle per a la tramitació de la part entre Palma i Lluçmajor.»

4. L'Ajuntament de Lluçmajor.

L'Ajuntament de Lluçmajor en el tràmit d'informació pública va emetre un informe amb discrepàncies en data 20 de setembre de 2025, de les quals es varen estimar: «*QUART.*- L'estació de son Noguera s'ha de soterrar, permetent la flexibilitat de la mobilitat en superfície de la resta de transports en l'entorn de la rotonda existent. A més, s'han d'estudiar propostes alternatives amb propostes amb una situació més centrada respecte als polígons de son Noguera, amb part o totalment soterrada, i amb previsió de l'entrada en funcionament del Polígon de son Fosquet.

*SISÈ.*- L'estació de Lluçmajor ha de ser única i intermodal, i s'ha d'ubicar en la part meridional del nucli, integrada en l'entorn confrontant a l'antic Escorxador municipal, en les parcel·les rústiques sense edificar confrontants i connectada al nucli de urbà i centre històric mitjançant el carrer Andalusia, estudiant rigorosament les alternatives del traçat de de el polígon de son Noguera i la viabilitat tècnica per soterrar l'arribada i sortida de les vies i l'estació ferroviària en aquest entorn, i per tant, en cap cas de travessar la ronda.

*VUITÈ.*- S'han de plantejar alternatives al pas de la ronda Migjorn, que no s'han planejat ni en aquest document, ni en l'altre, i proposar una solució tècnica viable del traçat i la secció, tenint en compte la direcció del traçat cap al sud-est del municipi, cap a Campos.»

5. L'Ajuntament de Palma.

L'Ajuntament de Palma va emetre un informe en data 24 de juny de 2025, respecte a la segona informació pública, centrat, principalment, en els següents punts:

\* S'han tingut en compte les consideracions dels informes municipals en el tram interior a la Via de Cintura, apropant la infraestructura a la població. La disposició en túnel no té interferència amb la xarxa local.

\* Fora de la Via de Cintura, amb la modificació del traçat, encara que s'ha optat per un traçat alternatiu a la proposta municipal, s'han atès les observacions de segregació del nucli residencial de Son Ferriol i els nous equipaments que allà es tenen previstos.

\* Després de l'aeroport, es reprèn la proposta municipal apropant la infraestructura a la població.

Per altra banda recull també els informes de EMT, Urbanisme, EMAYA i Infraestructures els quals no fan constància d'afeccions importants no resolubles als projectes bàsic i constructiu:



\* La franja de reserva de 30m d'ample està grafiada i correspon a la franja de reserva recollida per l'art. 121 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, la qual inclou la previsible ocupació i les zones de domini públic associades.

A la zona subterrània no escau la determinació de la franja de reserva.

\* S'han actualitzat els plànols d'ordenació del PG-23.

\* Les propostes d'afegir aturades i d'integració de la nova infraestructura tant a la zona del corredor del torrent Gros, com a la del recinte firal i el nou institut de Son Ferriol, de la senda paisatgística de Platja de Palma es contemplaran adequadament al projecte bàsic.

#### 6. Aena.

En data 18 de juny de 2025 Aena emet informe (anomenada "nota tècnica")

que conclou principalment:

« Por tanto, a juicio de Aena la definición del corredor ferroviario de Migjorn, dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario de Palma de Mallorca, habría de resolverse en el marco del Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario, garantizándose así la compatibilidad entre ambas infraestructuras, en general con el

desarrollo de las competencias del Estado en materia de explotación aeroportuaria que Aena tiene atribuidas y, en particular, con el desarrollo de las actividades necesarias para la gestión del aeropuerto, los accesos y servicios.»

#### 7. Consell Insular de Mallorca.

La Direcció Insular de Carreteres i d'ITV del Consell Insular de Mallorca va emetre un informe en data 21 de juliol de 2025, que conclou:

«Se solicita que, en sucesivas fases de redacción y aprobación de proyectos, continúe habiendo la misma colaboración con el Govern de les Illes Balears para facilitar documentación actualizada que permita asegurar la plena integración del trazado ferroviario con la infraestructura viaria insular.»

#### 8. Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera

En data 12 de maig de 2025 el Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera emet informe favorable condicionat a:

«Vist l'increment en la petjada de carboni, derivat del càlcul realitzat, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les per tal de donar compliment al Reglamento (UE) 2021/1119, de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática, i fer una previsió de generació d'energia renovable. Aquest aspecte es recollirà al projecte bàsic.»

#### 9. Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme

En data 27 de maig de 2025 el Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme emet informe indicant:

«Examinat el contingut la documentació presentada, aquest no afecta ni contradiu cap aspecte de l'ordenació urbanística o territorial sobre què, en funció de les competències que ostenta, hagi de pronunciar-se aquesta Direcció General, en conseqüència no s'assenyalen observacions sobre el mateix.»

#### 10. Direcció General d'Emergències i Interior

En data 22 de maig de 2025 el Servei de Planificació emet informe indicant:

«Per tot l'anterior, s'informa favorablement l'expedient sobre la nova informació pública de l'Estudi informatiu del corredor ferroviari de Migjorn, sempre que es tinguin en compte les consideracions tècniques de l'apartat anterior. Aquests aspectes es recolliran al projecte bàsic.»

#### 11. Servei de Planificació al Medi Natural

En data 3 de juny de 2025 el Servei de Planificació al Medi Natural emet informe indicant: « Per tot això, inform que l'alternativa escollida en el Document Resultant de les al·legacions a l'Estudi Informatiu dins el procediment d'Avaluació Ambiental Ordinària del corredor ferroviari de Migjorn: Palma- Lluçmajor-Campos és la més adequada pel que fa a l'afecció als espais protegits Xarxa Natura 2000 sempre que incorpori els aspectes següents:



a) El traçat ha d'evitar les dues basses temporals ubicades als punts següents per tal d'evitar perjudici a la integritat de la ZEC ES5310037 Basses de la marina de Llucmajor (coordinades UTM31N ETRS89):

- X 482949 Y 4371800 Bassa Fonda de Son Cànoves
- X 481602 Y 4372115 Bassa de Son Cànoves

b) Identificar i incorporar els dos connectors ecològics següents:

- Zona situada entre els punts quilomètrics 19+000 a 21+000 del traçat.
- Zona Cas Rubins, al punt quilomètric 36+0000.

c) Dissenyar les mesures correctores i protectores considerant els dos connectors ecològics esmentats i comptant amb censos específics de fauna i inventaris d'hàbitats de camp. Convé destacar que els projectes constructius hauran d'incorporar els estudis següents:

- Censos de fauna específics i treball de camp per tal d'executar unes mesures preventives, correctores i compensatòries basades en dades objectius de la fauna afectada.
- Inventari dels hàbitats afectats pel traçat fora de Xarxa Natura 2000: càlcul de la superfície total afectada, previsió de restauració de la superfície afectada i compensació de la superfície destruïda.
- Avaluació i anàlisi de la pèrdua de connectivitat de la fauna als indrets assenyalats (zona 1 i zona 2). Les solucions que es proposin hauran de dissenyar-se tenint en compte els resultats de l'inventari d'hàbitats i els censos realitzats ad hoc.

Aquests aspectes es recolliran al projecte bàsic. Referent a les basses de l'apartat a), ambdues es troben a 82 i 75 metres respectivament de l'eix de la traça de l'opció seleccionada, fora de la franja de reserva i no es veuen afectades directament. En tot cas el projecte bàsic inclourà les mesures ambientals adequades per a poder garantir el seu funcionament i s'estudiarà detalladament les possibles afeccions.»

## 12. Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl

En data 12 de juny de 2025 el Servei de Planificació emet informe indicant: « Ateses les característiques i la naturalesa de l'assumpte de referència, s'informa el següent:

«- Pel que fa a la condicions de seguretat del projecte, a les zones en que la via travessa zones forestals (indicades al plànol adjunt) caldrà executar una franja de d'autoprotecció del 10% de l'ample de la via i de com a mínim 1 metre d'amplada respecte a la vegetació forestal contigua, de conformitat amb l'article 12 de Decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc i es regula l'exercici de determinades activitats susceptibles d'incrementar el risc d'incendi forestal, seguint els criteris i indicacions de la Resolució del conseller de Medi Ambient i Territori, de 15 de febrer de 2021 (<https://www.caib.es/seucaib/ca/arxiuServlet?id=4953120>). Aquesta franja serà sense acumulacions de combustible vegetal, amb un desbrossament selectiu i amb aclarides i podes de la massa arbòria que permetin trencar la continuïtat vertical i horitzontal de la vegetació.

En qualsevol cas, no implicarà cap canvi d'ús respecte al forestal.

- Pel que fa a l'execució de les obres, durant la realització d'aquestes caldrà complir el Decret 125/2007, de 5 d'octubre, pel qual es dicten normes sobre l'ús del foc i es regula l'exercici de determinades activitats susceptibles d'incrementar el risc d'incendi forestal, especialment pel que fa a les mesures de prevenció durant l'època de perill d'incendi forestal i les accions conjunturals de prevenció (art. 8 2.c).

- Referent a utilitzar maquinària i equips en terreny forestal i àrees contigües de prevenció, el funcionament dels quals generi deflagració, espurnes o descàrregues elèctriques susceptibles de provocar incendis forestal, s'ha de tenir en compte el següent:

\*L'article 48.6.d de la Llei 43/2003 prohibeix l'ús d'aquestes màquines quan el risc d'incendis sigui molt alt o extrem (Alerta Foc 4) Es pot consultar a la pàgina [alertafoc.caib.es](http://alertafoc.caib.es) el nivell diari d'alerta diari per risc meteorològic d'incendi forestal vigent.

\* Les màquines o equips que es facin servir a terrenys forestals o menys de 500 m dels mateixos s'utilitzaran extremant les precaucions en el seu ús i adequat manteniment (s'hi aplicaran mètodes de treball que evitin la provocació d'espurnes). El proveïment de benzina d'aquesta maquinària s'ha de realitzar a zones de seguretat aclarides de combustible vegetal.

També recordar que l'acompliment de les mesures incloses en aquest informe no exclou de la responsabilitat dels propietaris/promotors en el compliment de la legislació específica adient i en l'ús responsable dels mitjans que puguin ser causants d'un incendi forestal o dels danys que un incendi forestal pugui causar. Aquests aspectes es recolliran al projecte bàsic.»



### 13. Servei de Protecció d'Espècies

*En data 5 de juny de 2025 el Servei de Protecció d'Espècies emet informe indicant: «Per tot això, inform favorablement sobre la nova informació pública de l'Estudi informatiu del corredor ferroviari de Migjorn: Palma – Lluçmajor - Campos, redactat per TYPSA i dirigit pel Departament d'Obres Públiques de la Direcció General de Mobilitat mantenint els condicionants establerts en l'informe emès pel Servei de Protecció d'espècies en data d'11 de novembre de 2024. Aquest informe s'emet sense perjudici de l'obtenció d'altres informes o autoritzacions que puguin ser necessàries segons la legislació vigent. Així mateix, les indicacions presents al cos de l'informe es tendran en compte per a la redacció del projecte bàsic.»*

### 14. Direcció General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural.

En data 23 de juny de 2025 la Direcció General emet informe indicant:

*«En relació, a la nova informació pública de l'estudi informatiu del Corredor Ferroviari de Migjorn: Palma-Lluçmajor-Campos i vista la documentació, més concretament, els plànols de la proposta, és important interferir el menys possible l'estructura agrícola-ramadera de la zona. Per tot això, des de el punt de vista agrari, la proposta més adient seria el traçat de setembre 2024.»*

### 15. Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic

En data 2 de juliol de 2025 emet informe indicant:

*«L'informe determina una sèrie de condicionants que es tendran en compte tant al projecte bàsic com al constructiu.»*

### 16. Servei de d'Estudis i Planificació (actualment Servei de Planificació)

En data 16 de maig de 2025 el Servei d'Estudis i Planificació emet informe indicant:

*« 1. El promotor de la infraestructura ha de demanar autorització o concessió administrativa a l'Administració Hidràulica per afecció a la zona humida MAZH26, Prat des Pil-lari.*

*2. Per poder atorgar la concessió o autorització corresponent serà necessari que el promotor aporti:*

*a) Un estudi d'avaluació prèvia de la incidència ecològica de l'actuació.*

*b) Una proposta concreta de mesures compensatòries consistent en la restauració o recuperació de zones degradades cartografiades com a potencials que, mitjançant les actuacions corresponents adquiriran la condició de zones humides, o la creació de noves zones humides que mantinguin la connectivitat amb l'espai principal. La superfície a recuperar o restaurar tindria, com a mínim, la superfície de la zona humida afectada.*

*3. Ja que el ferrocarril va soterrat uns 500 metres abans, una solució per evitar el punt anterior seria allargar el soterrament, fent que passes per sota d'aquesta zona humida.*

*L'informe determina una sèrie de condicionants que es tendran en compte tant al projecte bàsic com al constructiu.*

### 17. Servei d'Aigües Subterrànies

En data 14 d'octubre de 2025 el Servei d'Aigües Subterrànies emet informe indicant:

*«Atès que el traçat de la línia ferroviària de Migjorn (Tram Palma – Campos) discorrerà en una bona part del seu recorregut de manera soterrada, atès que a la zona del Prat de Sant Jordi i possiblement dins el casc urbà de Palma el túnel discorrerà a una cota inferior a la del nivell freàtic, i inclús inferior a la cota del nivell de mar, s'informa favorablement al respecte d'aquest segon estudi informatiu sempre i quan es compleixin les següents condicions:*

*• S'hauran de dur a terme tots els estudis geotècnics proposats per tal de caracteritzar adequadament els terrenys per on discorrerà aquesta infraestructura.*

*• En cas que per a poder dur a terme aquesta obra sigui necessari abatre el nivell freàtic s'haurà de sol·licitar una autorització expressa a la Direcció General de Recursos Hídrics. Aquesta autorització sols es podrà resoldre si s'aporta la documentació indicada al punt 2 de l'exposició de fets.*

*L'informe determina una sèrie de condicionants que es tendran en compte tant al projecte bàsic com al constructiu.»*



## 5. Consideracions tècniques

1. Referent a la selecció d'alternatives:

a) La valoració de les alternatives de l'Estudi Informatiu ha utilitzat el mètode PATTERN, un sistema d'anàlisi multicriteri que permet valorar quantitativament cada opció assignant pesos als criteris d'avaluació segons la seva importància relativa. Per comprovar la validesa dels resultats també es realitzen anàlisis de sensibilitat i robustesa.

S'han definit quatre objectius principals d'avaluació:

- Funcional: oferir el millor servei als usuaris i facilitar l'operació del sistema.
- Ambiental: minimitzar l'impacte sobre el medi ambient.
- Econòmic: aconseguir la major rendibilitat econòmica.
- Territorial/social: millorar l'oferta de transport al territori i reduir l'afectació a la població durant les obres.

A cadascun d'aquests objectius se li ha assignat el mateix pes (0,25), considerant que tots tenen la mateixa importància en la decisió final.

En la valoració dels resultats:

- Alternativa A destaca en l'objectiu territorial/social.
- Alternativa B obté el millor resultat en l'objectiu funcional.
- Alternativa C és la millor en els objectius ambiental i econòmic.

Un cop aplicades les ponderacions i calculat l'índex global, els resultats són:

- Alternativa A: 0,751
- Alternativa B: 0,787
- Alternativa C: 0,834

**Per tant, l'alternativa C és la millor valorada globalment i es considera l'opció òptima segons l'anàlisi multicriteri.**

Per verificar si l'elecció de l'alternativa òptima és fiable i si els pesos assignats als criteris influeixen en el resultat, s'han realitzat **anàlisis de robustesa i sensibilitat**.

### - Anàlisi de robustesa:

Avalua el comportament de les alternatives amb diferents combinacions de pesos. **Els resultats mostren que l'alternativa C és la guanyadora en el 78% dels casos**, mentre que l'alternativa B ho és en el 17% i l'alternativa A en el 5%.

### - Anàlisi de sensibilitat:

Analitza com canvien els resultats quan es modifiquen els pesos dels criteris. **En aquest cas, l'alternativa C guanya en el 92% de les combinacions**, mentre que l'alternativa B ho fa en el 7% i l'alternativa A només en l'1%.

b) D'acord amb la valoració multicriteri realitzada a l'Estudi Ambiental Estratègic, s'han analitzat els principals factors del medi físic, biòtic i cultural —topografia, emissions de gasos d'efecte hivernacle, litologia i permeabilitat, hidrologia, àrees de protecció o risc (APR), vegetació, fauna, espais naturals protegits, paisatge i patrimoni— mitjançant una escala d'idoneïtat ambiental de 1 a 5 punts, on els valors més alts indiquen menor impacte ambiental.

**Els resultats mostren que l'Alternativa C obté la puntuació global més elevada**, presentant els millors comportaments relatius en hidrologia, paisatge i patrimoni, així com bones valoracions en la resta de factors, tot i mostrar registres lleugerament inferiors en litologia i emissions respecte a altres opcions. L'Alternativa B presenta un comportament ambiental equilibrat i favorable en la major part dels paràmetres, especialment en vegetació, fauna, espais protegits i APR, situant-se en segona posició global. Per contra, l'Alternativa A registra les puntuacions totals més baixes, principalment a causa d'una menor idoneïtat en hidrologia i paisatge, malgrat obtenir bons resultats en topografia, emissions i patrimoni.

**En conjunt, l'anàlisi comparativa determina que l'Alternativa C constitueix l'opció ambientalment més favorable**, seguida de la B i finalment de l'A, d'acord amb la ponderació total obtinguda en la matriu d'avaluació.



Factor ambiental	Alt. A	Alt. B	Alt. C	Valoració comparativa
Topografia	4	4	3	A i B millors
Emissions GEH	4	4	3	A i B millors
Litologia i permeabilitat	3	3	2	A i B millors
Hidrologia	2	3	4	C millor
APR	3	4	4	B i C millors
Vegetació	3	4	4	B i C millors
Fauna	3	4	4	B i C millors
ENP	3	4	4	B i C millors
Paisatge	2	3	4	C millor
Patrimoni	4	3	5	C millor

La puntuació total obtinguda és:

- Alternativa A: 31 (ponderació 2,6)
- Alternativa B: 36 (3,3)
- Alternativa C: 37 (3,4)

c) En la selecció del corredor ferroviari de Migjorn **no s'avalua el tram 4 des de Lluçmajor a Campos** d'acord amb l'esmentat al punt 2 del present informe.

d) El recorregut de l'alternativa C modificat (d'acord amb les al·legacions fetes al tràmit d'Informació Pública): **manté l'inici de la línia a Son Costa**, per tal de poder-la comparar amb la proposta anterior no afegeix la prolongació fins a la zona de Conservatori (aquesta anàlisi es posposa per a estudis posteriors), però, a partir del carrer d'**Aragó**, el traçat es modifica i es dirigeix cap al sud fins arribar a la **plaça de Miquel Dolç**, on se situa la següent estació. En aquest punt, la línia comença a girar cap a l'est i continua en **túnel** sota el barri de **Soledat Nord**, creuant també la **Ma-20**, fins arribar a l'estació de **Son Güells**.

A partir de Son Güells, el traçat continua cap a l'est però es desvincula de la proposta anterior. La línia recorre el **polígon de Son Morro** pel seu costat nord i ho fa **en superfície**. Posteriorment continua també en superfície fins a l'entorn de l'**Hospital de Son Llätzer**, on es preveu una estació situada **al nord de l'hospital**, a diferència de l'alternativa anterior. Abans d'arribar a aquesta parada, es reserva l'espai destinat als **tallers i instal·lacions de manteniment de la nova línia**, ubicats al nord de Son Llätzer, a **Son Tous**, amb una superfície prevista de **més de 10 hectàrees**.

Després de l'estació de Son Llätzer, el traçat es desvia cap al sud per retrobar-se amb el recorregut de l'alternativa anterior un cop superada la **Ma-15**. A continuació, la línia discorre paral·lela a les instal·lacions d'**Exolum a Son Banyà** fins que es torna a **soterrar** cap al final d'aquest recinte. En aquest sector, el recorregut de la nova alternativa és lleugerament **més llarg**, ja que es reubica l'estació de **Coll d'en Rabassa** més a prop del barri, **al sud de la Ma-19**. Aquest canvi allarga el traçat, però ambdues alternatives tornen a coincidir abans d'arribar a la zona de l'**Aeroport**.

El traçat travessa l'aeroport **en túnel** i arriba a l'estació de **Son Oms**, que en aquesta proposta es desplaça dins del **polígon de Son Oms**. La línia continua soterrada fins després de creuar la **Ma-19**. En aquest punt emergeix a superfície i, a diferència de l'alternativa anterior, discorre **pel costat sud de la Ma-19**. També es modifica la ubicació —i el nom— de la parada d'**Es Pil·larí**, que passa a denominar-se **Porciúncula** i s'ubica al costat del **Col·legi La Porciúncula**, més propera als nuclis residencials de la costa. Uns metres després d'aquesta estació, els dos traçats tornen a coincidir.

Ambdues propostes continuen cap al sud, però en la nova alternativa s'incorpora **una nova parada abans d'arribar a s'Arenal**, anomenada **Bellavista**, situada en una zona residencial als afores del nucli. Poc abans d'arribar a l'estació de **s'Arenal**, la línia torna a **soterrar-se** i continua així fins al nord de la zona prevista per a l'**intercanviador modal** definit al *Pla de Millora de la Mobilitat Viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionament d'Intercanvi Modal*, on també es preveu la construcció d'un **aparcament dissuasiu**. Aquest equipament s'havia plantejat anteriorment al nord del parc lúdic **Aqualand**.

Després de l'estació de s'Arenal, el traçat de la nova alternativa coincideix en gran part amb l'anterior fins arribar a **Lluçmajor**. Només es produeix un **petit desviament abans de Son Noguera**, sense gaire incidència, i es manté el **pàrquing dissuasiu de Son Noguera** a la mateixa ubicació prevista.



Finalment, abans d'entrar al nucli urbà de **Llucmajor**, la línia es desvia cap al nord per connectar amb el traçat de l'**antiga línia ferroviària Palma–Santanyí**. La nova proposta preveu **dues estacions dins el municipi de Llucmajor**: una situada al **sud-oest del nucli urbà** i una altra **més cèntrica** (coincident amb la de l'alternativa anterior). A més, es planteja la creació d'un **tercer aparcament dissuasiu**, de manera que el municipi comptaria amb **tres pàrquings d'intercanvi modal**.

#### e) Demanda

L'anàlisi de la demanda de viatgers al corredor de Migjorn indica una elevada dependència del vehicle privat en els desplaçaments interurbans de Mallorca, especialment fora de Palma, tal com recullen el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) i el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma (PMUS). En municipis com Campos, més del 90% dels desplaçaments externs es realitzen en vehicle privat, amb una ocupació mitjana de 1,1 persones per vehicle i un índex de motorització superior a la mitjana insular i estatal. A Palma, els desplaçaments amb origen o destinació fora del municipi o de la Via de Cintura presenten una quota de vehicle privat entre el 56% i el 92%, generant intensitats mitjanes diàries elevades a les principals vies d'accés, especialment a la Ma-19 i la Ma-30.

Palma actua com el principal pol d'atracció laboral i de serveis de l'illa, amb una elevada entrada diària de treballadors procedents d'altres municipis. A més, infraestructures estratègiques com l'Aeroport de Palma de Mallorca concentren una gran demanda de mobilitat, amb més de 60.000 viatgers diaris en temporada alta. La mobilitat presenta una marcada estacionalitat, amb diferències superiors al 20% entre temporada alta i baixa. Els municipis de Palma i Llucmajor concentren aproximadament el 75% dels desplaçaments de l'illa, mentre que zones turístiques del litoral est de Palma (S'Arenal, Les Meravelles i Can Pastilla) registren episodis de congestió, especialment associats al transport turístic.

Pel que fa al transport públic, les línies que connecten Palma amb els municipis de Migjorn presenten una demanda elevada i creixent, arribant a situacions de saturació puntual. Existeix una forta relació de mobilitat entre Palma, Llucmajor i S'Arenal, mentre que la connexió entre Llucmajor i Campos presenta una utilització més reduïda. En el cas de Campos, la major part dels desplaçaments es dirigeixen cap a Palma i la demanda de transport públic a l'estiu pot arribar a quadruplicar la registrada a l'hivern.

A partir de l'anàlisi de mobilitat dels municipis de Palma, Llucmajor i Campos, es considera recomanable la implantació d'un corredor ferroviari que permeti captar entre un 5% i un 7% dels desplaçaments actualment realitzats en vehicle privat, així com aproximadament un 20% de la demanda del transport interurbà en autobús. Entre les alternatives analitzades, **l'Alternativa C —que connecta Palma amb l'aeroport, S'Arenal, Son Noguera i Llucmajor fins a Campos amb trams soterrats— presenta els millors resultats de demanda**.

Les estimacions de demanda anual indiquen que l'Alternativa C podria assolir aproximadament **8,4 milions de viatgers anuals en l'any base i prop de 8,6 milions l'any 2038**, superant clarament les alternatives A i B.

Finalment, l'anàlisi de la cobertura territorial poblacional considerant un radi de 800 metres al voltant de les estacions indica un increment potencial de la demanda del corredor del 12 % **respecte a l'Alternativa C definida inicialment a l'Estudi Informatiu**. A partir d'aquesta hipòtesi s'han estimat els valors de demanda del corredor. Pel que fa a la demanda de viatgers, els resultats mostren que **la nova proposta de l'Alternativa C presenta una demanda diària estimada de 25.807 viatgers en el conjunt del corredor de Migjorn, augmentant l'estimació de demanda aproximada a 9,4 milions de viatgers anuals en l'any base i prop de 9,6 milions l'any 2038**.

## 2. Topografia i emissions de gasos d'efecte hivernacle

L'Alternativa C és la que genera més emissions de CO i més moviments de terres, principalment perquè inclou diversos trams en túnel, que tenen una elevada petjada de carboni i generen més volum d'excavació. En canvi, l'Alternativa B és la que en genera menys.

El temps necessari per compensar les emissions de construcció i funcionament és de 6-7 anys per a les alternatives A i B, i de 10-11 anys per a la C.

Tot i això, totes les alternatives del corredor de Migjorn redueixen les emissions de gasos d'efecte hivernacle gràcies al canvi en els patrons de transport, ja que incorporen un nou transport públic i afavoreixen el transvasament del vehicle privat al tren-tramvia. **L'Alternativa C és la que redueix més emissions**, seguida de l'A i la B, **perquè és la més curta (41,16 km) i la que aconsegueix una major transferència de viatgers cap al transport públic**.

**En la redacció del projecte s'hauran d'incorporar els condicionants de l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera (12/05/2025).**

## 3. Litologia i permeabilitat

En general, els diferents traçats presenten condicions geològiques similars, tot i que les zones amb dipòsits al·luvials poden implicar major complexitat per la presència d'aigua subterrània.



L'anàlisi litològic i hidrogeològic indica que les alternatives amb materials més consolidats i amb menor permeabilitat generen un menor impacte i menys problemes constructius, especialment en zones amb túnels.

Part del traçat discorre per sota del nivell freàtic. L'EAE indica que caldrà estudiar en fases posteriors la possible presència de càrregues d'aigua variables, així com la heterogeneïtat dels materials (calcarenites, arenisques i rebliments al·luvials), la possible existència de cavitats karstificades i l'afectació al nivell freàtic mitjançant assaigs de bombeig.

**L'EIA haurà de fer una avaluació dels possibles problemes geotècnics que poden afectar el projecte.**

4. Hidrologia: en el tram Palma – FAN Mallorca Shopping, totes tres alternatives es veuen afectades pels torrents:

- Torrent de na Bàrbara
- Torrent Gros

És una zona ARPSI amb risc significatiu d'inundació. En tots els casos es resol amb passos superiors o infraestructures existents, sense diferències destacables entre alternatives.

A Son Oms, totes les alternatives es veuen afectades per:

- Síquia de Sant Jordi / Torrent de la Ribera

També es resol amb passos superiors, de manera similar en totes les opcions.

Abans de S'Arenal, totes travessen el:

- Torrent des Jueus

**La Alternativa A és la que presenta més afectacions hidrològiques addicionals seguida de l'alternativa B, es considera l'alternativa C com a la millor opció atès que evita la zona ARPSI de 100 anys a l'entorn de Son Llätzer, i els tallers queden fora d'aquesta zona.**

A la zona sud-est de l'aeroport hi ha dues zones humides: Ses Fontanelles i Prat des Pil·larí. La primera no afecta cap alternativa, mentre que la segona afecta les tres alternatives de manera perpendicular, però només en un tram curt que es podria superar amb un pas superior.

**Cal que l'EIA avaluï la incidència ecològica del projecte a la zona humida, tenint en compte que augmenta la seva discontinuïtat, possibles solucions per evitar les afeccions (com soterrar la línia) i en els cas que no sigui viable, una proposta de mesures correctores.**

Pel que fa a la vulnerabilitat de les aigües subterrànies, totes tres alternatives es troben majoritàriament en zones de vulnerabilitat moderada de contaminació d'aqüífers. Només hi ha un tram amb vulnerabilitat alta, situat prop d'Aqualand, per on passen també les tres alternatives.

5. APR (Àrees de Prevenció de Riscos)

A l'àmbit d'estudi del corredor de Migjorn no trobem APR d'esllavissament o Erosió.

Les zones amb APR d'inundació es concentren:

- Sortida de Palma – Hospital de Son Llätzer.
- Entre Son Oms i Es Pil·larí.
- Entorn de S'Arenal.
- Zona nord de Campos.

Aquestes afecten pràcticament totes les alternatives de manera similar.

Les ZAR es localitzen sobretot entre:

- S'Arenal i Campos, especialment entre S'Arenal i Son Noguera.

Aquí sí hi ha una diferència clara d'afeccions, l'alternativa A és la que més afecta ZAR, ja que travessa masses forestals protegides amb alt risc d'incendi durant uns 6 km, coincidint amb l'antic corredor ferroviari de Migjorn.

Alternatives B i C → També passen per ZAR, però amb molta menor afecció.

**Caldrà incloure els condicionants de l'informe de la Direcció General d'Emergències i Interior (20/05/2025).**

6. Vegetació i HICs

Segons l'anàlisi de la vegetació i dels Hàbitats d'Interès Comunitari (HIC), totes les alternatives afecten principalment la zona entre S'Arenal i Campos, on es concentren la major part dels hàbitats naturals.

La més afectada és l'Alternativa A, ja que segueix en gran part l'antiga traça del corredor de Migjorn i travessa zones amb pinedes mediterrànies de pins endèmics, matollars termomediterranis i boscos d'Olea i Ceratonia.

En canvi, les alternatives B i C produeixen menys afeccions sobre aquests hàbitats.

En el tram entre Palma i S'Arenal, les tres alternatives tenen una afecció similar, ja que discorren principalment per terres agrícoles (regadiu, secà i zones de pastura o matollar).

**L'Estudi d'Impacte Ambiental haurà de comptar amb censos d'espècies i treball de camp que permeti determinar la presència tant d'hàbitats com d'espècies d'interès comunitari que es puguin veure afectats pel projecte de forma objectiva. S'hauran de preveure mesures preventives i correctores suficients per evitar les afeccions dels hàbitats presents en el traçat:**

- 92D0 Galeries i matolls riberencs termomediterranis
- 1150 Llacunes costaneres Hàbitat Interès Comunitari
- 1410 Prats salins mediterranis (*Juncetalia maritimae*)
- 1420 Matolls halòfil mediterranis i termoatlàntics
- 2270\* Dunes amb boscos de *Pinus pinea* i o *Pinus pinaster*
- 5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics Hàbitat
- 7210\* Torberes calcàries del *Cladium mariscus* i amb espècies del Caricion *davallianae*
- 6220\* Prats i erms mediterranis amb gramínies i anuals, basòfils
- 6430 Herbassars higròfils, tant de marges o vorades com de l'alta muntanya
- 9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics

D'acord amb l'informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl (12/06/2025): «*Pel que fa a la condicions de seguretat del projecte, a les zones en que la via travessa zones forestals (indicades al plànol adjunt) caldrà executar una franja de d'autoprotecció del 10% de l'ample de la via i de com a mínim 1 metre d'amplada respecte a la vegetació forestal contigua, de conformitat amb l'article 12 de Decret 125/2007, de 5 d'octubre...*».

**L'EIA ha de tenir en compte aquest condicionant del futur projecte constructiu i avaluar l'impacte de la implementació del al franja d'autoprotecció.**

7. ENP

L'Alternativa A és l'única que travessa un espai de la **Xarxa Natura 2000**, concretament la ZEPA Cap Enderrocat i cap Blanc, al municipi de Lluçmajor. L'afectació es produeix entre Ses Palmeres i Son Noguera, seguint l'antic corredor ferroviari de Migjorn, amb uns 5,7 km afectats.

Les alternatives **B i C** no travessen cap espai Natura 2000, però circulen pel límit d'un ANEI (**Àrea Natural d'Espècial Interès**) entre S'Arenal i Son Noguera, sense passar per Ses Palmeres. Cap alternativa afecta espais regulats directament per la Llei d'Espais Naturals de les Illes Balears.

Tal com s'ha comentat en el punt anterior, l'Alternativa A és la que genera més impacte sobre **Hàbitats d'Interès Comunitari** (Directiva Hàbitats), especialment pinedes mediterrànies de pins mesogeus endèmics, matollars termomediterranis i predesèrtics, i boscos d'Olea i Ceratonia.

**Cal que el projecte incorpori els condicionants (que afectin al traçat que s'avalua Palma-Lluçmajor) de l'informe emès pel Servei de Planificació al Medi Natural (3/6/2025).**

8. Fauna

La fauna present a la zona d'estudi està condicionada principalment per la vegetació i els hàbitats existents. Segons la informació del BIOATLAS i la bibliografia consultada, en l'àmbit de les alternatives hi ha hàbitats d'espècies d'interès comunitari, com la geneta (*Genetta*

*genetta*) i la marta (*Martes martes*), la captura o explotació de les quals pot estar subjecta a mesures de gestió. Aquest fet implica que qualsevol intervenció sobre el territori ha de considerar possibles impactes sobre aquests hàbitats.

A més, totes les alternatives que discorren entre s'Arenal i Lluçmajor es veuen afectades per una zona de protecció per electrocució d'avifauna, establerta pel Reial decret 1432/2008, destinada a minimitzar els riscos per a les aus. També afecta l'AIRIB 76 de la Marina de Lluçmajor, de migració i reproducció, d'acord amb el Catàleg d'Àrees Importants pels Rapinyaires Diürns, per tant, independentment de l'alternativa escollida en aquest tram, serà necessari aplicar mesures correctores específiques durant el desenvolupament del projecte.

No obstant això, existeix una diferència significativa entre les alternatives pel que fa a l'afecció directa sobre els hàbitats de migració i reproducció d'aus rapinyaires situats a la mateixa zona on es troba la ZEPA. En aquest cas:

L'alternativa A travessa directament aquestes zones de protecció d'avifauna, fet que incrementa el risc d'afecció sobre les espècies d'aus, especialment durant els períodes de reproducció i migració.

Les alternatives B i C no travessen aquestes zones de protecció, evitant així una part important de l'impacte potencial sobre l'avifauna.

**Per aquest motiu, l'alternativa C es pot considerar la que genera menys afeccions a la fauna, ja que, igual que la B, evita les zones de protecció d'avifauna i, per tant, redueix el risc d'impacte sobre els hàbitats sensibles de rapinyaires.**

**L'Estudi d'Impacte Ambiental haurà de comptar amb censos de fauna i treball de camp que permeti determinar les espècies que es poden veure afectades pel projecte de forma objectiva. S'hauran d'incloure mesures correctores i preventives per minimitzar les afeccions i les indicacions de l'informe del Servei de Protecció d'espècies (05/06/2025).**

## 9. Paisatge

L'àmbit del corredor ferroviari de Migjorn travessa diferents unitats paisatgístiques caracteritzades per una combinació d'espais urbans, periurbans i rurals. En el tram inicial destaca l'àrea urbana i periurbana de Palma i el Pla de Sant Jordi, amb presència d'expansions urbanes, polígons industrials i zones agrícoles intensives. A mesura que el traçat s'allunya de la capital, predominen paisatges rurals vinculats a l'activitat agrícola, amb camps de cultiu, vegetació arbustiva i petits nuclis de població.

L'avaluació global indica que el valor paisatgístic de l'àmbit d'estudi és mitjà, atesa la combinació d'espais agrícoles, zones urbanes i àrees naturals. Considerant la magnitud dels impactes identificats i la possibilitat d'aplicar mesures correctores adequades, l'impacte paisatgístic associat al projecte es considera compatible amb el medi.

**Les millors alternatives des del punt de vista paisatgístic són la B i la C perquè són molt similars:**

- Transcorren majoritàriament per sòls de baixa qualitat paisatgística.
- S'adapten al viari existent o en paral·lel a infraestructures, reduint fragmentació.
- No travessen sòl forestal com fa l'Alternativa A.
- Eviten una major penetració en espais naturals.

**L'EIA ha d'implementar mesures de protecció del paisatge.**

## 10. Patrimoni

Des del punt de vista de les afeccions patrimonials, la millor alternativa és l'Alternativa A, ja que és la que afecta menys elements catalogats.

Segons la revisió dels Plans Generals dels municipis afectats i del catàleg patrimonial del Consell Insular de Mallorca, s'han identificat diferents elements patrimonials en l'àmbit del projecte:

- Alternativa A:

Passa a prop d'un molí de vent d'extracció d'aigua abans d'arribar al centre comercial FAN Mallorca Shopping (PK 2+140 de la línia L2).

Discorre paral·lela a la zona catalogada "Conjunt de pedreres de marès de la zona d'Es Castellet" (entre els PK 4+715 i 4+870 de la línia L3-2).

- Alternativa B:

Afecta el "Pont de l'Estació del Tren", element catalogat al PGOU de Palma (PK 0+460 de la línia L1-2). També passa a prop d'un molí de vent d'extracció d'aigua. Igual que l'alternativa A, discorre paral·lela al conjunt de pedreres de marès d'Es Castellet.

- Alternativa C:

Afecta diversos elements patrimonials addicionals, com el Conjunt etnològic d'Es Serral, Cas Capellans, un molí de vent d'extracció d'aigua, el Molí de Ca l'Amo en Pau i també la zona d'Es Castellet.

És l'alternativa amb més afeccions patrimonials, caldrà que es prevegin mesures de protecció i supervisió arqueològica. **L'EIA ha de tenir en compte les prescripcions de l'informe del Servei de Patrimoni Històric (10/06/2025).**

#### 11. Planejament urbanístic i parcel·les afectades

L'anàlisi del sòl afectat per les diferents alternatives es basa en la informació del Pla Territorial Insular de Mallorca (PTIM), que estableix l'ordenació general del territori de l'illa i regula els usos del sòl, els assentaments humans i la protecció del medi natural.

En el tram urbà de Palma, les alternatives A i B discorren principalment per la xarxa viària existent i en superfície, fet que minimitza l'afectació directa a edificacions. En canvi, l'alternativa C circula en túnel fins aproximadament la parada de Son Güells, reduint encara més l'impacte sobre el sòl urbà i les infraestructures existents.

Entre el poliesportiu de Germans Escales i el polígon de Son Morro, l'alternativa C travessa àrees de transició, caracteritzades principalment per cultius de cereals i cítrics. A partir de Son Morro i fins a l'entorn de l'Hospital de Son Llätzer, les tres alternatives creuen sòl rústic, incloent àrees de transició i àrees d'interès agrari, amb predomini de cultius de cereals i zones d'extracció o abocament.

A l'entorn de Son Llätzer, totes les alternatives aprofiten el viari existent de l'hospital i continuen cap al sud travessant zones agrícoles i diverses carreteres principals (Ma-15D i Ma-15). Després de creuar la Ma-15, passen per una petita franja d'àrea natural terrestre i posteriorment per terrenys de producció secundària associats a instal·lacions industrials d'Exolum.

En aquest punt es produeix una diferència important: l'alternativa C passa a circular en túnel, fins després del polígon de Son Oms i sota l'Aeroport, mentre que les alternatives A i B continuen en superfície, afectant àrees d'interès agrari i de transició amb cultius de cereals.

A partir del centre comercial FAN Mallorca Shopping fins a Son Oms, les alternatives A i B discorren paral·leles a la Ma-19. Des de Son Oms fins a s'Arenal, les tres alternatives comparteixen traçat, travessant àrees de transició, sòl agrícola i camins rurals, i discorren paral·lelament a la Ma-6014 fins a l'entorn d'Aqualand. Abans d'arribar a s'Arenal, el traçat passa per sòl rústic de règim general forestal.

A partir de s'Arenal, l'alternativa A continua cap al sud, afectant àrees de transició harmonitzada i sòl rústic forestal fins a la zona de Ses Palmeres, i posteriorment travessa sòl agrícola a l'entorn del Golf Son Antem. En canvi, les alternatives B i C es desvien cap al nord-est, travessant menys superfície de sòl rústic forestal i discorren en part pel límit d'una Àrea Natural d'Especial Interès (ANEI) abans de tornar a zones agrícoles.

Abans d'arribar al polígon de Son Noguera, les tres alternatives convergeixen i continuen fins a Lluçmajor, principalment seguint el traçat de la Ma-6020 i aprofitant camins rurals per reduir l'afectació als cultius.

Segons l'anàlisi de les parcel·les afectades, **l'alternativa C és la que genera menys impacte territorial**. Això es deu principalment a tres factors:

- Té menor longitud total que les altres alternatives.
- Inclou més trams soterrats, especialment en zones sensibles o urbanes.
- Afecta un nombre menor de parcel·les.

Per contra, l'alternativa A és la que provoca una major afecció, ja que té un recorregut més llarg i es desvia cap a la zona de Ses Palmeres, travessant més sòl rústic i agrícola.

#### 12. Serveis afectats

L'afecció a serveis (com xarxes d'aigua, electricitat, telecomunicacions o sanejament) pot generar molèsties a les finques afectades i també allargar el temps d'execució de les obres, ja que sovint és necessari modificar o reposar aquests serveis. Per tant, un menor cost de reposició indica generalment menys infraestructures afectades.

Segons el pressupost estimat per a la reposició dels serveis:

- Alternativa A: 17.093.786,90 €
- Alternativa B: 18.007.919,78 €
- Alternativa C: 9.672.058,86 €



L'**alternativa C** té un cost de reposició significativament inferior a les altres dues (aproximadament la meitat), fet que indica que **afecta menys serveis existents**.

13. Efectes previsibles sobre plans sectorials i territorials

**Pla Director Sectorial de Mobilitat (PDS de Mobilitat):**

Té el mateix rang normatiu que el Pla Territorial Insular (PTI). En cas de conflicte entre ambdós, prevaldrà la determinació més específica segons la matèria. A més, el PDS de Mobilitat vincula els instruments de planejament de rang inferior (plans insulars de carreteres, plans de transport i planejament urbanístic municipal) quan hi predomina l'interès públic supramunicipal.

**Pla Territorial Insular de Mallorca (PTI):**

El PTI ordena el territori de Mallorca i contempla el desenvolupament del transport ferroviari. La Norma 53 preveu l'ampliació de línies ferroviàries, entre les quals es troba el projecte analitzat. Per tant, el traçat ferroviari és coherent amb el PTI i té efectes positius, i no es detecten incidències previsibles sobre el seu desenvolupament futur.

**Pla Director Sectorial de Carreteres:**

El PDS de Mobilitat té rang normatiu superior al PDS de Carreteres i en condiona les determinacions quan existeix interès públic supramunicipal. El PDS de Mobilitat promou la integració de diferents modes de transport, com carreteres i ferrocarril, i no pot contradir les Directrius d'Ordenació Territorial. En general, no es preveuen conflictes rellevants amb aquest pla.

**Plans de Gestió del Risc d'Inundació (Demarcació Hidrogràfica de les Illes Balears):**

El traçat travessa diverses zones amb risc d'inundació identificades en el pla, com els trams **Na Bàrbara (Palma)**, **Gros (entre Son Morro i l'Hospital de Son Llätzer)** i **Campos**, on històricament s'han registrat diverses inundacions. Per tant, el projecte haurà de tenir en compte mesures de prevenció i adaptació per reduir possibles impactes.

**Pla Estatal Estratègic del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat (2011-2017):**

En l'avaluació ambiental estratègica s'analitza la possible afecció a espais protegits com la **Xarxa Natura 2000**, **ZEPA**, corredors ecològics o zones prioritàries de biodiversitat. El projecte haurà de considerar aquests espais per minimitzar impactes sobre la biodiversitat.

**El pla (2011-2017) no es troba en vigor, l'EIA cal que actualitzi la normativa sobrevinguda.**

**Conveni Europeu del Paisatge:**

El futur projecte ha de tenir en compte la protecció i la gestió sostenible del paisatge, integrant criteris paisatgístics en la planificació territorial i en el disseny de les infraestructures.

**Programa Estatal de Camins Naturals:**

No es preveuen incidències, ja que el traçat del corredor ferroviari **no afecta cap camí natural**.

**Pla Estatal d'Infraestructures, Transport i Habitatge (PITVI 2010-2024):**

El corredor ferroviari és **coherent amb el pla**, ja que promou el ferrocarril com a mitjà de transport sostenible, millora la mobilitat i fomenta la reducció de l'ús del vehicle privat.

**El PITVI 2010-2024 no es troba en vigor, l'EIA cal que actualitzi la normativa sobrevinguda.**

**Estratègia Espanyola de Mobilitat Sostenible (EEMS):**

El corredor ferroviari s'alinea amb els objectius de l'estratègia, com la **promoció del transport públic**, **l'electrificació del transport**, **la reducció d'emissions i la intermodalitat**.

**Pla Director Sectorial Energètic de les Illes Balears (2001-2015):**

Es contribueix als objectius de **sostenibilitat i eficiència energètica**, amb mesures com l'ús d'energia renovable (per exemple, instal·lació de plaques solars) i la reducció de la petjada de carboni.

### Pla d'Impuls de les Energies Renovables (PIER):

El corredor ferroviari afavoreix la **transició energètica**, fomentant el transport electrificat i la reducció d'emissions de CO.

### Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima (PNIEC 2021-2030):

S'alinea amb els objectius de **descarbonització del transport, electrificació i foment de la intermodalitat**, contribuint a reduir emissions i millorar l'eficiència energètica.

### Altres plans sectorials

No es preveuen incidències sobre el **PDS d'Equipaments Comercials, PDS d'Àmbits Turístics, PDS de Canteres, PDS de Residus Perillosos, PDS de Residus no Perillosos i PDS de Telecomunicacions**.

#### 14. Residus

En compliment del Reial Decret 105/2008, l'EAE incorpora un estudi de gestió dels residus de construcció i demolició (RCD) generats durant les obres, amb l'estimació dels diferents tipus de residus i la definició de les mesures per al seu tractament, reutilització i eliminació.

Els RCD de nivell I, corresponents principalment a terres i materials petris procedents de les excavacions, es prioritzaran per a la seva reutilització dins de l'obra; en cas contrari, es transportaran a abocadors o pedreres autoritzades. Pel que fa als RCD de nivell II, que inclouen residus diversos com plàstics, cartró, fusta, envasos contaminats, aerosols o altres residus assimilables a urbans i potencialment perillosos, es preveu la seva recollida selectiva mitjançant contenidors específics durant l'execució de les obres. Els residus perillosos generats seran declarats i gestionats a través de gestors autoritzats.

Els RCD de nivell III, derivats principalment de tasques de desbrossament, es gestionaran conjuntament amb altres moviments de terres atesa la seva difícil quantificació. Els residus procedents de demolicions i desmuntatges es transportaran directament a instal·lacions de tractament autoritzades, com el complex de MAC Insular.

El projecte prioritza la reutilització dels materials, tant per motius ambientals com econòmics. En aquest sentit, es preveu reutilitzar la terra vegetal per a les plantacions associades als baixadors situats en sòl rústic, així com part de les terres i materials petris procedents de l'excavació del tram en túnel per a la formació de terraplens al llarg del traçat.

Finalment, els residus que no puguin ser reutilitzats in situ es gestionaran a través d'empreses especialitzades autoritzades per la Conselleria competent en matèria de Residus, i el seu dipòsit final es realitzarà en instal·lacions o abocadors autoritzats pel Consell de Mallorca.

### A la fase de projecte s'ha de definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors).

#### 15. Agricultura

D'acord amb l'informe de la Direcció General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural (23/06/2025): *«és important interferir el menys possible l'estructura agrícola-ramadera de la zona. Per tot això, des de el punt de vista agrari, la proposta més adient seria el traçat de setembre 2024»*. S'ha de tenir en compte que l'informe té en compte el tram Lluçmajor -Campos que és el que més interferències provoca a l'estructura agrícola-ramadera. Vist que el traçat més favorable per al corredor ferroviari de Migjorn ambientalment és la nova proposta d'alternativa C, l'EIA ha de tenir en compte la incorporació de mesures per minimitzar la interferència amb l'estructura agrícola-ramadera.

### Conclusions de la declaració ambiental estratègica

**Primer.** Formular la declaració ambiental estratègica favorable **del recorregut modificat de l'alternativa C (BOIB núm. 46 de 15 d'abril de 2025) en el tram comprès entre Palma (inici línia Son Costa) i Lluçmajor de la Línia Ferroviària de Migjorn inclosa en el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB)**, atès que no es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, sempre i quan es compleixin les mesures proposades que figuren a l'estudi ambiental estratègic redactat per la geòloga Marta Mora Mayoral i Sofia Gracia Porta Enginyera de Camins, Canals i Ports, en data setembre 2024, i els següents condicionants relatius a la fase de projecte i elaboració de l'EIA:

#### 1. Atmosfera

a) D'acord amb l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera, de data 12 de juny de 2025, l'Estudi d'Impacte Ambiental haurà de complir el següent:

- Vist l'increment en la petjada de carboni, derivat del càlcul realitzat, ha de fer una previsió de mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les per tal de donar compliment al *Reglamento (UE) 2021/1119, de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática*, i fer una previsió de generació d'energia renovable.

## 2. Litologia i Permeabilitat

- Atès que part del traçat de la línia discorre sota del nivell freàtic, l'EIA ha d'avaluar els possibles problemes geotècnics que poden afectar el projecte.

## 3. Hidrologia

- L'EIA ha d'avaluar la incidència ecològica del projecte a la zona humida Prat des Pil·larí, tenint en compte que augmenta la seva discontinuïtat, possibles solucions per evitar les afeccions (com soterrar la línia) i en els cas que no sigui viable, una proposta de mesures compensatòries.

## 3. APRs

- S'ha de complir amb les consideracions de l'Informe de la Direcció General d'Emergències i Interior (20/05/2025):

a) En quant al risc d'inundacions, l'EIA haurà de contemplar el Pla Especial per fer front al risc d'inundacions (INUNBAL). Es recorda de nou la importància de que el projecte tingui en compte els calats i les velocitats d'inundació als trams per on ha de transcórrer l'alternativa que s'executi.

b) En quant al risc d'incendis forestals, l'EIA haurà de contemplar el Pla Especial per fer front al risc d'incendis forestals (INFOBAL). Seria convenient que a la fase d'explotació de les infraestructures projectades es tingués en compte la necessitat de protocol·litzar la gestió en cas d'incendi forestal actiu que pugui afectar al pas dels trens i per tant a les persones que hi viatgen.

## 4. Vegetació i HICs

- L'EIA haurà d'avaluar l'impacte de la implementació del al franja d'autoprotecció i proposar mesures compensatòries.

- L'Estudi d'Impacte Ambiental ha de comptar amb censos d'espècies i treball de camp que permeti determinar la presència tant d'hàbitats com d'espècies d'interès comunitari que es puguin veure afectats pel projecte de forma objectiva.

- S'han de preveure mesures preventives i correctores suficients per evitar les afeccions dels hàbitats presents en el traçat.

## 5. ENP

- L'EIA ha d'incorporar les consideracions que afectin al traçat Palma-Llucmajor (la Zona Cas Rubins pk 36+000 quedaria fora) de l'informe emès pel Servei de Planificació al Medi Natural (3/6/2025):

a) El traçat ha d'evitar les dues basses temporals ubicades als punts següents per tal d'evitar perjudici a la integritat de la ZEC ES5310037 Basses de la marina de Llucmajor (coordenades UTM31N ETRS89):

\* X 482949 Y 4371800 Bassa Fonda de Son Cànoves

\* X 481602 Y 4372115 Bassa de Son Cànoves

b) Identificar i incorporar els dos connectors ecològics següents:

\* Zona situada entre els punts quilomètrics 19+000 a 21+000 del traçat.

\* Zona Cas Rubins, al punt quilomètric 36+000.

c) Dissenyar les mesures correctores i protectores considerant els dos connectors ecològics esmentats i comptant amb censos específics de fauna i inventaris d'hàbitats de camp. Convé destacar que els projectes constructius hauran d'incorporar els estudis següents:

\* Censos de fauna específics i treball de camp per tal d'executar unes mesures preventives, correctores i compensatòries basades en dades objectius de la fauna afectada.

\* Inventari dels hàbitats afectats pel traçat fora de Xarxa Natura 2000: càlcul de la superfície total afectada, previsió de restauració de la superfície afectada i compensació de la superfície destruïda.

\* Avaluació i anàlisi de la pèrdua de connectivitat de la fauna als indrets assenyalats (zona 1 i zona 2). Les solucions que es proposin hauran de dissenyar-se tenint en compte els resultats de l'inventari d'hàbitats i els censos realitzats ad hoc.

#### 6. Fauna

- L'Estudi d'Impacte Ambiental ha de comptar amb censos de fauna i treball de camp que permeti determinar les espècies que es poden veure afectades pel projecte de forma objectiva.

-S'han d'incloure mesures correctores i preventives per minimitzar les afeccions.

- L'EIA ha d'incloure les indicacions de l'informe del Servei de Protecció d'espècies (05/06/2025):

«- Els resultats del seguiment de mortalitat per electrocució i col·lisió d'avifauna amb la catenària s'hauran d'informar anualment al Servei de Protecció d'Espècies.

- Cal realitzar una prospecció prèvia del terreny abans de l'entrada de la maquinària per detectar tortugues de terra presents i traslladar-les a una zona segura. Aquesta prospecció no s'ha de realitzar els mesos de fred, atès que la tortuga mediterrània podria estar enterrada i no es detectaria.

- S'hauran de portar a terme revisions diàries de les rases, que hauran de romandre obertes el menor temps possible. També s'hi hauran de col·locar elements que permetin la sortida de la fauna en cas de caiguda a l'interior.

- Cal incorporar a l'estudi ambiental estratègic el disseny de tancaments i passos de fauna, com túnels o ponts verds, per tal de garantir la permeabilitat ecològica del corredor ferroviari de Migjorn i millorar la connectivitat entre hàbitats fragmentats.»

#### 7. Paisatge

- L'EIA ha d'implementar mesures de protecció del paisatge.

#### 8. Patrimoni

- A la fase de projecte, s'han de complir les prescripcions de l'informe del Servei de Patrimoni Històric (10/06/2025):

«- Respecte dels béns llistats s'haurà de garantir la seva conservació i estabilitat al pas de les vies aèries o soterrades. En cas que sigui necessari s'abalisaran els béns per evitar afectació amb la maniobra de maquinària o acopi de materials d'obra.

- Els trams coincidents amb l'antic traçat haurien de preservar els antics elements ferroviaris amb certa identitat que puguin perdurar, com antigues dependències, ponts o pas entre vies.

- Per tenir una valoració ajustada de l'afectació patrimonial, s'haurà de fer una prospecció del tot el traçat i els seus voltants (a excepció del nucli urbà de Palma) situant els elements patrimonials llistats i altres de caràcter etnològic que no figuren explicitats (molins, parets de pedra en sec, aljubs...) i els eventuais elements arqueològics identificables en superfície.

- Per dur a terme la prospecció s'haurà de presentar un projecte arqueològic juntament amb el nomenament del tècnic que el dirigirà, que haurà de ser autoritzat per la Comissió Insular de Patrimoni Històric.

- Un cop duta a terme la intervenció, s'hauran de presentar els resultats al Servei de Patrimoni del Consell de Mallorca a fi efecte d'avaluar l'impacte sobre eventuais restes patrimonials, emetre informe definitiu i es plantejaran, si s'escau, aquelles modificacions necessàries per garantir la seva conservació.»

#### 9. Residus

- L'EIA ha de definir la necessitat de materials externs (préstecs) i l'eliminació de material sobrant (abocadors).

#### 10. Agricultura

- A la fase de projecte, s'ha d'incorporar mesures per minimitzar la interferència amb l'estructura agrícola-ramadera.

#### 11. Normativa sobrevinguda

Tal com s'indica al punt 13 de les consideracions tècniques, l'EIA ha d'actualitzar la normativa sobrevinguda dels plans sectorials i territorials: PITVI 2010-2024 i el Pla Estatal Estratègic del Patrimoni Natural i de la Biodiversitat (2011-2017).

Es recorda que:

1- La declaració ambiental estratègica correspon **al tram comprès entre Palma (inici línia Son Costa) i Lluçmajor, s'exclou el tram Lluçmajor-Campos que es posposa per una futura AAE.**

2- Atès que l'Estudi Ambiental Estratègic presentat analitza el Pla a nivell de projecte, les consideracions de la majoria de les administracions consultades es centren en el projecte, per la qual cosa, no s'han inclòs en la present declaració ambiental estratègica i es tindran en compte per al tràmit d'avaluació d'impacte ambiental ordinària del projecte.

Es recomana que:

Tal com indica a l'informe emès pel Servei de Planificació al Medi Natural (3/6/2025): «planificar els censos i els inventaris i dissenyar els passos de fauna i els tancaments perimetrals d'acord amb els Documents del Grup de Treball sobre fragmentació d'hàbitats causada per infraestructures de transport (<https://www.miteco.gob.es/fr/biodiversidad/temas/ecosistemas-yconectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragmdocumentos-grupo-trabajo.html>)»

**Segon.** Es publicarà la present declaració ambiental estratègica, al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 25.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

**Tercer.** La declaració ambiental estratègica perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicada en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació de la mateixa en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 17.8 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears. Sense perjudici que el promotor pugui sol·licitar la pròrroga de la vigència abans de que transcorri aquest termini.

**Quart.** Contra la declaració ambiental estratègica no procedirà cap recurs, sense perjudici dels que, si s'escau, siguin procedents en la via administrativa o judicial davant de l'acte, en el seu cas, d'aprovació del pla, d'acord amb el que disposa l'article 25.4 de la Llei 21/2013.

**Cinquè.** Aquesta resolució s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació.

*(Signat electrònicament: 13 d'abril de 2026)*

**La directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental**  
Paz Andrade Barberá

