

Informe

Palma: dos anys disparats cap a la seva degradació



Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa

INDEX

SISTEMA VIARI

- 2ª Via de Cintura
- Autovia UIB
- Desdoblament carretera de Manacor

EQUIPAMENTS

- Nous hospital a Son Espases
- Aparcament de Cotxes de lloguer

URBANITZACIONS

- Voltants de Son Rapinya
- Son Gual
- Voltants de la Via de Cintura
- Altres zones
- I ara Son Busquets,

CAMPS DE GOLF

AEROPORT

ZONES VERDES/ NOU ACCES A PALMA

- Cas del Carrer Jacint

RESIDUS

- Abocador de Son Reus
- Incineradora
- Gestió de Residus
- Recollida selectiva i reciclatge

INFRASTRUCTURES D'ENERGIA

- Central Elèctrica a Son Reus
- Nova Central a Cas Tresorer
- Punt d'entrada del gasoducte

ESPAIS NATURALS

- Ses Fontanelles
- Es Carnatge
- Serra de na Burguesa

Palma va disparada cap a la seva degradació

Aquesta ciutat es troba cada cop més amenaçada per distints projectes d'autopistes, equipaments dins sòl rústic, noves urbanitzacions, instal·lacions de residus, energia, etc.

Palma, com a molts altres ciutats del món, avança de forma accelerada i descontrolada cap a la seva degradació ambiental, cap a seva segregació funcional i social

Ens referim, per exemple a la construcció d'autopistes, l'ocupació de sòl rústic per a usos d'equipaments, més creixement urbanístic, camps de golf, etc..

D'altra banda a aquest municipi s'hi concentren gran part de les infraestructures insulars (d'energia, de residus, aeroportuàries) etc..

A la degradació del sòl rústic se li afegeix, la pressió a damunt els espais naturals, per a usos residencials, turístics, d'oci, etc..

A continuació se presenta un informe , on se posa de manifest els punts més rellevants de la degradació que pateix Palma, que està afectant a aspectes tant diversos com el consum de territori, la destrucció d'espais naturals, les emissions de gasos a l'atmosfera, la pèrdua de qualitat de vida, etc.

Entre els aspectes més positiu, no obstant, d'aquest període, s'hi troba el tancament de les pedreres d'Establiments, una dels atemptats més greus del municipi, que a la fi ha paralytat la seva activitat després d'anys de molèsties i il·legalitats.

SISTEMA VIARI: Aposta per noves autopistes

En aquesta legislatura, el municipi de Palma ha estat objecte de diverses obres de construcció o reforma d'infraestructures viàries de gran consum territorial.

Fa un any varen començar les obres de construcció de l'autopista a la Universitat, així com el tercer carril de l'autopista central. Mentrestant s'ha mantengut la polèmica sobre el 2n Cinturó, tot i que encara no s'ha aprovat definitivament el projecte.

D'altra banda, el CIM ha iniciat les obres del que havia de ser un desdoblament exemplar de la carretera de Palma a Manacor. El resultat ha estat nefast.

- Autovia a la UIB

Un projecte que ha recentment ha començat a construir-se (tot i que ja fa anys que el tema està damunt la taula) és la construcció d'una autovia fins a la Universitat, en concret des del Camí dels Reis fins al campus.

Les conseqüències d'aquest nou vial són semblants a les de la 2ª Via de Cintura, al mateix temps que serà un fre a la posada en marxa d'un vertader transport col·lectiu cap a la nostra universitat.

Té poc sentit invertir tant de doblers en el metro i al mateix temps construir una autovia fins a la Universitat.

- 2ª Via de Cintura

Un dels projectes inclosos dins el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca és el 2n Cinturó o la 2ª Via de Cintura de Palma. És tracta d'una autopista que recorre gran part de la zona est i nord de Palma, entre l'autopista de l'aeroport i la carretera de Valldemossa. Aquesta autopista podria consumir de l'ordre de 500.000 m² de terrenys rústics.

El fortíssim consum de territori és un dels impactes que aquesta obra provocarà, però no l'únic. Dissortadament aquesta nova autopista suposarà a més a més:

- La destrossa de centenars de finques afectades per les obres
- La incomunicació de pobles i barriades situades a banda i banda de la nova autopista
- Afavoreix el transport privat en detriment del transport públic
- Afecta negativament a zones agrícoles de notable interès
- Posarà en valor per a la seva urbanització terrenys fins ara no edificats.

- un impacte paisatgístic inassumible, especialment a les zones més ben conservades
- Tendrà un cost econòmic elevadíssim, i en tot cas superaria els 60 milions d'euros (10.000 milions de pessetes)

- **Carretera /Autopista de Manacor**

Entre Palma i Manacor s'havia de produir una reforma de la carretera actual a fi d'aconseguir un desdoblament d'aquesta via. Era l'alternativa suau que impulsava el Consell de Mallorca, font de la construcció d'autopistes i autovies que havia començat el Govern de Jaume Matas.

El resultat és que el desdoblament de la carretera és autènticament una autovia, amb un impacte territorial i ambiental molt elevat.

De fet dins del municipi de Palma, les obres han afectat a terrenys agrícoles d notable valor i la mateix temps zones protegides per la Llei d'Espais Naturals, que ha afectat de forma negativa.

EQUIPAMENTS: gran consum de sòl rústic

Des de fa anys el sòl rústic de Palma és objecte de gran transformació per a nous usos d'equipaments, residencials, viari, etc..

En aquesta dos primers anys de mandat municipal, Cort ha impulsat la construcció de com a mínim de grans equipaments dins sòl rústic: un hospital a Ason Espases, devora La Real i un macro-aparcament de cotxes de lloguer a Son Fangos.

- Nou hospital a Son Espases

El Govern balear i el consistori de Palma prenen construir el nou hospital de Palma a terrenys rústics de gran valor patrimonial: Son Espases, just devora el Monestir de La Real

Els governants han intentat “vendre” aquest projecte com a molt respectuós amb l'entorn, ja sigui per la seva bona integració paisatgística, el seu reduït impacte visual, ja sigui per la utilització d'energies “netes” .per al funcionament del centre hospitalari.

Des del nostre punt de vista, el projecte més respectuós amb l'entorn és la reforma de l'actual hospital de Son Dureta, ja que aprofita uns terrenys ja edificats, uns edificis existents, una localització coneguda i integrada, etc.

D'altra banda els terrenys de Son Espases, tenen la classificació de sòl rústic i no estan edificats.

Els motius d'oposició al projecte de Son Espases se basen en els següents motius.

Impacte sobre una àrea rural

- La zona on es vol construir el nou hospital consisteix en una àrea rural, classificat com a sòl rústic al PGOU de Palma, amb la qualificació d'agrícola – ramader, anomenada son Espases
- La construcció exigiria una requalificació dels terrenys i les obres d'urbanització
- Igualment provocaria un impacte paisatgístic innecessari

El millor arreglar l'actual hospital en comptes de fer-ne un de nou

- Des del nostre punt de vista és sempre aconsellable reutilitzar edificis i parcel·les abans de construir a terrenys verjos
- És molt millor reformar les actuals instal·lacions de Son Dureta i aprofitar les instal·lacions existents
- L'actual hospital de Son Dureta està molt ben situat i molt ben comunicat i per tant es tracta d'un lloc adequat per aquest ús
- A més a més és un lloc molt conegut per als usuaris de l'hospital

Molèsties als usuaris

- Se fa enfora dels usuaris de Palma, que en són la majoria

- **El polígon de cotxes de lloguer previst a Son Fangos, és absolutament exagerat**

La possibilitat de convertir 200.000 m2 de sòl rústic de Palma (a Son Fangos) en un polígon de cotxes de lloguer suposa una autèntica barbaritat, ja que implica:

- la possibilitat que hi pugui haver més de 50.000 cotxes aparcats, una xifra absolutament exagerada
- un consum de territori abusiu
- la claudicació davant les empreses de lloguer que tenen instal·lacions il·legals,

En aquests moments la Gerència d'Urbanisme de l'Ajuntament de Palma, pretén iniciar la tramitació d'una modificació puntual del PGOU de Palma, a fi de crear un nou sòl urbanitzable per aquest tipus d'ús.

En aquest sentit la nostra entitat demana al consistori de Palma que no doni el vist-i-plau a aquesta modificació del PGOU.

URBANITZACIONS: un espectacular creixement residencial

L'aprovació del PGOU de Palma, va significar un increment de les possibilitats edificatòries realment espectacular. La realitat és que un 33% dels habitatges construïts a Mallorca aquests anys corresponen a Palma, tot i que la capital de l'illa just suposa un 5 % de la seva superfície.

Tot i que l'edificació d'aquesta darrers anys han estat generalitzat a tot el municipi, algunes zones han concentrat més que altres aquest creixement.

- Voltants de Son Rapinya

Tot l'entorn del Camí de Son rapinya i del Camí del Reis ha estat objecte d'un molt intens procés d'urbanització i edificació , el que ha provocat un augment espectacular del parc residencial, desfigurant tot aquells indret i incrementant la demanda de recursos naturals.

Ens referim a llocs com Son Xigala, Rapinya,. Son Dameto, Son Vida, etc. Montision,

- Son Gual

Enmig d'un espai natural protegit, s'hi troba aquesta antiga parcel·lació rústica, que incomprendiblement no va quedar desclassificada per la Llei d'Espais Naturals. Avui en aquesta zona s'hi du a terme la construcció de grans edificis d'apartaments i de xalets.

El resultat de tot això és un impacte brutal sobre una zona rural i natural. D'altra banda un camp de golf constitueix l'oferta complementària a aquesta urbanització.

- Voltants de la Vial de Cintura

D'altra banda, als darrers anys tots els voltants de la part nord de la Via de Cintura, i el camí dels Reis (devora La Real) s'han anat omplint de tot tipus d'edificacions, tant les de tipus residencial, com grans equipaments.

- Més construcció a Puntiró, Gènova, etc..

Entre les zones més amenaçades de Palma, s'hi troben aquelles àrees que confronten amb espais naturals. Són els casos, per exemple de Gènova o de Puntiró. En aquests darrere indret, aquella parcel·lació dels anys 70, han reeixit de forma extraordinària aquests anys, obrint-se nous vials i autoritzant-se noves construccions, amb un impacte realment molt negatiu.

- I ara Son Busquets:

L'antic quarter d'artilleria de la carretera de Valldemossa és objecte d'una gran promoció immobiliària, amb la construcció de 1.590 habitatges. Això suposarà, des de l'òptica del GOB, una exageració que contribuirà a la saturació de la zona.

En total podran ser de l'ordre de 4.700 nous habitants a una zona que ja pateix problemes reals de massificació.

Des del nostre punt de vista aquest solar (de 110.000 m²) hauria de tenir uns usos més diversos, de caire més públic i en tot cas s'hauria de reduir el nombre d'habitatges a construir.

Palma és un municipi que creix, des de fa anys, d'una forma exagerada. Els solars que, com aquests, són de propietat pública han de tenir usos col·lectius, socials o públics. Com a mínim és evident que 1.600 habitatge i 4.700 habitants constitueixen unes xifres absolutament desmesurades per una ciutat com Palma

CAMPS DE GOLF: 3 milions de m2 per a aquests usos

Els camps de golf a Mallorca són bàsicament excuses per seguir urbanitzant. El municipi de Palma viu un boom dels camps de golf: als camps existents (Son Vida i Son Muntaner), s'hi afegeixen tres en construcció (Son Quint, Son Gual i Puntiró), un que ja ha iniciat la tramitació (Son Aversó).

Aquests projectes suposen o suposaran:

- un consum exagerat de territori: 3.100.000 m2
- suposaran un consum desorbitat d'aigua. Un camp de golf de dimensions mitjanes utilitza a l'estiu prop de 2.000 tones d'aigua al dia. Sis camps de golf suposen, per tant (deixant de banda que algun d'aquests camps és de 27 forats), un consum de 12.000 tones d'aigua al dia, l'equivalent a una població de 48.000 habitants.
- Un increment de places turístiques (els nous camps de golf de Son Muntaner i Son Aversó suposen més de 1.100 noves places turístiques, en un moment en què la saturació del mercat ja provoca greus problemes de consum de recursos, generació de residus i col·lapse de circulació.

ZONES VERDES VERSUS TRÀNSIT RODAT

Vies del Tren: Palma no ha de perdre l'ocasió de tenir un gran parc que connecti el centre amb la perifèria

La raó fonamental que va argumentar el PP per a soterrar les vies del tren a l'entrada de Palma, era la d'eliminar un obstacle que xapa Palma en dues parts, en aquest cas el tren.

La sorpresa inicial va ser que l'objectiu real no era aquest sinó la de facilitar l'accés al centre de Palma, amb vehicle privat. Per això el projecte va consistir en substituir les vies de tren (que quedaran soterrades) per un carrer de 4 carrils semblant al Carrer Aragó. En definitiva milers de cotxes, camions o autocars cada hora circulant per un lloc on avui hi passen tres trens cada hora.

Palma és a punt de perdre una oportunitat única de connectar mitjançant una zona verda, el Parc de les Estacions amb la Via de Cintura, un parc lineal que faria de la ciutat un lloc més agradable per viure i a favor d'una mobilitat més sostenible.

Tot una sèrie d'entitats, s'ha mobilitzat per evitar aquesta malifeta i per aconseguir una parc a els vies del tren. Els punts bàsics de la seva reivindicació són:

1.- Que l'espai que ocupen actualment les vies que passaran a ser soterrades sigui íntegrament ocupat per un autèntic passeig peatonal, zona verda, carril bici, per on puguin passejar els ciutadans.

2.- Que es mantengui el carrer d'accés per als habitatges situats a ambdós costats de Jacint Verdager amb una amplària petita que mai permeti la seva transformació en una via de penetració massiva de vehicles cap a la plaça d'Espanya, com es pretén en el projecte actual.

3. - Que l'esperit del projecte de soterrament sigui fer una ciutat més amable amb els seus habitants, que permeti la comunicació entre les persones i que no destrueixi l'encís que poques barriades han pogut conservar. No hi ha dret que ens canviïn el tren a superfície per milers de cotxes, motos, camions i autobusos circulant. No es pot pretendre llevar trànsit de les Avingudes a costa de col·lapsar i castigar les barriades d'edificis de poques altures.

4.- Que es faci una aposta real pel transport públic com l'única manera que tenen les ciutats modernes de ser espais per viure i gaudir-ne.

L'AEROPORT de Palma podria duplicar la seva capacitat

Mallorca és un illa de dimensions reduïdes, d'escassos recursos naturals i al mateix amb una elevada densitat de població que triplica l'espanyola. El turisme és el principal motor de la nostra economia i és l'aeroport de Son Sant Joan el principal punt d'entrada.

L'any 2002 aquest aeroport va transportar un total de 18 milions de passatgers, en gran part turistes.

L'any 2001 el Ministeri de Foment va aprovar un Pla Director de l'aeroport de Son Sant Joan que preveia la construcció de determinades instal·lacions i infraestructures a fi de permetre un increment de trànsit de passatgeres i d'aeronaus, i així poder assolir l'any 2015 un total de 38 milions de passatgers. Igualment aquest Pla preveu incrementar la Zona de Servei Aeroportuària en 112 hectàrees, fins assolir un total de 876 ha.

Recentment ha passat a informació pública una modificació del PGOU de Palma per incorporar les determinacions del Pla Director i ampliar la superfície del Sistema General de l'aeroport. També ha passat a informació pública l'aprovació inicial del Pla Especial aeroportuària.

D'altra banda en el BOE de dia 14 d'Agost de l'any passat apareixia una resolució del Ministeri de Medi Ambient per la qual informava favorablement l'esmentada ampliació.

Les conseqüències de l'ampliació de les instal·lacions aeroportuàries i en concret la previsió d'increment espectacular del nombre de passatgers poden ser molt negatives, un clar perill de massificació i saturació de les nostres infraestructures i equipaments, una pressió excessiva sobre els recursos naturals de la nostra illa i en definitiva una pèrdua de qualitat de vida dels habitants de l'illa, sense oblidar les molèsties que l'increment de vols provocarà als habitants dels nombrosos nuclis situats prop de l'aeroport.

El consum de territori és un tema especialment greu, ja que l'increment de la superfície se fa a costa d'una zona agrícola en actiu, que des de l'any està declarada Zona de Interès Agrícola Nacional

D'altra banda, no té sentit apostar per frenar el creixement urbanístic i estabilitzar i millorar el turisme i alhora proposar duplicar la capacitat de l'aeroport de Palma per acollir fins a 38 milions de passatgers .

RESIDUS, gestió deficient d'EMAYA

Des de fa anys, a l'entorn de Son Reus s'hi ha anat instal·lant i construint distintes infraestructures tant de residus com elèctriques, les quals representen impactes destacables que cal analitzar.

D'altra banda la gestió que EMAYA fa dels residus urbans és més que deficient molt per davant de la recollida selectiva que fan els pobles de l'illa.

- Abocador de Son Reus

Des dels anys 50 han anat funcionant a Son Reus distints abocadors de residus. Els primers abocadors se feren sense cap tipus de control ni impermeabilització . L'actual, a pesar que compta amb certs requisits legals per a poder funcionar, de fet és una font de conflictes ambientals, diversos, a casua de possibles infiltracions, incendis incontrolats, emissions de gasos contaminants, olors, etc.

- Incineradora de Son Reus

Des de 1995 funciona la Incineradora de Residus Sòlids Urbans de Son Reus, com a conseqüència de l'aprovació definitiva del Pla de Residus Sòlids de Mallorca.

La incineració ha estat un sistema de tractament de residus que converteix els residus amb electricitat a través de la seva crema. Aquests sistema, a part de desaprofitar tota una sèrie de residus (paper, metall, matèria orgànica, etc.) genera nous residus (escòries i cendres) i llença gasos tòxics a través de les xemeneies, amb presència de dioxines, furans, metalls pensats,..

Actualment la Incineradora de Son Reus crema de l'ordre de 300.000 tones/any

Política de residus

Quan s'han conegut els resultats de la recollida selectiva de residus a Palma, referides a l'any 2004 se detecta una millora en relació amb les dades d'anys anteriors.

Aquestes increments de la recollida selectiva són un bon símptoma d'un cert canvi d'actitud i de política del Consistori de Palma, però, a pesar d'això, encara estan molt enfora de la mitjana de Mallorca i sobretot de les xifres de la part forana.

De fet Palma recull de forma selectiva molt manco que la part forana, de l'ordre de la meitat . Es a dir Palma compta amb la meitat de la població de l'illa però només recull de forma selectiva (paper, vidre i envasos) un 30 % del total.

INFRASTRUCTURES D'ENERGIA, al municipi de Palma

Tot i que el un Pla Director Sectorial Energètic elimina dues infraestructures energètiques importants (la central de sant Joan de Déu i la de Son Molines), al mateix temps proposa noves instal·lacions, ampliacions de els existents i noves subestacions.

- Central Elèctrica de Son Reus

L'any 2000 se va posar en funcionament a Son Reus una central elèctrica a Son reus, devora la Incineradora de Residus. Aquest central utilitza com a combustible el gas-oil i està previst que pugui funcionar amb gas natural.

La central ha estat objecte de diverses ampliacions i avui en dia té una potencia superior a la d'es Murterar.

La centrals elèctriques que funcionen amb combustibles fòssils contribueixen a l'efecte hivernacle a causa de les emissions de gasos contaminants com CO2 i SO2.

- Cas Tresorer

La modificació del Pla Director Sectorial Energètic, actualment a informació pública, inclou una nova localització per a la producció d'energia elèctrica. Se tracta de Cas Tresorer , on se preveu la instal·lació d'una nova central de generació de cicle combinat.

- Punt d'entrada del gasoducte

Per últim, aquest mateix Pla Director manté, com ho feia el pacte de progrés, el punt d'entrada d'aquesta infraestructura, en Es Carnatge, concretament a l'extrem que confronta amb el solar de l'antiga central de Sant Joan de Deu.

En nombroses ocasions el GOB ha denunciat l'exagerada concentració d'infraestructures i equipaments a l'entorn del coll d'en Rebassa i Can Pastilla: Dipòsits de combustible, aeroport, grans centres comercial, aparcament il·legal de cotxes de lloguer, autopista i fins fa poc una central elèctrica.

Pensam que no està justificat que aquest sigui el punt d'entrada de la tuberia de gas, havent-hi a Palma, llocs més adients, com és el cas del Dic de l'Oest.

ESPAIS NATURALS a Palma degradació i destrucció

- Ses Fontanelles: Cort aprova dos projectes impactants

Ses Fontanelles constitueix un dels espais naturals més interessants que té el municipi de Palma. Es tracta d'una zona humida, on recentment l'Ajuntament de Palma ha autoritzat la construcció d'un aquari i al mateix temps ha aprovat definitivament un Pla Parcial d'Ordenació per a la construcció d'un centre d'oci i turístic.

Aquests projectes significaran la degradació absoluta d'aquesta zona i la saturació encara més gran de Can Pastilla i S'Arenal

- Es Carnatge

L'únic tram de litoral sense edificar del municipi de Palma. Té una notable característica de naturalitat, a pesar de la degradació que ha patit. Des de fa anys.

Aquesta darrers anys, a través de projectes impulsats pel Ministeri de Medi Ambient, Es Carnatge és objecte d'una notable pressió per convertir-lo en un espai urbà, defugint del seu caràcter natural.

Per això s'ha construït un passeig marítim, s'han instal·lat pèrgoles, bancs, faroles, etc.. Hi ha en projecte fer-hi un jardí botànic.

- Serra de na Burguesa

La Serra de na Burguesa constitueix l'espai natural més gran i característic de Palma alhora que representa l'espai més meridional de la Serra de Tramuntana.

A pesar d'aquest fet inqüestionable, el Govern Balear l'ha exclòs de la delimitació del Pla d'Ordenació de la Serra de Tramuntana que recentment ha iniciat. L'Ajuntament de Palma, ha restat en silenci davant aquesta exclusió.

En aquests moments aquesta Serra es troba amenaçada per projectes immobiliaris com a Son Vida o Gènova, camps de golf com el de Son Quint, etc.