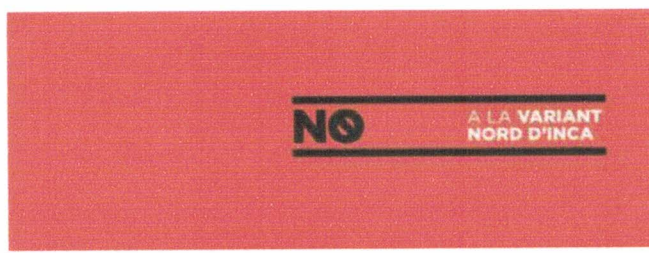


CÒPIA



1

FORMULACIÓ D'AL·LEGACIONS, en el tràmit d'informació pública de l'aprovació inicial del Projecte de traçat de la Variant Nord d'Inca.- CLAU 11.07.0-PT (BOIB núm. 70, de 22 de maig de 2014, i BOIB núm. 87, de 26 de juny de 2014)

 **Consell de Mallorca**  
REGISTRE GENERAL  
14 JUL. 2014  
ENTRADA Núm. SORTIDA Núm.  
23655

**HBLE SRA:**

Pedro Ripoll Villalonga, amb DNI núm. 78.202.763-A, i domicili, a efectes de notificacions, a la ciutat d'Inca, en el C/. del Tren, núm. 6 (C. P. 07300), en nom i representació, en la seva qualitat de president, de l'Associació "NO A LA VARIANT NORD D'INCA", constituïda el proppassat dia 29 de juny i, en l'actualitat, pendent d'inscripció en el Registre d'Entitats Jurídiques de la Direcció General de Relacions Institucionals i Acció Exterior de la Conselleria de Presidència del Govern de les Illes Balears, interessada mitjançant sol·licitud d'1 de juliol de 2014 (Reg. Entr. Conselleria de Presidència, núm. 12.402, de 02/07/2014), de la qual se n'adjunta una còpia al present escrit, a més de totes aquelles persones que subscriuen els fulls annexos d'aquest escrit (degudament identificades amb nom, DNI i domicili) davant Vós compareixem i, atentament

EXPOSAM: Que, en el termini conferit en el tràmit d'informació pública de l'aprovació inicial del Projecte de traçat de la Variant Nord d'Inca.- CLAU 11.07.0-PT (BOIB núm. 70, de 22 de maig de 2014, i BOIB núm. 87, de 26 de juny de 2014), promogut pel Consell Insular de Mallorca, formulam, contra dit projecte de traçat, les següents

## AL·LEGACIONS

2

AMB CARÀCTER PRELIMINAR.- Es fa notar el fet que qui subscriu, en les dates de 21 d'agost i 23 d'agost de 2012 i en nom propi, va presentar escrit d'al·legacions davant el Consell de Mallorca, en el tràmit d'informació pública de l'expedient d'aprovació inicial de l'Estudi Informatiu per a la determinació de la zona de reserva viària de la Ronda Nord d'Inca, publicat en el BOIB, núm. 103 del dia 19 de juliol de 2012, sense que dites al·legacions (que substancialment donam per reproduïdes, al tractar-se de la mateixa obra), a dia d'avui, hagin estat contestades. Les esmentades al·legacions foren, així mateix, sotasignades per un important nombre de ciutadans, les firmes dels quals, amb les seves dades identificatives, s'adjuntaren a l'esmentat escrit, plasmades en fulls annexos.

Adjuntam, con a CONJUNT DE DOCUMENTS NÚM. 1, còpia segellada dels referits escrits i dels fulls annexos de signatures.

\* \* \*

\* Antecedents.- Fa dos anys, en aquell estudi informatiu (referit a la mateixa obra que ens ocupa, encara que ara excedeix aquell plantejament inicial i el supera sensiblement, contemplant una infraestructura de naturalesa diferent i molt superior [variant, no ronda]), la institució que presidia delimitava una zona de reserva per a una infraestructura que hauria de presentar inconvenients tant i tant significatius, que ens mogueren cridar-vos l'atenció sobre les conseqüències molt perjudicials per a la ciutat d'Inca –la vostra ciutat nadiua- del tot contràries a l'interès general dels vostres conciutadans i de Mallorca en general.

\* La sorpresa del nou traçat- Avui, amb l'aprovació inicial del projecte de traçat, la nostra preocupació NO es la mateixa que la de fa dos anys, sinó que augmentat considerablement, a la vista d'allò que sorprenentment se'ns planteja, tant per l'envergadura de la infraestructura com per la desviació del traçat del canal de reserva viària de l'estudi informatiu.



El traçat desproporcionat amb que ens sorprèn i corprèn aquest projecte, ens dibuixa la línia d'una monstruosa infraestructura, impensable fins a hores d'ara i que per res s'identifica amb allò que realment significa el terme "ronda", que no sols confirma una invasió traumàtica en el si de les nostres propietats, -i que, sens dubte, hauran d'implicar un elevat cost d'indemnitzacions, derivat del desfici que comporta sobre habitatges, instal·lacions, explotacions agropecuàries, etc...- sinó que augmenta la inseguretat vial, a més d'altres conseqüències del tot negatives que el projecte causaria en la nostra prou ofegada ciutat, tant des del punt de vista econòmic, social, paisatgístic com mediambiental.

En la memòria del projecte de traçat es diu que *"el Proyecto se ha planteado con la finalidad de adaptarse completamente a la franja viaria definida como reserva viaria en el Estudio informativo (...)* Se puede apreciar que el trazado se ha ajustado ligeras salidas debido a criterios de diseño. La realitat és que aquesta sortida de la reserva viària prevista no ho és tan lleugera quan en dos punts concrets (glorieta 3/ crta. de Lloseta, i en la rotonda de la carretera de Selva) es produeix un consum de sol urbanitzable enorme i costosíssim, en el primer cas, i, en el segon cas, se'n duu un habitatge sencer, en zona urbana. Ni una ni altre sortides podien ésser previstes abans del projecte de traçat. En aquest punt s'exigeix una justificació clara i contundent per a l'adopció d'una mesura tan sagnant, que no pot basar-se en criteris merament estètics.

\* Un projecte desfasat, en un greu i molt distint context socio-econòmic.- El projecte/iniciativa que proposau, a hores d'ara, resulta absolutament fora de context. És una iniciativa obsoleta i antiquada, que no respon ni es justifica per cap motiu. Des del 1987, en què es parla de "ronda" urbana (que no "variant"), la fisonomia del mapa de carreteres de Mallorca, i, especialment pel que fa a la ciutat d'Inca i la seva connectivitat, ha canviat sensiblement, així com les circumstàncies d'índole diversa que, si un temps justificaren el plantejament de la iniciativa d'una ronda -repetim- urbana, a hores d'ara no tenen cap vigència. Es més, en l'actual panorama de crisi econòmica, on tantes han estat les mesures de contenció adoptades pels governs del vostre partit, des de les diverses institucions que encapçalau, en forma de retalls que han hagut de sofrir les esgotades i sagnants economies



particulars, projectar una obra d'aquests tipus, innecessària, perjudicial i tan costosa, esdevé un autèntic despropòsit.

4 \* La raó d'ésser de la nostra associació.- L'OPOSICIÓ RADICAL a la Variant Nord que us plantejam, constitueix l'autèntica raó d'ésser de la nostra associació "NO A LA VARIANT NORD D'INCA": el mateix motiu del seu naixement, en un intent de ser l'altaveu de tantes i tantes sensibilitats inqueres que us reclamen, amb vehemència, una revisió total de la vostra iniciativa, tan desencertada.

Us reiteram la urgència, no sols en la concreta revisió del projecte de traçat que heu publicat. Us demanem que arxiveu per sempre més aquesta iniciativa desfasada i enterreu la idea d'una monstruosa que ha d'acabar d'enterrar la ciutat d'Inca.

En primer lloc, caldrà fer un aclariment conceptual sobre la infraestructura que proposau -ara ja "mal anomenada" ronda nord-. De la "ronda" a la "variant", hi ha un gran salt qualitatiu i quantitatiu que, amb els deguts respectes, s'ha realitzat, sense cap més explicació a la ciutadania, sobre les conseqüències que un o altre concepte impliquen en realitat.

\* \* \*

PRIMERA.- La necessitat d'aclarir conceptes per a desemmascarar l'autèntica dimensió de l'actual projecte de "Variant"/que no "Ronda" Nord d'Inca. Confusió palesa de la ciutadania.

El Pla General de la Ciutat d'Inca de 1987 ja preveia l'anomenada "RONDA NORTE DE INCA", a mode de semi-anell que envoltava la zona nord d'Inca, rodejant-la parcialment. La "RONDA" és una VIA URBANA (a imitació de les que podem veure, per exemple, a la ciutat de Barcelona) que permet als vehicles escollir l'accés a la ciutat que més les interessa, sense la necessitat de penetrar la ciutat per anar d'un lloc a l'altre de la mateixa.

La diferència amb les VARIANTES O BY-PASS, és clara, ja que aqueixes darreres es construeixen específicament per a què una carretera eviti passar per una zona urbana.





**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

5

La precisió conceptual de la que en defugeix el projecte sotmès a informació pública, ve contemplada a la pròpia Llei 5/1990, de Carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, de la que n'extreim que el projecte que presentau, lluny d'obeir a una "ronda", constitueix:

- Una obra de modernització d'una carretera que afecta al seu traçat, però que permet deixar en servei (encara que molt residual) del tram de carretera antiga, amb un gran consum territorial.
- Una via ràpida, o carretera d'una sola calçada amb limitació total d'accés a les propietats contigües.
- Incorpora un vial de servei o traçat addicional paral·lel a la carretera que projectau, respecte a la que té caràcter secundari amb interseccions amb aquesta solament per alguns punts i a la que tenen accés dificultós les finques contigües.
- Titularitat: Mentre que la "ronda" és de titularitat municipal, la variant, s'incardina dins la xarxa primària, de titularitat competencial del Consell Insular de Mallorca.
- Les dimensions estructurals varien entre la ronda i la variant. En concret, de la ronda de 1987 a la variant de 2014, hi trobem una diferència molt significativa. D'un ample de calçada de 10 metres, arribam als 30 metres.

És necessari, doncs, denunciar, en aquest punt, el mal ús del terme "RONDA NORD", en comptes de "VARIANT NORD". Allò més cridaner és que aquesta confusió conceptual encara ara es reproduïx a la pròpia memòria del projecte de traçat, que, no obstant es denomina "VARIANT". En tot cas, sigui quina sigui la raó de la confusió terminològica (desídia o intencionalitat) el que és clar és que a hores d'ara **NO ÉS ADMISSIBLE, NO ES POT PERMETRE**.

El concepte RONDA, com ve definit, és el que ha aparegut fins al moment de la publicació del projecte que ara sotmeteu a informació pública i que, de manera silenciosa introdueix el terme VARIANT, confonent, en



**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

defectuosa tècnica de redacció, amb el de Ronda, i acaba per emmascarar un error o enganyifa conceptual amb la de la variant proposta.

6 LA REALITAT ÉS QUE RES TÉ QUE VEURE EL PROJECTE DE VARIANT QUE ENS PROPOSEU, AMB EL CONCEPTE DE "RONDA" ARBOLADA, AMB CARRIL BICI, VORAVIES PELS SENDERISTES I VIANANTS, I DE CIRCULACIÓ LENTA. MOLTES SÓN LES DIFERÈNCIES, ENTRE LES QUE HI AFEGIM:

1. Major amplitud de la calçada.
2. Impermeabilitat de la mateixa.
3. Major velocitat dels vehicles.
4. Elusió de carrils bici i voravies per a vianants.
5. I un llarg etc ... que, d'aquesta exposició podreu deduir, totes elles, absolutament perniciosos per a la nostra ciutat.

\*Confusió en la ciutadania.- I acabam aquest punt formulant-nos un INTERROGANT inquietant: S'han ocupat les autoritats d'explicar a la ciutadania el veritable concepte de la VARIANT proposada? O sols s'ha arrossegat amb defectuosa tècnica el concepte antiquat de Ronda?

Des de la nostra associació considerem que NO s'ha informat convenientment i puntual a la ciutadania. Desconeixem el motiu pel qual no s'ha produït l'explicació primmirada d'un projecte tan important. No sabem el perquè el nostre Ajuntament i els seu equip de govern ("co-impulsor" d'aquesta empresa)- a l'igual que fa en altres iniciatives o mesures- no s'ha esforçat en enrobustir la informació, a base de fulletons explicatius, reunions informatives, etc ... Pensam que resulta francament preocupant que, en la pròpia memòria del nou projecte de traçat, aquesta confusió persisteixi i que, encara trobem el terme "ronda".

La ciutadania està confusa pels missatges contradictoris que es reben, tant des de les institucions com des dels propis mitjans de comunicació. És obvi que no s'ha realitzat l'esforç que per part de les institucions municipals i supramunicipals que és d'esperar quan es parla d'una infraestructura d'aitals





dimensions, molt més enllà de l'ineludible tràmit d'informació pública que ara complimentam. No s'ha pulsat, en absolut, l'opinió ni el sentir del nostre poble. Allò que ha d'implicar la Variant per a la nostra ciutat és molt important, i la nostra ciutadania no n'és conscient.

7

SEGONA.- Oposició frontal al projecte de construcció de la Variant Nord d'Inca. DECÀLEG de les nostres objeccions a un projecte de nefastes conseqüències per a la nostra ciutat:

Com hem denunciat, la Ronda prevista fa 30 anys implicava 10 metres d'ocupació transversal de terreny (ample de la calçada) i tenia un caràcter municipal. Aquesta Ronda ha passat a ser una VARIANT (carretera de doble sentit), amb vials de servei per accés únicament per als veïns afectats, amb velocitat permesa de 90 Kms/hora i de caràcter supramunicipal (CONSELL INSULAR), condemnant als habitatges a no tenir en la vida serveis públics d'aigües residuals i aigua potable, dons el caràcter d'aquestes carreteres no ho permet.

Amb caràcter enunciatiu, no exhaustiu, us esbrinem un primer DECÀLEG de les principals raons que, al nostre entendre, desaconsellen la VARIANT que preteniu fer:

1. INNECESSARIETAT DE LA VARIANT PER DONAR SORTIDA ALS VEHICLES PROVINENTS DES DE LA CARRETERA ANTIGA DE LLOSETA, doncs els vehicles que accedeixen a Inca per dit tram és perquè es dirigeixen al nostre nucli urbà. De fet, per prendre direcció Palma o Alcúdia, tenen un accés independent del nostre centre urbà.

2. INNECESSARIETAT I INCONVENIÈNCIA DE LA CONSTRUCCIÓ DEL TÚNEL I ROTONDA PROPOSATS EN EL PAS DE LA VARIANT PER LA VIA DEL TREN. Aquesta proposició (túnel + rotonda) tampoc seria útil per al nostre nucli urbà que, a més, afecta una zona escolar (C. P. Ponent).

S'ha vist i sofert la conseqüència del túnel divisorí construït no fa gaire anys, al costat de la plaça de toros, que ha suposat una



**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

divisió nefasta entre la barriada de Crist Rei i la resta de la ciutat d'Inca, fins a deixar aquella zona comercialment agònica.

Es pot ben dir que la zona de Crist Rei és de cada vegada més separada i desconnectada de la ciutat per mor d'aquell túnel, i que aquest fet ha causat greus i vives polèmiques, que inclús han arribat als sentiments més arrelats dels fidels de la zona, que han hagut de veure la supressió de la Processó del Dijous Sant, que des de temps immemorial passava amb la imatge més venerada d'Inca (Sant Crist).

3. LA DESTRUCCIÓ DE L'ÚNIC PULMÓ VERD D'INCA.- En quant a la zona de Mancor, el nombre de vehicles que accedeixen a Inca és tan petit que no creen el més mínim obstacle. Per tant, no es justifica la necessitat d'unir les carreteres en l'esmentat punt, tot tenint en compte, a més, que en aquests trams, es produeix una gran destrucció de zona rústica i verda i, per afegitó, molt propera a l'emblemàtica i protegida franja de "Es Serral de ses Monges", un espai públic paradoxalment remodelat per l'Ajuntament d'Inca, al que s'han dedicat tants d'esforços i els recursos econòmics dels nostres conciutadans. Un espai que és l'únic pulmó verd per a la nostra ciutat.

4. AÏLLAMENT DE LES FINQUES AFECTADES: Moltes de les finques afectades quedaran fora del nucli urbà, sense possibilitat d'accés directe a la nostra ciutat, dificultant els serveis per als seus moradors, conciutadans que viuen i paguen els seus impostos municipals.

L'accés a les finques a través dels vials de serveis del projecte que discorren en un únic sentit fa que per atravesar la variant s'hagi de fer una voltera tan considerable que gairebé hom desistirà del seu propòsit.

El problema augmenta quan es comprova que aquests camins rurals són els únics que permeten l'accés als de cada vegada més



nombrosos establiments agroturístics que floreixen en la zona. Aquesta, la dels establiments agroturístics, és una realitat nova, no contemplada en l'obsolet projecte.

5. L'ELIMINACIÓ DE BELLS CAMINS TRANSITATS: Nombrosos senderistes i transeünts escolleixen la zona de Sa Pota del Rei i des Serral de Ses Monges per als seus passejos a peu o en bicicleta, tot gaudint de l'agradable entorn, tan especial i volgut pels inquers com n'és el de la popularment coneguda "Muntanyeta". La Variant FAGOCITA aquests camins i destrueix d'arrel i sense cap contemplació aquesta bella i estimada zona.

6. SUPRESSIÓ DE VIES D'ACCÉS ALS ESTABLIMENTS AGROTURÍSTICS DE LA ZONA. Com hem apuntat abans, és una realitat actual i florent, la transformació d'antigues propietats rurals en establiments turístics. En l'any 1987, no ens trobàvem amb aquesta realitat. La proliferació d'aquests establiments en distints punts de la nostra ruralia, en especial de la zona que abasta des de la Pota del Rei a Selva, Mancor, Caimari o Moscarí fa que els camins de la dita Pota del Rei i d'altres com el de Son Paparra constitueixen vies d'accés a les esmentades finques. La Variant suposa el tall per lo sà d'aquests camins, sense que quedi resolt l'accés als mateixos.

7. UNA SOLUCIÓ INÚTIL PER A ALIVIAR EL COLAPSE DE LA CARRETERA DE LLUC: És també important apuntar que si es realitzés aquest projecte, el colapso que es pretén evitar en la carretera de Lluç persistirà, per la inidoneïtat de la solució a un problema que ve generat exclusivament per la confluència de cinc centres educatius: LA PURESA. SANTO TOMÁS DE AQUINO, LA SALLE, C. P. PAU CASESNOVES I ESCOLA OFICIAL D'IDIOMES.

Un problema, per altra banda, que s'extindrà i reproduirà a la primera entrada a Inca des de Palma (FORD) avui ja colapsada. El tap pot ser monumental si dita rotonda ha de suportar "20.000" nous usuaris que, segons l'Ajuntament, circularan per aquesta via.

**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

10

Els soferents ciutadans inquers rebran de nou les conseqüències perniciososes a l'haver de respectar, per afegitó, la preferència dels vehicles que rodaran per la rotonda a la que es pretendran incorporar des de l'Avinguda del General Luque per a sortir d'Inca.

8. EL SACRIFICI DE LA NOSTRA CIUTAT PER A FACILITAR A MUNICIPIS VEÏNS L'ACCÉS A ALTRES POBLACIONS. UNA INVITACIÓ A NO VENIR A INCA: Una vegada més, els ciutadans d'Inca es veuran perjudicats per a facilitar als pobles veïns l'accés a altres poblacions I NO A LA NOSTRA CIUTAT. Una catàstrofe per al comerç d'Inca, que, en un dels moments més trists de la seva història és paradoxalment invocat amb els rètols "Shopping Center".

La variant suposa una clamorosa contradicció al deure d'una bona pràctica i el seny, en l'actual situació econòmica de la nostra ciutat, que ens compel·leix a la potenciació del seu creixement econòmic i la revitalització de la ja perduda fama comercial i industrial de la nostra ciutat.

9. Una INDECENT INJECCIÓ DE DOBLERS PER A UNA "MONSTRUOSA" MURALLA NORD D'INCA. L'astronòmic pressupost a invertir en dita variant hauria d'ésser destinat a polítiques tendents a atreure comercialment als nostres veïns i aconseguir que la ciutat que fou en altres temps no tan llunyans la coneguda i reconeguda "capital des Raiguer", hospitalària i comercial i industrialment forta i floreixent.

LA INVERSIÓ DE 16 MILIONS D'EUROS en una Variant que no es més que una invitació a NO ENTRAR A INCA i convertir la nostra ciutat en un DORMITORI AMURALLAT, ACOTONAT DAMUNT LA GRAN ROTONDA CENTRAL DE MALLORCA, ÉS INADMISSIBLE.

La variant convertirà la nostra ciutat, si no impedim la construcció d'aquesta GRAN MURALLA, en un dormitori ombrívol i trist. La





**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

11

impenetrable muralla que es pretén erigir en el nostre municipi, es vol situar justament en el punt de menor superfície en comparació als dels pobles voltants. No oblidem que, pel sud, ja esteim “cercats” per l'autovia PALMA-ALCÚDIA.

No aconseguim esbrinar, doncs, quina és la raó d'aquest projecte antiquat, que avui -30 anys després- s'actualitza i revitalitza amb el canvi en el patró de la infraestructura (passam de Ronda a Variant). En aquest punt, el compromís de la nostra associació es centra en evitar allò que ens sembla un “caprici polític”, que pot comportar greus i irreversibles conseqüències que redundaran en la llarga llista d'errades històriques a la nostra ciutat. Algunes nafres incurables en la nostra lacerada Inca, les tenim, per citar alguns lamentables exemples en:

- a. La divisió -ja esmentada- que suposà pels veïns de Crist Rei el túnel de les vies del tren.
- b. La Plaça de Mallorca.
- c. La Plaça del Mercat i la conversió del carrer de l'històric carrer del Born en un parking i femer.

#### 10. LA GRAN MENTIDA: “EL PROYECTO NO AFECTA A NINGUNA VIVIENDA”.

Les hemeroteques conserven allò que els nostres polítics municipals i del Consell de Mallorca, en roda de premsa, anunciaren: “el proyecto no afectaría a ninguna construcción”. I això no és ver.

Amb el projecte de traçat (ni tan sols en l'estudi informatiu), la Variant ens anuncia, per primera vegada el sacrifici d'una casa sencera, erigida en terreny urbà, per una banda, i es cenyex a pocs metres d'altres edificacions, casetes, explotacions agràries, sondejós, pous,... amb el consabut perill vial i destrucció d'habitabilitat.

El cop moral que han sofert els afectats és gros, tot tenint en compte que, si bé, des de fa 30 anys se sabia de l'existència del projecte de ronda que podia espipellar algun troç de les finques i es tenia assumit, mai per mai hom es podia imaginar aital invasió. Ni sols l'estudi informatiu de la zona de reserva viària, ni les promeses de fa pocs mesos dels polítics auguraven el desfici d'aquest traçat, que ha agafat per sorpresa els afectats que se senten "estafats".

S'ha de tenir en compte que tots aquests conceptes són "indemnitzables" del del punt de vista expropiatori, la qual cosa farà disparar les previsions econòmiques del projecte, insuficients en la quantitat consignada en el pressupost.

TERCERA.- La necessitat d'un replantejament global en l'estudi de la real situació d'Inca. Desistiment d'un projecte desfasat, mal actualitzat:

I, com ja fa dos anys us instàvem, us urgim novament a la revisió de: a) l'estudi de les necessitats reals, b) la solució al problema de la congestió de l'Avinguda de Lluç, c) l'economia de la nostra ciutat; d) l'economia del territori de la nostra ciutat: preservació del escassos espais verds i històrics de l'entorn de la ciutat; e) la idoneïtat d'un projecte que a hores d'ara resulta desfasat, f) l'oportunitat de la seva execució en l'actual situació econòmica (cost de l'obra i de les indemnitzacions ulteriors), g) seguretat vial.

### I Estudi de les necessitats reals

La zona nord de la ciutat d'Inca té un únic i important problema de saturació de vehicles concentrat en l'Avinguda de Lluç, en hores punta del calendari lectiu de les escoles. L'embós ve produït per la confluència, en un reduït espai, de quatre col·legis: La Puresa, La Salle, Son Amonda i St. Tomàs de Aquino, en les hores d'entrada i sortida dels alumnes, en període escolar, aproximadament en les franges horàries compreses entre les 8:30h-9:10 h, les 12:00h-12:30h, les 14:30h-15:10h i les 17:00h-17:30 h, en dies lectius.



Aquest fenomen es concentra justament a la cruïlla de la costa de la Puresa, quan els vehicles provinents d'Inca en direcció a Selva, volen voltar a l'esquerre per pujar la costa i deixar els fillets a escola. Això, unit als vehicles que es dirigeixen a Selva, Moscarí, Caimari i Lluç (sobretot), produeix, en horari lectiu, un problema greu, al que no pot donar solució la Ronda Nord.

És ben clar que problema no ve derivat de la congestió dels vehicles provinents d'altres municipis veïns, sinó que és una qüestió de trànsit intern de la nostra ciutat que produeix inconvenient afegit als esmentats vehicles que venen o van a municipis veïns. I, en cap cas, la Ronda Nord soluciona aquest problema, que romandrà vigent i igualment greu.

Tampoc existeix una altra "necessitat real" pels altres pobles veïns d'Inca, ja que tots tenen pràcticament accés a l'autopista de Palma-Inca-Alcúdia, sense necessitat de prendre la Ronda Nord, tret de Selva, Caimari, Moscarí i Lloseta.

## II

### La solució al problema de la congestió de l'Avinguda de Lluç

La solució al problema de congestió del trànsit a l'Avinguda de Lluç és del tot senzilla i molt poc costosa econòmicament i amb el territori: UNA simple ROTONDA ubicada a les immediacions de la benzinera de la carretera de Lluç, la prohibició d'estacionament als vehicles en la Avinguda de Lluç, l'establiment de tres vials a l'avinguda (reversibles segons la necessitat), la prohibició de pas a la costa de la Puresa i l'establiment d'una gran zona d'aparcament a les immediacions de l'esmentada costa (concretament en l'ample carrer perpendicular). Aquesta solució permetria la coexistència d'un vial absolutament lliure pels vehicles que van des d'Inca a Lluç, un vial lent pels qui han d'anar als col·legis i que, en comptes de voltar la costa de la Puresa, canviarien el sentit fent la rotonda (ubicada a molt poca distància de l'actual cruïlla), i d'un vial d'arribada absolutament fluït pel trànsit provinent de Lluç.





El centre d'Inca, prou malmès, serà definitivament rematat. La revitalització d'Inca –tan invocada ara i suara- i del seu centre comercial (històric de referència a tota l'illa) és en greu perill amb la Ronda Nord. Inca no necessita una Ronda Nord que convidi als turistes i visitants a no desviar-se a la nostra ciutat, a tenir totes les facilitats per no acudir als nostres comerços, a no acudir als nostres cellers.

Inca hauria de seguir l'exemple de Palma o d'Alcúdia, i, en comptes de Ronda Nord, pensar en zones d'aparcament als punts d'arribada a la ciutat i mitjans de connexió d'aquestes zones amb el centre d'Inca. Inca ha d'ésser punt d'arribada on hi han de confluïr les vies. No hem de cercar vies per a desviar-nos d'Inca, a costa del nostre territori, del nostre paisatge, del nostre camp, i de la nostra seguretat vial.

#### IV

L'economia del territori de la nostra ciutat: preservació del escassos espais verds i històrics de l'entorn de la ciutat.

El traçat de la Ronda Nord, tan proper a la ciutat i a les finques habitades de la zona més bella del nostre entorn, suposa un sacrifici grandios de tot un racó constitueix pràcticament l'únic reducte paisatgístic pel que fa, sobretot, a la zona compresa entre Mandrava i s'Ermita. La invasió d'aquesta franja constitueix un detriment importantíssim per a la nostra ciutat i l'entorn emblemàtic de Sa Muntanyeta, Sa Pota del Rei, des Serral de Ses Monges i de tota una zona rural en desenvolupament, conservada per l'estimació a la terra i les arrels per tot un conjunt de ciutadans inquers que han tramès i conservat aquestes terres, de generació en generació i on s'hi ubiquen explotacions agrícoles i ramaderes. L'atractiu d'aquesta zona és un valor afegit a totes les finques ubicades en dit entorn i que, sens dubte, haurà d'ésser degudament indemnitzat als seus propietaris. Encara que el mal a tota la ciutat serà irreparable amb aquest sacrifici tan poc justificat.

Cal afegir que els traçats proposats (no prou clarament) afecten de ple habitatges sencers, instal·lacions agrícoles i ramaderes, safareigs, sondeigs, tancaments, deixant pràcticament en un valor residual quantitats de finques del bell entorn de la Pota del Rei i de S'Ermita. I això, a més d'un cost del



A LA VARIANT  
NORD D'INCA

territori i una desgràcia per a Inca, suposa un elevat cost econòmic d'indemnitzacions dimanants, a les que haurà de fer front el poble.

Sens dubte és urgent estudiar altres alternatives manco invasives, com la que es proposa d'anar per les vies existents de comunicació entre Lloseta, Biniamar, Mancor, Selva, Moscarí, Caimari.

16

V

La inidoneïtat d'un projecte que a hores d'ara resulta desfasat, l'oportunitat de la seva execució en l'actual situació econòmica (cost de l'obra i de les indemnitzacions ulteriors).- La manca de justificació de la solució del traçat adoptada a la memòria del projecte:

Com hem assenyalat abans, ja fa molts d'anys que es parla de la "Ronda Nord", com a projecte inclòs en el primer Conveni de Carreteres signat entre el Govern de les Illes Balears i l'Estat. El projecte de la Ronda Nord, ARA VARIANT NORD, en la seva essència, es va gestar en un context molt llunyà i en el que la xarxa de carreteres no tenia res a veure amb l'actual (cal assenyalar que el nou estudi informatiu dista molt poc del que ja fou objecte d'informació pública fa anys, tret d'algunes definicions). Per de prompte, no existia la prolongació de l'autopista central fins a Sa Pobla. A hores d'ara, la Ronda Nord perd gran part de la seva raó d'ésser.

El que imposa el sentit comú és actualitzar aquest plantejament i cercar una solució acord amb la situació de 2012, amb una alternativa manco costosa amb el territori i amb les arques públiques, que sabem ferides greument. L'actual panorama econòmic justifica sens dubte que els diners provinents de l'estat siguin reconduïts i aprofitats de manera més racional i s'evitin desficits econòmics afegits, com l'alt cost de les indemnitzacions de les ulteriors expropiacions que seran costosíssims, sens dubte. La solució d'aprofitar vies existents i donar una solució de connectivitat a pobles que a hores d'ara no tenen connexió amb l'autopista és manco costosa i més conforme amb la realitat existent.

L'Estudi Informatiu aprovat el 10 de juliol de 2012, per a la determinació de la reserva viària segons el Pla Director de Carreteres de Mallorca, incloïa dos



traçats, un conforme al traçat de la reserva viària ja existent al el PTM i al PGOU d'Inca, i un de més allunyat de la ciutat, així com diverses opcions al tram final, anant a Alcúdia, no previst al PTM.

Tanmateix, el projecte de traçat que ara s'ha adoptat té sortides de la franja de reserva viària que es plantejava al propi Estudi Informatiu, motiu per que denunciem la infracció de l'article 15 de la Llei 15/1990, de 24 de maig, de Carreteras en las Islas Baleares, que diu:

*"1. El proyecto de trazado es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos de éste, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.*

*2. El proyecto de trazado comprenderá como mínimo:*

*a) Memoria donde se describa y justifique la solución adoptada, de manera que quede fuera de toda duda el carácter definitivo del trazado proyectado, y la seguridad de que no se verá afectado por estructuras, afirmado y obras complementarias.*

*Anexos a la Memoria en la que se incluirán todos los datos que identifiquen y justifiquen el trazado y las características elegidas. (...)"*

Així doncs, entenem que falta la justificació del traçat en els punts que no s'ha adaptat a la reserva viària que estava prevista.

En concret, el Projecte de Traçat opta per una solució a la intersecció de la variant amb la carretera Ma 2130 (de Selva), diferent a l'existent al Pla General d'Ordenació Urbana d'Inca (PGOU), revisat al 2009 per adaptar-lo al Pla Territorial de Mallorca, i que consta a l'annexa 2 de la Memòria del projecte de traçat.

Per aquest motiu, consideram que en aquest punt el Projecte de traçat no ha quedat explicat ni justificat, tenint en compte que es tracta d'una decisió polèmica que situa la Caseta dels Traginers o d'Obres Públiques al mig de la rotonda, i suposa l'enderrocament d'un habitatge.

Al PGOU d'Inca, la parcel·la 25 del polígon núm. 9 no resultava en cap cas afectada pel traçat de la ronda ni el disseny de la rotonda. A més, les Autoritats s'havien compromès a no afectar edificacions, i menys encara aquelles de caràcter residencial, com és el cas d'aquesta finca, que és la vivenda habitual d'un conciutadà.



**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

En quant a la caseta d'Obres Públiques, el traçat suposarà la inutilització d'aquest equipament, utilitzada actualment com a magatzem, segons informa el Consell de Mallorca a la seva pàgina web, al referir-se al catàleg de Patrimoni del terme municipal d'Inca:

[http://www.conselldemallorca.cat/media/34284/Obres\\_Publicues.pdf](http://www.conselldemallorca.cat/media/34284/Obres_Publicues.pdf)

Per això és sorprenent que en el punt 4 de la Memòria "Justificación de la solución adoptada" diguin res; però tampoc al 5 ni al 6 se'n fa cap menció. I és que al punt 6 "Justificación de ajustarse a la zona de reserva viaria" diu "se puede apreciar que el trazado se ha ajustado a la franja con ligeras salidas debidos a criterios de diseño (p.e. conexión con la carretera Ma-2110)" i en canvi no fa menció de la sortida del traçat a la connexió amb la Ma-2130, a on també es comprova al mapa que la rotonda i els accessos de la variant a la mateixa estan fóra de la zona de reserva viària.

Finalment, el punt 6. "Justificación del cumplimiento del Plan de Ordenación y protección de la ruta Artá-Lluc", (pàgina 5) a on es fa referència a la mateixa intersecció, i surt la foto de la rotonda, s'explica la continuïtat de la ruta per vianants, però es reitera l'oblit en explicar la solució adoptada.

Per això, entenem que el projecte adoleix de falta de justificació i motivació, i per tant infringeix la normativa ja citada, sense permetre als ciutadans conèixer els fonaments d'aquesta polèmica decisió, més encara quan ha suposat una modificació respecte al PTM i el PGOU d'Inca.

Com senyala la Jurisprudència del Tribunal Suprem (entre altres, la sentència de 30 de novembre de 2004), analitzant l'article 25 i 28 del Reglamento General de Carreteras de 2 de setembre de 1994, d'àmbit estatal però aplicable com a normativa supletòria a Balears segons la Disposició Final 2<sup>a</sup> de la Llei 15/1990 de Balears, l'Administració té el deure de motivar les seves decisions com a conseqüència del principi de seguretat jurídica i d'interdicció de l'arbitrarietat, garantides a l'article 9.3 de la Constitució Espanyola. L'existència de una certa discrecionalitat no és més que una facultat en el servei de l'interés comú prevalent, la valoració del qual correspon a l'administració. I diu el TS (Sentencia de 19 de diciembre de 2006) " No debe



*olvidarse que la expresión "opción más recomendable" que usa el artículo 25 del Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, atiende a los diferentes aspectos que se ven concernidos, como se deduce de su apartado 1.d), cuando señala que comprenderá "el análisis de las ventajas, inconvenientes y costes de cada una de las opciones y su repercusión en los diversos aspectos del transporte y en la ordenación territorial y urbanística, teniendo en cuenta en los costes, el de los terrenos, servicios y derechos afectados en cada caso, así como los costes ambientales y de siniestralidad". Esto quiere decir que las diferentes circunstancias se valorarán razonadamente, ponderándose las unas con las otras, y eligiéndose la más conveniente, siempre claro está respetando en cuanto sea posible, los valores que cada aspecto representa, para cuya valoración la Administración posee una discrecionalidad que solo puede ser controlada, como señala la sentencia recurrida, en casos de arbitrariedad o irracionalidad (...).*

En el cas de la variant Nord, pensam que s'havia d'haver motivat el Projecte de Traçat i informat els ciutadans de les raons fàctiques i jurídiques de la decisió adoptada, per tal de descartar, de bon començament, que les decisions no són arbitràries ni irracionals, donades les peculiaritats del cas.

A més, el fet de separar-se de la zona de reserva viària dissenyada des de l'any 1987, mantinguda al PDSCIB de 1993, al PTM de 2009 i al PGOU d'Inca suposa una evident conculcació del principi de seguretat jurídica i confiança legítima dels ciutadans en els poders públics, que ha fet que durant aquests més de 20 anys els inquers hagin previst i actuat segons un planejament que finalment no s'ha dut a terme.

## VI La seguretat vial.

La seguretat vial és prou amenaçada amb la Variant Nord, que constitueix una via interurbana adossada a les zones residencials de Crist Rei Nou, "Viviendas Fernández Cela", Sa Pota del Rei, Serral de Ses Monges, i, al mateix temps colindant amb l'IES Berenguer d'Anoia, CEIP Miquel Duran i Saurina i la zona residencial de S'Ermita.

El traçat seleccionat per la dita VARIANT, és molt proper a diverses instal·lacions públiques com la piscina municipal coberta el Col·legi Públic Ponent, la nova escola pública de Son Amonda i el poliesportiu Mateu Cañellas, zones d'important concentració de vehicles en hores punta.

Així mateix, la Variant Nord dibuixa un traçat que envaeix propietats privades de ple, establint el vial pràcticament a la vorera de cases, habitatges i instal·lacions, que introdueixen un component de perillositat molt important, tot tenint en compte que el gran percentatge d'accidents de trànsit es produeix per la sortida de la via.

Una Variant tan propera a la ciutat, als nuclis habitats, a zones de col·legis i poliesportius, és sens dubte, contrària a les exigències de seguretat en matèria de carreteres, i, en el seu traçat, incompleix les prescripcions establertes en l'Orde de 27/12/1999 per la que s'aprova la Norma 3.1-IC Trazado de la Instrucció de Carreteras (BOE de 2 de febrero de 2000). La normativa vigent en matèria de carreteres aconsella l'elecció d'una via exterior en comptes d'una via interurbana com ho és la Ronda Nord.

## VII

### De cap a un nou concepte constructiu: "les vies parc"

Una vegada més reiterem que el projecte que ensoferiu des del Consell Insular de Mallorca està molt lluny d'aquell projecte de Ronda Nord que estava previst al Pla General d'Ordenació Urbana d'Inca de 1987, que era una via urbana, depenent de l'Ajuntament, i per tant amb les característiques pròpies d'aquest tipus de vies.

La Variant planejada deixa de banda un altre cop al ciutadà, al vianant i al ciclista, i recompensa com sempre l'ús del cotxe privat, el consum de carburants i contaminació. Ens trobam amb una variant de nou traçat de grans dimensions, de dos carrils i dos vials de servei, amb 7 rotondes i que suposarà l'expropiació de 136 parcel·les.



Del nostre punt de vista, les dimensions d'aquesta obra són del tot desproporcionades. Perquè si després d'adoptar mesures conservatives i alternatives -i que ben segur que els tècnics en mobilitat urbana i medi ambient tant del Consell com de l'Ajuntament podrien proposar i desenvolupar- resultà impescindible una via de nou traçat per reconduir el tràfic, es podria tornar al projecte inicial de ronda urbana de competència municipal, arbolada i amb carril per bicicletes, susceptible d'ús per a tots, vianants i conductors.

A més, el Pla Territorial de Mallorca (en endavant PTM), aprovat per Acord del Ple del Consell de Mallorca de 13 de desembre de 2004, a tenir en compte a l'hora d'aprovar el PDSCM, ja preveu el desenvolupament de Vies-Parc, pensades per rutes eminentment turístiques, però que entenem que es podria aplicar al cas d'Inca, especialment a la zona de major valor paisatgístic, com és la situada entre les carreteres de Lloseta i Selva.

Sabem que l'Ajuntament d'Inca està treballant en polítiques turístiques per a la nostra ciutat, que preveuen espais per a potenciar el senderisme, l'esport, la natura, .... contra les que s'alça aquesta VARIANT destructiva.

Per què no reflexionam i escrutam el camí de la **PROJECCIÓ DE VIES PARC** aprofitant els camins i vials ja existents?

Ens remetem al que assenyalava la Memòria del el PTM:

*“Objectius de les vies parc*

*Els objectius de les vies parc són la integració del territori mallorquí en la planificació i projecte de vies de comunicació i la integració dels projectes d'infraestructura amb l'objectiu sostenible de millorar el medi natural de l'illa, de manera que augmenti la qualitat de les vies, que passen per un entorn natural de gran bellesa, i que es destaquí el valor del territori, en fer-se més accessible i present als usuaris de les vies de transport.*

*El desenvolupament del concepte de vies de comunicació que tinguin com a objectiu fonamental de la seva planificació i projecte la integració en el medi ambient de manera explícita, com es pretén amb les vies parc, permetria plasmar el valor que té l'entorn natural insular i incloure el medi natural com a recurs real en el desenvolupament de les infraestructures de transport, en lloc d'enfrontar-s'hi únicament com un element de suport. (...)*

**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

Com ja s'ha deixat clar, les vies parc no han de tenir característiques rígides de traçat, disseny, etc., sinó que han d'adaptar-se al medi natural per on passen i treure'n profit.

Per aquest motiu, qualsevol nova via de comunicació que es plantegi hauria de partir d'aquest concepte per projectar-la i desenvolupar-la.

En aquest document es proposen dos eixos viaris en els quals es pot desenvolupar el concepte de via parc, aprofitant les carreteres existents i mantenint la configuració actual de dos carrils (un per sentit) però dotant-les d'elements paisatgístics que en millorin la qualitat ambiental."

Per tant, partint d'aquesta idea, o bé es podria fer una ronda/via parc a Inca, aprofitant camins existents i adaptant-los; o bé es podria proposar un eix viari Lloseta-Biniamar-Selva-Moscari-Campanet, per tal de donar sortida al seu trànsit a l'autopista.

En virtut del que s'exposa:

**SOL·LICITEM:** Que tingueu per presentat i admeteu aquest escrit d'al·legacions, i en virtut d'allò que s'hi consigna,

1. Reviseu la conveniència de dur endavant aquest projecte de la Variant Nord, tot considerant les solucions apuntades en aquest escrit, tot decretant l'arxiu definitiu de l'esmentat projecte de traçat de Variant Nord d'Inca.
2. Subsidiàriament i en el cas que persisteixi la voluntat de dur endavant el projecte de Variant, us plantegeu un nou traçat, tot estudiant altres alternatives que passen per rebutjar l'itinerari establert en el projecte, i cercar-ne d'altres que:
  - a. Transcorrin allunyats de les zones urbanes i rurals d'interès paisatgístic.
  - b. Aprofitin vies existents.



**NO**

A LA VARIANT  
NORD D'INCA

23

- c. Impliquin solucions de connectivitat dels pobles veïns amb l'autopista central (Lloseta, Biniamar, Mancor, Caimari i Moscarí), sense sacrificar inútilment la ciutat d'Inca, en benefici d'aquests pobles.
  - d. Que afectin mínimament el territori i els habitatges i instal·lacions existents.
  - e. Que impliquin una garantia de seguretat vial.
  - f. Que siguin econòmicament manco costoses.
  - g. Que suposin solucions per a Inca i els pobles colindants i facin d'Inca una CIUTAT OBERTA, SOSTENIBLE I HOSPITALÀRIA, en comptes d'una invitació a no entrar en el nostre centre.
3. Que, en comptes de Variant Nord d'Inca, us plantegeu una acció de foment de les VIES PARC i de zones d'aparcament en els punts d'arribada a Inca. Solucions, aquestes, que, al nostre entendre encaixarien perfectament en el traçat on discorre la "Variant Nord" i que, a més de suposar una mesura d'embelliment de la zona nord de la nostra malmesa ciutat, constituïrien una invitació a "entrar" a Inca i a revitalitzar-la econòmicament.

  
Sgt. Pedro Ripoll Villalonga  
Inca, 14 de juliol de 2014.-

(Segueix relació de persones que s'adhereixen a les aquestes al·legacions)

HBLE. SRA. MARÍA SALOM COLL, PRESIDENTA DEL CONSELL INSULAR DE MALLORCA.- C/. Palau Reial, núm. 1. 07001 PALMA DE MALLORCA.-

**ASSOCIACIÓ "NO A LA VARIANT NORD D'INCA". C/. del Tren, núm. 6.- 07300 INCA.-**