



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

2467

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental sobre el Projecte de legalització de dos aparcaments i accessos en sòl rústic al mercat de "Las Dalias". Polígon 4, Parcel·les 40, 41 i 144. TM Santa Eulària des Riu, promogut per Juan Fernando Marí Juan (66a/2018)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 1 de febrer de 2019, i d'acord amb l'article 10.1.a) del Decret 4/2018, de 23 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrer de 2018),

RESOLC FORMULAR:

L'informe d'impacte ambiental sobre el Projecte de legalització de dos aparcaments i accessos en sòl rústic al mercat de "Las Dalias". Polígon 4, Parcel·les 40, 41 i 144. TM Santa Eulària des Riu, promogut per Juan Fernando Marí Juan, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

El projecte objecte del present informe es tramita d'acord amb la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental a les Illes Balears atès que està inclòs a l'Annex II "Projectes sotmesos a avaluació d'impacte ambiental simplificada". Grup 4 "Projectes d'infraestructures". Punt 4. "Aparcaments i marines seques en sòl rústic".

2. Descripció i ubicació del projecte

L'objecte del projecte és legalitzar dos aparcaments en sòl rústic annexats al mercat artesanal Las Dalias. L'aparcament nord tindrà una superfície de 4.283,00 m² i 228 places disponibles, mentre que l'aparcament Sud tindrà 3.858,00 m² i 160 places disponibles. En total són 400 places.

El mercat ambulant de Las Dalias té un aforament màxim de 2.000 persones. Segons el document, diàriament poden arribar als 10.000 visitants: nombrosos vehicles particulars accedeixen cada dia que hi ha mercat ambulant, així com desenes d'autobusos d'agències de viatge, tour operadors i de línia regular. Cada any visiten les instal·lacions més de 500.000 persones. L'horari del mercat ambulant és de 10 h del matí a les 20 h de la tarda tots els dissabtes de l'any. A les nits, el mercat ambulant nocturn obre des de les 19 h a les 01 h tots els dilluns i dimarts, de juny a setembre, i els diumenges només el mes d'agost. L'activitat s'incrementa els mesos d'estiu. És a dir que es podria considerar una activitat que genera gran quantitat d'afluència, amb els problemes que això comporta.

Es proposen 400 places però aquesta dada no ve justificada o recolzada amb un estudi de mobilitat complert. A més, les parcel·les properes, que s'utilitzen per a presentar alternatives, ja es fan servir d'aparcament en l'actualitat. Fins i tot s'utilitzen unes 200 places de pàrquing en una zona pública al poble de Sant Carles de Peralta. Per arribar al mercat han de realitzar uns 600 m caminant per la vorera i vial de la carretera, amb el perill que això comporta.

La millora en els accessos al recinte i en la gestió dels aparcaments que es proposa al projecte tindrà una incidència molt limitada en la fluïdesa del trànsit. Les instal·lacions ja es fan servir, simplement estarà més ordenat, però l'afluència i els problemes de mobilitat i col·lapse de les infraestructures serà igualment elevat perquè el problema és l'afluència i la utilització majoritària del vehicle privat per accedir-hi.

A més, el fet de promocionar més pàrquing o, en aquesta cas, ordenar-lo i gestionar-lo pot fomentar el "cercle viciós de la mobilitat insostenible": es podran aparcar encara més cotxes, per tant es fomentarà l'ús d'aquest.

Cada vegada hi haurà més persones que l'utilitzin, cosa que farà que hi hagi més automòbils i més circulació rodada. Es produiran més embussos i no hi haurà prou places d'aparcament. Els autobusos urbans de transport públic són més lents i, per tant, menys atractius. Es disminuirà l'ús, i de retruc, l'oferta. Això fa que augmenti la contaminació, el soroll i els accidents.

«La mobilitat és un dret que ha d'estar subjecte a uns determinats límits que tenen veure amb els impactes associats a cada mitjà i sistema de transport (impactes socioambientals).»(Glossari de Mobilitat Sostenible, Institut Sindical de Treball, Ambient i Salut, ISTAS: http://istas.net/descargas/2_CAT.pdf)





A l'hora de proposar alternatives, s'hauria de respondre també si és sostenible ambientalment proporcionar pàrquing a tanta gent si, com a conseqüència, se saturen els accessos i les vies de transport i es produeixen impactes relacionats amb el trànsit, residus, etc. S'hauria d'estudiar la possibilitat de donar accés i pàrquing a una quantitat limitada de gent implantant mesures per disminuir o temporalitzar l'afluència en cotxe privat, com ara proposar accés de vehicles en dies alterns segons la seva matrícula (parells o senars), etc.

Per altre banda, fomentar l'ús del transport públic no passa només per demanar més freqüència de pas a les administracions o millorar la parada, sinó de fomentar-la a través de l'aplicació de mesures que ajudin a que la població agafi més transport públic: incentivant amb mesures (bitllets gratuïts o baix preu, entrades, descomptes en comerços, etc).

3. Avaluació dels efectes previsibles

Es tracta d'un esdeveniment multitudinari que genera molt trànsit de cotxes i de gent, generació de residus, problemes de mobilitat, contaminació acústica i atmosfèrica. És evident que la situació que genera l'activitat produeix impactes significatius i augmenta la capacitat de càrrega del medi ambient. Es troba que la valoració dels impactes es mínima i insuficient i no es basa en una metodologia o en els atributs establerts per la llei. Hi ha impactes infravalorats i d'altres que no es valoren, com els impactes del trànsit i els embussos: contaminació atmosfèrica: pols, renou, residus, canvi climàtic, etc.

Des del punt de vista social, el mercat o les instal·lacions on es celebra hauria de disposar de plans de seguretat general i salut, plans d'emergències davant risc d'incendis, etc. També són importants la indicació als assistents de mesures d'autoprotecció en grans concentracions de persones (veure: http://interior.gencat.cat/ca/arees_dactuacio/proteccio_civil/consells_autoproteccio_emergencia/mes_consells_dautoproteccio/grans_concentracions_persones/).

S'ha de tenir en compte que es tracta d'un gran quantitat de gent que té associat una gran quantitat de serveis i residus. Haurà de tenir un pla de gestió de residus, no només del pàrquing, sinó de l'activitat en si. De fet, el document ambiental només avalua els aparcaments, però com aquests estan lligats a l'activitat i es demana l'interès general de l'activitat del mercat, s'hauria d'avaluar de forma conjunta els impactes del mercat artesanal i dels aparcaments associats.

Amb tot, s'han de valorar tots els impactes, tenint en compte el problema de forma global, proposant les alternatives a partir del Pla de mobilitat. Aquest Pla ha de tenir els requeriments tècnics necessaris establerts per l'administració competent i proposar solucions integradores i reals, consensuades amb les administracions implicades.

Per aquesta raó, s'insta a les administracions competents que s'impliquin durant la realització i elaboració del Pla de mobilitat de manera que es pugui solucionar el problema de forma integradora i en base a una mobilitat sostenible.

4. Consultes a les administracions públiques i persones interessades

D'acord amb l'article 46 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental simplificada, s'han realitzat consultes al Servei d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics, i a la DI de Territori i Mobilitat del Consell d'Eivissa.

En data 11/7/18 es rep Informe de la Secretaria del Consell d'Eivissa en el qual s'adjunten tres informes:

L'Informe de la Secció de Territori (Urbanisme) indica la necessitat de declaració d'interès general per poder obtenir llicència d'obres per executar el projecte. (...)». L'Informe de la Secció de d'Infraestructures Viàries conclou que l'activitat de mercat d'artesanía té una incidència directa sobre el trànsit i la seguretat viària de la carretera EI-200 i per tal de poder informar s'haurà de presentar tot un estudi de la incidència i la necessitat de la modificació dels accessos/interseccions prevists, firmat per tècnic competent i visat per corresponent col·legi professional, d'acord amb la normativa en matèria de carreteres vigent (en especial la Norma 3.1-IC Trazado) i que compregui tota una sèrie de punts: l'estudi de trànsit que analitzi l'EI-200, així com del trànsit no motoritzat, l'anàlisi de les característiques de la carretera EI-200 i el traçat, la senyalització, el ferm, el drenatge, la il·luminació, altres instal·lacions i la ornamentació de la intersecció proposada. S'ha de justificar que la solució adoptada garanteix el manteniment o millora de les condicions de capacitat/nivell de servei i seguretat de la carretera EI-200. Quant a les actuacions previstes en vies de titularitat del Consell d'Eivissa o en el seu entorn, hauran de ser compatibles amb el planejament i zones de reserva previstes pel Consell Insular d'Eivissa en el Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa VIGENT. En les actuacions de definició de nous usos del sòl a parcel·les contigües a les carreteres del Consell s'haurà de complir allò que es determini en els Mapes de Remor i Plans d'Acció en matèria de Remor de la xarxa viària del Consell d'Eivissa» i es requerirà informe previ en aquest sentit.»

L'Informe de la Secció de Medi Ambient que indica, entre altres que es tracta d'un ambient periurbà sense vegetació natura ni elements naturals destacables. Es considera important afegir com a mesura correctora la instal·lació de contenidors o equipaments necessaris per a efectuar la separació d'origen dels residus (vidre, cartró, paper envasos, etc) que en permeti el seu reciclatge posterior.

5. Anàlisi dels criteris de l'annex III de la Llei 21/2013

D'acord al que preveu l'article 47.5 de la Llei 21/2013, per tal de determinar si un projecte s'ha de subjectar a Avaluació d'Impacte Ambiental Ordinària s'han de tenir en compte els criteris descrits a l'Annex III que es detallen i avaluen a continuació:

1. -Característiques del projecte: es tracta d'una legalització de dos aparcaments que es ja s'utilitzen des de fa molt temps pel "Mercat artesanal Las Dalias", amb 400 places. Un es troba dintre de la mateixa parcel·la del mercat, i altre a la parcel·la veïna. L'altre parcel·la servirà per millorar l'accés. Els aparcaments sumaran un total de 400 places
2. -Ubicació del projecte: els aparcaments es troben en sòl rústic comú, molt a prop de la zona urbana de Santa Eulària des Riu. El document indica que es tracta de les parcel·les 440, 41 i 144. La parcel·la 144 actuarà de plaça de distribució de vehicles, parada de transport públic i zona de desembarcament segur dels visitants. L'anàlisi de les alternatives és insuficient i poc clar, atès que no indiquen clarament que es tracta d'una legalització i que en l'actualitat es fan servir els quatre aparcaments. Les alternatives proposades no solucionen el problema de manera global. No s'indiquen els problemes ni la situació real existent, les grans aglomeracions de trànsit i de seguretat, etc. El pla de mobilitat presentat no incorpora les dades tècniques mínimes que ha de tenir un estudi de mobilitat, l'anàlisi de l'estat dels accessos, carreteres, etc. L'informe de la administració competent indica que el pla es mínim i indica tota una sèrie de estudis a realitzar.
3. -Característiques del potencial impacte: S'avaluen els impactes durant la fase de construcció i funcionament i ateses les característiques i la ubicació del projecte, l'alternativa escollida no resol els problemes que genera. Es generen clars impactes i la capacitat de càrrega del medi ambient es veu clarament afectada.

5. Conclusions de l'informe d'impacte ambiental

Primer. Subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte de legalització de dos aparcaments i accessos en sòl rústic al mercat de "Las Dalias". Polígon 4, Parcel·les 40, 41 i 144. TM Santa Eulària des Riu, promogut per Juan Fernando Marí Juan, atès que es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013 i la seva modificació.

L'EIA haurà d'incloure els aspectes mencionats al present informe i els indicats als informes rebuts de les administracions afectades. A més, contindrà com a mínim el que estableix l'article 35 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, en els termes desenvolupats a l'annex VI, ambdós modificats per la Llei estatal 9/18, així com pel que s'estableix als apartats de l'article 17 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost d'avaluació ambiental de les Illes Balears, modificat també per la Llei autonòmica 9/18.

També ha d'incloure, en base a l'art. 17.4 de la Llei 12/2016 modificada, un annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel projecte, els efectes del seu desenvolupament i, si escau, les mesures protectores, correctores o compensatòries. Tota la documentació haurà d'anar signada per la persona redactora i col·laboradors.

Tal com s'estipula a l'ANNEX VI. Estudi d'impacte ambiental i criteris tècnics de la Llei 21/13 modificada, es realitzarà un examen multicriteri de les diferents alternatives que resultin ambientalment més adequades, inclosa l'alternativa zero o de no actuació, i que siguin tècnicament viables.

Es justificarà la solució proposada en funció de diversos criteris: econòmic, funcional, entre els quals hi ha l'ambiental. Les alternatives han de ser raonables i tècnicament i ambientalment viables.

S'ha d'incloure, per a cada alternativa examinada, la identificació, quantificació i valoració dels efectes significatius previsibles de les activitats projectades sobre la població, la salut humana, la flora, la fauna, la biodiversitat, la geodiversitat, el sòl, el subsòl, l'aire, l'aigua, els factors climàtics, el canvi climàtic, el paisatge, els béns materials, inclòs el patrimoni cultural, i la interacció entre tots els factors esmentats, durant les fases d'execució, explotació i, si s'escau, durant la demolició o l'abandonament del projecte.

Necessàriament, la identificació dels impactes ambientals ha de derivar de l'estudi de les interaccions entre les accions derivades del projecte i les característiques específiques dels aspectes ambientals afectats en cada cas concret, inclòs el paisatge en els termes del Conveni Europeu del Paisatge. Caldrà distingir els efectes positius dels negatius; els temporals dels permanents; els simples dels acumulatius i sinèrgics; els directes dels indirectes; els reversibles dels irreversibles; els recuperables dels irrecuperables; els periòdics dels d'aparició irregular; els continus dels discontinus. Finalment cal indicar els impactes ambientals compatibles, moderats, severos i crítics que es prevegin com a conseqüència de l'execució del projecte.

S'haurà de presentar el pressupost de les mesures i del seguiment ambiental previst, tenint en compte que, tal com estableix el punt 29.2. de la Llei 12/2016, el promotor està obligat a contractar una auditoria ambiental quan el pressupost del projecte superi la quantia d'un milió d'euros o quan així ho acordi justificadament l'òrgan ambiental.

D'acord amb l'article 39 de la Llei 21/2013, dins el procediment substantiu, juntament amb la documentació exigida per la legislació sectorial, el promotor presentarà una sol·licitud d'inici de l'avaluació d'Impacte Ambiental Ordinària amb la documentació següent:

1. Document tècnic del projecte
2. L'estudi d'impacte ambiental

D'acord amb l'article 36 de la Llei 21/2013 l'òrgan substantiu sotmetrà el projecte i l'estudi d'impacte ambiental a informació pública durant un termini no inferior a trenta dies, mitjançant la publicació al BOIB i si escau a la seva seu electrònica. En l'anunci de l'inici de la informació pública, l'òrgan substantiu, inclourà un resum del procediment d'autorització del projecte amb la informació mínima que assenyala l'art. 36.2 de la Llei 21/2013.

A més, tal com es preveu a l'article 37 de la Llei 21/2013, simultàniament al tràmit d'informació pública, l'òrgan substantiu consultarà a les administracions públiques afectades i a les persones interessades. Es considera que s'han de realitzar les consultes següents:

- Ajuntament de Santa Eulària des Riu
- DG de Recursos Hídrics. Servei d'Estudis i Planificació
- Departaments de Carreteres i Medi ambient del Consell d'Eivissa

Es recorda que, en els projectes sotmesos a declaració d'interès general o declaració d'utilitat pública, actuarà com a òrgan substantiu aquell al qui correspongui aprovar la declaració d'interès general o la declaració d'utilitat pública, i en aquest ordre, tal i com es fa constar a l'article 18.2 de la Llei 12/2016. Per tant, per poder iniciar el tràmit ambiental amb la nova documentació, la documentació s'haurà de rebre del Departament de Territori i Mobilitat del Consell d'Eivissa.

Aquest informe servirà com informe d'abast de l'EIA.

Es recorda que, l'article 9.Obligacions de la Llei 9/2018, de 5 de desembre, per la qual es modifica la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, la Llei 21/2015, de 20 de juliol, per la qual es modifica la Llei 43/2003, de 21 de novembre, de forests, i la Llei 1/2005,

9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle, indica que «No s'ha de fer l'avaluació d'impacte ambiental que regula el títol II dels projectes que inclou l'article 7 d'aquesta Llei que estiguin parcialment o totalment executats sense que s'hagin sotmès prèviament al procediment d'avaluació d'impacte ambiental»

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluacions ambientals.

Tercer. 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.

Palma, a 22 de febrer de 2019

El president de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

