Secció III. Altres disposicions i actes administratius

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

3565 ***Resolució de la directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental del projecte bàsic i d'execució d'obertura, urbanització i dotació de serveis del vial J, T.M. Sant Joan de Labritja (exp. 34a/2025)***

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 12 de setembre de 2025, 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, 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

L'informe d'impacte ambiental del projecte bàsic i d'execució d'obertura, urbanització i dotació de serveis del vial J, T.M. Sant Joan de Labritja

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

D'acord amb l'article 13.2 del Text Refós de la Llei d'Avaluació Ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, han de ser objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada els projectes inclosos en l'annex II d'aquesta Llei. Entre els projectes inclosos en l'annex 2, el «Projecte bàsic i d'execució d'obertura, urbanització i dotació de serveis del vial J, T.M. Sant Joan de Labritja», s'inclou en el punt 1 del grup 4: *«Projectes d'urbanització en general i els projectes de serveis en polígons industrials».*

Per tant, el projecte s'ha de tramitar com a una Avaluació d'Impacte Ambiental Simplificada i seguir el procediment establert a la secció 2a del Capítol II d'avaluació d'impacte ambiental de projectes del Títol II d'avaluació ambiental de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. S'han de complir també les prescripcions dels articles 21 i 22 del Text refós que li siguin d'aplicació.

2. Descripció del projecte

El projecte consisteix en les següents actuacions:

1- Definir un nou vial en el nucli urbà de Sant Miquel de Balançat al carrer principal anomenat d'Eivissa. Aquesta àrea estableix el límit entre una zona classificada com a sòl urbà (carrer públic) de 1.996,97 m² de superfície, i un tram d'entroncament classificat com sòl rústic, que connecta amb la carretera del port (qualificat com CA-2), a més connecta amb un tram corresponent a l'entroncament del Vial J amb la carretera Sant Joan (qualificat com a E-P2).

S'afegeix un accés de 133 m^2 a un habitatge afectat per les obres del projecte.

2- Executar una xarxa de canalització de pluvials, actualment en fase de licitació, per desviar l'escorrentia del carrer d'Eivissa i obrir el vial cap al Torrent d'en Ferrer. Aquesta actuació és prèvia i necessària per a l'execució del projecte. La xarxa es canalitza cap a un pou d'infiltració situat en la cota baixa del Vial J i connectar-lo finalment a la nova canalització projectada.

3- Per a la xarxa de telecomunicacions, es projecta l'execució d'una infraestructura soterrada i el soterrament de l'estesa aèria existent. S'instal·laran també dues arquetes noves dissenyades per a connectar-se amb l'existent.

4- Substituir les canonades de fibrociment de l'actual xarxa de sanejament i proveïment d'aigua per unes canalitzacions noves. La xarxa de sanejament serà instal·lada amb canonada de PVC, de 400 mm i els nous pous de registre es realitzaran a cada 25 m,els quals connectaran amb el pou existent ubicat en la cota inferior del vial que deriva les aigües residuals cap a l'EDAR de Sant Miquel. Per al proveïment d'aigua s'ha previst substituir la canonada de fibrociment per dues canonades PEAD, una de 160 mm i una altra de 63 mm diàmetre, amb el propòsit de garantir una xarxa més eficient i amb millor manteniment.

5- Enjardinar l'espai pels vianants amb arbres de l'espècie *Morera fruitless* i instal·lar mobiliari urbà (bancs de xapa d'acer).

Els materials del paviment s'han diferenciat segons l'ús futur que el promotor ha projectat per a cada àrea:

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

- Per la zona de trànsit rodat s'empraran peces de paviment vibropremsat (tipus nexus), idònies per a una circulació constant, la característica principal de les quals és la reducció del soroll de rodament.
- Per la zona dels vianants es pretén emprar una llosa vibropremsada d'alta resistència. S'empraran materials amb similars característiques d'ús i resistència per donar coherència i continuïtat, tant paisatgística com física respecte a la resta del nucli urbà.

Es distingeixen tres trams del Vial:

Tram 1: Per als vianants. Amb una amplada de 2 m (vorera per als vianants de 2 m , encintada amb vorada de 15 cm). Aquest tram comptarà amb:

- 10 escocells (de 0,8 x 0,8 m^2) en els quals es plantaran 10 unitats de *Morera fruitless.*
- Bancs de xapa d'acer.
- 14 fanals de lluminària LED muntada sobre bàcul cilíndric de 4 m d'altura.

Tram 2: Aparcament. Amb una amplada de 2,50 m.

Tram 3. Vial. Amb una secció de 3,50 m d'amplada. Consta d'una plataforma pavimentada i un mur de contenció de terres folrat amb pedra natural del lloc.

3. Resum del document ambiental

Es presenten les següents alternatives ambientals i la selecció de l'elegida:

A. **Alternativa base o zero.** Segons aquesta opció, la possibilitat de mantenir la zona sense urbanització i sense l'execució d'un procés de canalització d'aigües pluvials, que actualment discorren en superfície, així com la no substitució de les canonades de fibrociment per PVC i no executar el soterrament de la xarxa elèctrica existent, implicaria no completar el projecte aprovat per les normes subsidiàries vigents. També deixaria sense efecte les previsions de desenvolupament urbanístic d'un espai urbà sense consolidar. Suposaria que les edificacions annexes a la zona d'estudi es quedessin sense serveis com espais per als vianants i enllumenat, amb possible transformació d'aquest espai en una zona d'acumulació d'enderrocs, així com transformar la zona en un espai insegur pel ciutadà. Es perdria també una oportunitat d'incloure més zones verds pels residents.

B**. Alternativa 1.** Desenvolupament del Vial J sense substitució de les canonades de fibrociment. En el projecte es contempla la intenció de substituir la xarxa de sanejament i proveïment actuals (compostes de fibrociment) per altres de PVC i PEAD, respectivament. Aquesta alternativa analitza la possibilitat de no substituir la xarxa de sanejament i proveïment actuals, mantenint les canalitzacions fabricades en fibrociment. En el projecte s'ha considerat que, únicament en la fase d'execució de les obres, la substitució d'aquestes canonades podrien ocasionar molèsties puntuals provocades pel moviment de terres, així com la generació de residus per la substitució de la canonada (residus de fibrociment). S'ha optat per descartar aquesta alternativa, perquè es considera més adequat aprofitar l'execució de les obres previstes per al desenvolupament de la Viària J i la renovació de la xarxa de sanejament i proveïment, enlloc d'esperar que les antigues canonades de fibrociment precisin de reparacions o d'una substitució completa. Aquesta opció suposaria haver de tornar a aixecar el paviment recentment desenvolupat de la Viària J, ocasionant de nou sorolls i contaminació de l'aire pel moviment de terres.

Queda recollit en la memòria del projecte que la gestió, transport i tractament de les antigues canonades de fibrociment es farà mitjançant un gestor autoritzat, prenent totes les mesures de seguretat i salut en el treball pertinents.

C. **Alternativa 2** (opció seleccionada pel promotor). Desenvolupament del Pla previst per a la Vial.

Entre els aspectes positius més representatius que recolzen l'alternativa 2 es troben els següents:

- No requereix un creixement urbanístic nou, ja que el sòl actualment està catalogat com a urbà en la majoria de la superfície afectada.
- Implica una millora en la qualitat territorial de la zona perquè donarà coherència al teixit urbà.
- Comporta una millora de la qualitat de vida per a la zona residencial annexa a la zona d'execució del projecte.
- Millorarà l'aprofitament d'aigua superficial i, junt amb l'execució dels murs de contenció de moviment de terres, suposarà una protecció del sòl enfront de l'erosió.
- El desenvolupament del projecte contempla una renovació del sistema de xarxa de sanejament i de proveïment, evitant d'aquesta manera futures obres de reparació de l'antic sistema (fibrociment).

En el document ambiental s'han analitzat els següents possibles impactes generats durant la **fase d'execució**, la **fase de funcionament i la fase de desmantellament del projecte:**

Durant la **fase d'execució de les obres** els factors més rellevants que s'han tengut en compta són:

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

1. L'adequació del terreny (desbrossament, excavació, moviment de terres, compactació de terres ferms, pavimentació).
2. El condicionament de les zones de drenatge i pendents fluvials, i el soterrament de la instal·lació elèctrica.
3. La dotació de mobiliari, senyalització de la zona i sembra d'arbres per crear espais verds.

Els possibles impactes que es poden produir en aquesta fase són els següents:

- L'increment del renou provocat pel tràfic rodat i l'ús de maquinària, i l'ús de material per condicionar el terreny afectat per les obres.
- La producció i dispersió de partícules de pol·lució de l'aire per:

  - Emissió de gasos generats durant la combustió de la maquinària.
  - Dispersió de la pols produïda en el moviment de terres i desbrossament de la vegetació durant les tasques de neteja i condicionament de la zona.

- El consum d'energia elèctrica pel funcionament de les eines i maquinària.
- La producció de residus procedents de la construcció i demolició de la zona afectada per les obres (formigó, canonades de fibrociment que es pretenen substituir per canonades de PVC, terres i pedres per soterrar la xarxa elèctrica, reconducció de les aigües pluvials, restes de vegetació procedents del desbrossat de l'àrea d'execució de les obres).
- Taques d'oli i combustible de les fuites accidentals durant l'ús de maquinària i eines.

Durant la **fase de funcionament** els impactes més apreciables poden ser:

- El renou produït pel trànsit rodat al nou vial construït.
- La contaminació lumínica, amb el consegüent consum energètic de la lluminària instal·lada.
- Les emissions de gasos derivats del transport motoritzat.
- La producció de residus per part dels vianants (papers, envasos de plàstic i vidre, residus orgànics i inorgànics rebutjats).
- Deteriorament del mobiliari urbà per l'ús.

La **fase de desmantellament** no està considerada en el projecte perquè es tracta d'habilitar un accés per millorar el trànsit rodat i les infraestructures dins la zona urbana.

En el document ambiental es proposen una sèrie de **mesures preventives i correctores** amb la finalitat d'evitar, atenuar, corregir o compensar els impactes negatius. S'inclou també un **pla de vigilància ambiental** per al seguiment de les mesures correctores.

Es considera que durant la **fase d'execució del projecte** és el moment en què s'intensifiquen les molèsties a la zona d'actuació. Com a mesures preventives i correctores s'exposen les següents:

- A fi d'**evitar molèsties produïdes per la contaminació acústica,** es proposa acotar l'horari de treball diari des de les 8:00 hores del matí fins les 16:00 hores. S'haurà d'emprar la maquinària i els equips adequats per a cada feina, que disposin de sistemes silenciadors i què els nivells de renou i emissions de gasos siguin baixos.
- Per **atenuar la dispersió de partícules de pols derivades del moviment de terres i la circulació de maquinària i camions**, es regaran periòdicament els accessos i les esplanades. Aquesta mesura s'intensificarà durant períodes de sequera o quan es detectin emissions que pugin causar molèsties als residents i usuaris de les vies públiques.
- Tant el **cablejat elèctric com els tubs drenants i la resta de components aniran soterrats**.
- Per **evitar una major afecció al medi per moviment de terres i obertura de rases**, és preferible que la xarxa el cablejat elèctric i dels tubs drenants de recollida d'aigües pluvials transcorrin per les voreres del vial projectat.
- Es durà a terme una **correcta gestió dels residus generats** durant l'execució del vial, tal com preveu la normativa d'aplicació vigent. S'ha de realitzat un estudi estimatiu de la generació i posterior gestió dels residus de la construcció i demolició de l'obra (RCDs), en base a la normativa vigent, així com una classificació per tipologia de material dels RCDs. Els residus perillosos s'emmagatzemaran en llocs específics sobre sòl impermeable per evitar infiltracions en el terreny en cas de caiguda o fragmentació dels mateixos. Els residus de terres i pedres netes que compleixin amb els requisits adients en cada cas, aniran destinats a la restauració de pedreres si compleixen amb la normativa.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

El Servei d'Assessorament Ambiental (actual Servei d'Avaluació Ambiental) va sol·licitar les següents consultes prèvies a les administracions afectades i entitats interessades per determinar si el projecte s'ha de subjectar o no a avaluació d'impacte ambiental ordinària, segons els articles 45 a 47 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental:

- Servei de Gestió Ambiental. Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència. Consell Insular d'Eivissa.
- Servei de Protecció de Espècies i de Gestió Forestal i Protecció del Sòl. Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal. Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

- Servei de Canvi Climàtic. Direcció General de Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic. Conselleria d'Empresa, Ocupació i Energia.
- Servei d'Emergència. Direcció General d'Emergència i Interior. Conselleria de Presidència i Administracions Públiques.
- Departament de Disciplina Urbanística. Departament d'Ordenació del Territori, Infraestructures Viàries, Ordenació Turística i Lluita contra l'Intrusisme, Transports Terrestres i Mobilitat. Consell Insular d'Eivissa.
- Servei de Patrimoni. Departament de Cultura, Educació i Patrimoni. Consell Insular d'Eivissa.
- Entitats ecologistes: GEN GOB Eivissa i Amics de la Terra

En el moment de redactar el present informe, s'han rebut els següents informes de les administracions consultades:

- Departament de Medi Natural de la Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural, que, en data 15 de maig de 2025, va emetre un informe favorable amb els següents condicionants:

> «a) *Per a la construcció dels murs de contenció de terres, Atesa la presència de sargantanes a la zona, cal aplicar les recomanacions establertes al Quadern de Natura 36. Sargantana de les Pitiüses en parcs i jardins, que es pot descarregar al següent enllaç:*
>
> *https://www.caib.es/sites/proteccioespecies/ca/l/bvpublicacionsdelservei-quadernsdenatura-10125/?mcont=68734&pagina=2*
>
> *b) S'instal·laran trampes per captura d'ofidis abans de començar el projecte i durant tot el període d'obres. Les trampes s'han de revisar periòdicament.*
> *c) Una vegada acabat el projecte, es recomana que no es retirin les trampes i que es continuïn revisant. Poden posar-se en contacte amb aquest Servei, en cas de necessitar aclarir aquesta mesura, telefonant al 971176586, o a través del correu electrònic especies@dgmedinatural.caib.es , i també consultar el web de Consorci de Recuperació de la Fauna de les Illes Balears (https://recuperacionfaunabaleares.es).»*

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic: que va emetre un informe el 20 de maig de 2025, concloent que,

> *«[...] en relació amb la perspectiva climàtica, en la tramitació ambiental, no es preveu que el projecte pugui tenir efectes significatius, ni en l'increment del consum energètic, ni en les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle. A més, es va proposar al promotor fer una modificació del projecte d'urbanització que inclogui la mobilitat amb bicicleta i afegir al vial un espai per un carril bicicleta.»*

- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl. Departament de Medi Natural de la Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural, que en l'informe de data 15 de maig de 2025, conclou:

> «*Sense cap consideració en relació al risc d'incendi, estat de la vegetació ni erosió del sòl».*

- Direcció General d'Emergències i Interior que, en data 2 de juliol de 2025, va emetre un informe favorable a l'execució del projecte, per que considera que no implica un increment del risc per a la població ni afeccions significatives sobre l'erosió del sòl o els recursos hídrics de la zona afectada.

5. Elements significatius de l'entorn del projecte

1. El projecte s'executa dins dues tipologies de sòl del nucli de Sant Miquel de Balançat, del T.M. de Sant Joan de Labritja. (Referència cadastral: 4942208CD6244S).

D'acord amb el Pla Territorial Insular d'Eivissa, els terrenys on se situen les actuacions estan classificats com a sòl urbà i àrea de transició.

- El tram de sòl urbà que discorre pel carrer públic (c/ Eivissa). Afecta una superfície total de 1996,97 m^2.
- El següent tram se situa en sòl rústic i connecta la carretera del Port (qualificat com a CA-2) amb el punt d'unió entre el vial J i la carretera Sant Joan (E-P2).

S'afegeix un accés de 133 m^2 a un habitatge afectat pel projecte.

2. El projecte no es troba dins cap espai de rellevància ambiental, ni tampoc a un àrea d'importància per les rapinyaires de les Illes Balears (AIRIB).

3. La consulta del Bioatles i altres fonts mostra la presència de les següents espècies catalogades o amenaçades a la zona projectada:

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

- Mamífers: ratapinyada comuna (*Pipistrellus pipistrellus*);
- Rèptils: sargantana de les Pitiüses (*Podarcis pityusensis*);
- Flora: cirerer de Betlem (*Ruscus aculeatus*).

No hi ha constància de la presència de nius de rapinyaires a la zona.

4. D'acord amb el visor cartogràfic de l'IDEIB, les obres projectades no es situa en una àrea de protecció por electrocució d'avifauna de les Illes Balears, però sí es troba a uns 77,6 metres de l'àrea de protecció contra l'electrocució d'avifauna dels Amunts d'Eivissa (coordenades UTM ETRS 89 31N: x: 364798 – y: 4323993).

5. A la zona projectada no hi ha cartografiats hàbitats d'interès comunitari.

6. L'àrea d'actuació està classificada com a zona de risc baix d'incendis.

7. Segons consulta de la cartografia del visor IDEIB (amb data 3/09/2025), es confirma que la zona d'actuació no presenta afecció per les Àrees de Prevenció de Risc (APR) d'esllavissament ni d'erosió.

8. Avaluant la hidrologia subterrània, Sant Joan de Labritja es situa principalment damunt de la massa subterrània de Portinatx amb el codi 2001M1 (d'acord amb el Pla Hidrològic de les Illes Balears 2022-2027). Actualment, aquesta massa d'aigua presenta un estat quantitatiu i qualitatiu bo. La zona d'estudi pertany a la conca fluvial del riu Santa Eulàlia.

9. Consultat el catàleg del patrimoni de Sant Miquel de Balançat al territori de projecció de les obres, no es localitza cap element del patrimoni cultural (BIC).

6. Consideracions tècniques

1. Quant al soterrament de les línies elèctriques existents i millora de les conduccions elèctriques, en la documentació aportada no s'ha definit per on transcorrerà la xarxa soterrada. S'ha de fer el més proper a les voreres del vial projectat per evitar majors impactes per moviment de terres.

2. El promotor indica en el projecte que tot l'enllumenat serà de tecnologia LED de baix consum. Es recomana l'ús d'energies alternatives, com l'ús d'electricitat generada a partir de les plaques solars fotovoltaiques, quan sigui possible.

3. Es durà a terme una correcta gestió dels residus generats durant l'execució del vial, tal com preveu la normativa vigent, així com realitzar un estudi estimatiu de la generació i posterior gestió dels residus de l'obra. Els residus es classificaran per la tipologia de material. Els residus perillosos s'emmagatzemaran en llocs específics sobre sòl impermeable per evitar infiltracions en cas de caiguda o fractura dels mateixos, i es gestionaran mitjançant un gestor autoritzat.

Per tot l'anterior, una vegada analitzats els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i atesa la naturalesa del projecte i la ubicació proposada, no es preveuen efectes adversos significatius sobre el medi ambient, sempre que s'apliquin les mesures preventives i correctores del document ambiental i les proposades en aquest informe.

Conclusions de l'informe d'impacte ambiental

Primer. No subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte bàsic i d'execució d'obertura, urbanització i dotació de serveis del vial J, T.M. Sant Joan de Labritja, atès que no té efectes adversos significatius sobre el medi ambient, sempre que es compleixin les mesures proposades al document ambiental signat, en data 03/02/25, per la tècnica que redacta el projecte, María Pilar Ramírez Roig, llicenciada en geografia, i amb els següents condicionants:

1. D'acord amb l'informe del Servei de Protecció d'Espècies de data 14/05/2025, s'hauran de complir els següents condicionants:

a) Per a la construcció dels murs de contenció, i atesa la presència de la sargantana de les Pitiüses (*Podarcis pityusensis*) en parcs i jardins, cal evitar el rejuntat amb morter dels murs de pedra seca. Sempre que sigui possible, s'han de mantenir les encletxes, obertes per no sepultar els exemplars d'aquesta espècie protegida que puguin trobar-se a l'interior.
b) S'instal·laran trampes per la captura d'ofidis abans de començar les obres i durant tot el període d'execució. Les trampes s'han de revisar periòdicament.
c) Una vegada finalitzat el projecte, es recomana que no es retirin les trampes i es continuïn revisant. Poden posar-se en contacte amb el Servei de Protecció d'Espècies en cas de necessitar aclarir aquesta mesura, telefonant al 971176586, o a través del correu electrònic especies@dgmedinatural.caib.es**;** també es recomana consultar el web de Consorci de Recuperació de la Fauna de les Illes Balears: (https://recuperacionfaunabaleares.es).

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

2. En compliment de l'article 51.5 del Pla Hidrològic de les Illes Balears, de tercer cicle, «Els nous desenvolupaments urbanístics adoptaran tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible. Els projectes d'urbanització incorporaran mesures per a fomentar la infiltració de les superfícies dels aparcaments, vials, centres de rotondes, escocells i jardins. Es proposa l'ús de solucions amb paviments permeables o el rebaixament de vorades en aquelles situacions en què es pugui redirigir l'escolament superficial cap a zones on es faciliti la seva infiltració (escocells i zones verdes). Tot això sense perjudici de l'ús d'altres possibles solucions que s'englobin dins d'aquest conjunt de tècniques de drenatge sostenible.»

3. Durant l'execució de les obres s'ha de:

- Fer el soterrament de la xarxa elèctrica el més proper a les voreres del vial projectat per evitar majors impactes per moviment de terres.
- Per minimitzar la contaminació acústica i les molèsties als veïns, l'horari de treball s'ha d'acotar de 8:00 a 16:00 hores. Així Mateix, s'ha de prioritzar l'ús de maquinària i equips dotats de sistemes silenciadors i baixes emissions de gasos.

A fi d'evitar molèsties produïdes per la contaminació acústica, s'ha d'acotar l'horari de treball diari des de les 8:00 hores del matí fins les 16:00 hores. S'ha de triar la maquinària equipada amb silenciadors, i es garantirà el compliment de les revisions tècniques per reduir el mínim les emissions de gasos.

- Tota la infraestructura, incloent el cablejat elèctric i la resta de components s'han d'instal·lar soterrats.
- Per evitar una major afecció al medi per moviment de terres i obertura de rases, els tubs col·lectors d'aigües pluvials han de discorre sota les voreres del vial projectat.
- Sempre que la normativa ho permeti, s'ha de prioritzar la reutilització del material procedent de la pròpia excavació per a les tasques de reblert *in situ*.
- Cobrir amb malles o lones de protecció els contenidors dels vehicles que transportin les terres i altres materials de construcció, garantint el cobriment total de la càrrega.
- Manipular controladament els materials, realitzant la càrrega i descàrrega en una zona protegida del vent. Per minimitzar la dispersió de pols i el risc d'accidents, s'evitarà el maneig de càrrega a gran alçada i es mantindran els acopis correctament coberts i estables.
- Limitar l'ocupació del sòl estrictament necessari per a l'actuació, evitant l'afecció d'espais veïnats. Qualsevol superfície ocupada temporalment de forma no prevista haurà de ser rehabilitada al seu estat original. Així mateix, l'acopi de materials i l'estacionament de maquinària es farà exclusivament a àrees específiques per a tal finalitat.
- En acabar l'execució de les obres, revisar exhaustivament el terreny i els voltants per garantir que no queden dipositats residus, materials d'obres o excedents de terra. En el cas de detectar-se, procedir a la seva retirada i adequada gestió.
- Es durà a terme una correcta gestió dels residus generats durant l'execució del vial, tal com preveu la normativa vigent, així com realitzar un estudi estimatiu de la generació i posterior gestió dels residus de l'obra. Els residus es classificaran per la tipologia de material. Els residus perillosos s'emmagatzemaran en llocs específics sobre sòl impermeable per evitar infiltracions en cas de caiguda o fragmentació, i es gestionaran mitjançant un gestor autoritzat.

Es proposa:

- D'acord amb l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera, de data 15/05/2025, fer una modificació del projecte d'urbanització en què s'inclogui la mobilitat amb bicicleta i afegir al vial un carril bicicleta.

Es recomana:

- Per evitar el renou del trànsit de vehicles pel vial construït, instal·lar senyals de reducció de velocitat al llarg del trajecte.
- Per estalviar el consum energètic d'electricitat, ajustar els horaris d'activació de la il·luminació i l'apagat, atenent a les hores diürnes i nocturnes de la zona segons els canvis estacionals.
- L'ús d'energies alternatives renovables, com l'ús d'electricitat generada a partir de les plaques solars fotovoltaiques, quan sigui possible.
- Aplicar bones pràctiques que minimitzin l'emissió de contaminants. Es troben disponibles diverses guies de bones pràctiques relatives a la construcció en l'apartat «Documents d'interès (Qualitat de l'aire)» de la Secció d'atmosfera, del portal web de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic.

Segon. Es publicarà el present informe d'impacte 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'avaluació ambiental.

Tercer. L'informe d'impacte ambiental perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'inici de l'execució del projecte en el termini màxim de sis anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 21 bis del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears.

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981

Quart. L'informe d'impacte ambiental no ha de ser objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si s'escau, siguin procedents en la via administrativa o judicial davant de l'acte, si s'escau, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 47.5 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: 7 d'abril de 2026)

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

https://www.caib.es/eboibfront/pdf/ca/2026/47/1216981