



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

10225

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula el informe ambiental estratégico de la modificación puntual (MP) de las normas subsidiarias (NNSS) de Llubí para la delimitación de un Sistema General de Comunicaciones en suelo rústico (exp. 219e/2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 9 de mayo de 2025, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la comunidad autónoma de las Illes Balears.

RESUELVO FORMULAR

Informe ambiental estratégico de la modificación puntual (MP) de las normas subsidiarias (NNSS) de Llubí para la delimitación de un Sistema General de Comunicaciones en suelo rústico

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El objeto de este informe ambiental estratégico es determinar de acuerdo con las consultas realizadas a las administraciones y los criterios establecidos en el anexo V de la Ley 21/2013 si la presente MP, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, debe someterse al procedimiento ordinario para tener efectos significativos.

Según el apartado 4 del artículo 12 del Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares:

“4. También serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada:

b) Las modificaciones de planes o programas que, no estando incluidas en el apartado 2 de este artículo, supongan, por sí mismas, un nuevo marco para la autorización de proyectos. Se considerará que las modificaciones de planes y programas comportan un nuevo marco de proyectos cuando su aprobación genere la posibilidad de ejecutar nuevos proyectos, o aumente las dimensiones o el impacto eventual de los permitidos en el plan o programa que se modifica y, en todo caso, cuando supongan un incremento de la capacidad de población, residencial o turística, o habiliten la transformación urbanística.

Igualmente, la MP está incluida en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el artículo 6, de ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica, en el punto 2, objeto del procedimiento simplificado, subapartado b), que incluye planes y programas que establecen un uso, a escala municipal, de zonas de extensión reducida.

Por tanto, la MP debe tramitarse como una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) Simplificada y seguir el procedimiento establecido en el Título II, Capítulo I, sección 2ª, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, referida a la evaluación ambiental estratégica simplificada.

2. Descripción y ubicación de la MP

La Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Llubí tiene por objeto la delimitación de un Sistema General Viario en suelo rústico, a través del aprovechamiento, ampliación y adecuación del camino des Camp des Pi. Este camino se encuentra situado al noreste del centro urbano y conecta el final de la calle del Born con la carretera Ma-3440A (en dirección a Santa Margalida), cruzándola y finalizando en la carretera Ma-3441 (en dirección a Muro y Sa Pobla). La actuación pretende consolidar un itinerario viario que actualmente ya es utilizado de forma informal como vía de paso alternativo en el centro del municipio, con el objetivo de mejorar la movilidad interurbana y reducir la presión del tráfico sobre el tejido urbano.

El trazado previsto tiene una longitud total de 644,57 metros y una anchura de 13 metros, distribuida en tres tramos consecutivos, con sección de doble sentido para tráfico rodado y espacios peatonales y bicicletas. El vial propuesto afecta a una superficie total de 12.343,20 m², de los



que 6.430,42 m² corresponden a suelo privado a expropiar, distribuidos entre 14 parcelas rústicas. El suelo afectado está calificado mayoritariamente como suelo rústico común con clave AT (Área de Transición) según las NNSS de Llubí, si bien también se identifican afectaciones a áreas con regulación específica, como:

- APT (Área de Protección Territorial) derivada del planeamiento territorial sectorial.
- ANP (Área Natural de Protección), con valores paisajísticos y ambientales reconocidos.
- ZPR (Zona de Protección de Riesgos), por encontrarse dentro de la franja de 100 metros de servidumbre del dominio público hidráulico, con las limitaciones asociadas a la zona de policía de aguas.

Además, el trazado intercepta parcialmente un área catalogada como zona de protección de incendios forestales, según el Mapa de Peligrosidad y Riesgo de Incendios Forestales de las Islas Baleares. Esta condición comporta la obligación de adoptar medidas específicas en la fase de diseño y ejecución de la obra, tales como la prevención de la propagación del fuego, la conservación de franjas de seguridad y el mantenimiento de accesos para servicios de emergencia.

Otro elemento relevante es la afectación parcial al HIC y al ámbito de protección de encinares, regulada por el Decreto 130/2001, de 23 de noviembre, por el que se protegen los encinares de las Illes Balears. Si bien la MP no atraviesa una masa continua de encinar, los planos adjuntos y la documentación gráfica justifican la compatibilidad de la actuación con la normativa sectorial, identificando que no se destruyen encinares de relevancia, pero que deberán preservarse e integrar los elementos forestales presentes en los márgenes, especialmente si actúan como conectores ecológicos.

La propuesta plantea clasificar el trazado como Sistema General de Comunicaciones, con el objetivo de integrarlo en la estructura vial principal del municipio. Esta calificación permite su ejecución mediante expropiación y reconoce su carácter estructural en el planeamiento, aunque su funcionalidad real es esencialmente municipal. Con esta actuación se pretende sustituir el trazado previsto originalmente en el Plan Director Sectorial de Carreteras por una solución menos impactante ambientalmente y más ajustada a la realidad territorial, a través del acondicionamiento de un camino ya existente y plenamente funcional.

Estudio de alternativas

El apartado 3 del documento ambiental estratégico incluye un estudio de alternativas en el que se comparan tres opciones para resolver la conexión entre las carreteras Ma-3440A y Ma-3441, con el objetivo de mejorar la movilidad interurbana evitando el paso por el centro de Llubí. Estas alternativas se valoran según criterios ambientales, sociales y económicos, mediante una matriz de puntuación cualitativa.

La primera alternativa analizada consiste en el mantenimiento de la ordenación vigente sin actuación. El camino des Camp des Pi se mantendría con su configuración actual, con anchuras entre 4 y 6 metros y con una funcionalidad limitada. Esta alternativa es valorada negativamente en lo que se refiere a la mejora de la movilidad motorizada y sostenible, y no resuelve los problemas de tráfico urbano ni contribuye a la descongestión del núcleo. Sin embargo, tiene un impacto ambiental prácticamente nulo, ya que no implica ocupación ni transformación de suelo.

La segunda es la Alternativa 1, que coincide con la propuesta objeto de la Modificación Puntual. Esta opción plantea la calificación del camino des Camp des Pi como Sistema General de Comunicaciones y su ampliación hasta los 13 metros, con dos carriles, acera y zona de circulación de bicicletas. Esta alternativa obtiene la mejor valoración global, puesto que presenta un impacto ambiental moderado pero aceptable, al tiempo que alcanza una mejora significativa en la movilidad, especialmente para medios no motorizados. Se considerará, según el documento, la opción más viable técnica y económicamente.

La tercera opción analizada es la Alternativa 2, que consiste en la ejecución del trazado originalmente previsto en el Plan Director Sectorial de Carreteras. Esta alternativa implicaría un trazado completamente nuevo, con una sección de 30 metros y calzadas segregadas. Pese a ofrecer el mejor resultado en términos de capacidad vial motorizada, esta opción se valora muy negativamente por el impacto ambiental y paisajístico que supondría, así como por su baja sostenibilidad económica, derivada del elevado coste de ejecución y expropiación.

El documento concluye que la Alternativa 1 es la más equilibrada entre funcionalidad y sostenibilidad, obteniendo la mejor puntuación global en la matriz de valoración multicriterio.

3. Evaluación de los efectos previsibles

Según el documento ambiental estratégico presentado, la Modificación Puntual comporta diversos efectos sobre el medio ambiente, con impactos positivos en el ámbito de la movilidad, calidad ambiental y funcionalidad urbana, así como impactos negativos relacionados principalmente con la transformación del paisaje y la pérdida de cubierta vegetal existente.

Entre los efectos positivos, se destaca la mejora de la movilidad interurbana, evitando el paso del tráfico por el centro de Llubí, y aumentando la seguridad vial mediante la construcción de un nuevo trazado para vehículos, con rotonda incluida. También se prevé una reducción del ruido y de la contaminación atmosférica en el núcleo urbano, derivada del desvío del tráfico rodado. A nivel energético, la actuación

contempla un consumo mínimo asociado sólo al alumbrado público, que se plantea con tecnología LED y aprovechamiento de energía solar, por lo que también se evalúa favorablemente desde el punto de vista de la sostenibilidad energética.

Por lo que respecta a los efectos negativos, el documento señala que el único impacto de carácter negativo y significativo es el que afecta al paisaje, valorado como negativo de grado medio. Esta valoración se realiza atendiendo a la transformación visual del suelo rústico y la pérdida de integridad paisajística a lo largo del trazado de 644,57 metros, especialmente en la zona con pinar y vegetación arbustiva, que será parcialmente desbrozada (unos 2.250 m² según la documentación). Durante la fase de ejecución también se contemplan impactos temporales como el incremento de tráfico pesado, emisiones puntuales de ruido, movimiento de tierras, afectación a márgenes tradicionales y generación de residuos de obra.

El documento propone diversas medidas correctoras para mitigar estos efectos, como la conservación de árboles de interés, la reposición vegetal con especies autóctonas, el uso de pavimentos drenantes, la integración paisajística mediante técnicas de piedra en seco y una correcta gestión de las aguas pluviales y residuos de obra. Sin embargo, no se plantean medidas compensatorias específicas por la pérdida de hábitat ni por la fragmentación del paisaje rural.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, se han consultado varias administraciones públicas afectadas y personas interesadas, y en la fecha de emisión del presente informe, en el expediente constan los siguientes informes:

- El Servicio de Cambio Climático y Atmósfera concluyó lo siguiente (18/12/2024):

«Por todo ello, y en relación con la perspectiva climática, no se considera que tenga efectos significativos de acuerdo con la perspectiva climática, siempre que el proyecto incluya las medidas mencionadas en el Documento ambiental (instalación SUDDS, seguir Guía Buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica y maquinaria adecuada y eficiente) y las siguientes medidas condicionantes:

1. Aplicar el articulado específico de la Ley 20/2019. En el momento de licitación de las obras se tendrán que considerar los artículos 68 y 71.
2. Utilizar vegetación autóctona de bajo requerimiento hídrico para aportar sombra al tramo para peatones y bicicletas.
3. Instalar alumbrado eficiente y de bajo consumo.

Por otra parte, se recomienda:

Utilizar materiales de bajo impacto, preferentemente de origen local (Catálogo de materiales sostenibles de las Islas Baleares).

Calcular la huella de carbono de la fase constructiva.

Utilizar pavimentos fríos.»

- El Servicio de Protección de Especies concluyó lo siguiente (18/12/2024):

«Por todo ello, informe favorablemente sobre la MP de las NNSS 2/2024 para la delimitación de un sistema general de comunicaciones en suelo rústico TM Llubí con el siguiente condicionante:

- La ampliación del camino del Camp des Pi, en el tramo que linda con el área de encinar protegido deberá garantizar la no afección a este hábitat ampliando, siempre que sea posible, el ámbito de la delimitación hacia el lado contrario del ANEI.»

5. Análisis de los criterios del anexo V de la Ley 21/2013

Se han analizado los criterios del anexo V de la Ley 21/2013 de AA y no se prevé que la EP pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

1. Características del plan: La Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de Llubí tiene como finalidad la delimitación de un sistema general viario mediante la transformación del camino des Camp des Pi, ubicado al noreste del núcleo urbano. El trazado, de 644,57 metros de longitud y 13 metros de ancho, conecta la calle del Born con las carreteras Ma-3440A y Ma-3441, actuando como variante externa en el centro del municipio. La actuación afecta a una superficie de 12.343,20 m², incluyendo 6.430,42 m² de suelo privado que será objeto de expropiación, distribuidos en 14 parcelas.

El ámbito se encuentra en suelo rústico común, aunque el trazado incide parcialmente en zonas con calificaciones ambientales específicas como APT, ANP y ZPR. La MP prevé su recalificación como Sistema General de Comunicaciones, con la intención de integrarlo en la estructura vial del planeamiento municipal. La propuesta responde a criterios de funcionalidad y eficiencia, evitando una nueva traza y



aprovechando un camino existente para reducir el consumo de suelo y el impacto ambiental, dando respuesta a las necesidades de movilidad del municipio.

2. Características de los efectos y del área probablemente afectada: En lo que se refiere a los efectos, la ejecución de la nueva infraestructura viaria comportará una alteración significativa de la cubierta vegetal existente en una superficie aproximada de 2.250 m², con transformación del paisaje rural y posible fragmentación de hábitats naturales. Se prevén impactos permanentes sobre la morfología del territorio y sobre la percepción visual del paisaje, especialmente por la anchura prevista de 13 metros y la implantación de un vial de nueva creación en un entorno de baja antropización. Durante la fase de obras se generarán impactos temporales asociados a la movilidad de maquinaria, emisiones de polvo y ruido, movimiento de tierras y alteración de márgenes tradicionales. Sin embargo, la propuesta minimiza el consumo de nuevo suelo respecto a alternativas de trazado completamente nuevo, y plantea medidas correctoras que podrían reducir parcialmente el impacto ambiental derivado.

6. Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. No someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria la Modificación Puntual de las Normas Subsidiarias de planificación de Llubí referente a la delimitación de un Sistema General de Comunicaciones en suelo rústico, dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, siempre y cuando se cumplan las medidas propuestas en el documento ambiental estratégico redactado por Aina Soler Crespi, arquitecta, de la empresa GAAT, con fecha de julio de 2024, en el documento con la memoria redactado y firmado por la arquitecta Aina Soler Crespi en fecha julio de 2024, y los siguientes condicionantes:

1. De acuerdo con el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (18/12/2024):

- Utilizar vegetación autóctona de bajo requerimiento hídrico para aportar sombra al tramo para peatones y bicicletas.
- Instalar alumbrado eficiente y de bajo consumo.

2. De acuerdo con el Servicio de Protección de Especies (18/12/2024):

- La ampliación del camino del Camp des Pi, en el tramo que limita con el área de encinar protegido deberá garantizar la no afección a este hábitat ampliando, siempre que sea posible, el ámbito de la delimitación hacia el lado contrario del ANEI.

Se recuerda:

- Se tendrá que aplicar el articulado específico de la Ley 20/2019. En el momento de licitación de las obras se tendrán que considerar los artículos 68 y 71.

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero. El informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación de la modificación de las normas subsidiarias en el plazo máximo de cuatro años des de la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 17.8 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

Cuarto. El informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en la vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de aprobación del plan, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.

Quinto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para su aprobación.

(Firmado electrónicamente: 11 de septiembre de 2025)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental
Maria Paz Andrade Barberá

