



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

3028

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la cual se formula el informe de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado: "Acondicionamiento de la carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany" (Exp. 147a/2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 5 de febrero de 2025, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el cual se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

RESUELVO FORMULAR:

El informe de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado: "Acondicionamiento de la carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany"

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

Tramitación

Este proyecto se tramita según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental de acuerdo con el artículo 13.2.d) del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto será objeto de una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y se tendrá que seguir la tramitación ambiental establecida en el título II, capítulo II, sección 2ª de la Ley 21/2013, así como cumplir con las prescripciones de los artículos 21 y 22 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, que le sean de aplicación.

2. Descripción y ubicación del proyecto

El "Proyecto de trazado y proyecto constructivo de acondicionamiento de la carretera EI-700" tiene como objetivo principal la adecuación técnica de esta vía para cumplir con los estándares de la red primaria y reducir la accidentalidad en las intersecciones existentes, así como mejorar el trazado en su totalidad. El proyecto forma parte del Plan Director Sectorial de Carreteras de Ibiza (PDSC), aprobado el 29 de abril de 2016, que incluye esta actuación dentro de la fase 1 (2015-2022).

Ubicación

Localización geográfica: Se encuentra en el suroeste de la isla de Ibiza, conectando las localidades de Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany, afectando principalmente al municipio de Sant Josep.

Tramo afectado: Comprende una longitud de aproximadamente 6.700 metros, desde el punto kilométrico 12+330 hasta el 19+010.

Mapa de referencia: El trazado atraviesa diferentes unidades paisajísticas, incluyendo zonas urbanas, agrícolas, forestales y aluviales.

Descripción del proyecto

Objetivos del proyecto:

Adaptación de la carretera EI-700 a los requisitos técnicos de la red primaria.

Mejora de la seguridad viaria a través de la reconfiguración de las intersecciones y la adecuación de las zonas más peligrosas.

Acondicionamiento global del trazado para facilitar una mejor movilidad insular.

Integración de una red interurbana de viales ciclistas, conectando Eivissa, Sant Josep, Sant Antoni y la zona de Cala de Bou.



Características del trazado:

Tramo norte: valle fluvial del torrente "Es Torrent".

Tramo central: penillanura evolucionada con tierras agrícolas y zonas residenciales dispersas.

Tramo sur: llanura aluvial de Sant Antoni con una vegetación más alterada y zonas urbanas.

Justificación del proyecto:

La necesidad de este proyecto se fundamenta en:

La adecuación técnica del trazado a las condiciones actuales de tráfico y seguridad.

La necesidad de reducir los riesgos de accidentalidad viaria.

La previsión del Plan Director Sectorial de Carreteras de Ibiza para fomentar la conexión entre municipios mediante viales modernos y sostenibles.

Entorno y afectación:

Suelo rústico y urbano: La mayor parte del trazado atraviesa suelos rústicos con uso agrícola o forestal, alternados con zonas urbanas de baja densidad.

Vegetación y fauna: Incluye campos de cultivo, masas forestales de pinar sabinar y hábitats de especies protegidas.

Infraestructuras actuales: La carretera actual se encuentra en condiciones limitadas, con una Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico entre 7.000 y 10.000 vehículos en época estival.

3. Evaluación de los efectos previsibles

Los posibles efectos adversos significativos sobre el medio se evalúan en el documento ambiental según varios factores clave. A continuación, se resumen los aspectos destacados:

1. Medio atmosférico y calidad del aire

Incremento de emisiones a la atmósfera derivado de la actividad constructiva, principalmente a causa del uso de maquinaria pesada y vehículos durante las obras.

Generación de polvo en áreas no pavimentadas y durante la demolición y movimiento de tierras.

2. Ruido y vibraciones

Aumento de la contaminación acústica en zonas próximas al trazado durante la construcción, debido al uso de maquinaria pesada y vehículos.

En la fase de funcionamiento, el incremento del tráfico podría mantener niveles elevados de ruido, especialmente en las zonas próximas en áreas residenciales.

3. Hidrología e hidrogeología

Alteraciones temporales en los cursos de agua a causa de la construcción de infraestructuras como drenajes o puentes.

Riesgo de contaminación de masas de agua subterránea por derrames accidentales o infiltración de sustancias químicas utilizadas en la obra.

4. Vegetación y suelo

Pérdida de vegetación natural a los márgenes del trazado, incluyendo zonas de cultivos agrícolas afectados por la expropiación de terrenos.

Degradación del suelo por compactación durante las obras, hecho que podría reducir la fertilidad y la calidad ecológica.

5. Fauna

Fragmentación de hábitats y alteración de corredores biológicos, especialmente para pájaros y pequeños mamíferos.



Afectación directa sobre la fauna por la actividad constructiva (ruido, vibraciones, contaminación) y la reducción de la cubierta vegetal.

6. Paisaje

Impactos visuales derivados de la eliminación de vegetación, la instalación de maquinaria pesada y las modificaciones topográficas del terreno.

Alteración del paisaje intrínseco y extrínseco, reduciendo la calidad visual en unidades paisajísticas sensibles.

7. Residuos generados

Producción de residuos sólidos y escombros durante las fases de demolición y construcción.

Una gestión inadecuada de los residuos podría derivar en impactos significativos sobre el suelo y el agua.

8. Movilidad inducida y huella de carbono

Incremento del tráfico de vehículos a la carretera EI-700, hecho que podría aumentar la huella de carbono en la zona.

Mayor presión sobre la infraestructura viaria durante la temporada turística.

9. Riesgos naturales

Incremento de la vulnerabilidad a los incendios forestales en áreas catalogadas como de alto riesgo (zonas APR de incendios).

Aumento del riesgo de erosión en zonas sensibles atravesadas por el trazado.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 46 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 en relación con la consulta efectuada concluye (14/08/2024):

«Por todo esto, y en relación con la perspectiva climática, además de los impactos evaluados en el Documento Ambiental se debe tener en cuenta el impacto sobre el consumo energético, así como la vulnerabilidad ante aumento de temperaturas y cambios en el régimen de precipitaciones, aun así, no se prevé que el proyecto pueda causar efectos ambientales significativos, siempre que se cumplan los siguientes condicionantes, que se deben incluir al proyecto de ejecución:

1. Instalación de alumbrado público de alta eficiencia y bajo consumo.
2. Aplicar buenas prácticas durante la fase de construcción para minimizar la contaminación atmosférica, documento que se puede consultar en el siguiente enlace:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/.

3. Instalación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, para facilitar la infiltración del agua al suelo.
4. Plantación de arbolado para aportar sombra a la vía ciclable y los itinerarios a pie de los peatones, preferentemente de origen mediterráneo y de bajo requerimiento hídrico.

Por otro lado, se recomienda:

- Uso de materiales de construcción y rehabilitación atendiendo el análisis de su ciclo de vida y su huella de carbono. A tal efecto se puede consultar el Catálogo de materiales sostenibles de las Islas Baleares que se puede consultar en el siguiente enlace: https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/151761/Memoria_EPS_U1002.pdf?sequence=1
- Recogida y reutilización de aguas pluviales por riego de vegetación integrada en el proyecto.
- Utilizar pavimentos fríos en las vías urbanas (Proyecto Life Heatland) para disminuir el efecto isla de calor.»

El Servicio de Protección de Especies de la DG de Medio natural y Gestión Forestal en relación con la consulta efectuada concluye (03/01/2025):

«Por todo esto, informo favorablemente sobre el proyecto de acondicionamiento de la carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia y Sant



Antoni de Portmany con el siguiente condicionante:

- El documento ambiental propone realizar las operaciones de desmonte y eliminación de vegetación fuera del periodo de nidificación, entre el 15 de marzo y el 15 de junio. Este periodo se tiene que modificar por el comprendido entre los días 1 de abril y 31 julio.»

El Servicio de Gestión Forestal de la DG de Medio natural y Gestión Forestal en relación con la consulta efectuada concluye (03/01/2025):

«Sin ningún inconveniente o consideración específica con relación al riesgo de incendio forestal, a pesar de que en cualquier caso, hay que recordar:

- Durante la realización de las obras habrá que cumplir el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el cual se dictan normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal, especialmente en cuanto a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 82.c).
- En lo referente a utilizar maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, el funcionamiento de los cuales genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales, se tiene que tener en cuenta lo siguiente:

El artículo 48.6.d de la Ley 43/2003, modificada por la RD15/2022, que prohíbe el uso de estas máquinas cuando el riesgo de incendios sea muy alto o extremo (Alerta Fuego 4). Se puede consultar en la página alertafoc.caib.es el nivel diario de alerta por riesgo meteorológico de incendio forestal vigente.

Las máquinas que se usen en terrenos forestales o menos de 500 metros de los mismos se utilizarán extremando las precauciones en su uso y adecuado mantenimiento (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El abastecimiento de gasolina de esta maquinaria se debe realizar en zonas de seguridad aclaradas de combustible vegetal.

- En las zonas donde el trazado de la obra atraviesa o es colindante con una área de APR-Incendios hay que ejecutar una franja de autoprotección en cumplimiento del artículo 77 de la Ley 3/2019, de 31 de enero, agraria de las Islas Baleares.

También cabe recordar que el desempeño de las medidas incluidas en este informe no excluye de la responsabilidad de los propietarios/promotores en el cumplimiento de la legislación específica adecuada y en el uso responsable de los medios que puedan ser causantes de un incendio forestal o de los daños que un incendio pueda causar.»

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

Se han analizado los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y se contempla que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente:

a) Características y ubicación del proyecto:

El proyecto de trazado y acondicionamiento de la carretera EI-700 tiene como objetivo mejorar la seguridad y funcionalidad de la vía entre Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany, en la isla de Ibiza. Con una longitud aproximada de 6.700 metros, el proyecto afecta el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 12+330 y 19+010. Se pretende modernizar el trazado, ampliar la plataforma viaria e integrar un carril bici y para peatones para fomentar una movilidad sostenible. Además, se incluyen varias rotondas para pacificar el tráfico y mejorar la seguridad en las intersecciones.

La carretera atraviesa una amplia variedad de paisajes, incluyendo zonas agrícolas, forestales con pinar-sabinar y tramos urbanos. Se han previsto medidas para minimizar el impacto ambiental, como la revegetación de taludes y la protección del entorno natural. La carretera forma parte de la red viaria primaria complementaria de Ibiza y se considera esencial para mejorar la conexión entre los municipios y favorecer la movilidad no motorizada.

b) Características del potencial impacto:

No se prevén impactos ambientales considerables si se llevan a cabo los trabajos, las medidas correctoras y el plan de vigilancia ambiental que incluye el documento ambiental, así como las condiciones de este informe.

6. Conclusiones del Informe de impacto ambiental

Primero. No sujetar a evaluación de Impacto Ambiental ordinaria el proyecto de trazado: "Acondicionamiento de la carretera EI-700 entre Sant Josep de sa Talaia y Sant Antoni de Portmany", dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas correctoras /protectoras propuestas en el

documento ambiental, redactado por la consultora TYPESA, en fecha de enero de 2022 y los condicionantes siguientes:

1. De acuerdo con el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (14/08/2024):

- Instalación de alumbrado público de alta eficiencia y bajo consumo.
- Aplicar buenas prácticas durante la fase de construcción para minimizar la contaminación atmosférica, documento que se puede consultar en el siguiente enlace:
http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/
- Instalación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, para facilitar la infiltración del agua en el suelo.
- Plantación de arbolado para aportar sombra a la vía ciclable y los itinerarios a pie de los peatones, preferentemente de origen mediterráneo y de bajo requerimiento hídrico.

2. De acuerdo con el Servicio de Protección de Especies de la DG de Medio natural y Gestión Forestal (03/01/2025):

- El documento ambiental propone realizar las operaciones de desmonte y eliminación de vegetación fuera del periodo de nidificación, entre el 15 de marzo y el 15 de junio. Este periodo se tiene que modificar por el comprendido entre los días 1 de abril y 31 julio.

También hay que recordar que:

- Durante la realización de las obras habrá que cumplir el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el cual se dictan normas sobre el uso del fuego y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal, especialmente en cuanto a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 82.c).
- En relación a utilizar maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, el funcionamiento de los cuales genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales, se tiene que tener en cuenta lo siguiente:

El artículo 48.6.d de la Ley 43/2003, modificada por el RD 15/2022, que prohíbe el uso de estas máquinas cuando el riesgo de incendios sea muy alto o extremo (Alerta Fuego 4). Se puede consultar en la página alertafoc.caib.es el nivel diario de alerta por riesgo meteorológico de incendio forestal vigente.

Las máquinas que se usen en terrenos forestales o a menos de 500 metros de los mismos, se utilizarán extremando las precauciones en su uso y adecuado mantenimiento (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El abastecimiento de gasolina de esta maquinaria se debe realizar en zonas de seguridad aclaradas de combustible vegetal.

- En las zonas donde el trazado de la obra atraviesa o es colindante con una área de APR-Incendios hay que ejecutar una franja de autoprotección en cumplimiento del artículo 77 de la Ley 3/2019, de 31 de enero, agraria de las Islas Baleares.

Se recomienda:

- Uso de materiales de construcción y rehabilitación atendiendo el análisis de su ciclo de vida y su huella de carbono. A tal efecto se puede consultar el Catálogo de materiales sostenibles de las Islas Baleares en el siguiente enlace:
https://dspace.uib.es/xmlui/bitstream/handle/11201/151761/memoria_eps_U1002.pdf?sequence=1
- Recogida y reutilización de aguas pluviales por riego de vegetación integrada en el proyecto.
- Utilizar pavimentos fríos en las vías urbanas (Proyecto Life Heatland) para disminuir el efecto isla de calor.

Segundo. Se publicará el presente informe de impacto ambiental, en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero. El informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la autorización del proyecto en el plazo máximo de seis años desde la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares.

Cuarto. El informe de impacto ambiental no tiene que ser objeto de ningún recurso, sin perjuicio de los que, si es el caso, sean procedentes



en la vía administrativa o judicial ante el acto, si procede, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo que dispone el artículo 47.5 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 la aprobación.

(Firmado electrónicamente: 19 de marzo de 2025)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

