

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

3565

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula el informe de impacto ambiental del proyecto básico y de ejecución de apertura, urbanización y dotación de servicios del vial J, TM San Juan de Labritja (exp. 34a/2025)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 12 de septiembre de 2025, y de acuerdo con el artículo 9.1 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, y el punto 8. d) del artículo 2 del Decreto 10/2025, de 14 de julio, por el cual se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y el Decreto 13/2025, de 31 de julio, por el que se corrigen los errores detectados en el Decreto 10/2025,

RESUELVO FORMULAR

El informe de impacto ambiental del Proyecto básico y de ejecución de apertura, urbanización y dotación de servicios del vial J, TM Sant Joan de Labritja

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

De acuerdo con el artículo 13.2 del Texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos incluidos en el anexo II de esta Ley. Entre los proyectos incluidos en el anexo 2, el Proyecto básico y de ejecución de apertura, urbanización y dotación de servicios del vial J, TM Sant Joan de Labritja", se incluye en el punto 1 del grupo 4: "Proyectos de urbanización en general y los proyectos de servicios en polígonos industriales".

Por tanto, el proyecto debe tramitarse como una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y seguir el procedimiento establecido en la sección 2ª del Capítulo II, de evaluación de impacto ambiental de proyectos del Título II, de evaluación ambiental de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Se deben cumplir también las prescripciones de los artículos 21 y 22 del Texto refundido que le sean de aplicación.

2. Descripción del proyecto

El proyecto consiste en las siguientes actuaciones:

1- Definir un nuevo vial en el núcleo urbano de Sant Miquel de Balançat en la calle principal denominada de Eivissa. Esta área establece el límite entre una zona clasificada como suelo urbano (calle pública), de 1.996,97 m² de superficie, y un tramo de empalme clasificado como suelo rústico, que conecta con la carretera del puerto (calificado como CA-2), además conecta con un tramo correspondiente al empalme del Vial J con la carretera Sant Joan (calificado como E-P2).

Se añade un acceso de 133 m² a una vivienda afectada por las obras del proyecto.

2- Ejecutar una red de canalización de pluviales, actualmente en fase de licitación, para desviar la escorrentía de la calle de Eivissa y abrir el vial hacia el Torrent d'en Ferrer. Esta actuación es previa y necesaria para la ejecución del proyecto. La red se canaliza hacia un pozo de infiltración en la cota baja del Vial J, conectándolo finalmente con la nueva canalización proyectada.

3- Para la red de telecomunicaciones, se proyecta la ejecución de una infraestructura soterrada y el soterramiento del tendido aéreo existente. Se instalarán también dos arquetas nuevas diseñadas para conectarse con la existente.

4- Sustituir las tuberías de fibrocemento de la actual red de saneamiento y abastecimiento de agua por canalizaciones nuevas. La red de saneamiento se instalará con tubería de PVC de 400 mm y los nuevos pozos de registro se realizarán a cada 25 m, los cuales conectarán con el pozo existente en la cota inferior del vial que deriva las aguas residuales hacia la EDAR de Sant Miquel. Para el abastecimiento de agua se ha previsto sustituir la tubería de fibrocemento por dos tuberías PEAD, una de 160 mm y otra de 63 mm, con el propósito de garantizar una red más eficiente y con mejor mantenimiento.

5- Ajudinar el espacio peatonal con árboles de la especie *Morera fruitless* e instalar mobiliario urbano (bancos de chapa de acero).

Los materiales del pavimento se han diferenciado según el uso futuro que el promotor ha proyectado para cada área:

- Para la zona destinada al tráfico rodado se utilizarán adoquines vibro-prensados (tipo nexus), idóneos para la circulación constante, y cuya característica principal es la reducción del ruido de rodadura.
- Para la zona peatonal se pretende usar una losa vibroprensada de alta resistencia. Se utilizarán materiales con similares características de uso y resistencia para dar coherencia y continuidad, tanto paisajista como física, respecto al resto del núcleo urbano.

Se distinguen tres tramos del Vial:

Tramo 1: Peatonal. Con una anchura de 2 m (acera peatonal de 2 m, encintada con bordillo de 15 cm). Este tramo contará con:

- 10 hoyos (de 0,8 x 0,8 m²) en los que se plantarán 10 unidades de *Morera fruitless*.
- Bancos de chapa de acero.
- 14 farolas con luminaria LED montadas sobre báculo cilíndrico de 4 m de altura.

Tramo 2: Aparcamiento. Con una anchura de 2,50 m.

Tramo 3. Vial con una sección de 3,50 m de anchura. Consta de una plataforma pavimentada y un muro de contención de tierras revestido con piedra natural del lugar.

3. Resumen del documento ambiental

Se presentan las siguientes alternativas ambientales y la selección de la elegida:

A. Alternativa base o cero. Según esta opción, la posibilidad de mantener la zona sin urbanización y sin la ejecución de un proceso de canalización de aguas pluviales, que actualmente discurren por la superficie, así como la no sustitución de las tuberías de fibrocemento por PVC y no ejecutar el soterramiento de la red eléctrica existente, implicaría no completar el proyecto aprobado por las normas subsidiarias vigentes. También dejaría sin efecto las previsiones de desarrollo urbanístico de un espacio urbano sin consolidar. Supondría que las edificaciones anexas a la zona de estudio se quedasen sin servicios como espacios peatonales y alumbrado, con posible transformación de este espacio en una zona de acumulación de escombros, así como transformar la zona en un espacio inseguro para el ciudadano. Se perdería también una oportunidad de incluir más zonas verdes para los residentes.

B. Alternativa 1. Desarrollo de la Viaria J sin sustitución de las tuberías de fibrocemento. En el proyecto se contempla la intención de sustituir la red de saneamiento y abastecimiento actuales (compuestas de fibrocemento) por otras de PVC y PEAD, respectivamente. Esta alternativa analiza la posibilidad de no sustituir la red de saneamiento y abastecimiento actuales, manteniendo las canalizaciones fabricadas en fibrocemento. En el proyecto se ha considerado que, únicamente durante la fase de ejecución de las obras, la sustitución de estas tuberías puede ocasionar molestias puntuales causadas por el movimiento de tierras, así como la generación de residuos por la sustitución de la tubería de fibrocemento. Se ha optado por descartar esta alternativa, ya que se considera más adecuado aprovechar la ejecución de las obras previstas para el desarrollo de la Viaria J y la renovación de la red de saneamiento y abastecimiento, en lugar de esperar a que las antiguas tuberías de fibrocemento precisen de reparaciones o de una sustitución completa. Esta opción supondría tener que levantar de nuevo el pavimento recientemente desarrollado de la Viaria J, ocasionando de nuevo ruidos y contaminación del aire por el movimiento de tierras.

Queda recogido en la memoria del proyecto que la gestión, el transporte y el tratamiento de las antiguas tuberías de fibrocemento se realizará mediante un gestor autorizado, tomando todas las medidas de seguridad y salud en el trabajo pertinentes.

C. Alternativa 2 (opción escogida por el promotor). Desarrollo del Plan previsto para el Vial.

Entre los aspectos positivos más representativos que apoyan la alternativa 2 se encuentran los siguientes:

- No requiere un nuevo crecimiento urbanístico ya que el suelo actualmente está catalogado como urbano en la mayoría de la superficie afectada.
- Implica una mejora en la calidad territorial de la zona porque dará coherencia al tejido urbano.
- Comporta una mejora de la calidad de vida para la zona residencial anexa a la zona de ejecución del proyecto.
- Mejorará el aprovechamiento de agua superficial y, junto con la ejecución de muros de contención de movimiento de tierras, supondrá una protección del suelo frente a la erosión.
- El desarrollo del proyecto contempla una renovación del sistema de red de saneamiento y de abastecimiento, evitando así futuras obras de reparación del antiguo sistema (fibrocemento).



En el documento ambiental se han analizado los siguientes posibles impactos generados en la **fase de ejecución, la fase de funcionamiento y la fase de desmantelamiento del proyecto**:

Durante la **fase de ejecución de las obras** los factores mas relevantes que se han tenido encuentra son:

- 1- La adecuación del terreno (desbroce, excavación, movimiento de tierras, compactación del terreno, pavimentación).
- 2- El acondicionamiento de las zonas de drenaje y pendientes fluviales, y el soterramiento de la instalación eléctrica.
- 3- La dotación de mobiliario, señalización de la zona y siembra de árboles para crear espacios verdes.

Los posibles impactos que pueden producirse durante la fase de ejecución de las obras son los siguientes:

- Incremento del ruido debido al tráfico y el uso de maquinaria, y uso de material para acondicionar el terreno afectado por las obras.
- La producción y dispersión de partículas de polución del aire por:
 - Emisión de gases generados durante la combustión de la maquinaria.
 - Dispersión del polvo producido en el movimiento de tierras y desbroce de la vegetación durante las tareas de limpieza y acondicionamiento de la zona.
- El consumo de energía eléctrica por el funcionamiento de las herramientas y maquinaria.
- La producción de residuos procedentes de la construcción y demolición de la zona afectada por las obras (hormigón, tuberías de fibrocemento que se pretenden sustituir por tuberías de PVC, tierras y piedras para enterrar la red eléctrica, reconducción de las aguas pluviales, restos de vegetación procedentes del desbrozado del área de ejecución de las obras).
- Manchas de aceite y combustible de las fugas accidentales durante el empleo de maquinaria y herramientas.

Durante la **fase de funcionamiento** los impactos más apreciables pueden ser:

- El ruido producido por el tráfico rodado en el nuevo vial construido.
- La contaminación lumínica, con el consiguiente consumo energético de la luminaria instalada.
- La emisión de gases derivados del transporte motorizado.
- La producción de residuos por parte de los peatones (papeles, envases de plástico y vidrio, residuos orgánicos e inorgánicos desechados).
- Deterioro del mobiliario urbano por su uso.

La **fase de desmantelamiento** no está considerada en el proyecto porque se trata de habilitar un acceso para mejorar el tráfico rodado y las infraestructuras de la zona urbana.

En el documento ambiental se proponen **medidas preventivas y correctoras** con el objetivo de evitar, atenuar, corregir o compensar los impactos negativos. Se incluye también un **plan de vigilancia ambiental** para el seguimiento de las medidas correctoras.

Se considera que durante la **fase de ejecución del proyecto** es el momento en que se intensifican las molestias en la zona de actuación. Como medidas preventivas y correctoras se exponen las siguientes:

- Con el fin de **evitar molestias producidas por la contaminación acústica**, se propone acotar el horario de trabajo diario desde las 8.00 horas de la mañana hasta las 16.00 horas. Se empleará la maquinaria y los equipos adecuados para cada trabajo que dispongan de sistemas silenciadores y cuyos niveles de ruido y emisiones de gases sean bajos.
- Para **atenuar la dispersión de partículas de polvo derivadas del movimiento de tierras y la circulación de maquinaria y camiones**, se regarán periódicamente los accesos y las explanadas. Esta medida se intensificará durante los periodos de sequía o cuando se detecten emisiones que puedan causar molestias a los residentes y usuarios de las vías públicas.
- Tanto el **cableado eléctrico como los tubos drenantes y el resto de componentes irán soterrados**.
- Para **evitar una mayor afección al medio por movimiento de tierras y apertura de zanjas**, es preferible que la red de cableado eléctrico y de los tubos drenantes de recogida de aguas pluviales discurren por las aceras de la vía proyectada.
- Se llevará a cabo una **correcta gestión de los residuos generados** durante la ejecución del vial, tal y como prevé la normativa de aplicación vigente. Se realizará un estudio estimativo de la generación y posterior gestión de los residuos de construcción y demolición de la obra (RCDs), en base a la normativa vigente, así como una clasificación por tipología de material de los RCDs. Los residuos peligrosos se almacenarán en lugares específicos sobre suelo impermeable, para evitar infiltraciones en el terreno en caso de caída o fragmentación de los mismos. Los residuos de tierras y piedras limpias que cumplan con los requisitos adecuados en cada caso, irán destinados a la restauración de canteras si la normativa lo permite.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

El Servicio de Asesoramiento Ambiental (actual Servicio de Evaluación ambiental) solicitó las siguientes consultas previas a las



administraciones afectadas y entidades interesadas para determinar si el proyecto debe sujetarse o no a evaluación de impacto ambiental ordinaria, según los artículos 45 a 47 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental:

- Servicio de Gestión Ambiental. Departamento de Gestión Ambiental, Sostenibilidad, Innovación y Transparencia. Consejo Insular de Ibiza.
- Servicio de Protección de Especies y de Gestión Forestal y Protección del Suelo. Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal. Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Cambio Climático. Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático. Consejería de Empresa, Ocupación y Energía.
- Servicio de Emergencias. Dirección General de Emergencias e Interior. Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas.
- Departamento de Disciplina Urbanística. Departamento de Ordenación del Territorio, Infraestructuras Viarias, Ordenación Turística y Lucha contra el Intrusismo, Transportes Terrestres y Movilidad. Consejo Insular de Eivissa.
- Servicio de Patrimonio. Departamento Cultura, Educación y Patrimonio. Consejo Insular de Eivissa.
- Entidades ecologistas: GEN GOB Eivissa i Amics de la Terra.

En el momento de redactar el presente informe, se han recibido los siguientes informes de las administraciones consultadas:

- Departamento de Medio Natural de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural que, con fecha del 15 de mayo de 2025, emitió un informe favorable con los siguientes condicionantes:

«a) Para la construcción de los muros de contención de tierras, teniendo en cuenta la presencia de lagartijas en la zona, es necesario aplicar las recomendaciones establecidas en el Cuaderno de Naturaleza 36. Lagartija de las Pitiusas en parques y jardines, que se puede descargar en el siguiente enlace:

<https://www.caib.es/sites/proteccioespecies/ca/l/bvpublicacionsdelservi-quadernsdenatura-10125/?mcont=68734&pagina=2>

b) Se instalarán trampas para la captura de ofidios antes de empezar el proyecto y durante todo el período de obras. Las trampas deben revisarse periódicamente.

c) Una vez terminado el proyecto, se recomienda no retirar las trampas y que se sigan revisando periódicamente. Pueden ponerse en contacto con el Servicio de Protección de Especies en caso de necesitar aclarar esta medida, llamando al 971176586, o a través del correo electrónico especies@dgmedinatural.caib.es; también consultar la web de Consorcio de Recuperación de la Fauna de las Illes Balears (<https://recuperacionfaunabalears.es>).»

- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático: que emitió un informe el 20 de mayo de 2025, concluyendo que,

«[...] en relación con la perspectiva climática, en la tramitación ambiental no se prevé que el proyecto pueda tener efectos significativos, ni en el incremento del consumo energético, ni en las emisiones de gas. Además, se propone al promotor realizar una modificación del proyecto de urbanización que incluya la movilidad en bicicleta y añadir al vial un espacio para un carril bicicleta.»

- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo. Departamento de Medio Natural de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural que, en el informe de fecha 15 de mayo de 2025, concluye:

«Sin consideración alguna en relación al riesgo de incendio, estado de la vegetación ni erosión del suelo.»

- Dirección General de Emergencias e Interior que, en fecha 2 de julio de 2025, emitió un informe favorable respecto a la ejecución del proyecto, al considerar que no representa un incremento del riesgo para la población, ni implicaciones que deban tenerse en cuenta respecto a la erosión del suelo o los recursos hídricos de la zona afectada.

5. Elementos significativos del entorno del proyecto

1. El proyecto se ejecuta dentro de dos tipologías de suelo del núcleo de Sant Miquel de Balançat, TM de Sant Joan de Labritja. (Referencia catastral: 4942208CD6244S).

De acuerdo con el Plan Territorial Insular de Eivissa, los terrenos donde se ubican las actuaciones están clasificados como suelo urbano y área de transición.

- El tramo de suelo urbano discurre por calle pública (c/ Ibiza). Afecta a una superficie total de 1996,97 m².



- El siguiente tramo se sitúa en suelo rústico i conecta la carretera del puerto (CA-2) con el punto de unión entre el vial J y la carretera Sant Joan (E-P2).

Se añade un acceso de 133 m² a una vivienda afectada por el proyecto.

2. El proyecto no ocupa ningún espacio de relevancia ambiental, ni tampoco un área de importancia para rapaces de las Illes Balears (AIRIB).
3. La consulta del Bioatles y otras fuentes muestra la presencia de las siguientes especies catalogadas o amenazadas en la zona proyectada:
 - Mamíferos: Murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*);
 - Reptiles: Lagartija de las Pitiusas (*Podarcis pityusensis*);
 - Flora: Cerezo de Belén (*Ruscus aculeatus*).

No hay constancia de la presencia de nidos de rapaces en la zona.

4. De acuerdo con el visor cartográfico del IDEIB, las obras proyectadas no se sitúan en un área de protección por electrocución de avifauna de las Illes Balears, pero sí se encuentra a unos 77,6 metros del área de protección contra la electrocución de avifauna de los Amunts de Eivissa (coordenadas UTM ETRS 89 31N: x:364798 - y:4323993).

5. En la zona del proyectada no hay cartografiados hábitats de interés comunitario.

6. El área de actuación está clasificada como zona de riesgo bajo de incendios.

7. Según la consulta de la cartografía del visor IDEIB (con fecha 3/09/2025), se confirma que la zona de actuación no presenta afectación por Áreas de Prevención de Riesgos (APR) de deslizamiento ni de erosión.

8. Evaluando la hidrología subterránea, Sant Joan de Labritja se sitúa principalmente sobre la masa subterránea de Portinatx con el código 2001M1(de acuerdo con el Plan Hidrológico de las Illes Balears 2022-2027). Actualmente esta masa de agua presenta un estado cuantitativo y cualitativo bueno. La zona de estudio pertenece a la cuenca fluvial del río Santa Eulalia.

9. Consultado el catálogo del patrimonio de Sant Miquel de Balançat en el territorio donde están proyectadas las obras, no se localiza ningún elemento del patrimonio cultural (BIC).

6. Consideraciones técnicas

1. En cuanto al soterramiento de las líneas eléctricas existentes y mejora de las conducciones eléctricas, en la documentación aportada no se ha definido por dónde transcurrirá la red soterrada. Debe realizarse lo más próximo posible a los límites del vial proyectado para evitar mayores impactos por movimiento de tierras.

2. El promotor indica en el proyecto que todo el alumbrado será de tecnología LED de bajo consumo. Se recomienda el uso de energías alternativas, como el uso de electricidad generada a partir de las placas solares fotovoltaicas, cuando sea posible.

3. Se llevará a cabo una correcta gestión de los residuos generados durante la ejecución del vial, tal y como prevé la normativa vigente, así como realizar un estudio estimativo de la generación y posterior gestión de los residuos de la obra. Los residuos se clasificarán por la tipología de material. Los residuos peligrosos se almacenarán en lugares específicos sobre suelo impermeable para evitar infiltraciones en caso de caída o fractura de los mismos, y se gestionarán a través de gestor autorizado.

Por todo lo anterior, una vez analizados los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y dada la naturaleza del proyecto y la ubicación propuesta, no están previstos efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se apliquen las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental y las propuestas en este informe.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero. No sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto básico y de ejecución de apertura, urbanización y dotación de servicios del vial J, TM San Juan de Labritja, dado que no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas propuestas en el documento ambiental, firmado el 03/02/25, por la técnica que redacta el proyecto, María Pilar Ramírez Roig, licenciada en geografía, y con los siguientes condicionantes:

1. De acuerdo con el informe del Servicio de Protección de Especies de fecha 14/05/2025, se tendrán que cumplir los siguientes condicionantes:

- a) En la construcción de los muros de contención, y dada la presencia de la lagartija de las Pitiusas (*Podarcis pityusensis*) en parques y jardines, no deberán ser sellados con mortero los muros de piedra seca. Siempre que sea posible, es preciso mantener las grietas abiertas para no sepultar ejemplares de esta especie protegida que pudieran hallarse en su interior.
- b) Se instalarán trampas para la captura de ofidios antes de empezar las obras y durante todo el periodo de ejecución. Las trampas deben revisarse periódicamente.
- c) Una vez terminado el proyecto, se recomienda que no se retiren las trampas y se sigan revisando. Pueden ponerse en contacto con el Servicio de Protección de Especies, en caso de necesitar aclarar esta medida, contactando con el número telefónico 971176586, o a través del correo electrónico especies@dgmedinatural.caib.es; también se recomienda consultar la web del Consorcio de Recuperación de la Fauna de las Illes Balears: (<https://recuperacionfaunabalears.es>).

2. En cumplimiento del artículo 51.5 del Plan Hidrológico de las Illes Balears, de tercer ciclo, “Los nuevos desarrollos urbanísticos adoptarán técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible. Los proyectos de urbanización incorporarán medidas para fomentar la infiltración de las superficies de los aparcamientos, viales, centros de rotondas, jardineras y jardines. Se propone el uso de soluciones con pavimentos permeables o el rebajamiento de bordillos en aquellas situaciones en las que se pueda redirigir la escorrentía superficial hacia zonas donde se facilite su infiltración (jardineras y zonas verdes). Todo ello sin perjuicio del uso de otras posibles soluciones que se engloben dentro de este conjunto de técnicas de drenaje sostenible.»

3. Durante la ejecución de las obras se debe:

- Realizar el soterramiento de la red eléctrica lo más cercano posible a las aceras del vial proyectado para evitar mayores impactos por movimiento de tierras.
- Para minimizar la contaminación acústica y las molestias al vecindario, el horario de trabajo se restringirá de 8.00 a las 16.00 horas. Así mismo, se debe priorizar el uso de maquinaria i equipos dotados de sistemas silenciadores, y de bajas emisiones de gases.

Con el fin de evitar molestias producidas por la contaminación acústica, se debe limitar el horario de trabajo diario desde las 8:00 de la mañana hasta las 16:00 horas. Se debe elegir la maquinaria equipada con silenciadores, y se garantizará el cumplimiento de las revisiones técnicas para reducir al mínimo las emisiones de gases.

- Toda la infraestructura, incluyendo el cableado eléctrico, los drenantes y demás componentes irán soterrados.
- Para evitar una mayor afección al medio por movimiento de tierras y apertura de zanjas, los tubos colectores de aguas pluviales deben discurrir por debajo de las aceras del vial proyectado.
- Siempre que la normativa lo permita, se debe priorizar la reutilización del material procedente de la propia excavación para los trabajos de relleno *in situ*.
- Cubrir con mallas o lonas de protección los contenedores de los vehículos que transporten las tierras y materiales de construcción, garantizando el cubrimiento total de la carga.
- Manipular de forma controlada los materiales, realizando la carga y descarga en zonas protegidas del viento. Para minimizar la dispersión de partículas y el riesgo de accidentes, se evitará el manejo de carga a gran altura y se mantendrán los acopios debidamente cubiertos y estables.
- Limitar la ocupación del suelo al estricto ámbito de actuación, evitando la afección o alteración de espacios colindantes. Cualquier superficie ocupada temporalmente de forma no prevista deberá ser rehabilitada a su estado original. Así mismo, el acopio de materiales y el estacionamiento de maquinaria se realizarán exclusivamente en áreas específicas acondicionadas para tal fin.
- Al finalizar la ejecución de las obras, revisar exhaustivamente el terreno y sus alrededores para garantizar que no quedan depositados residuos, materiales de obras o excedentes de tierra. En caso de detectarse, proceder a su retirada y adecuada gestión.
- Se llevará a cabo una correcta gestión de los residuos generados durante la ejecución del vial, tal y como prevé la normativa vigente, así como realizar un estudio estimativo de la generación y posterior gestión de los residuos de la obra. Los residuos se clasificarán por la tipología de material. Los residuos peligrosos se almacenarán en lugares específicos sobre suelo impermeable para evitar infiltraciones en caso de caída o fragmentación, y se gestionarán a través de gestor autorizado.

Se propone:

- De acuerdo con el informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, de fecha 15/05/2025, realizar una modificación del proyecto de urbanización en el que se incluya la movilidad en bicicleta y añadir al vial un carril bicicleta.

Se recomienda:

- Para evitar el ruido del tránsito de vehículos por el vial construido, instalar señales de reducción de velocidad a lo largo del trayecto.
- Para ahorrar el consumo energético de electricidad, ajustar los horarios de activación de la iluminación y el apagado, atendiendo a las horas diurnas y nocturnas de la zona según los cambios estacionales.
- El uso de energías alternativas renovables, como el uso de electricidad generada a partir de las placas solares fotovoltaicas, cuando sea posible.





- Aplicar buenas prácticas que minimicen la emisión de contaminantes. Hay disponibles varias guías de buenas prácticas relativas a la construcción en el apartado «Documentos de interés (Calidad del aire)» de la Sección de atmósfera, del portal web de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático.

Segundo. Se publicará el presente informe de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Illes Balears, 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 al inicio de la ejecución del proyecto en el plazo máximo de seis años desde su publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Cuarto. El informe de impacto ambiental 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 autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en 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 su aprobación.

(Firmado electrónicamente: 7 de abril de 2026)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Paz Andrade Barberá

