Informe de Evaluación Ambiental

PROYECTO BÁSICO Y DE EJECUCIÓN DE APERTURA, URBANIZACIÓN Y DOTACIÓN DE SERVICIOS DEL VIAL J

Site 5, Consultoría de Gestión

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Site 5, Consultoria de Gestió SL

B 57298267

C/ Cirurgians i Barbers 48, despatx 3H,

971919444

Són Rossinyol (Palma)

Técnica responsable y redacción del informe:

Mª Pilar Ramírez Roig

Licenciada en Geografía

Palma, 03 de Febrero de 2025

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN 3
2. METODOLOGÍA 9
2. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN, ALTERNATIVAS E INTERRELACIONES 10
4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y CAPACIDAD DE CARGA 20
5. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS 32
6. PROGRAMA DE MEDIDAS Y PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL 45
7. CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO. 53
8. ANEXOS 55

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN

A continuación, se presenta la Evaluación Ambiental para la determinación de la existencia o inexistencia de efectos significativos sobre el medio ambiente del siguiente proyecto:

PROYECTO BÁSICO Y DE EJECUCIÓN DE APERTURA, URBANIZACIÓN Y DOTACIÓN DE SERVICIOS DEL VIAL J

Para que el órgano ambiental pueda evaluar la existencia o no de efectos significativos, en el documento presente, se realiza un análisis de los efectos ambientales potenciales. Las conclusiones resultantes de la evaluación ambiental del proyecto de urbanización del planeamiento determinarán si su aplicación tiene, o no, efectos negativos sobre el medio ambiente y, en su caso, ofrecerán medidas correctoras para evitarlos o reducirlos.

1.2. AGENTES IMPLICADOS

Promotor: Ajuntament de Sant Joan de Labritja

Órgano sustantivo: Ajuntament de Sant Joan de Labritja

1.3. ALCANCE TERRITORIAL, ÁMBITO Y OBJETO DEL PROYECTO

El alcance territorial afecta al casco urbano de Sant Miquel de Balansat, en su calle Principal conocida como Carrer d'Eivissa (ver apartado 4 del presente informe para un mayor detalle).

La zona desarrollar las actuaciones, objeto del presente informe, establece el límite entre la zona clasificada como Suelo Urbano situada a poniente y la zona clasificada como Suelo Rústico que se encuentra a levante. El ámbito del proyecto afecta a una superficie total

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

de 1996,97 m^2 de suelo urbano, calificado como Calle Pública, exceptuando un tramo del entronque del Vial J con la carretera des Port que está calificado como CA-2 y un tramo correspondiente al entronque del Vial J con la carretera Sant Joan, calificado como E-P2. Además, se prevé la ejecución de un acceso a una vivienda que queda afectada por la actuación, con una superficie de 133,40 m^2. El proyecto está aún sin desarrollar.

El principal objetivo de desarrollo del proyecto conocido como "Vial J" es la mejora de la dotación urbanística de la población de Sant Miquel de Balansat, situada en el municipio de Sant Joan de Labritja. El desarrollo y ejecución de este proyecto busca mejorar las redes de comunicación existentes en la población, así como la calidad de vida de las personas que habitan en ella.

Para la consecución de estos objetivos principales, se pretende definir un nuevo Vial en el Casco Urbano de Sant Miquel de Balansat, conocido como Vial J, que tendrá carácter de Vial Urbano. Debido a las características del terreno está prevista también la construcción de muros de contención de tierras, así como la ejecución de un nuevo acceso a una vivienda en la zona norte, que se ve afectada por completo por el trazado del nuevo Vial J.

El Planeamiento vigente del municipio deja patente que la totalidad del ámbito de actuación está clasificado como suelo Urbano y calificado como Calle Pública, a excepción de dos tramos que se han denominado CA-2 (entronque del Vial J con la carretera des Port) y E-P2 (entronque del Vial J con la carretera de Sant Joan). El ayuntamiento de Sant Joan de Labritja ya ha aprobado el Proyecto de expropiación del Vial J mediante Expediente 1407/2024).

La zonificación del proyecto se divide en:

Tramo 1: Peatonal. contará con ancho de 2 m (Acera peatonal de 2 m encintada con bordillo de 15 cm). Este tramo peatonal contará con

- 10 alcorques de 0,8x0,8m en los cuales se plantarán 10 unidades de *Morera fruitless.*
- Bancos de chapa de acero.
- 14 farolas de luminaria LED montada sobre báculo cilíndrico de 4 m de altura.

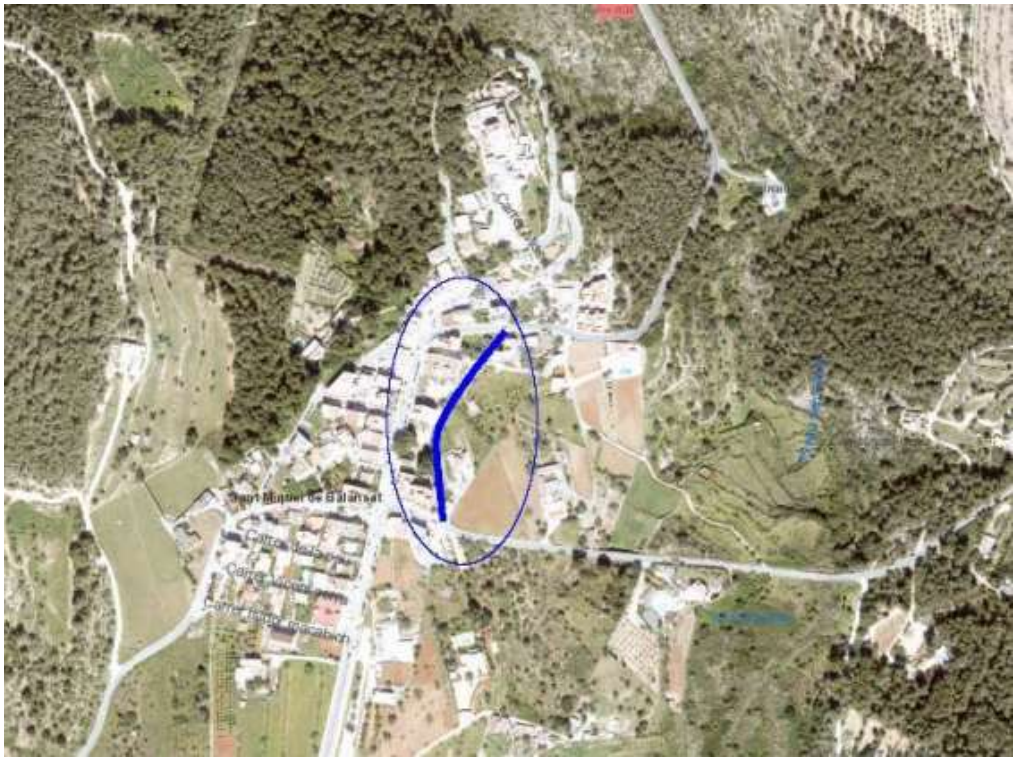
Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- 7 papeleras de acero.

Tramo 2: Aparcamiento. Ancho de 2,50m.

Tramo 3. Vial. Ancho de 3,50m. Conformado por la zona de pavimento y un muro de contención de tierras forrado con piedra del lugar e=+-50cm.

Cabe destacar que el proyecto define determinaciones urbanísticas y sobre ordenación en la zona.



Detalle de localización.

La zona se ve afectada por la siguiente normativa estatal, autonómica y municipal:

- NNSS del Término Municipal de Sant Joan de Labritja. Comisión insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Históricoartístico de 29 de abril de 2011.
- Plan Territorial Insular d'Eivissa i Formentera del 21 de marzo de 2005.
- Acuerdo de la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Historicoartístico de 27 de septiembre de 2013, sobre cumplimiento de prescripción relativa a la aprobación definitiva de la revisión del planeamiento

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

general del municipio de Sant Joan de Labritja mediante Normas subsidiarias de planeamiento (PL-01/2010).

- Ley 12/1998 del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.
- Ley 16/1985, de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español
- Reglamento general de la Ley 2/2014, de 25 de marzo (RLOUSM)
- Ley 12/2017, de 29 de desembre, de urbanismo de las Islas Baleares (BOIB n. 160, de 29.12.17), LUIB.
- Modificación nº 1 del Plan Territorial insular de Ibiza de 15 de mayo de 2019.
- Aprobación inicial de la Modificación nº1 del Plan Territorial Insular de Ibiza de 18 de mayo de 2019 y la Modificación nº2 de 10 de octubre de 2023.
- Decreto Ley 10/2022 de 27 de diciembre de Medicas Urgentes en materia Urbanística de 29 de diciembre de 2022.

La justificación de la propuesta se encuentra a lo largo del presente informe. Para más información, se anexa al actual informe la memoria, los planos de urbanización y el pliego de condiciones particulares.

1.4. JUSTIFICACIÓN A NIVEL DE LEGISLACIÓN DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

En base al Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, en su artículo 13 punto 2 indica que los proyectos que figuren en el anexo 2 estarán sujetos a una evaluación ambiental simplificada.

Respecto al proyecto que nos ocupa, encaja concretamente en el punto siguiente:

Grupo 4. Proyectos de infraestructuras

1. Proyectos de urbanización en general y los proyectos de dotaciones de servicios en polígonos industriales

Cabe indicar que debido a:

- la extensión del proyecto

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- las características descritas y analizadas a lo largo del presente informe en base a lo establecido en la legislación vigente y concretamente en el artículo 13, no se considera que existan impactos significativos.

1.5. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

El desarrollo sostenible es el paradigma global de Naciones Unidas. El concepto se describió por primera vez en 1987 en el Informe de la Comisión Bruntland: "Desarrollo que satisface las necesidades de la generación presente, sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer las propias".
La estrategia actual de la UE para trabajar hacia el desarrollo sostenible incluye los siguientes 6 retos:

- Cambio climático y energía limpia
- Transporte sostenible
- Consumo y producción sostenible
- Conservación y gestión de recursos naturales
- Salud pública
- Inclusión social, demográfica y migración
- Pobreza en el mundo

El planeamiento, de acuerdo con las Directrices de Ordenación Territorial (DOT), debe apoyar los siguientes objetivos generales:

- Desarrollo socioeconómico equilibrado y compatible con la protección y mejora del medio ambiente.
- Mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y del ambiente de los espacios urbanos del municipio.
- Garantía de acceso de los ciudadanos del municipio a una residencia digna y adecuada.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Protección de los espacios abiertos del municipio de cualquier uso que pueda alterar sus valores ecológicos y paisajísticos.

En línea con la preocupación por garantizar un desarrollo sostenible, la Ley 14/2000 de Ordenación Territorial ya recogía este principio, que posteriormente se puso de manifiesto en la normativa que establece el Plan Territorial de Mallorca. Este modelo territorial definía:

- Ordenación urbanística coherente.
- Protección del territorio perdurable.
- Estrategia global que permita un desarrollo sostenible.
- Un esquema de ordenación supramunicipal con una perspectiva global.
- Las condiciones de los equipamientos de carácter municipal supramunicipal que garanticen su accesibilidad desde todos los núcleos a los que deberá prestar servicio.

El proyecto de urbanización está de acuerdo con los principios del desarrollo sostenible por las razones que se argumentan a continuación:

- Está enfocada a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el ambiente de los espacios urbanos del municipio.
- Pretende mejorar el acceso de los ciudadanos del municipio a una residencia digna y adecuada.
- No supone un crecimiento urbanístico. La zona, a pesar de no estar desarrollada, ya formaba parte del suelo urbano.
- La propuesta redunda al interés de la sociedad y economía del municipio.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

2. METODOLOGÍA

En el proceso de realización de la Evaluación Ambiental, cabe destacar un elemento sustancial a la hora de poder generar un estudio: los datos/información.

Los datos utilizados deben estar relacionados con el entorno (factores ambientales) donde se ubica el plan o programa a analizar para poder evaluar el estado del medio afectado por dicho plan o programa.

Los datos/información necesarios que se han recopilado han sido sobre la base de:

- Reuniones con el equipo de trabajo.
- Búsqueda de datos publicados y posibilidad de aportación de distintos organismos.
- Análisis territorial de la incidencia del plan o programa sobre el medio a partir de metodología cartográfica y fotografía aérea, con base en la consulta, análisis y realización de mapas.
- Análisis de la legislación aplicable.
- Estudios específicos asociados a fin de estudio.

Se han analizado las alternativas en la fase de diseño de la propuesta.

En la metodología de la evaluación ambiental, destaca la relacionada con la obtención de información propiamente recogida y la relacionada con la valoración de los impactos que genera en el medio ambiente el plan o programa que se evalúa.

2.1. METODOLOGÍA PARA LA IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE EFECTOS

Se realiza una identificación y valoración de los efectos potenciales del plan sobre el territorio. La valoración se realiza de acuerdo con los criterios definidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en el Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

2. CARACTERÍSTICAS DEL PLAN, ALTERNATIVAS E INTERRELACIONES

En este apartado se tratan los siguientes puntos:

- Contenido del Plan y su previsible desarrollo.
- Análisis de las alternativas razonables desde el punto de vista técnico y ambiental.
- Interrelación o incidencias previsibles respecto a otros planes sectoriales y territoriales.

3.1. DESCRIPCIÓN O CONTENIDO DEL PLAN

El proyecto objeto de la presente Evaluación afecta al casco urbano de Sant Miquel de Balansat, en su calle principal conocida como Carrer d'Eivissa. Esta zona establece el límite entre la zona clasificada como Suelo Urbano situada a poniente y la zona clasificada como Suelo Rústico que se encuentra a levante.

Zona objeto del proyecto de urbanización

La superficie ambiental afecta a una superficie total de 1996,97 m^2 de suelo urbano, calificado como Calle Pública, exceptuando un tramo del entronque del Vial J con la

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

carretera des Port que está calificado como CA-2 y un tramo correspondiente al entronque del Vial J con la carretera Sant Joan, calificado como E-P2.

MUIB

3.2. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

El proyecto de urbanización que nos ocupa en este informe supone el desarrollo de lo que ya prevén las Normas Subsidiarias vigentes.

Como se ha indicado a lo largo del presente informe, no supone un incremento en la superficie del suelo urbano, sino que se desarrolla sobre el mismo suponiendo el límite entre el suelo urbano y el rústico.

Los aspectos factores afectados por el proyecto con respecto al consumo energético, efecto invernadero y paisaje se definen en los anexos correspondientes.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

3.3. ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS

De acuerdo con el objeto y las características del proyecto de urbanización, las alternativas planteadas y analizadas por el equipo de trabajo son las que se comentan a continuación:

a. Alternativa base o cero. No realizar ninguna actuación.

Esta alternativa se basa en la posibilidad de mantener la zona sin urbanización. Implicaría no completar el proyecto aprobado por las normas subsidiarias vigentes y dejar sin efecto las previsiones de desarrollo urbanístico del núcleo y un espacio urbano sin consolidar. Esto podría llevaría a que las edificaciones anexas a la zona de estudio se quedaran sin servicios como espacios peatonales, sin alumbrado, pudiendo devenir incluso en la transformación de ese espacio en una zona de acumulación de escombros o transformarla en una zona no segura. Se perdería también una oportunidad de incluir más zonas verdes en la población, empeorando con esto la calidad de vida de los residentes.

La identificación, cuantificación y valoración de los efectos significativos previsibles de las actividades proyectadas sobre la población, salud humana, flora, fauna, biodiversidad, geodiversidad, suelo, subsuelo, aire, agua, factores climáticos, cambio climático, paisaje, bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores antes citados en cada una de las fases.

A continuación, se plasma el resumen de la valoración aplicando la metodología determinada en el apartado 5.1. del presente informe y donde se establecen valores entre 0 -3 (0 se considera que no existe aplicación y 3 que existe una valoración de aplicación significativa). La valoración se enmarca con las características de esta alternativa.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Factores	Efecto positivo/ negativo	Directo/ Indirecto	Valoración Acumulación	Extensión	Intensidad	Valoración Sinergia
Población	-	Indirecto	1	1	1	1
Salud humana						
Flora	+	Directo	1	1	1	1
Fauna						
Biodiversidad						
Suelo-subsuelo	+	Directo	1	1	1	1
Aire	+	Indirecto				
Agua	-	Directo	1	1	1	1
Medio marino						
Clima						
Cambio climático	+	Indirecto	1	1	1	1
Paisaje	-	Indirecto	1	1	1	1
Bienes materiales						
Patrimonio cultural	+	Directo	1	1	1	1

Se considera que la no ejecución del proyecto de urbanización y dotación de servicios del Vial J implica una pérdida de calidad de vida para la población, así como para la generación puntual de creación de empleo (económica). Se contempla que, de no realizarse la actuación en este espacio puede derivar a una posible degradación de la calidad del paisaje, que actualmente se encuentra antropizado, pero sin desarrollar. Para el progreso del proyecto, es necesaria la ejecución de un proceso de canalización de aguas pluviales, que actualmente discurren en superficie, suponiendo con ello un aumento de la erosión del suelo y su consecuente degradación. Es por esto por lo que la ejecución del proyecto supondría una mejora en el aprovechamiento de agua

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

superficial y una protección frente a la degradación del suelo. Actualmente esta canalización se encuentra en estado de licitación.

Aunque el no desarrollo del proyecto sería positivo para el recurso suelo (no se realizaría movimiento de tierras o adoquinado), la construcción proyectada de muros de contención de movimiento de tierras supondrá también una protección frente a la erosión del suelo.

Evidentemente, desde el punto de vista de patrimonio y de flora, fauna y consumo energético, existe un efecto negativo que debería compensarse.

Se suma la consideración de que la Ley de Urbanismo de les Illes Balears en los artículos 113 y 114 indica que existe una obligación de urbanizar según los plazos actuales del planeamiento.

b. Alternativa 1. Desarrollo del Vial J sin sustitución de las tuberías de fibrocemento.

En el proyecto, se hace patente la intención de sustituir la red de saneamiento y abastecimiento actuales (compuestas de fibrocemento) por otras de PVC y PEAD respectivamente. Esta alternativa contempla la posibilidad de no sustituir la red de saneamiento y abastecimiento actuales, manteniendo las canalizaciones fabricadas en fibrocemento. Está previsto en el proyecto que la sustitución de estas tuberías pueda ocasionar molestias puntuales (solo en la fase de desarrollo) causadas por el movimiento de tierras, así como la generación de residuos propia de la sustitución de la tubería (residuos de fibrocemento). No obstante, se ha optado por descartar esta alternativa, debido a que se considera que es más adecuado que se aproveche la ejecución de las obras previstas para el desarrollo del Vial J para actualizar la red de saneamiento y abastecimiento, en lugar de esperar a que las antiguas tuberías de fibrocemento precisen de reparaciones o incluso una sustitución completa (lo que supondría tener que volver a levantar el pavimento recién desarrollado del Vial J, ocasionando de nuevo ruidos y contaminación del aire por el movimiento de tierras). Además, queda recogido en la memoria del proyecto que la gestión, transporte y tratamiento de las antiguas tuberías de fibrocemento será llevada a cabo por un

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

gestor autorizado tomando todas las medidas de seguridad y salud en el trabajo pertinentes.

c. Alternativa 2 (base del presente informe). Desarrollo del Plan previsto para el Vial J

A continuación, se destacan algunos de los aspectos positivos más representativos que se respaldan la alternativa 2:

- No supone un crecimiento urbanístico nuevo, el suelo actualmente ya está catalogado como urbano.
- Supone una mejora en la calidad territorial de la zona puesto que dará coherencia al tejido urbano.
- Supone una mejora de la calidad de vida para la zona residencial aneja a la zona de ejecución del proyecto.
- Supone una mejora del aprovechamiento de agua superficial y junto a los muros de contención de movimiento de tierras supondrá una protección del recurso suelo frente a la erosión.
- Las futuras características de la urbanización y futuros proyectos de edificación tienen contemplados los límites o características a partir de las normas urbanísticas definidas por el Ayuntamiento.
- El desarrollo del proyecto contempla una renovación del sistema de red de saneamiento y de abastecimiento, evitando futuras obras de reparación del antiguo (fibrocemento).

Por tanto, hay argumentos positivos sobre la propuesta y esto ha dado lugar a desarrollar esta alternativa.

Esta alternativa 2 es la contemplada en el análisis del apartado 5 del presente informe.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

3.4. INTERRELACIÓN CON OTROS PLANES O PROGRAMAS

El proyecto de urbanización queda afectado principalmente, a escala normativa supramunicipal, por:

a. Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Islas Baleares (LUIB) y Reglamento general de la Ley 2/2014, de 25 de marzo (RLOUSM)

El artículo 90-94 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de les Illes Balears prevén la posibilidad de utilizar la figura de proyecto de urbanización, en lugar de la del plan parcial, si sólo se trata de las obras básicas de urbanización.

b. Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

Teniendo en cuenta los requisitos establecidos por la Ley 10/2019, en el desarrollo del artículo siguiente, Artículo 23. Evaluación ambiental:

1. En los procedimientos de evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos sujetos a los mismos, se tendrán en cuenta los objetivos de la presente ley y los del Plan de Transición Energética y Cambio Climático.

2. En los informes que emita la Consejería competente en materia de cambio climático en estos procedimientos se evaluará el potencial impacto directo e inducido sobre el consumo energético, así como la adecuación al Plan de Transición Energética y Cambio Climático y la normativa vigente en materia de cambio climático.

3. La Comisión de Medio Ambiente de les Illes Balears podrá imponer condicionantes dirigidos a reducir emisiones, aumentar el uso de energías renovables o reducir la vulnerabilidad al cambio climático, de forma justificada y de acuerdo con los términos que se establezcan reglamentariamente."

Se ha tenido en cuenta dentro del desarrollo o propuesta de modificación si los objetivos desarrollados en el cuerpo legal son coherentes con los del proyecto de urbanización.

Hay principios como el ahorro energético; la eficiencia energética; la generación de energías renovables que se establecen propiamente con la legislación aplicable en

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

materia de eficiencia energética; asimismo se establecen en el Programa de Vigilancia Ambiental criterios para que el promotor los tenga en cuenta en los futuros proyectos. Todo esto contribuye al avance hacia un nuevo modelo medioambiental y energético necesario para las Illes Balears y de acuerdo con la Ley 10/2019.

c. Ley 8/2019, de 19 de febrero, de residuos y suelos contaminados de las Illes Balears y Plan director sectorial de residuos en Ibiza y Formentera.

La alternativa adoptada está en coherencia con los objetivos y principios de la Ley 8/2019. Al no contribuir en el incremento de residuos por habitante, ni en la contaminación del suelo. En cualquier caso, el Plan de Vigilancia Ambiental establecerá requisitos para incidir en el cumplimiento de la legislación vigente en materia de residuos, así como una correcta gestión de los residuos de construcción/demolición propios del sector.

d. Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears.

Se considera que el proyecto de urbanización no afecta negativamente a los objetivos establecidos en el Plan Hidrológico (artículo 2), esto es debido a que el desarrollo del sistema de canalización de aguas superficiales está en coherencia con los objetivos de mantenimiento de cantidad y calidad de las aguas subterráneas, ya que la recogida del agua superficial puede ayudar a reducir la presión sobre los acuíferos. El desarrollo de estas canalizaciones también puede aumentar la eficiencia en el uso del agua por la reutilización de agua de lluvia para riego e incluso contribuir a la adaptación frente al cambio climático. Asimismo, no existe afección a zonas húmedas protegidas.

e. Plan Territorial Insular de Ibiza.

Se considera que el proyecto está en coherencia con el Plan Territorial Insular de Ibiza ya que, mediante un desarrollo equilibrado territorial, esta actuación fomenta la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos de la población de San Miguel de Balansat. Por otra parte, se considera que el proyecto lleva a cabo un uso sostenible en términos ambientales de los recursos naturales y busca la mejor distribución

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

espacial de los usos y actividades productivas. Por último, está en sintonía, con el objetivo del Plan Territorial para la protección de la calidad ambiental, el paisaje, la biodiversidad y el patrimonio histórico y cultural.

No se identifican efectos negativos derivados de la interrelación entre planes sectoriales y territoriales relacionados, sino que se destaca la adecuación a la legislación aplicable vigente en la tramitación del proyecto de urbanización.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

3.5. EVALUACIÓN DE PAVIMENTOS Y REDES

Respecto a las características del pavimento propuesto por el proyecto de urbanización y dotación de servicios, se ha diferenciado según el uso futuro que se pretende dar. En el caso de la zona destinada al tráfico rodado se utilizará adoquines *vibrohermetic* tipo nexus, que está pensado para zonas en las que va a haber un tránsito constante y cuya mayor característica es la reducción del ruido de rodadura. Para la zona peatonal, se pretende usar una losa *vibrohermetic* de alta resistencia . Al usar materiales con similares características de uso y resistencia se da coherencia y continuidad, tanto paisajística como física respecto al resto del casco urbano.

Como se ha mencionado anteriormente, el Ajuntament de Sant Joan prevé la ejecución de una red de canalización de pluviales que actualmente se encuentra en fase de licitación y que desviaría la escorrentía del Carrer d'Eivissa y del Vial proyectado hacia el Torrent d'en Ferrer. Esta actuación es previa y necesaria para la realización del presente proyecto. La orientación de la red se canaliza hacia un pozo de infiltración situado en el punto más bajo del Vial J para después unirlo a la nueva canalización de aguas pluviales que está proyectada.

Actualmente existe una red de Saneamiento de fibrocemento que llega al pozo ubicado en el punto más bajo del futuro Vial (que posteriormente se dirige a la depuradora de Sant Miquel). Así mismo existe en el trazado del futuro Vial J una tubería de abastecimiento de agua también de fibrocemento y conectada a la red general que discurre por el Carrer d'Eivissa y a la red que discurre por la carretera del puerto de Sant Miquel. Ambas instalaciones (saneamiento y abastecimiento) serán eliminadas para la ejecución del presente proyecto y sustituidas por unas nuevas.

Para sustituir la canalización de abastecimiento se ha previsto colocar una tubería de PVC de diámetro 400 mm y la ejecución de nuevos pozos cada 25m que posteriormente se unirán al pozo existente situado en el punto más bajo del Vial y que conduce las aguas fecales a la EDAR de Sant Miquel. Para el abastecimiento de agua, se ha previsto sustituir la tubería de fibrocemento por dos tuberías PEAD de diámetro 160mm y 63 mm respectivamente.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Se prevé la instalación de 14 báculos y luminarias que se alimentarán de la arqueta del alumbrado existente.

En cuanto a la Red de Baja tensión existente, se prevé soterrar las dos líneas aéreas existentes y la ejecución de previsión soterrada en la acera del futuro Vial, formada por 4 canalizaciones de polietileno PE rígido. Para la Red de Telecomunicaciones, re prevé la ejecución de una infraestructura soterrada y el soterramiento del tendido aéreo existente. Se instalarán también dos arquetas nuevas que se podrán unir posteriormente a la existente.

La vegetación que se incorporará está formada por 10 ejemplares de *Morera fruitless*.

4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y CAPACIDAD DE CARGA

4.1. DESCRIPCIÓN DE LA UBICACIÓN Y LA ZONA DE INFLUENCIA

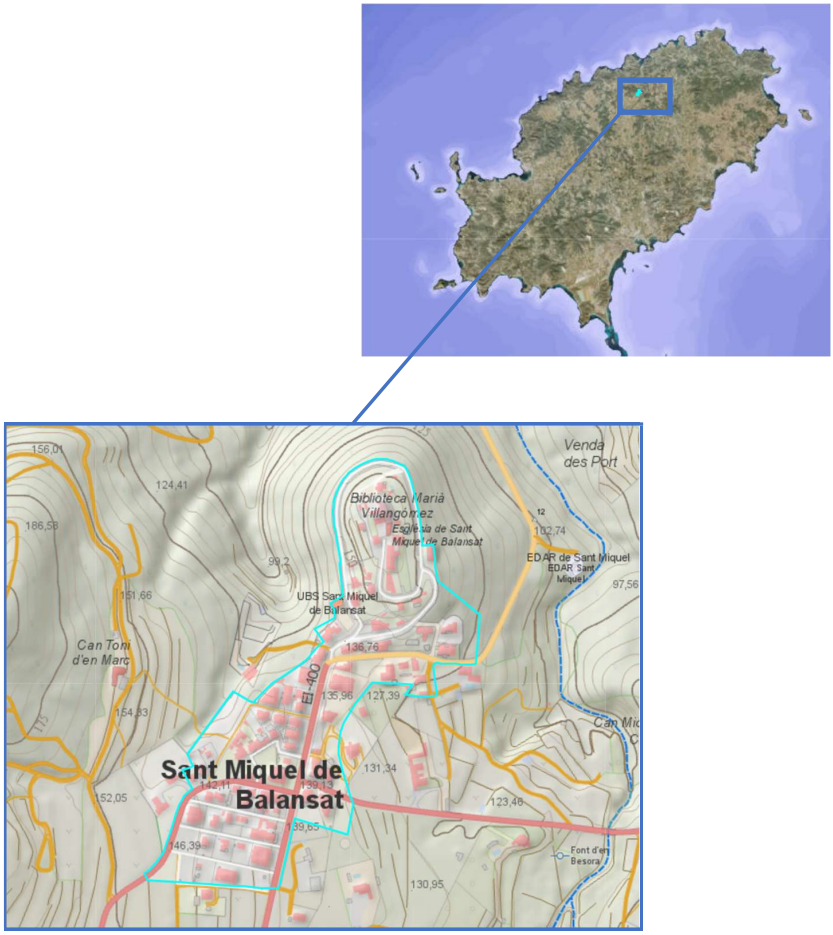
A continuación, se hace una descripción de las características consideradas relevantes del ámbito de actuación y de la zona de influencia.

4.1.1. Ubicación

La zona objeto del proyecto de urbanización se localiza en el término municipal de Sant Joan de Labritja, en el núcleo de población de Sant Miquel de Balansat, en la parte norte de la isla de Ibiza.

El municipio tiene una superficie de 121,66 km^2 aproximadamente y está compuesto de cuatro localidades: San Juan Bautista, Sant Llorenç de Balàfia, San Miguel de Balansat y Sant Vicent de sa Cala.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345



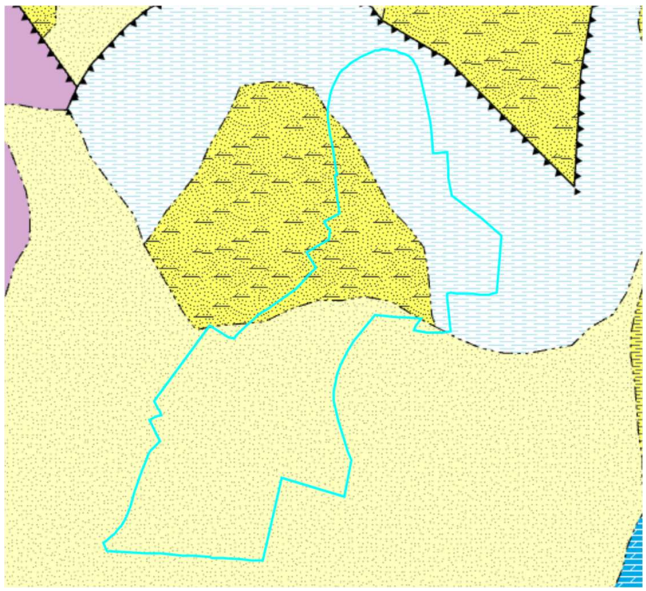
Ubicación del proyecto de Vial. https://ideib.caib.es/visor/

4.1.2. Geología y relieve

En cuanto al relieve, el municipio de Sant Joan de Labritja se caracteriza por un relieve plano, con una altura máxima de 202 m.

Geológicamente, el municipio de Sant Miquel de Balansat (en el que está situado el proyecto) tiene tres franjas geológicas diferenciadas. La primera situada más al sur data del Cuaternario, presentando materiales como limos, arcillas y gravas eolianitas. Es en esta zona donde se pretende ejecutar el proyecto del Vial J. la segunda, data del Mioceno inferior-medio, presentando principalmente conglomerados y areniscas. Por último, la zona situada más al norte data del Jurásico superior y está compuesto de material margoso.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345



Geología, https://ideib.caib.es/visor/

El proyecto de urbanización propuesto no tiene ninguna afección sobre la geología o el relieve del municipio, únicamente existe afección puntual relacionada con el movimiento de tierras.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

4.1.3. Clima e Hidrología

Sant Miquel de Balansat está dominada por el clima de estepa local con precipitaciones escasas en torno a los 337 mm anuales. El mes más seco es julio, con una media de 3mm. La temporada con más lluvias dura 4 meses, de septiembre a diciembre, cuando las precipitaciones superan en promedio los 40mm. El mes más lluvioso es octubre, con un valor medio de precipitación de 49mm.

La temperatura promedio 18.5 °C. Las temperaturas varían entre los 12 y los 27 °C aproximadamente y rara vez descienden de los 10°C o sube a más de 30°C.

La temporada calurosa dura 3 meses, de junio a septiembre, siendo la temperatura máxima media diaria más de 25 °C. El mes más cálido del año es agosto, con una temperatura máxima media de 29,8°C y una mínima de 23,6 °C.

La temporada fresca dura 5 meses, de noviembre a abril, siendo la temperatura máxima media diaria menos de 15°C. El mes más frío del año es febrero, con una temperatura mínima promedio de 9,6°C y máxima de 14,2°C.

Según el escenario RPC 8.5 del Quinto informe del Panel de expertos de Cambio Climático de Naciones Unidas que se muestra en el visor de la Agencia Estatal de Meteorología (https://escenarios.adaptecca.es). Las variables serán las siguientes:

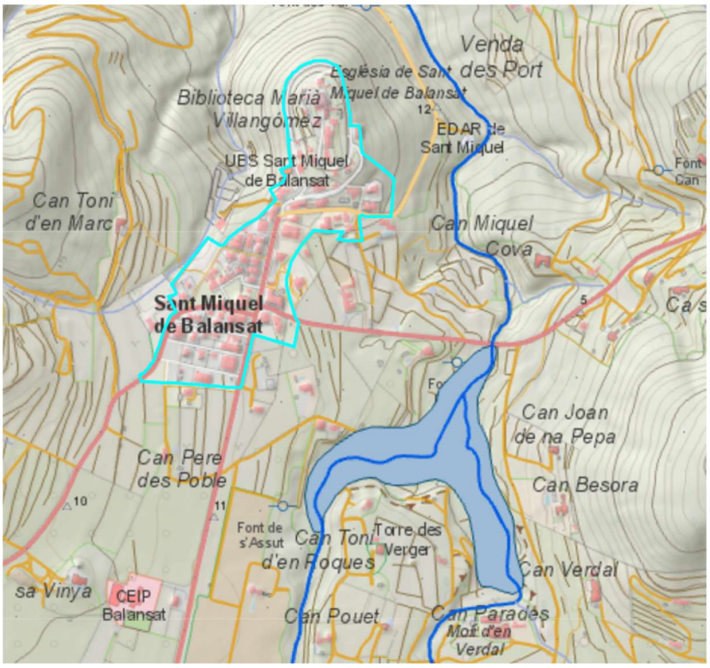
	2023	2100
Temperatura máxima promedio	23,19	29,34
Temperatura mínima promedio	21,70	25,50
Días cálidos	50,39	108,70
Duración máxima olas de calor	18,07	77,42

Estos y otros parámetros reflejan un notable incremento de la temperatura en todos sus aspectos. La inclusión, en el proyecto de urbanización de arbolado y amplios espacios libres, así como el hecho de situarse en un espacio adyacente a un espacio rústico son aspectos que ayudarán a combatir los efectos de este incremento de temperatura.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

En cuanto a la hidrología subterránea, Sant Joan de Labritja se sitúa principalmente encima de la masa subterránea Portinatx con código ES110MSBT2001M1 actualmente un estado químico y cuantitativo bueno. La zona de estudio pertenece a la cuenca fluvial del río Santa Eulalia.

Al encontrarnos en un territorio insular, la totalidad de los recursos proceden de aportaciones por infiltración de lluvia. El sistema más habitual de aprovechamiento es el del pozo de extracción, puesto que los cursos superficiales tienen carácter temporal.



Red hidrográfica. https://ideib.caib.es/visor/

No se prevé afección en la red de torrentes del municipio.

4.1.4. Flora y fauna

La zona de Sant Joan de Labritja pertenece a la Región Biogeográfica Mediterránea.

Flora

Gran parte del territorio de Sant Joan de Labritja está ocupado por pinares de pino carrasco junto con zonas de coníferas autóctonas de la región biogeográfica mediterránea. En la cuadrícula del proyecto más concretamente, se tiene constancia de

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

la presencia de especies no endémicas como la hierba zapatera (*Coriaria myrtifolia*) *Artemisia verlotiorum*, la adelfa (*Adelfa nerium*), el enebro (*Juniperus oxycedrus*), la sabina (*Juniperus phoenicea*) y el pino carrasco (*Pinus halepensis*).

En la zona definida del proyecto, no existe ninguna formación natural que le afecte salvo un árbol de mayor tamaño que sólo será trasladado si es estrictamente necesario para el desarrollo del proyecto. No existe presencia de vegetación con protección.

Fauna

La zona de estudio pertenece a un área del BioAtlas en la que se puede encontrar gran variedad de especies de fauna, no obstante, se recogen aquí las más relevantes y que es posible encontrar en el área de estudio. En esta zona puede encontrarse una especie endémica balear. La especie identificada es: ***Podarcis pityusensis pityusensis***, lagartija de las Pitiusas en un estado casi amenazado, pero no pertenece al Libro rojo de las especies más amenazadas de reptiles en España ni está catalogada en la UICN. Su estado de conservación en Ibiza es adecuado. El proyecto probablemente no supondrá una afección a esta especie ya que de encontrarse algún ejemplar cerca de la zona de actuación, podrá realizar una migración a una zona cercana donde dispongan de mejores condiciones.

Entre las no catalogadas en el BioAtles se encuentran:

- *Reptiles como la Hemorrhois hippocrepis (culebra de herradura)*
- *Diversas especies de polillas como la Idaea eugeniata, la Pachycnemia hippocastanaria (polilla del castaño de indias), la Aplasta ononaria o la Cyclophora puppillaria.*
- *Diferentes tipos de abejas como Nomada flavoguttata, Halictus gemmeus (abejas del sudor), Andrena nigroolivacea y la Andrena bicolorata.*
- *Escarabajos como Nesotes viridicollis*

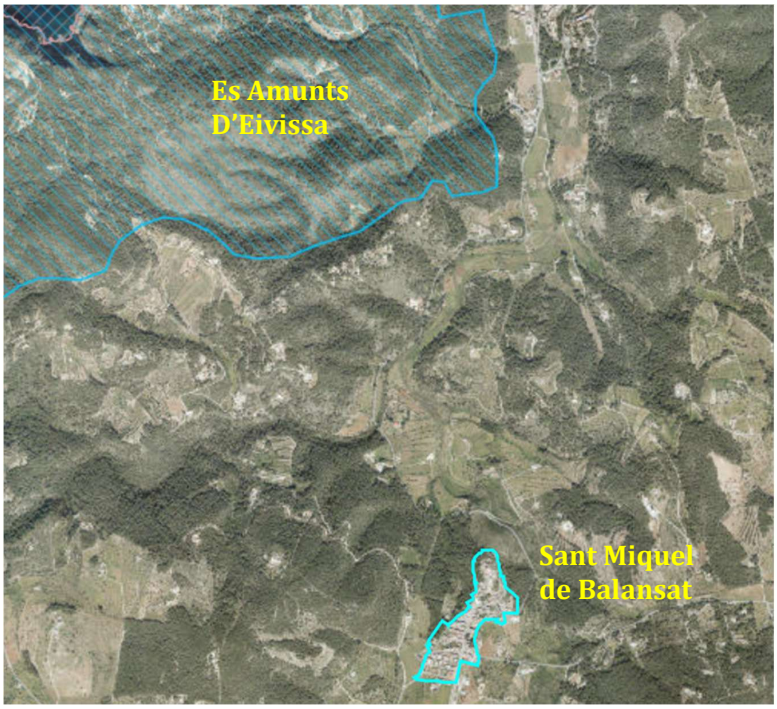
No se considera que el proyecto de urbanización tenga afección sobre la fauna y flora de la zona debido principalmente a su pequeña extensión temporal y espacial.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

4.1.5. Usos del territorio y espacios protegidos

La población de Sant Miquel de Balansat está situada a 1,5 km del LIC incluido en la Red Natura 2000 de Es Amunts D'Eivissa. No obstante, las zonas afectadas por el proyecto de urbanización no están cerca de la zona protegida.

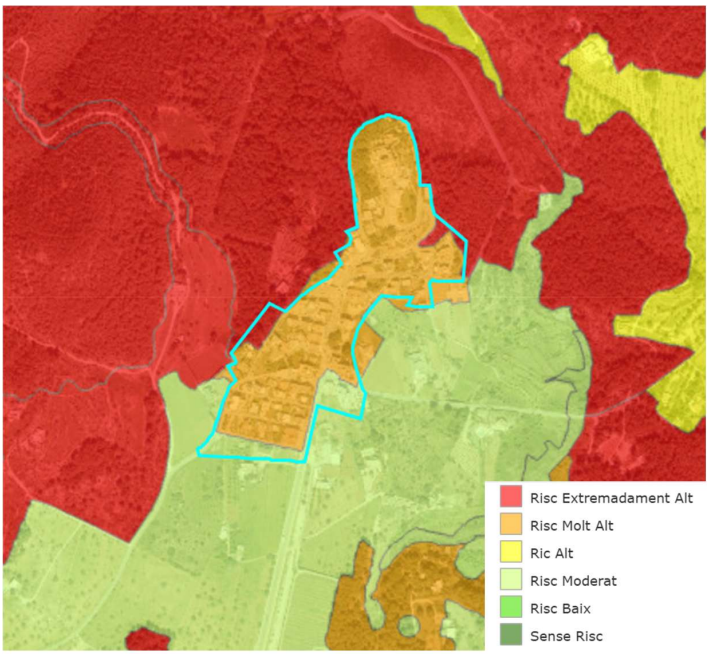
En cuanto a las zonas de protección de riesgos, el mayor riesgo que presentan las zonas circundantes a la de desarrollo del proyecto son el de incendio y el de deslizamiento del terreno. La zona oeste de la población de Sant Miquel de Balansat tiene un riesgo alto de incendio forestal provocado por la abundancia de masa forestal que posee esa zona de la Isla. No obstante, el punto en el que se pretende desarrollar el proyecto tiene un riesgo menor de incendio forestal, por lo que no se considera que pueda afectar el desarrollo del proyecto. Por otra parte, la gestión del riesgo de deslizamiento de tierras está contemplado en el proyecto mediante desarrollo del muro de contención de piedra que está proyectado.



Posición de la población respecto al LIC Es Amunts

Imagen: https://ideib.caib.es/visor/

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345



Riesgo de incendio forestal: https://ideib.caib.es/visor/

No se prevé ninguna afección en el ámbito territorial, ni en zonas protegidas del municipio.

4.1.6. Población

El municipio de Sant Joan de Labritja tiene una población de 6948 habitantes aproximadamente (INE, 2024). Más concretamente, la población de Sant Miquel de Balansat cuenta con una población de unos 1809 habitantes (INE, 2009), diseminada entre sus núcleos de Sant Miquel, Port de Sant Miquel y Pla Roig.

Ya que el proyecto conocido como Vial J no tiene previsto el desarrollo de nuevas viviendas, no se considera a efectos de este informe que vaya a suponer una modificación de la población del municipio de Sant Joan de Labritja en general o de Sant Miquel de Balansat en particular.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

4.1.7. Economía, infraestructuras y equipamientos

El sector económico principal en el municipio es el sector servicios, asimismo destaca la hostelería, siendo un municipio con importante valor turístico, así como la construcción y el comercio ligados a este turismo. El sector primario no está tan desarrollado.

El proyecto de urbanización no tiene ninguna afección negativa sobre la economía de la zona.

4.1.8. Elementos protegidos

En cuanto al patrimonio histórico de la población, el estudio se ha basado en el Catálogo de Patrimonio Histórico de Sant Miquel de Balansat, donde podemos encontrar:

- Iglesia de San Miguel, alzada sobre una colina, que recibe el nombre de Puig de Missa.
- Elemento de memoria democrática: piedra 'Víctimas del franquismo'.

El proyecto de urbanización no altera ni tiene ningún tipo de afección al patrimonio cultural. Cabe destacar que se ubica dentro del radio de 250 m del entorno del BIC de la Iglesia de Sant Miquel de Balansat. No obstante, no se considera que las obras de ejecución del proyecto puedan producir un impacto en la iglesia, ya que esta está situada a una cota de 158,6 m y el tramo trazado de vial afectado por el radio de protección de la iglesia se ubica entre las cotas 131,5 y 130,8. Esta zona se considera un espacio con cautela patrimonial y requiere de un control arqueológico previo a las obras en todo lo que afecte al suelo.

4.1.9. Paisaje

Se determinan unidades homogéneas de paisaje según el predominio de un mismo tipo de elemento. De esta forma, existen paisajes rurales, urbanos, industriales o naturales.
Los parámetros paisajísticos que se describen con relación al proyecto de urbanización son el entorno y la visibilidad.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Los ámbitos afectados por el proyecto de urbanización se localizan en suelo urbano, por tanto, estamos ante zonas donde actualmente no existe una calidad estética importante.

Foto aérea.

Font: https://ideib.caib.es/visor/

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Imágenes de la zona del proyecto.

El desarrollo de los viales y servicios ayudará a consolidar la trama urbana del núcleo y se establecerá una clara coherencia territorial respecto de la situación actual. La ubicación del proyecto, delimitado mayoritariamente por edificaciones residenciales, hace que el resultado final no suponga un efecto significativo en el paisaje.

Por todo esto se determina que el proyecto de urbanización no incrementa los efectos negativos sobre el paisaje que existen actualmente por tratarse de una zona antropizada.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

4.1.10. Inundabilidad por subida del nivel del mar

Se han evaluado las posibles afecciones en la zona del proyecto derivadas de futuros escenarios de inundabilidad causados por la subida del nivel del mar. Según las previsiones del PIMA-ADAPTA-COSTAS, que analizan el alcance de la inundación costera asociada a diferentes escenarios de cambio climático y a eventos extremos, no se ha identificado ninguna posible afección en este caso.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

5. DESCRIPCIÓN Y EVALUACIÓN DE LOS POSIBLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS

5.1. FASES Y METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

A continuación, se presentan las interrelaciones entre factores y acciones, así como el análisis de valoración con relación a la alternativa 2.

Las actuaciones del proyecto se han diferenciado entre las siguientes fases:

a) Fase de planificación.
b) Fase de ejecución de las obras.
c) Fase de explotación/funcionamiento o uso (considerando esta fase como el uso de la urbanización y edificaciones -previsión realizada-).
d) Fase de demolición o abandono. No da lugar al ser iniciativa municipal.
e) Fase de desmantelamiento. No da lugar al ser iniciativa municipal.

Los factores globales que se han considerado durante las fases del proyecto son los siguientes:

MEDIO	GRUPOS	FACTORES
ABIÓTICO	SUELO	Suelo Subsuelo Consumo externo de la zona de materias primas Geomorfología
	AGUA	Interior Subterránea Calidad del agua
	ENERGÍA	Interior Exterior Tipo de energía (renovables o no) Consumo de energía
	ATMÓSFERA	Ruido Emisiones contaminantes Polvo
	PROCESOS	Erosión Deposición Incendio Inundación Drenaje superficial Recarga acuíferos Salinización Eutrofización Dinámica litoral Cambio climático Factores climáticos
	GENERACIÓN DE RESIDUOS	Residuos tóxicos y peligrosos Residuos de construcción y demolición Otros
BIÓTICO	FLORA	Estrato arbóreo Estrato arbustivo Estrato herbáceo Cultivos

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

		Plantas acuáticas Especies en peligro
	FAUNA	Aves Animales terrestres (mamíferos, etc.) Peces y moluscos Organismos bentónicos Insectos Especies en peligro
	BIODIVERSIDAD	Biodiversidad
SOCIO ECONÓMICO Y CULTURAL	USO DEL TERRITORIO	Espacios protegidos Espacios naturales sin figura de protección APR Zonas húmedas Zona agrícola Zona industrial Zona turística Zona urbanizable Zona urbana Zona comercial
	RECREATIVOS	Caza Pesca Navegación Baño Camping Excursión Otros zonas
	ESTÉTICOS	Intervisibilidad Unidad de paisaje Grado de diversidad del entorno
	SOCIO ECONÓMICOS	Salud para las personas Generación de trabajo Densidad de población
	INFRAESTRUCTURAS	Densidad del tránsito Infraestructura viaria Infraestructura hidráulica Infraestructura energética Infraestructura aeroportuaria Infraestructura Portuaria
	EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	Equipamiento deportivo y de ocio Equipamiento turístico Servicios oficiales Aparcamiento Transporte público Comunicaciones Residencial Equipamiento sanitario Enseñanza
OTROS		Bienes materiales Elementos arquitectónicos con valor patrimonial

Los criterios generales, más destacables, que se han tenido en cuenta para su valoración son los siguientes:

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

a) A lo largo de la valoración se ha tenido en cuenta el valor del espacio inicialmente, considerando su valor ecológico, paisajístico, etc. Se trata de un espacio antropizado, es decir que está intervenido. Actualmente, esta zona es límite entre el uso de suelo urbano y el rústico, tratándose de un camino que limita con un terreno parcialmente invadido por vegetación herbácea, y pequeños árboles. Por este motivo se considera que tiene un valor bajo (criterio de situación de partida).
b) Existe una motivación por parte del Ayuntamiento para la ejecución de la estación, hecho que minimiza la probabilidad de abandono de este.
c) La extensión será siempre puntual a causa de las características del proyecto. La zona sólo ocupa 1996,97 m2 (y un acceso a vivienda afectado por el proyecto de 133,40 m2)
d) La intensidad de los impactos es más significativa en la fase de construcción y, especialmente, en relación con la acción de desbroce y movimiento de tierras, así como el tráfico de maquinaria/camiones o el uso de maquinaria. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que se trata de una fase puntual en el tiempo y siempre desde el punto de vista de que esta maquinaria está siendo mantenida de forma preventiva en base a los requisitos legales aplicables.
e) En la fase de uso los impactos son los derivados de los consumos de energía de las luminarias instaladas y el ruido y la contaminación atmosférica provocado por el tráfico rodado.
f) Se considera que el ruido es el factor más relevante durante la fase de usos. En este sentido se proponen medidas correctoras como el uso de un adoquinado especial que evita los desplazamientos entre piezas, reduciendo así la vibración producida. Otra medida podrá ser la limitación de velocidad en el Vial J, reduciendo así al máximo los posibles impactos derivados del paso de tráfico rodado.
g) No se considera que el proyecto pueda derivarse a largo plazo en modificaciones relevantes de las aguas superficiales, ni subterráneas, si se aplican medidas preventivas respecto a cantidades o calidad de estas.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

h) No existe previsión de impactos asociados a vertidos a cauces públicos o al litoral, pese a ello, en la fase de obra se contemplarán medidas de sensibilización preventivas con respecto a las empresas que trabajarán en el proyecto.
i) Se ha tenido en cuenta la duración para cada una de las fases, así como la frecuencia y reversibilidad de los impactos previstos.
j) Los efectos evaluados no se considera que sean acumulativos. La valoración de la acumulación ha sido considerando las medidas sugeridas en el presente estudio.
k) En cuanto al grado de sinergia, debe indicarse que, salvo aquellos relacionados con la contribución al cambio climático, no se identifican más. La valoración del grado de sinergia ha venido considerando las medidas propuestas en el presente estudio.

Posteriormente se lleva a cabo la valoración de los impactos previstos en cada fase del proyecto y se tiene en cuenta si estos en el análisis son considerados como positivos o negativos; directos o indirectos según los siguientes criterios:

a) Grado de acumulación
b) Valoración de las sinergias
c) Extensión
d) Intensidad

Todos ellos entre los valores de 0 a 3 (0 se considera que no hay aplicación y 3 que existe una valoración de aplicación significativa). La valoración se enmarca con las características del proyecto.

Fase de planificación

Se contempla esta fase considerando que el Ayuntamiento ya tiene definido en el planeamiento la ejecución de este proyecto que nos ocupa, habiendo definido las características y la previsión.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

No se contemplan impactos. Las acciones relacionadas con las entidades implicadas entrarían para recordar pautas medioambientales y aspectos a tener en cuenta, etc. Es decir, encaminadas a evitar o disminuir posibles efectos en las futuras fases. Asimismo, las alternativas ya han sido valoradas.

En relación con la previsión de futuros proyectos de edificación, estos tendrán que desarrollarse en función de la normativa urbanística definida por el Ayuntamiento, así como por la normativa de edificación aplicable (Código Técnico de Edificación, etc.) y aplicando las medidas preventivas previstas en el presente Informe Ambiental (PVA), junto con aquellas determinadas por el Órgano ambiental.

Fase de ejecución de las obras

Factores	Efecto positivo/ negativo	Directo/ Indirecto	Valoración Acumulación	Extensión	Intensidad	Valoración Sinergia
Población	+ Mejora laboral/económica	Directo	0	0	1	2
Salud humana						
Flora	- Traslado de árboles de mayor porte	Directo	1	1	2	1
Fauna	-	Directo	1	1	1	1
Biodiversidad						
Suelo/Subsuelo	- Pérdida de suelo- erosión	Directo	1	1	2	1
Aire	- Ruidos, polvo	Directo	0	2	2	1
Agua	+ Mejora aprovechamientp	Directo	1	1	1	1

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Medio marino						
Clima						
Cambio climático	-	Indirecto	1	1	1	1
Paisaje	+	Indirecto	1	1	1	1
Bienes materiales						
Patrimonio cultural						
Residuos	- Generación Residuos RCD y especiales (fibrocemento)	Directo	1	1	2	1

**Los espacios contemplados en blanco se prevén sin afección o prácticamente inapreciable.*

Se espera un impacto negativo directo, puntual y de baja intensidad en la contaminación del aire por el movimiento de tierras, la combustión de la maquinaria, así como las emisiones de ruido que va a producir la obra en cuestión. En este sentido, será necesario adoptar medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos generados asociados al uso de esta maquinaria. Sin embargo, la tecnología actual del mercado no permite una disminución significativa del impacto. Los impactos sobre cambio climático y paisaje se detallan en el anexo correspondiente.

Desde un punto de vista de la vida silvestre, no hay mayor condición que los insectos y la posibilidad de la presencia de la especie *Podarcis pityusensis* (lagartija de las Pitiusas), la cual se trata de un endemismo de las Islas de Ibiza y Formentera y de la cual se tiene registro de presencia en las zonas aledañas al proyecto (1 km2). No obstante, no se considera que el desarrollo del Vial pudiera tener afección en la especie por tratarse de una zona reducida y antropizada.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

En cuanto a la flora, el desarrollo del vial tiene contemplado que el arbolado de mayor porte será reubicado en la zona de desarrollo del proyecto o se reubicará en otra zona pública indicada por el personal técnico del ayuntamiento.
La pérdida de suelo es otro de los factores a tener presente causado por el movimiento de tierras propio de esta fase, sin embargo, su extensión es reducida y actualmente se trata de un suelo degradado sobre el cual se realiza un uso de aparcamiento no regulado o tránsito rodado en una parte (no pavimentada) suponiendo un posible riesgo de contaminación al suelo.

Se contempla un consumo puntual en la fase de obras respecto a las aguas, asociado al desarrollo de las obras, así como un consumo de materiales vinculados (recursos naturales como agua, áridos, productos para construcción y energía eléctrica o procedente de combustible para el uso de maquinaria y herramientas eléctricas.

Se contempla una generación de residuos inertes que estarán previstos en el proyecto de las obras de ejecución y controlados a través del Plan de Gestión de Residuos en la fase de urbanización - obra (objeto del presente Informe). Además, se contempla el hecho de la generación de residuos no solo de construcción y demolición (RCD) sinó los vinculados a la retirada de tuberías-canalizaciones de fibrocemento, que conllevan una gestión específica con empresas especializadas.

Se considera que los accidentes potenciales en esta fase podrían ser los siguientes:

- Generación de manchas de aceite o combustible en el suelo derivado del uso de la maquinaria. Rotura, accidente, etc.

En las medidas preventivas se contemplan medidas o acciones para evitar estos accidentes y/o disminuir su gravedad en caso de suceso.

Desde un punto de vista positivo, los impactos positivos en esta fase contemplados son los siguientes:

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Generación de empleo derivado de la contratación de la empresa de construcción que ejecute la obra así como indirectamente la asociada a las empresas proveedoras o suministradoras de material (cadena de suministro).
- Se contempla como aspecto positivo la sustitución de tuberías de fibrocemento y eliminación de dichos residuos de forma prevista y, por tanto, la gestión correcta según marca legislación vigente tanto en materia ambiental como de seguridad y salud.
- Uso de materiales que permiten la integración paisajística del conjunto. Implementación de piedra que respeta la estética local.
- Optimización a través del proyecto que a través de la fase de obra se aprovecha para la mejora de diversas infraestructuras evitando así otros impactos ambientales similares (evitar volver a abrir zanjas y desarrollar algunas acciones puntuales con los impactos de esta fase que conllevan). Se trata por tanto de impactos evitados.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Fase de funcionamiento o uso

Factores	Efecto positivo/ negativo	Directo/ Indirecto	Valoración Acumulación	Extensión	Intensidad	Valoración Sinergia
Población	+ Accesibilidad/calidad de vida	Directo	1	1	1	1
Salud humana	+ Salubridad	Indirecto	1	1	1	1
Flora						
Fauna						
Biodiversidad						
Suelo	+-	Directo	1	1	1	1
Aire						
Agua						
Medio marino						
Clima						
Cambio climático	- Consumo eléctrico de luminarias/Tráfico rodado	Indirecto	1	1	1	1
Paisaje	+	Directo	0	1	1	1
Bienes materiales	+	Directo	1	1	1	2
Patrimonio cultural						

**Los espacios contemplados en blanco se prevén sin afección o prácticamente inapreciable.*

A continuación, se detallan estos aspectos:

- No implica repercusiones negativas en la salud humana.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Generación de residuos: No se contempla una generación de residuos relevante en esta fase.
- Se prevé un aumento del consumo energético fruto de la instalación de luminarias. Se deberán implementar medidas de ahorro energético como la utilización de bombillas de bajo consumo y la adecuación del horario de encendido a las condiciones de luz ambiente.
- El consumo de agua: se prevé una mejora en el aprovechamiento de aguas debido a la canalización de la escorrentía superficial que se va a ejecutar previa al proyecto.
- El pavimentado del suelo reduce su capacidad de drenaje.

Desde un punto de vista positivo, cabe comentar lo siguiente:

- Se producirá una mejora de la calidad del aire (ruidos, polvo, humos, olores), fruto de la finalización de las obras. El uso del vial no implicará una variación sustancial de las condiciones de la calidad del aire. Las dimensiones del proyecto no suponen un efecto sustancial en este aspecto.
- No se prevé un aumento de las emisiones de efecto invernadero por el tránsito de tráfico en el nuevo Vial. Actualmente ya existe tránsito de coches en la zona. Además, las luminarias previstas serán LED que contribuyendo a un uso eficiente de la energía.
- El pavimentado del suelo evitará que los vehículos que transitan la zona viertan combustible directamente al suelo, evitando así su contaminación.
- Se considera que la instalación de las luminarias generará un efecto positivo en la mejora de la seguridad y la calidad de vida de las personas que habitan en las inmediaciones del vial J.
- Posible incremento de puestos de trabajo derivados del mantenimiento del Vial J y sus elementos.
- Incrementará la posibilidad de que los jóvenes puedan quedarse a vivir en el pueblo.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Supondrá una mejora respecto a la calidad de vida de la población por el hecho de que mejorará la circulación en el núcleo urbano y las infraestructuras de zonas peatonales.
- Mejora paisajística respecto a la situación anterior al desarrollo del proyecto en la zona. Instalación de arbolado (reubicación del arbolado existente siempre que sea viable) así como la instalación de mobiliario urbano.
- Mejora en la accesibilidad y seguridad par la ciudadanía debido a las nuevas infraestructuras peatonales, aceras accesibles y alumbrado LED que mejora la seguridad vial y peatonal.
- La mejora de las infraestructuras (canalizaciones de la red de saneamiento-pluviales) contribuye a evitar riesgos de episodios de inundación en el área directa y mejora de salubridad.
- El área afectada por el proyecto, requerirá estar incorporado en el Plan de mantenimiento preventivo del ayuntamiento para asegurar su correcto estado y conservación (incluida limpieza y mantenimiento de las zonas verdes) y la prevención del deterioro de las infraestructuras.
- Contribución al incremento del valor económico-inmobiliario de las viviendas de la zona afectada.

Fase de demolición o abandonamiento del proyecto

No se prevé el abandono porque existe una motivación por parte del ayuntamiento, lo que minimiza la probabilidad de abandono.

Se contemplan medidas preventivas vinculadas a esta fase.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Globalmente

Algunas consideraciones sobre el impacto global y la evaluación del impacto del proyecto:

- El proyecto no supone una condición directa en áreas protegidas.
- Se desarrolla en una zona urbana (Calle urbana).
- No se elimina vegetación (se reubica la vegetación de mayor porte), ni se ven afectadas especies protegidas.
- La zona afectada es de reducida extensión.
- No existe un incremento de vertidos a cauces ni al litoral, se contempla que el cambio de la infraestructura (objeto del proyecto) contribuirá a una mejora en la renovación de las canalizaciones e infraestructuras.
- La generación de residuos se concreta en la fase de obra, contemplando principalmente la generación de residuos de construcción y demolición previstos en el proyecto. Destaca además la gestión de residuos derivado de sustitución de canalizaciones (fibrocemento) y su posterior gestión según lo establecido en la legislación vigente (gestión a través de gestor de residuos autorizados, etc). En este sentido, la renovación de las infraestructuras realizado en el conjunto del proyecto optimiza y evita futuras obras debido a roturas de las infraestructuras obsoletas – viejas.
- El consumo de recursos naturales esta también principalmente asociado a la fase de obra
- No existe afección a patrimonio cultural como se ha visto en el apartado de descripción.
- Los ruidos se asocian con la maquinaria necesaria para la fase de obra, que por su pequeña entidad será puntual. Durante la fase de uso no existe incremento de ruido debido a que actualmente la calle también dispone de tráfico rodado.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- La finalización del proyecto no incluye impactos a nivel estético, es decir, no habrá condición para la intervisibilidad o unidad del paisaje. Se mejora estéticamente debido a que a la zona se le aportan elementos estéticos urbanos.
- Los efectos acumulativos previsibles están vinculados al paso de tráfico rodado en el vial.
- En cuanto al grado de sinergia, cabe señalar que, salvo los relacionados con la aportación al cambio climático, no se identifican mayores efectos negativos. La evaluación del grado de sinergia ha sido considerando las medidas sugeridas en este estudio.

5.2. ANÁLISIS DE LA CAPACIDAD DE CARGA

La capacidad de carga de la zona afectada es la aptitud del territorio para soportar la intensidad de usos actual y la que se prevé sin provocar un proceso de deterioro ambiental, social, cultural o de calidad turística, así como la capacidad de los servicios y las infraestructuras.

El proyecto supone una mejora de las infraestructuras urbanas en la zona indicada, por tanto, no supone un crecimiento urbanístico nuevo. Únicamente una mejora sobre ya existente respecto a infraestructuras básicas en la zona.

No existe una afección a la capacidad de carga.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

6. PROGRAMA DE MEDIDAS Y PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

A continuación, se presentan una serie de medidas enfocadas a prevenir, reducir, mitigar y, si es viable, compensar cualquiera de los efectos negativos importantes o valorados de forma más significativa.

Asimismo, se plantea un posible Programa de Vigilancia Ambiental a tener en cuenta en el futuro proyecto, con el objetivo de poder realizar un seguimiento de las medidas propuestas y ajustadas a la naturaleza y características del plan o programa. Todas estas medidas deben ajustarse con el inicio previo de la fase inicial.

6.1. MEDIDAS PROPUESTAS

A continuación, se muestran las medidas con relación al proyecto:

- Fase de planificación:

Medidas preventivas:

Se contempla a nivel general una previsión de espacio con un diseño urbano sostenible: que contempla aspectos ambientales, sociales y económicos. La tipología de desarrollo del proyecto promueve una movilidad sostenible a través de unos viales amplios y con espacios libres públicos con vegetación.

- En caso de que sea de aplicación, dentro del proceso de adjudicación del proyecto a empresas contratadas, tener en cuenta como criterio de selección que estén acreditadas en un sistema de gestión ambiental acreditado y en vigor o bien formalizar un compromiso ambiental sobre los aspectos contemplados como medidas en el presente informe o derivado de requisitos por parte de la administración pública.
- Planificar las tareas a realizar antes de empezar las obras con el equipo de trabajo (encargado/a, etc.).
- Las empresas trabajadoras establecerán un compromiso en la correcta gestión de los residuos generados, así como en que se realizan unos correctos

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

mantenimientos preventivos de la maquinaria a utilizar. De esta forma se formaliza y de controlan los posibles impactos asociados a emisiones, vertidos, gestión de residuos, etc más allá de los previstos.

- Todo el sistema de saneamiento estará conectado a la red municipal (tanto de captación como de alcantarillado).
- Incorporar válvulas controladas por ordenador, sistemas de monitoreo y control remoto con el fin de controlar la pérdida de agua potable y mejorar la eficiencia en su distribución.
- Las especies de vegetación proyectadas serán siempre de clima mediterráneo y con escasa demanda hídrica. No se contempla la plantación de césped ni de especies con elevada demanda de agua para su crecimiento y mantenimiento. Se propone que el riego se realice con agua reutilizada.

  Los espacios verdes se diseñarán con especies autóctonas de bajo consumo hídrico recuperando la vegetación típica de la zona. No contarán con red de riego puesto que se trata de vegetación adaptada a la climatología de la zona. El primer año y hasta asegurar su arraigo se producirán riegos en camión (agua reutilizada).
- Esto permite eliminar una parte importante del consumo de agua potable. Incluir en el proyecto medidas para incrementar la permeabilidad del suelo y especialmente la habilitación de sistemas urbanos de drenaje sostenible en el sistema de recogida de pluviales.
- Se planificarán las acciones de reubicación de los árboles de gran porte dentro de las zonas del proyecto o bien, su localización en otra zona pública del municipio. Esta acción será prevista con el personal municipal, previamente al inicio de las obras.
- Se planifica en el diseño del espacio urbano los puntos donde se localizarán los contenedores de residuos, contemplando todas las fracciones establecidas por la Ley de residuos 7/2022 y la legislación autonómica. Siempre de acuerdo con el Ayuntamiento debido a las competencias municipales derivadas desde el punto de vista de gestión de residuos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Fase de ejecución de la obra:

  Medidas preventivas:

  - Se realizarán visitas o inspecciones ambientales a las obras de renovación a lo largo de su ejecución. Se establecerá al menos una visita mínima mensual. Estas visitas las realizará una persona con especialidad ambiental y estará presente el director y responsable de la obra. Los resultados se comprobarán y se comunicarán a la dirección del sitio para resolver la detección.
  - Con el inicio previo de las obras, se marcarán las directrices ambientales asociadas a la obra para prever mayores impactos ambientales. Asociada a la planificación de la obra, se tendrán en cuenta criterios de reutilización de tierras; aguas reutilizadas, siempre que sea posible y ahorro energético. Se recomienda realizar una formación ambiental al personal en general y sobre todo a quien supervisa.
  - Incluir sistemas de reutilización y almacenamiento de agua durante la fase de la obra para aquellos usos que sea viable, evitando así un consumo de agua no necesario.
  - Se priorizará la utilización de materiales locales o reciclados.
  - A la fase de movimiento de tierras:
    - Las actividades generadoras de polvo deben realizarse en condiciones de humedad, especialmente en tiempo seco.
    - Siempre que se pueda, se deben cubrir estas actividades.
    - Evitar si es posible las superficies verticales, para minimizar la caída de materiales.
    - Empezar las actividades en la zona en contra del viento predominante y, a partir de ahí, ir progresando por fases.
    - Mantener los montones de materiales con vegetación y sólo retirar la protección de la sección en la que se trabaja, no todo de una vez.

      Si no es posible vegetar los montones por clima o duración de las obras, cubrir con arpillera, grava, materiales protectores diversos (por ejemplo, ramas o corteza).

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

- Si la obra tiene que quedar inactiva por un fin de semana o más de 2 días se debe impedir la dispersión de polvo. Por ejemplo, se puede aplicar agua a las zonas expuestas al menos tres veces durante el último día de trabajo, o un estabilizante químico diluido, capaz de mantener la superficie estable durante más tiempo que el agua.

- En cuanto a las cargas y descargas:
  - Realizar la carga y descarga de material polvoriento en zonas resguardadas y dentro de construcciones de tres paredes, especialmente en el caso de materiales muy finos como el cemento. Si no es posible, es necesario cubrir con plástico sujeto para resistir fuertes vientos.
  - Cuando se viertan materiales desagregados, intentar no hacerlo en montones altos ni a velocidades altas.
  - El compartimiento de carga de los camiones debe cubrirse con lonas o plástico, esté o no cargado.
  - Si el material es muy fino conviene utilizar camiones cerrados. El compartimento de carga debe estar en buenas condiciones, a fin de evitar pérdidas durante el transporte.
- Almacenamiento de material / acopios:
  - Evitar las acumulaciones de materiales por largos períodos de tiempo, salvo que tengan una función de pantalla visual o de ruidos.
  - Evitar pendientes fuertes o formas agudas en estas acumulaciones.
  - Mantener los acopios lejos del umbral de la construcción.
  - Mantener los montones lejos de acequias o vías de drenaje.
  - Tapar o cerrar los montones con lonas. Colocar los montones junto a pantallas naturales de viento, como árboles, setos, u otras estructuras fijas artificiales.
  - Mantener los montones regados.
  - Si los materiales son de menos de 3 mm entonces deberían guardarse en recintos o edificios cerrados: silos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

  - Si las acumulaciones tienen que permanecer durante mucho tiempo en el lugar, hay que vegetarlas o cubrirlas con materiales que mermen su dispersión, así como colocarlas teniendo en cuenta los vientos predominantes.
  - Reutilizar el máximo material posible, así no se acumulará y no se trasladará, menguando el impacto sobre el aire.

- En otro caso utilizar la guía de buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica, consultable en: https://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/l/documents_dinteres_qualitat_de_laire-780/?mcont=3180
- Las materias primas utilizadas se recomiendan que sean en la medida de lo posible, productos fabricados en las Illes Balears con los siguientes objetivos: dinamización de la economía balear y mermar el transporte y, lo que supone disminuir la contaminación atmosférica y el consumo de recursos energéticos.
- Los residuos deben ser gestionados según Plan director sectorial de residuos de Ibiza y Formentera. La evidencia de una adecuada gestión será archivada e incluida en la memoria medioambiental final.
- Las medidas preventivas que se contemplan para evitar los accidentes son las siguientes:

  a) Formación en materia de sensibilización ambiental entre el personal de las empresas que intervienen en la realización de las obras.

  b) Seguimiento y vigilancia de la obra por parte de una persona con formación ambiental.

  c) Programa de seguimiento y vigilancia ambiental.

Medidas correctoras:

- Las diferentes visitas y el seguimiento continuo permitirán identificar aquellas situaciones anómalas en el proyecto. En caso de producirse y según su

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

naturaleza, será estudiada y se determinarán las medidas correctivas adecuadas.

- Fase de uso:

En esta fase se tienen en cuenta las siguientes medidas:

Medidas preventivas:

- Establecer limitaciones de velocidad tales como resaltos, bandas sonoras y señalización que eviten la generación excesiva de ruido y emisiones atmosféricas.
- Se contempla en el proyecto el uso de luminarias LED, más eficientes.
- El ayuntamiento contemplará la integración de la zona en el Plan de mantenimiento preventivo del ayuntamiento para asegurar su correcto estado y conservación (incluida limpieza y mantenimiento de las zonas verdes) y la prevención del deterioro de las infraestructuras. Revisiones programadas de la red de agua y alcantarillado con la finalidad de detección y corrección de fugas.
- Incluir la zona en el programa de recogida selectiva de residuos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

6.2. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

A continuación, se sugiere un programa de vigilancia ambiental definido en base a lo que dicte el órgano ambiental y la Evaluación Ambiental aprobada, así como el que posteriormente se ha definido en los proyectos.

Seguidamente, se describen una serie de actuaciones consideradas importantes y a tener en cuenta:

1) Se propone realizar visitas a las obras durante todo el tiempo que duren las mismas.
2) La periodicidad de las visitas/inspecciones. Periodicidad mensual durante la fase de las obras.
3) La visita será realizada por una persona con especialidad en materia ambiental y estará presente el coordinador/final de la obra.
4) El resultado de las visitas se dejará plasmado en un *checklist* (plan de puntos de inspección) a los que se indican las zonas y puntos vistos, así como aquellas desviaciones detectadas. Las desviaciones detectadas se analizarán y se tratarán con el coordinador de la obra, que supervisará su solución. Quedará todo documentado con soporte gráfico.
5) A lo largo de las visitas habrá una trazabilidad entre las desviaciones y la evidencia de la solución.
6) Se emitirán informes a las autoridades competentes que así lo requieran.
7) Algunos puntos que se consideran prioritarios para revisar debido a las características de las obras previstas son:
    a) Control de los residuos generados y la segregación. Revisión del Plan de gestión de residuos.
    b) Control de material y actividades/procesos en la obra.
    c) Revisión de posibles afecciones hacia los diferentes vectores ambientales como por ejemplo el suelo fértil: lixiviados, vertidos, etc.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

d) Intervenciones que supongan un riesgo al medio ambiente.

8) Dentro del plan de vigilancia se supervisarán las medidas preventivas incluidas en este informe, así como las que el órgano ambiental pueda determinar.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

7. CONCLUSIONES. RESUMEN NO TÉCNICO.

El proyecto está asociado al desarrollo de un vial dentro del núcleo urbano de Sant Miquel de Balansat (Vial J). Ejecución de apertura, urbanización y dotación de servicios
No supone un crecimiento urbanístico nuevo, se trata de la ejecución del proyecto de urbanización de un espacio previsto en el planeamiento del municipio.
En su fase de uso, se prevé que suponga una mejora en la calidad de vida de los residentes en la población; seguridad; salubridad (por la renovación de las infraestructuras) así como una mejora de la calidad paisajística, ya que su desarrollo supone un desarrollo de las infraestructuras urbanas actuales (y dotación de servicios). Existirá un consumo energético minimizado por la propuesta de luminarias LED.
El proyecto o alternativa viable contempla medidas enfocadas a una mejora de la captación del agua superficial, así como una modernización de la red de abastecimiento de aguas y la de saneamiento. Esta modernización supondrá la eliminación de materiales obsoletos y perjudiciales actualmente de una forma controlada (fibrocemento), con su gestión correcta según legislación vigente. Tanto la captación de agua como la red de alcantarillado tendrá conexión municipal.
No existe ninguna interferencia con la normativa supramunicipal.
No existe afección directa ni indirecta sobre espacios de la Red Natura 2000 ni hacia otras figuras o especies protegidas.
No se detecta flora protegida en el entorno urbano afectado ni en la zona colindante, dentro del suelo rústico general. Los árboles de mayor porte se contemplan que sean trasplantados – reubicados.
La extensión del proyecto es escasa y la fase de obra supone una duración en el tiempo de 14 meses, esto supone que los impactos asociados a la fase de obra no suponen un impacto de larga duración a nivel directo.
En la fase de obra, respecto a los impactos negativos destacan: las emisiones de gases de efecto invernadero (analizado en el anexo correspondiente); generación de residuos (principalmente de construcción y demolición, así como los peligrosos derivados de la renovación de las canalizaciones de fibrocemento); consumo de recursos naturales. Se han planteado medidas para todos estos impactos.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

En relación a los impactos positivos de dicha fase de obra destaca principalmente la generación de empleo y el movimiento directo e indirecto respecto a la economía local.

Por todos los argumentos presentados a lo largo de la Evaluación Ambiental, **se considera viable y sin efectos significativos hacia el medio ambiente** debido a que no se trata de un crecimiento nuevo sino a la ejecución de uno planificado y contemplado por el Ayuntamiento en su planeamiento urbanístico.

Por las razones, razonadas y analizadas a lo largo de este informe, se considera que el proyecto es POSITIVO teniendo en cuenta los aspectos indicados en este informe ambiental (medidas preventivas, correctoras y Programa de Vigilancia Ambiental) y, además, no supone efectos ambientales significativos hacia el medio ambiente.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

8. ANEXOS

Anexo 1: Referencias legales.

Anexo 2: Memoria técnica, propuesta de normas y documento de aprobación inicial (resumen ejecutivo del planeamiento).

Anexo 3: Informe de incidencia paisajística.

Anexo 4: Informe del impacto directo e inducido sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de efecto invernadero.

Anexo 1

Referencias legales

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

A continuación, se presenta una relación de las principales referencias legales consideradas para la realización del presente documento:

Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears.

Llei 21/2013, del 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Llei 7/2012, del 13 de juny, de mesures urgents per a l'ordenació urbanística sostenible.

Llei 5/2005, del 26 de maig, de conservació dels espais de rellevància ambiental.

Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i règim urbanístic de les àrees d'especial protecció de les Illes Balears.

Directiva 2009/147/CE, 30 de novembre, relativa a la conservació d'aus silvestres (Xarxa Natura 2000).

Directiva 92/43/CEE relativa a la Conservació d'hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres.

Llei 33/2015 que modifica la Llei 42/2007, de 13 de desembre, de patrimoni natural i de la biodiversitat (substitueix la Llei 4/1989).

Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll (BOE núm . 276, de 18 de novembre).

Llei 6/1991, de 20 de març, de protecció d'arbres singulars de les Illes Balears.

Llei 4/2008, de 14 de maig, de mesures urgents per a un desenvolupament territorial sostenible a les Illes Balears.

Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial de les Illes Balears.

Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears (DOT) i de mesures tributàries, i les seves modificacions cautelars.

Decret 2/1996, de 16 de gener, sobre la regulació de la capacitat de població als instruments de planejament general i sectorial.

Llei 3/2006, del 30 de març, de gestió d'emergències de les IB.

Decret 50/1998, de 8 de maig, pel qual s'aprova el Pla territorial de les IB (PLATERBAL)

Llei 12/1998, del 21 de desembre, de patrimoni històric de les IB.

Reglament General de la Llei 2/2014, del 30 d'abril del 2015.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Reial Decret Legislatiu 7/2015, del 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei del Sòl i Rehabilitació Urbana.

Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears

Avanç d'adaptació a PTIM del 29 de juliol del 2010, si bé no s'ha adaptat de manera definitiva.

Decret llei 1/2016, de 12 de gener, de mesures urgents en matèria urbanística.

Llei 37/2015, del 29 de setembre de carreteres.

Reial decret 638/2016 de 9 de desembre, pel qual es modifica el Reglament del domini públic hidràulic aprovat pel Reial decret 849/1986 de l'onze d'abril.

Reglament de planificació hidrològica, aprovat pel Reial decret 907/2007, de 6 de juliol.

Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears.

Llei 8/2019, de 19 de febrer, de residus i sòls contaminats de les Illes Balears.

Llei 10/2019, del 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

Plan director sectorial de residuos en Ibiza y Formentera.

Plan territorial de Ibiza.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Anexo 2

Documentos técnicos: Memoria técnica, normas, resumen, planos asociados, etc.

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Anexo 3

Informe de incidencia paisajística -
Estudio de integración paisajística de proyectos

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Anexo 4

Informe del impacto directo e inducido sobre el consumo energético, la punta de la demanda y las emisiones de efecto invernadero

Adreça de validació:
https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345
CSV: 449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

Govern de les Illes Balears

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

`https://csv.caib.es/concsvfront/view.xhtml?hash=449ba9305db2f8c08a76d10ca754792585ef780816da7ca6efa83631cc19e345`

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

ARXIU ELECTRÒNIC DEL GOVERN DE LES ILLES BALEARS

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Firma amb segell de temps: 20-02-2025 09:56:25 GMT+0100

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04003003_2025_366gko9r8pqhfbaj8o0a7ir5nr3leb

Nom del document: EIA_Proyecto_Vial_J.pdf

Versió NTI: http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e

Tipus de document: Altres

Estat elaboració: Original

Òrgan: A04003003

Data captura: 20-02-2025 09:31:52 GMT+0100

Origen: Administració

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 62