



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

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

6310

Resolució de la presidència de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu (Exp. 94e/2024)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 14 de maig de 2024, i d'acord amb l'article 8.1.a) del Decret 3/2022, de 28 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 31 d'1 de març de 2022),

RESOLC FORMULAR:

L'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

La modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu es tramita com una avaluació ambiental estratègica simplificada ja que es troba inclosa dins els supòsits establerts a l'apartat 2 de l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental i a la lletra a de l'apartat 3 de l'article 12 del 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. La tramitació a seguir és la que s'estableix a l'article 29 i següents de la Llei 21/2013.

En data 2 d'octubre de 2023 té sortida l'informe d'esmena de deficiències de data 28 de setembre de 2023 a l'Ajuntament de Consell (RS GOIBS375433/2023).

2. Descripció i ubicació del pla

1. L'instrument de planejament general vigent en l'actualitat al municipi de Consell són les Normes Subsidiàries (NNSS) que foren aprovades definitivament per la Comissió Insular d'Urbanisme de Mallorca el 25 de juny de 1999. En data de 26 d'abril de 2007, s'aprovà un Text Refós de les NNSS, que inclou l'adaptació de les NNSS a la Llei de Sòl Rústic i a les DOT.

2. El pla proposat té per títol «Modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu».

3. La modificació puntual té com a objecte delimitar un nou sector urbanitzable directament ordenat (SUDO), URB-OR-02, qualificat amb un ús d'aparcament. Aquest sector es troba al nord del nucli de Consell a uns terrenys destinats al conreu de secà, a Son Corme, i ocuparà una superfície de 4.917 m² de la parcel·la amb referència cadastral 07016A001001330000DT. El sector URB-OR-02 limita amb el sector URB-OR-1, el qual compta amb la qualificació d'un àmbit amb un ús vari, d'aparcament i d'equipament i a on es preveu la nova Unitat Bàsica de Salut. En aquest sentit, l'aparcament previst a l'URB-OR-1 ja es troba executat i compta amb una superfície de 1.730 m² i 86 places.

4. Aquesta modificació de planejament permetrà treure llocs d'aparcament del casc urbà del nucli. Paral·lelament a aquesta proposta es preveu impulsar la pacificació d'alguns carrers.

5. Per tal de justificar la modificació de planejament proposada a la memòria del pla s'explica que un dels principals problemes del municipi és la dificultat d'aparcament. L'increment del nombre de vehicles a les darreres dècades ha agreujat la problemàtica, la qual és més notòria davant la reconversió de carrers que disposen de places d'aparcament amb vials d'ús prioritari per a vianants. Així doncs, mitjançant l'ordenació proposada es vol donar resposta a aquest problema, amb la qualificació d'un aparcament dissuasiu que permeti a la població accedir als principals equipaments i que estigui també ben connectat amb el nucli, tot i estar ubicat al límit exterior del nucli.

6. L'ordenació proposada suposa un canvi en la classificació i la qualificació del sòl. Arran de la modificació proposada s'introdueixen canvis en la documentació gràfica i en la normativa de les normes subsidiàries. Així doncs, s'afegeix l'article 171 ter a les normes per tal de regular el sector URB-OR-02. Al punt 6 d'aquest article s'estableixen les condicions d'implantació segons les quals «per al còmput de les places d'estacionament resultants s'aplicarà un estàndard mitjà d'una plaça d'aparcament per cada 20 metres quadrats».

3. Avaluació dels efectes previsibles

Al document ambiental estratègic s'identifiquen i valoren els impactes rellevants que tendran lloc durant la fase d'obra i la fase d'explotació del futur aparcament.

A la fase d'obra, s'han identificat les activitats productores d'impactes següents:

- Adequació del terreny, excavació i moviment de terres. Aquesta acció té un impacte moderat sobre els usos del sòl.
- Feines d'obra (estesa, compactació de ferss i pavimentació, drenatge de pluvials i dotació de serveis urbanístics). Té un impacte moderat sobre la hidrologia i positiu sobre l'economia i les infraestructures o serveis.
- Transport de materials i residus. Té un impacte moderat sobre l'atmosfera, el paisatge i compatible sobre el consum de recursos.
- Trànsit de vehicles i vianants. Té un impacte moderat sobre l'atmosfera i el paisatge.

A la fase de funcionament, s'han identificat les activitats productores d'impactes següents:

- Manteniment de béns públics. Té un impacte positiu sobre l'economia.
- Funcionament de la nova instal·lació. Té un impacte moderat sobre la contaminació atmosfèrica i acústica i el consum de recursos (energia) i positiu sobre el medi perceptual i la població.

Al document ambiental estratègic es considera que la proposta d'ordenació és una modificació menor del planejament i que després de l'aplicació de les mesures preventives proposades l'impacte de la modificació de les normes subsidiàries serà compatible.

Tot i que les mesures preventives proposades es consideren adequades hi ha aspectes de la modificació puntual que no s'han avaluat adequadament. En aquest sentit, un aspecte clau en l'avaluació ambiental de la modificació proposada és la mobilitat. A la memòria es presenta un estudi de la mobilitat generada, el qual pràcticament només aporta un mapa d'isòcrones de temps de desplaçament a peu des de l'aparcament previst i no permet avaluar els impactes del pla sobre la mobilitat. Es troba a faltar, doncs, la informació següent: nombre de vehicles existents al municipi així com el possible augment per causa de les actuacions previstes; nombre de places d'aparcament existents actualment al municipi; nombre de places d'aparcament que es suprimiran com a conseqüència de la conversió de determinats carrers en zones de vianants; avaluació de la mobilitat induïda pels equipaments pròxims a l'àrea d'actuació; caracterització sobre els modes de mobilitat del municipi i connectivitat de l'aparcament amb la xarxa de transport públic.

A més i atès que es projecta l'aparcament amb caràcter dissuasiu, s'ha de justificar el flux de demanda al qual servirà l'aparcament dissuasiu mitjançant la identificació del motiu, orígens i destí dels viatges al que es pretén donar servei, l'etapa del viatge que es dissuadeix en cotxe amb la utilització de l'aparcament i el mode sostenible emprat per a realitzar aquesta etapa (a peu, en bicicleta, tren o bus).

Per una altra banda, el nombre de places teòriques del futur aparcament és de 197 d'acord amb els criteris establerts a l'article 171 ter, el qual s'afegeix a les normes per tal de regular el sector URB-OR-02. No es pot valorar si aquest nombre de places està adequadament dimensionat a les necessitats del municipi a partir de la documentació aportada. En aquest sentit, al document ambiental estratègic només s'indica que «L'Ajuntament està realitzant diferents projectes de pacificació i conversió en zones per a vianants alguns carrers de l'interior del nucli. Per això, es proposa habilitar un àmbit, ben connectat amb el nucli i proper amb el centre i amb els equipaments del que es disposa, destinat a equipament dissuasiu». En aquesta línia, a l'informe de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic s'exposa que «en aquest cas no aporten informació sobre els projectes de pacificació i peatonització ni els viatges a què es pretén donar servei, ni la connectivitat i funcionalitat de l'aparcament amb el tren i el bus».

S'ha de tenir en compte també que a la memòria del pla s'explica que «Limítrof a la proposta d'ubicació de l'URB-OR-2 s'hi troba l'URB-OR-1 el qual compta amb la qualificació d'un àmbit amb un ús vari, d'aparcament i d'equipaments. Aquest àmbit fou introduït al planejament municipal mitjançant l'aprovació definitiva d'una modificació puntual de les NS de Consell al febrer de 2019.

Com pot veure's a les següents imatges, l'aparcament previst a l'URB-OR-1 ja es troba executat. Aquest compta amb una superfície de 1.730 m², apte per a 86 places».

Al document ambiental estratègic tampoc es fa referència als efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell i de l'aparcament executat al sector URB-OR-1. Tal i com s'indica a l'informe de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic, «no explica la relació que existirà entre els dos aparcaments públics i perquè aquest aparcament no ha estat suficient».

Tampoc s'han avaluat adequadament els efectes previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents i no s'ha justificat el compliment del Pla director sectorial de mobilitat (aprovat mitjançant Decret 35/2019, de 10 de maig) i del Pla Especial de millora de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PEIM) (aprovat inicialment mitjançant acord del Ple del Consell Insular de Mallorca en sessió de dia 23 de març de 2023). En aquest aspecte i tal i com es posa de manifest a l'informe de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic, «A la vegada, el mateix PEIM preveu un estacionament de



4.250 m² al municipi de Consell, connectat amb l'estació de tren i a escassos 900 metres de l'aparcament que es presenta. Vist que el document del PEIM i el de la MP de les NS han sortit a la vegada (març 2023), cal que es tenguin en compte dins el procediment d'avaluació ambiental, per l'oportunitat que suposa disposar d'aquesta infraestructura pública amb coherència amb l'aparcament dissuasiu promogut per l'Ajuntament de Consell». Per tant, s'haurien d'avaluar també dels efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell i del PEIM.

Al document ambiental estratègic s'inclou un annex sobre perspectiva climàtica. A l'annex es es presenta uns càlculs del consum energètic i de les emissions de CO₂ realitzats a partir de la calculadora de la petjada de carboni dels nous planejaments urbanístic de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic. Per al càlcul s'ha tengut en compte el canvi d'ús del sòl, la construcció i l'energia de funcionament. S'estimen unes emissions anuals de 13.199,69 kg CO₂. Es preveu la instal·lació de 50 plaques fotovoltaiques de 500 W per la qual cosa s'estima que es generaran anual 39.145,08 kW. Al document ambiental estratègic s'explica que «si s'analitza la producció d'energia renovable en comparació amb el consum d'energia de l'aparcament, s'observa que es pot aconseguir un auto-abastiment del 100%». Tot i que es valora positivament la instal·lació de plaques fotovoltaiques, l'anàlisi de l'impacte sobre les emissions no inclou les emissions derivades del transport ni proposa mesures per tal de promoure la mobilitat sostenible i reduir les emissions de GEH. En aquesta línia, a l'informe de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic s'explica que «l'anàlisi sobre les emissions ha obviat el principal focus emissor, que és el transport. D'acord amb l'Inventari de Referència d'Emissions de CO₂ de 2018 elaborat per l'Ajuntament de Consell, entre els àmbits en què l'Ajuntament pot actuar de manera indirecta s'hi troben «transport privat i comercial». L'àmbit que més aportació fa a les emissions de GEH a Consell és el transport».

Finalment, cal afegir que en data 2 d'octubre de 2023 va tenir sortida l'informe d'esmena de deficiències de data 28 de setembre de 2023 dirigit a l'Ajuntament de Consell (RS GOIBS375433/2023). A l'informe es posa de manifest, entre d'altres coses, que s'ha de justificar el caràcter dissuasiu de l'aparcament, ampliar l'estudi d'alternatives, presentar un estudi de mobilitat més complet, justificar el compliment del Pla director sectorial de mobilitat i del PEIM, valorar els efectes acumulatius de la modificació proposada, l'aparcament executat al sector URB-OR-1 i les actuacions previstes al PEIM, justificar que el nombre de places previstes està adequadament dimensionat i completar l'anàlisi de l'impacte sobre les emissions. A data d'avui, i superat amb escreix el termini atorgat, no consta a l'expedient que l'interessat hagi aportat la informació requerida.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 30 de la Llei 21/2013, s'han realitzat consultes a les següents administracions i persones previsiblement afectades pel Pla especial de desenvolupament del PRI sup 6 C/Sant Cristòfol al TM de Lluçmajor:

- Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular d'Urbanisme (RS GOIBS231727/2023).
- Consell de Mallorca, Departament de Territori, Direcció Insular de Territori i Paisatge (RS GOIBS231654/2023).
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera, Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (núm. identificador VALIB 207222).
- Direcció General d'Emergències i Interior (núm. identificador VALIB 207252).
- Servei d'Estudis i Planificació, Direcció General de Recursos Hídrics (núm. identificador VALIB 207270).
- Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme, Direcció General de Territori i Paisatge (núm. identificador VALIB 207301).
- Servei de Protecció d'Espècies, Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat (núm. identificador VALIB 207307).
- Servei d'Agricultura, Direcció General d'Agricultura, Ramaderia i Desenvolupament Rural (núm. identificador VALIB 207313).
- GOB (RS GOIB231815/2023).
- Amics de la Terra (RS GOIBS232048/2023).

A dia d'avui dins l'expedient consten els informes del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic i del Servei d'Estudis i Planificació.

El Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera va concloure el següent:

Per tot això, i en relació a la perspectiva climàtica en la tramitació ambiental i l'afecció al canvi climàtic informo a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre la MP de les NS de Consell per delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu, per tal de realitzar l'anàlisi tècnica, es proposa:

1. Millorar la justificació que avala que es tracta d'un aparcament dissuasiu de l'ús del cotxe, mitjançant un Estudi de Mobilitat complementari, tal que justifiqui el flux de demanda al que servirà l'aparcament dissuasiu mitjançant la identificació del motiu, orígens i destí dels viatges al que es pretén donar servei, l'etapa del viatge que es dissuadeix en cotxe amb la utilització de l'aparcament i el mode sostenible emprat per a realitzar aquesta etapa (a peu, en bicicleta, tren o bus).
2. Millorar la justificació de la relació entre l'aparcament previst en la MP i el recentment construït en el sector limítrof de 86 places, a més de la relació entre l'aparcament previst en la MP i el previst pel Consell de Mallorca en el PEIM de 4.250 m². Cal incloure la relació entre l'aparcament dissuasiu i l'estació de ferrocarril.



3. Incloure les prescripcions del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears a la MP. Afegir a la Memòria l'esquema o projectes de pacificació i peatonalització del centre, en relació amb l'aparcament dissuasiu. Recollir l'acció 29 del PAESC sobre un PMU per tal de fomentar la mobilitat sostenible. Incloure de manera explícita, d'acord amb les accions del futur PMU la promoció del transport públic, la limitació de circulació al centre urbà, la possibilitat d'emprar l'aparcament per compartir cotxe, l'ús per a distribució de mercaderies, el trasvassament modal a altres modes més sostenibles (connectivitat amb l'estació de tren Consell-Alaró i els busos TIB), la previsió d'aparcaments segurs per a bicicletes. Valorar, si escau, de revisar els paràmetres d'edificabilitat per si cal preparar un cobert per a bicicletes. Incloure a NORMATIVA 6. Condicions d'implantació, les dimensions per a cada tipus de mobilitat (no només cotxes) sostenible. Incloure el percentatge mínim que ha d'anar cobert amb arbres.

4. A l'Annex I. PERSPECTIVA CLIMÀTICA DE L'AEA incloure les emissions previstes per la mobilitat. Tenir en compte l'Inventari de Referència d'Emissions de CO₂ de 2018 elaborat per l'Ajuntament de Consell i el PAESC 2020. Avaluar la incidència que tindrà la construcció d'un aparcament dissuasiu sobre el total d'emissions per transport privat i comercial. És preceptiva la inclusió de les mesures per minimitzar les emissions relacionades amb la funció d'aparcament dissuasiu, analitzant el flux de desplaçaments que l'aparcament aconseguirà evitar.

5. Un cop analitzat l'impacte de les emissions de GEH sobre l'àmbit de mobilitat (CT4) s'han d'incloure, com a mínim, les mesures correctores destinades a reduir l'impacte sobre les emissions de GEH:

«El projecte executiu promourà la mobilitat sostenible valorant crear una aturada de bus en direcció a l'estació de tren d'Alaró-Consell, crear espais amb ombra per a vianants, crear places d'aparcament per a cotxe compartit, crear zona d'aparcament per a bicicletes segur i cobert».

6. Un cop analitzada la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic (CT6), s'han d'incloure, com a mínim, les mesures correctores destinades a reduir la vulnerabilitat:

«El projecte executiu contemplarà paviments drenants sense asfalt en tota l'extensió, com ara la compactació de materials de grava».

«Es crearà un Sistema Urbà de Drenatge Sostenible per tal de conduir les aigües d'escorrentia superficial cap a un sistema de filtrat i reaprofitament de les aigües per pluja per al manteniment de la vegetació».

«Mesura de l'Article 71 de la Llei 10/2019: les instal·lacions seran de consum energètic quasi nul, les instal·lacions esmentades han d'incloure fonts d'energia renovable ubicades i les instal·lacions han d'incorporar l'ús de materials de construcció de baix impacte ambiental, preferentment, d'origen local».

7. Un cop analitzades les necessitats energètiques, s'han d'incloure, com a mínim, les mesures correctores destinades a garantir la generació d'energia renovable:

«El projecte executiu descriurà en plànol o en memòria la superfície destinada a plaques solars, en compliment de l'article 53.3 de la Llei 10/2019 i la superfície destinada a arbres, evitant la superfície pavimentada».

8. Fer referència en l'Informe Ambiental Estratègic al PAESC vigent relacionant les accions amb la MP per obtenir un aparcament dissuasiu.

El Servei d'Estudis i Planificació va informar favorablement la modificació puntual de les Normes Subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu amb el següent condicionant:

El futur aparcament haurà d'adoptar sistemes de drenatge sostenible que minimitzin l'impacte de les aigües pluvials a la xarxa de sanejament i drenatge i al seu torn permetin l'emmagatzematge per al seu ús posterior o la seva reincorporació al medi (article 51.5 del PHIB de tercer cicle).

5. Anàlisi dels criteris de l'annex V de la Llei 21/2013

S'han analitzat els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, d'Avaluació Ambiental, i es preveu que el pla pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient, en concret:

1. Característiques del pla especial: la modificació puntual té com a objecte delimitar un nou sector urbanitzable directament ordenat (SUDO), URB-OR-02, qualificat amb un ús de aparcament. Aquesta modificació de planejament permetrà treure llocs d'aparcament del casc urbà del nucli. Paral·lelament a aquesta proposta es preveu impulsar la pacificació d'alguns carrers.

2. Característiques dels efectes i de l'àrea probablement afectada: l'àmbit es troba al nord del nucli de Consell a uns terrenys destinats al



conreu de secà i ocuparà una superfície de 4.917 m². D'acord amb el Pla Territorial Insular de Mallorca, l'àmbit del pla es troba a sòl rústic general amb la categoria d'Àrea de Transició d'Harmonització (AT-H). No està afectat per Àrees de Prevenció de Riscos (APRs) d'erosió, inundació, incendis ni esclavissament ni per cap àrea amb risc potencial significatiu d'inundació ni per cap plana geomorfològica d'inundació.

L'àmbit de la modificació té un ús rural amb alguns arbres de secà com ara garrovers i ametllers. Pel que fa al paisatge, l'àmbit de la modificació puntual es troba dins la unitat paisatgística del Raiguer (UP-8) en un entorn urbà i es caracteritza per tenir una baixa qualitat paisatgística i una escassa fragilitat. No hi ha elements del patrimoni cultural que es puguin veure afectats.

El pla no afecta a cap espai natural protegit per la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació del espais de rellevància ambiental (LECO) ni per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'espacial protecció de les Illes Balears (LEN). No forma part de Xarxa Natura 2000. Tampoc s'hi troben hàbitats d'interès comunitari (HIC). Segons la quadrícula 1x1 amb codi 1883 del Bioatles del visor IDEIB no consta cap espècie de fauna i flora catalogada i/o amenaçada a la parcel·la o al seu entorn.

L'àmbit del pla no es troba dins els perímetres de protecció dels pous d'abastiment urbà.

Un aspecte que no s'ha avaluat adequadament i que és essencial atesa la naturalesa del pla és la mobilitat. No es pot valorar amb la documentació aportada si el futur aparcament, del qual no es justifica el seu caràcter dissuasiu, estarà adequadament dimensionat a les necessitats del municipi. Un altre aspecte a considerar és que al document ambiental estratègic no es fa referència als efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell, de l'aparcament ja executat al sector URB-OR-1 i de l'aparcament previst pel PEIM al municipi i connectat amb l'estació de tren. Finalment, l'anàlisi de l'impacte sobre les emissions no inclou les emissions derivades del transport ni proposa mesures per tal de promoure la mobilitat sostenible i reduir les emissions de GEH.

Conclusions de l'Informe ambiental estratègic

Primer. Subjectar a avaluació ambiental estratègica ordinària la «modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu», atès que es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013.

El promotor, en base de l'art. 31.2.a de la Llei 21/2013 de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental elaborarà l'estudi ambiental estratègic, tenint en compte el document d'abast de l'estudi ambiental estratègic realitzat per l'òrgan ambiental i tenint en compte el resultat de les consultes realitzades.

A l'estudi ambiental estratègic s'identificaran, descriuran i avaluaran els possibles efectes significatius en el medi ambient de l'aplicació del pla o programa, així com unes alternatives raonables i ambientalment viables que tinguin en compte els objectius i l'àmbit d'aplicació del pla o programa.

L'estudi ambiental estratègic contindrà com a mínim, la informació continguda en l'Annex IV de la Llei 21/2013. A més, s'hauran de tenir en compte les consideracions següents:

1. D'acord amb el punt 5 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020, l'estudi ambiental estratègic inclourà una referència particular a la integració paisatgística, concretament al compliment de les normes d'aplicació directa en matèria paisatgística que preveuen la legislació territorial i urbanística.
2. S'han de tenir en compte les consideracions realitzades pel Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic i pel Servei d'Estudis i Planificació en el seus informes com a resposta de la consulta a les administracions públiques afectades.
3. A l'anàlisi d'alternatives s'han d'incloure criteris relacionats amb la mobilitat sostenible.
4. S'ha de justificar el caràcter dissuasiu de l'aparcament.
5. Pel que fa als efectes previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents:
 - a) S'ha de justificar el compliment del Pla director sectorial de mobilitat i del Pla Especial de millora de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PEIM).
 - b) Atès que al PEIM es preveu un estacionament de 4.250 m² al municipi de Consell, connectat amb l'estació de tren, el document ambiental estratègic ha d'incloure una avaluació dels efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell i del PEIM.
6. Pel que fa al nombre de places del futur aparcament dissuasiu:
 - a) El nombre de places ha d'estar adequadament dimensionat a les necessitats del municipi. Per tal de justificar el nombre de places,



s'ha d'aportar informació sobre els projectes de pacificació i conversió de carrers en zones per a vianants, sobre els viatges la quals es pretén donar servei i sobre la connectivitat i funcionalitat de l'aparcament amb el tren i el bus.

b) S'ha d'explicar la relació que existirà amb l'aparcament existent al sector URB-OR-1. A més s'han de valorar els efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell i de l'aparcament executat al sector URB-OR-1

c) Per al dimensionament i delimitació de l'aparcament previst, s'ha de tenir en compte l'estacionament previst al PEIM així com l'aplicació de mesures que afavoreixin la mobilitat sostenible.

7. S'ha de realitzar un estudi de mobilitat, el qual ha d'incloure la informació següent:

a) Nombre de vehicles existents al municipi així com el possible augment per causa de les actuacions previstes.

b) Nombre de places d'aparcament existents actualment al municipi.

c) Nombre de places d'aparcament que es suprimiran com a conseqüència de la conversió de determinats carrers en zones de vianants.

d) Estudi sobre la mobilitat induïda pels equipaments pròxims a l'àrea d'actuació.

e) Caracterització sobre els modes de mobilitat del municipi.

f) Connectivitat de l'aparcament amb la xarxa de transport públic.

g) Justificació del flux de demanda al que servirà l'aparcament dissuasiu mitjançant la identificació del motiu, orígens i destí dels viatges al que es pretén donar servei, l'etapa del viatge que es dissuadeix en cotxe amb la utilització de l'aparcament i el mode sostenible emprat per a realitzar aquesta etapa (a peu, en bicicleta, tren o bus).

8. L'anàlisi de l'impacte sobre les emissions ha d'incloure les emissions derivades del transport. S'han de proposar mesures per tal de promoure la mobilitat sostenible i reduir les emissions de GEH.

Segon. El present informe ambiental estratègic, que actua com a document d'abast, es publicarà al Butlletí Oficial de les Illes Balears (BOIB) i a la seu electrònica de la CMAIB, d'acord amb el que disposa l'article 31.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. A més, es donarà compte al Ple de la CMAIB i al subcomitè tècnic d'Avaluació d'Impacte Ambiental (AIA).

Tercer. L'informe d'impacte ambiental no ha de ser objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si s'escau, siguin procedents en la via administrativa o judicial davant de l'acte, si s'escau, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 31.5 de la Llei 21/2013

(Signat electrònicament: 21 de juny de 2024)

La directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

