

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

265642

Resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe ambiental estratégico sobre la modificación Puntual n.º 28 de las NNSS de planeamiento calificación como sistema general viario (aparcamiento) parcelas situadas en la avenida Doctor Llansó, en el TM es Mercadal, Menorca (156e/2020)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 21 de junio de 2021, y de acuerdo con el artículo 10.1.a) del Decreto 4/2018, de 23 de febrero, por el que se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB n.º 26 de 27 de febrero de 2018),

RESUELVO FORMULAR:

El informe ambiental estratégico sobre la MP n.º 28 de las NNSS de planeamiento del municipio des Mercadal relativa a la habilitación de un aparcamiento en la Avenida Doctor Llansó, en los términos siguientes:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El ayuntamiento des Mercadal en fecha 18 de noviembre de 2020, solicita a la CMAIB el inicio de la evaluación ambiental estratégica que remite mediante el oficio de remisión (entrada 25 de noviembre del 2020) junto con toda la documentación necesaria para la modificación puntual número 28 de las Normas Subsidiarias del planeamiento des Mercadal para calificar como sistema general viario – aparcamiento- dos parcelas catastrales situadas en la Avenida Doctor Llansó en la población des Mercadal.

La modificación puntual se tramita como una evaluación ambiental estratégica simplificada puesto que está incluida en el apartado 2 del artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y la tramitación a seguir es la que se establece en el artículo 29 y siguientes de la Ley. Según 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 Islas Baleares, en su artículo 12 de ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica se tiene que entender como una modificación que establece el uso de un ámbito concreto de reducida extensión en el ámbito municipal (1.321,12 m²).

2.Descripción y ubicación de la modificación puntual

Esta modificación puntual afecta el ámbito que corresponde a las parcelas catastrales no edificadas número 3474901EE9237N de 1.191 m² y 3474902EE9237N de 130,12 m², ubicadas en la avenida Doctor Llansó n.º 91 y n.º 89 respectivamente en la población des Mercadal que se encuentran clasificadas como clave 3, ensanche, y libres de edificaciones. El uso global de la clave 3 es residencial plurifamiliar y el objeto de la modificación puntual es calificar ambas parcelas como sistema general viario (A) para poder ubicar un aparcamiento de aproximadamente 45 plazas. Las parcelas disponen de todos los servicios urbanísticos básicos fijados por la LUIB (red de saneamiento, red de suministro de agua potable, alumbrado público y suministro de energía y red de pluviales).

En relación a la documentación no afecta a ninguna determinación de las normas urbanísticas, solo es necesario modificar los tres planos. El plano A-8, de la serie A relativa a la estructura general y orgánica del territorio. En este plano se grafía el sistema general viario -, aparcamiento, indicando su superficie ha (0,13). El plano F-4 de las NNSS vigentes (MP número 17 relativa a la modificación de las NNSS para adaptarlas al PTI en el ámbito de los núcleos tradicionales des Mercadal y Fornells) para calificar parte de la parcela catastral número 3474901EE9237N0001LP-, como Sistema General Viario (aparcamiento). El Plano F-9 de las NNSS vigentes (MP número 17 relativa a la modificación de las NNSS para adaptarlas al PTI en el ámbito de los núcleos tradicionales des Mercadal y Fornells) para calificar parte de la parcela número-, 3474902EE9237N0001TP como Sistema General Viario (aparcamiento).

3.Consultas a las administraciones publicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se consultó a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas siguientes:

Al Departamento de Ordenación del Territorio del Consell de Menorca (fecha de entrada 29/01/2021). En este informe de 12 de enero de 2021 se realizan una serie de observaciones pero finalmente concluye que no se puede informar puesto que no se dispone de toda la documentación necesaria, los planos de ordenación. Previa petición de la CMAIB de la emisión de un informe sobre la MP y la inclusión de



los planos de ordenación en la página web nos remiten el informe realizado por el Ayuntamiento des Mercadal para la misma MP. Este informe concluye con la información favorable con observaciones sobre un estudio de la movilidad generada, la actualización de la normativa ambiental, la inclusión de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible y la justificación del porqué se considera un sistema general en vez de un sistema local.

La Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Administraciones Públicas y Modernización (fecha de entrada 29/01/2021). Advierte sobre la obligación elevar este informe a la Comisión de Emergencias y Protección de las Islas Baleares antes de su aprobación definitiva. Concluye que, dado que no incrementa el riesgo para las personas y bienes respecto al vigente, se puede informar favorablemente. Aun así se tendría que pedir un estudio hidrológico-hidráulico para incorporar medidas de protección hacia la inundación en caso de que estas fueran necesarias teniendo en cuenta un episodio de inundación y el arrastre de coches y la incapacidad para desaguar el caudal de avenida y la generación de incidentes aguas arriba.

Al Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático de la Conselleria de Transición Energética y Sectores Productivos (fecha de entrada 24/02/2021). El informe hace una serie de consideraciones para tener en cuenta según la Ley 10/2019, de 22 de febrero de Cambio Climático y Transición Energética y una serie de consideraciones sobre la adaptación a los efectos del cambio climático y sobre la calidad del aire y que se tendría que proponer un sistema de compensación de las emisiones, así como evitar al máximo la emisión de contaminantes y medidas para restringir el uso del transporte privado y facilitar el transporte público.

4. Análisis de los criterios del anexo V de la Ley 21/2013 y evaluación de los efectos previsibles.

Una vez analizados los criterios del anexo V de la Ley 21/2013 de EA, se prevé que esta modificación puntual no tenga efectos significativos sobre el medio ambiente, tal como exponen las consideraciones técnicas siguientes:

La construcción de un aparcamiento de vehículos de transporte privado motorizados afecta a la calidad del aire en la fase de construcción y en la fase de explotación. En la fase de construcción se lleva a cabo un movimiento de tierras que emitirá polvo y se trabaja con una maquinaria que puede emitir humos. En la fase de explotación lo que nos encontramos es que facilitar el uso del vehículo privado induce a movilidad privada. Esta es la principal causa de contaminación atmosférica en las Islas Baleares. Sería conveniente que, al mismo tiempo que se construye el aparcamiento, se tomen medidas para restringir el uso del transporte de combustión interna privado y se promueva la movilidad alternativa (andar, bicicleta, transporte público, vehículos eléctricos...)

Por otro lado, esta modificación puntual facilita la viabilidad del proyecto al plantear un cambio positivo, en el sentido en que hay un cambio de uso de zona residencial a sistema viario -aparcamiento, además se plantea como un aparcamiento disuasorio. A pesar de todo, la realidad es que en este momento estos espacios están ocupados por huertos con frutales.

Se tiene en cuenta que se trata de un suelo urbano calificado de Ensanche (3) y que dispone de la mayoría de los servicios urbanísticos básicos fijados por el artículo 22 de la LUIB y que está consolidado por la urbanización que lo rodea. Además, se tiene en cuenta que dentro de estos servicios urbanísticos hay red separativa de pluviales y saneamiento cuestión que mejora en gran medida la gestión del recurso del agua. Por otro lado, esta modificación también supone priorizar el acceso al centro a los peatones frente al vehículo a motor y por consiguiente reduce la contaminación acústica y las emisiones de gases contaminantes.

Conclusiones del informe ambiental estratégico

Primero. No sujeta a evaluación ambiental estratégica ordinaria, la MP número 28 de las NNSS de planeamiento del municipio des Mercadal relativa a la habilitación de un aparcamiento en la Avenida Doctor Llansó dado que no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, siempre y cuando se cumplan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como las recogidas en el seguimiento ambiental de esta MP que figuran en el Documento Ambiental Estratégico y los condicionantes siguientes respecto al futuro proyecto de urbanización que tendrá que tener en cuenta los siguientes condicionantes de acuerdo con las consultas realizadas:

1. Antes de la aprobación definitiva del proyecto del aparcamiento se tendrá que obtener un informe favorable de la Dirección General Recursos Hídricos en cuanto a la llanura geomorfológica de inundación y si procede establecer las correspondientes medidas correctoras para evitar y minimizar cualquier tipo de inundación en el ámbito como por ejemplo ampliar y/o mejorar la red separativa de recogida de aguas pluviales y de saneamiento.
2. De acuerdo con las enmiendas del informe del técnico de Emergencias del Servicio de Planificación de la Dirección General de Emergencias e Interior de 15 de enero de 2020 (fecha 2020 por error es 2021) antes de realizar el proyecto que se ejecutará en una zona inundable definida por INUNBAL se pedirá un estudio hidrológico-hidráulico en el futuro desarrollo para incorporar medidas de protección hacia la inundación en caso de que estas fueran necesarias teniendo en cuenta el arrastre de coches en un episodio de inundación que puede suponer la incapacidad de desaguar el caudal de avenida y generar incidentes aguas arriba.
3. De acuerdo con las enmiendas del informe del técnico del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de



Energía y Cambio Climático de la Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos la documentación definitiva tendrá que tener un análisis sobre la perspectiva climática y tener presentes las obligaciones hacia los instrumentos de planificación según la Ley 10/2019, de 22 de febrero de Cambio Climático y Transición Energética así como los condicionantes siguientes:

- Se tendrá que cubrir el aparcamiento de placas fotovoltaicas.
- Se tendrá que plantear un alumbrado de bajo consumo.
- Se tendrán que poner más puntos de recarga de vehículo eléctrico, pensando en tener una infraestructura preparada para que 1 de cada 5 plazas, con el tiempo, acaben teniendo punto de carga.
- Se tendrán que habilitar aparcamientos específicos para vehículos con emisiones directas cero, además de las propias de los puntos de recarga.
- Se tendrán que evitar al máximo la emisión de contaminantes y calcular las emisiones de CO generadas en las fases de construcción y de explotación.
- El sistema de compensación de estas emisiones será una inversión en un proyecto de absorción de carbono.
- Se tendrán que establecer medidas específicas para la prevención de polvo y gases durante la fase de construcción y plantear un plan de vigilancia ambiental para registrar su seguimiento. Se recomiendan las medidas indicadas en la Guía de prevención de la contaminación atmosférica en el sector de la construcción:
http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_de_prevenencia_de_la_contaminacia_atmosfarica_al_sector_de_la_construccion/
- Se tendrán que proponer medidas que restrinjan el uso del transporte privado motorizado como la pérdida de aparcamiento o restricción de acceso al centro histórico y facilitar transporte público y transporte alternativo así como hacer una propuesta de la conexión al centro histórico (accesibilidad, sombra, paisaje...)
- El aparcamiento se tendrá que llevar a cabo con pavimentos de drenaje sostenible para evitar el efecto de isla de calor. Además, a fin de estar mejor preparados por las lluvias torrenciales y mejorar su captación se tendrían que habilitar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en todo el sistema de recogida de pluviales y alcantarillado del aparcamiento.

Se recomienda que el Ayuntamiento disponga del Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado (así como determina el artículo 190 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares en vigor y el artículo 30 de la revisión del PTI). Puesto que el PMUS, entre otros, determina el sistema de estacionamiento.

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

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

Cuarto. El informe ambiental estratégico perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.4 de la Ley 21/2013.

Quinto. El informe ambiental estratégico no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio del que, si es el caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de aprobación del plan o programa, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.

Palma, 21 de junio de 2021

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

