

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

6310

Resolución de la presidencia de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears por la que se formula el informe ambiental estratégico sobre la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasivo (Exp. 94e/ 2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 14 de mayo de 2024, y de acuerdo con el artículo 8.1.a) del Decreto 3/2022, de 28 de febrero, por el que se aprueban la organización, funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB núm. 31 de 1 de marzo de 2022),

RESUELVO FORMULAR:

El informe ambiental estratégico sobre la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio, en los siguientes términos:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

La modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio se tramita como una evaluación ambiental estratégica simplificada ya que se encuentra incluida dentro de los supuestos establecidos en el apartado 2 del artículo 6 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y en la letra a del apartado 3 del artículo 12 del 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. La tramitación a seguir es la que se establece en el artículo 29 y siguientes de la Ley 21/2013.

En fecha 2 de octubre de 2023 tiene salida el informe de enmienda de deficiencias de fecha 28 de septiembre de 2023 en el Ayuntamiento de Consell (RS GOIBS375433/2023).

2. Descripción y ubicación del plan

1. El instrumento de planeamiento general vigente en la actualidad en el municipio de Consell son las Normas Subsidiarias (NNSS) que fueron aprobadas definitivamente por la Comisión Insular de Urbanismo de Mallorca el 25 de junio de 1999. En fecha de 26 de abril de 2007, se aprobó un Texto Refundido de las NNSS, que incluye la adaptación de las NNSS a la Ley de Suelo Rústico ya las DOT.

2. El plan propuesto tiene por título "*Modificación puntual de las normas subsidiarias de Consejo para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio*".

3. La modificación puntual tiene por objeto delimitar un nuevo sector urbanizable directamente ordenado (SUDO), URB-OR-02, calificado con un uso de aparcamiento. Este sector se encuentra al norte del núcleo de Consell en unos terrenos destinados al cultivo de secano, en Son Corme, y ocupará una superficie de 4.917 m2 de la parcela con referencia catastral 07016A001001330000DT. El sector URB-OR-02 limita con el sector URB-OR-1, que cuenta con la calificación de un ámbito con un uso vario, de aparcamiento y de equipamiento y donde se prevé la nueva Unidad Básica de Salud. En este sentido, el aparcamiento previsto en la URB-OR-1 ya está ejecutado y cuenta con una superficie de 1.730 m2 y 86 plazas.

4. Esta modificación de planeamiento permitirá sacar sitios de aparcamiento del casco urbano del núcleo. Paralelamente a esta propuesta se prevé impulsar la pacificación de algunas calles.

5. Para justificar la modificación de planeamiento propuesta en la memoria del plan se explica que uno de los principales problemas del municipio es la dificultad de aparcamiento. El incremento del número de vehículos en las últimas décadas ha agravado la problemática, que es más notoria ante la reconversión de calles que disponen de plazas de aparcamiento con viales de uso prioritario para peatones. Así pues, mediante la ordenación propuesta se quiere dar respuesta a este problema, con la calificación de un aparcamiento disuasorio que permita a la población acceder a los principales equipamientos y que esté también bien conectado con el núcleo, a pesar de estar ubicado en el límite exterior del núcleo.

6. La ordenación propuesta supone un cambio en la clasificación y calificación del suelo. A raíz de la modificación propuesta se introducen cambios en la documentación gráfica y en la normativa de las normas subsidiarias. Así pues, se añade el artículo 171 ter a las normas para

regular el sector URB-OR-02. En el punto 6 de este artículo se establecen las condiciones de implantación según las cuales "para el cómputo de las plazas de estacionamiento resultantes se aplicará un estándar medio de una plaza de aparcamiento por cada 20 metros cuadrados".

3. Evaluación de los efectos previsibles

En el documento ambiental estratégico se identifican y valoran los impactos relevantes que tendrán lugar durante la fase de obra y la fase de explotación del futuro aparcamiento.

En la fase de obra, se han identificado las siguientes actividades productoras de impactos:

- Adecuación del terreno, excavación y movimiento de tierras. Esta acción tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo.
- Trabajos de obra (tendido, compactación de firmes y pavimentación, drenaje de pluviales y dotación de servicios urbanísticos). Tiene un impacto moderado sobre la hidrología y positivo sobre la economía y las infraestructuras o servicios.
- Transporte de materiales y residuos. Tiene un impacto moderado sobre la atmósfera, el paisaje y compatible con el consumo de recursos.
- Tráfico de vehículos y peatones. Tiene un impacto moderado sobre la atmósfera y el paisaje.

En la fase de funcionamiento, se han identificado las siguientes actividades productoras de impactos:

- Mantenimiento de bienes públicos. Tiene un impacto positivo sobre la economía.
- Funcionamiento de la nueva instalación. Tiene un impacto moderado sobre la contaminación atmosférica y acústica y el consumo de recursos (energía) y positivo sobre el medio perceptual y la población.

En el documento ambiental estratégico se considera que la propuesta de ordenación es una modificación menor del planeamiento y que después de la aplicación de las medidas preventivas propuestas el impacto de la modificación de las normas subsidiarias será compatible.

Aunque las medidas preventivas propuestas se consideran adecuadas, existen aspectos de la modificación puntual que no se han evaluado adecuadamente. En ese sentido, un aspecto clave en la evaluación ambiental de la modificación propuesta es **la movilidad**. En la memoria se presenta un estudio de la movilidad generada, que prácticamente sólo aporta un mapa de isócronas de tiempo de desplazamiento a pie desde el aparcamiento previsto y no permite evaluar los impactos del plan sobre la movilidad. Se echa de menos, pues, la siguiente información: número de vehículos existentes en el municipio así como el posible aumento por causa de las actuaciones previstas; número de plazas de aparcamiento existentes actualmente en el municipio; número de plazas de aparcamiento que se suprimirán como consecuencia de la conversión de determinadas calles en zonas peatonales; evaluación de la movilidad inducida por los equipamientos cercanos al área de actuación; caracterización sobre los modos de movilidad del municipio y la conectividad del aparcamiento con la red de transporte público.

Además y dado que se proyecta el aparcamiento con carácter disuasorio, debe justificarse el flujo de demanda al que servirá el aparcamiento disuasorio mediante la identificación del motivo, orígenes y destino de los viajes al que se pretende dar servicio, el etapa del viaje que se disuade en coche con la utilización del aparcamiento y el modo sostenible empleado para realizar esta etapa (a pie, en bicicleta, tren o autobús).

Por otra parte, el número de plazas teóricas del futuro aparcamiento es de 197 de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 171 ter, que se añade a las normas para regular el sector URB-OR-02. **No puede valorarse si este número de plazas está adecuadamente dimensionado a las necesidades del municipio a partir de la documentación aportada.** En este sentido, en el documento ambiental estratégico sólo se indica que «El Ayuntamiento está realizando diferentes proyectos de pacificación y conversión en zonas peatonales algunas calles del interior del núcleo. Por eso, se propone habilitar un ámbito, bien conectado con el núcleo y cercano con el centro y con los equipamientos de los que se dispone, destinado a equipamiento disuasivo». En esta línea, en el informe de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático se expone que «en este caso no aportan información sobre los proyectos de pacificación y peatonización ni los viajes a los que se pretende dar servicio, ni la conectividad y funcionalidad del aparcamiento con el tren y el bus».

Se debe tener en cuenta también que en la memoria del plan se explica que «*Limitrofe a la propuesta de ubicación del URB-OR-2 se encuentra el URB-OR-1 el cual cuenta con la calificación de un ámbito con un uso variado, de aparcamiento y equipamientos. Este ámbito fue introducido en el planeamiento municipal mediante la aprobación definitiva de una modificación puntual de las NS de Consell en febrero de 2019.*

Como puede verse en las siguientes imágenes, el aparcamiento previsto en la URB-OR-1 ya está ejecutado. Éste cuenta con una superficie de 1.730 m², apto para 86 plazas».

En el documento ambiental estratégico tampoco se hace referencia a los **efectos acumulativos** de la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell y del aparcamiento ejecutado en el sector URB-OR-1. Tal y como se indica en el informe de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático, "no explica la relación que existirá entre los dos aparcamientos públicos y

porque este aparcamiento no ha sido suficiente".

Tampoco se han evaluado adecuadamente los efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes y no se ha justificado el cumplimiento del Plan director sectorial de movilidad (aprobado mediante Decreto 35/2019, de 10 de mayo) y del Plan Especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos de intercambio modal (PEIM) (aprobado inicialmente mediante acuerdo del Pleno del Consejo Insular de Mallorca en sesión de día 23 de marzo de 2023). En este aspecto y tal y como se pone de manifiesto en el informe de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático, «A la vez, el propio PEIM prevé un estacionamiento de 4.250 m2 en el municipio de Consell, conectado con la estación de tren ya escasos 900 metros del aparcamiento que se exenta. Visto que el documento del PEIM y el de la MP de las NS han salido a la vez (marzo 2023), es necesario que se tenga en cuenta dentro del procedimiento de evaluación ambiental, por la oportunidad que supone disponer de esta infraestructura pública con coherencia con el aparcamiento disuasorio promovido por el Ayuntamiento de Consell». Por tanto, deberían evaluarse también de los efectos acumulativos de la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consejo y del PEIM.

En el documento ambiental estratégico se incluye un anexo sobre perspectiva climática. En el anexo se presentan unos cálculos del consumo energético y de las emisiones de CO2 realizados a partir de la calculadora de la huella de carbono de los nuevos planeamientos urbanísticos de la Dirección General de Energía y Cambio Climático. Para el cálculo se ha tenido en cuenta el cambio de uso del suelo, construcción y energía de funcionamiento. Se estima unas emisiones anuales de 13.199,69 kg CO2. Se prevé la instalación de 50 placas fotovoltaicas de 500 W por lo que se estima que se generarán anual 39.145,08 kW. En el documento ambiental estratégico se explica que *"si se analiza la producción de energía renovable en comparación con el consumo de energía del aparcamiento, se observa que se puede conseguir un autoabastecimiento del 100%"*. Aunque se valora positivamente la instalación de placas fotovoltaicas, el análisis del impacto sobre las emisiones no incluye las emisiones derivadas del transporte ni propone medidas para promover la movilidad sostenible y reducir las emisiones de GEI. En esta línea, en el informe de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático se explica que *"el análisis sobre las emisiones ha obviado el principal foco emisor, que es el transporte. De acuerdo con el Inventario de Referencia de Emisiones de CO2 de 2018 elaborado por el Ayuntamiento de Consell, entre los ámbitos en los que el Ayuntamiento puede actuar de forma indirecta se encuentran «transporte privado y comercial»*. El ámbito que más aportación hace a las emisiones de GEI en Consejo es el transporte».

Por último, hay que añadir que en fecha 2 de octubre de 2023 tuvo salida el informe de enmienda de deficiencias de fecha 28 de septiembre de 2023 dirigido al Ayuntamiento de Consell (RS GOIBS375433/2023). En el informe se pone de manifiesto, entre otras cosas, que debe justificarse el carácter disuasivo del aparcamiento, ampliar el estudio de alternativas, presentar un estudio de movilidad más completo, justificar el cumplimiento del Plan director sectorial de movilidad y del PEIM, valorar los efectos acumulativos de la modificación propuesta, el aparcamiento ejecutado en el sector URB-OR-1 y las actuaciones previstas en el PEIM, justificar que el número de plazas previstas está adecuadamente dimensionado y completar el análisis del impacto sobre las emisiones. A fecha de hoy, y superado con creces el plazo otorgado, no consta en el expediente que el interesado haya aportado la información requerida.

4. Consultas en las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, se han realizado consultas a las siguientes administraciones y personas previsiblemente afectadas por el Plan especial de desarrollo del PRI sup 6 C/San Cristóbal en el TM de Llucmajor:

- Consejo de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Urbanismo (RS GOIBS231727/2023).
- Consejo de Mallorca, Departamento de Territorio, Dirección Insular de Territorio y Paisaje (RS GOIBS231654/2023).
- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, Dirección General de Energía y Cambio Climático (núm. identificador VALIB 207222).
- Dirección General de Emergencias e Interior (núm. identificador VALIB 207252).
- Servicio de Estudios y Planificación, Dirección General de Recursos Hídricos (núm. identificador VALIB 207270).
- Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo, Dirección General de Territorio y Paisaje (núm. identificador VALIB 207301).
- Servicio de Protección de Especies, Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (núm. identificador VALIB 207307).
- Servicio de Agricultura, Dirección General de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (núm. identificador VALIB 207313).
- GOB (RS GOIB231815/2023).
- Amigos de la Tierra (RS GOIBS232048/2023).

A día de hoy en el expediente constan los informes del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático y del Servicio de Estudios y Planificación.

El Servicio de Cambio Climático y Atmósfera concluyó lo siguiente:

Por todo ello, y en relación a la perspectiva climática en la tramitación ambiental y la afección al cambio climático informo a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la MP de las NS de Consell por delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio, para realizar el análisis técnico, se propone:

1. Mejorar la justificación que avala que se trata de un aparcamiento disuasorio del uso del coche, mediante un Estudio de Movilidad

complementario, tal que justifique el flujo de demanda al que servirá el aparcamiento disuasorio mediante el a identificación del motivo, orígenes y destino de los viajes a los que se pretende dar servicio, la etapa del viaje que se disuade en coche con la utilización del aparcamiento y el modo sostenible empleado para realizar esta etapa (a pie, en bicicleta, tren o bus).

2. Mejorar la justificación de la relación entre el aparcamiento previsto en la EP y el recientemente construido en el sector colindante de 86 plazas, además de la relación entre el aparcamiento previsto en la EP y lo previsto por el Consell de Mallorca en el PEIM de 4.250 m2. Es necesario incluir la relación entre el aparcamiento disuasorio y la estación de ferrocarril.

3. Incluir las prescripciones del Plan director sectorial de movilidad de las Islas Baleares en la EP. Añadir a la Memoria el esquema o proyectos de pacificación y peatonalización del centro, en relación con el aparcamiento disuasivo. Recoger la acción 29 del PAESC sobre un PMU para fomentar la movilidad sostenible. Incluir de forma explícita, de acuerdo con las acciones del futuro PMU la promoción del transporte público, la limitación de circulación en el centro urbano, la posibilidad de utilizar el aparcamiento para compartir coche, el uso para distribución de mercancías, el trasvase modal a otros modos más sostenibles (conectividad con la estación de tren Consell-Alaró y los buses TIB), la previsión de aparcamientos seguros para bicicletas. Valorar, en su caso, revisar los parámetros de edificabilidad por si es necesario preparar un cobertizo para bicicletas. Incluir en NORMATIVA 6. Condiciones de implantación, las dimensiones para cada tipo de movilidad (no sólo coches) sostenible. Incluir el porcentaje mínimo que debe ir cubierto con árboles.

4. En el Anexo I. PERSPECTIVA CLIMÁTICA DE LA AEA incluir las emisiones previstas por la movilidad. Tener en cuenta el Inventario de Referencia de Emisiones de CO2 de 2018 elaborado por el Ayuntamiento de Consell y el PAESC 2020. Evaluar la incidencia que tendrá la construcción de un aparcamiento disuasivo sobre el total de emisiones por transporte privado y comercial. Es preceptiva la inclusión de las medidas para minimizar las emisiones relacionadas con la función de aparcamiento disuasorio, analizando el flujo de desplazamientos que el aparcamiento conseguirá evitar.

5. Una vez analizado el impacto de las emisiones de GEI sobre el ámbito de movilidad (CT4) deben incluirse, como mínimo, las medidas correctoras destinadas a reducir el impacto sobre las emisiones de GEI:

«El proyecto ejecutivo promoverá la movilidad sostenible valorando crear un paro de bus en dirección a la estación de tren de Alaró-Consell, crear espacios con sombra peatonal, crear plazas de aparcamiento para coche compartido, crear zona de aparcamiento para bicicletas seguro y cubierto».

6. Una vez analizada la vulnerabilidad a los impactos del cambio climático (CT6), deben incluirse, como mínimo, las medidas correctoras destinadas a reducir la vulnerabilidad:

"El proyecto ejecutivo contemplará pavimentos drenantes sin asfalto en toda la extensión, como la compactación de materiales de grava".

«Se creará un Sistema Urbano de Drenaje Sostenible para conducir las aguas de escorrentía superficial hacia un sistema de filtrado y reaprovechamiento de las aguas por lluvia para el mantenimiento de la vegetación».

«Medida del Artículo 71 de la ley 10/2019: las instalaciones serán de consumo energético casi nulo, las instalaciones mencionadas deben incluir fuentes de energía renovable ubicadas y las instalaciones deben incorporar uso de materiales de construcción de bajo impacto ambiental, preferentemente, de origen local».

7. Una vez analizadas las necesidades energéticas, deben incluirse, como mínimo, las medidas correctoras destinadas a garantizar la generación de energía renovable:

"El proyecto ejecutivo describirá en plano o en memoria la superficie destinada a placas solares, en cumplimiento del artículo 53.3 de la Ley 10/2019 y la superficie destinada a árboles, evitando la superficie pavimentada".

8. Hacer referencia en el Informe Ambiental Estratégico en el PAESC vigente relacionando las acciones con la MP para obtener un aparcamiento disuasorio.

El Servicio de Estudios y Planificación informó favorablemente la modificación puntual de las Normas Subsidiarias de Consell para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio con el siguiente condicionante:

El futuro aparcamiento deberá adoptar sistemas de drenaje sostenible que minimicen el impacto de las aguas pluviales en la red de saneamiento y drenaje ya su vez permitan el almacenamiento para su posterior uso o reincorporación al medio (artículo 51.5 del PHIB de tercer ciclo).

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

Se han analizado los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, y se prevé que el plan pueda tener efectos

significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

1. Características del plan especial: la modificación puntual tiene por objeto delimitar un nuevo sector urbanizable directamente ordenado (SUDO), URB-OR-02, calificado con un uso de aparcamiento. Esta modificación de planeamiento permitirá sacar sitios de aparcamiento del casco urbano del casco. Paralelamente a esta propuesta se prevé impulsar la pacificación de algunas calles.

2. Características de los efectos y del área probablemente afectada: el ámbito se encuentra en el norte del núcleo de Consell en unos terrenos destinados al cultivo de secano y ocupará una superficie de 4.917 m2. De acuerdo con el Plan Territorial Insular de Mallorca, el ámbito del plan se encuentra en suelo rústico general con la categoría de Área de Transición de Armonización (AT-H). No está afectado por Áreas de Prevención de Riesgos (APRs) de erosión, inundación, incendios ni deslizamiento ni por ninguna área con riesgo potencial significativo de inundación ni por ninguna plana geomorfológica de inundación.

El ámbito de la modificación tiene un uso rural con algunos árboles de secano como algarrobos y almendros. En cuanto al paisaje, el ámbito de la modificación puntual se encuentra en la unidad paisajística del Raiguer (UP-8) en un entorno urbano y se caracteriza por tener una baja calidad paisajística y una escasa fragilidad. No existen elementos del patrimonio cultural que puedan verse afectados.

El plan no afecta a ningún espacio natural protegido por la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) ni por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Islas Baleares (LEN). No forma parte de Red Natura 2000. Tampoco se encuentran hábitats de interés comunitario (HIC). Según la cuadrícula 1x1 con código 1883 del Bioatlas del visor IDEIB no consta ninguna especie de fauna y flora catalogada y/o amenazada en la parcela o en su entorno.

El ámbito del plan no se encuentra en los perímetros de protección de los pozos de abastecimiento urbano.

Un aspecto que no se ha evaluado adecuadamente y que es esencial dada la naturaleza del plan es la movilidad. No puede valorarse con la documentación aportada si el futuro aparcamiento, del que no se justifica su carácter disuasorio, estará adecuadamente dimensionado a las necesidades del municipio. Otro aspecto a considerar es que en el documento ambiental estratégico no se hace referencia a los efectos acumulativos de la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell, del aparcamiento ya ejecutado en el sector URB-OR-1 y del aparcamiento previsto por el PEIM en el municipio y conectado con la estación de tren. Por último, el análisis del impacto sobre las emisiones no incluye las emisiones derivadas del transporte ni propone medidas para promover la movilidad sostenible y reducir las emisiones de GEI.

Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. Sujetar a evaluación ambiental estratégica ordinaria la «modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell para la delimitación y ordenación de un aparcamiento disuasorio», dado que se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013.

El promotor, en base al arte. 31.2.a de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental elaborará el estudio ambiental estratégico, teniendo en cuenta el documento de alcance del estudio ambiental estratégico realizado por el órgano ambiental y teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas.

En el estudio ambiental estratégico se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables y ambientalmente viables que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación del plan o programa.

El estudio ambiental estratégico contendrá como mínimo, la información contenida en el Anexo IV de la Ley 21/2013. Además, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

1. De acuerdo con el punto 5 del artículo 17 del Decreto legislativo 1/2020, el estudio ambiental estratégico incluirá una referencia particular a la integración paisajística, concretamente en el cumplimiento de las normas de aplicación directa en materia paisajística que prevén la legislación territorial y urbanística.

2. Se tendrán en cuenta las consideraciones realizadas por el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático y por el Servicio de Estudios y Planificación en sus informes como respuesta de la consulta a las administraciones públicas afectadas.

3. En el análisis de alternativas deben **incluirse criterios relacionados con la movilidad sostenible.**

4. Se debe justificar **el carácter disuasorio del aparcamiento.**

5. Con respecto a los **efectos previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes:**



a) Se debe justificar el cumplimiento del Plan director sectorial de movilidad y del Plan Especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos de intercambio modal (PEIM).

b) Dado que en el PEIM se prevé un estacionamiento de 4.250 m2 en el municipio de Consell, conectado con la estación de tren, el documento ambiental estratégico debe incluir una evaluación de **los efectos acumulativos** de la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consejo y del PEIM.

6. En cuanto **al número de plazas** del futuro aparcamiento disuasivo:

a) El número de plazas debe estar **adecuadamente dimensionado** a las necesidades del municipio. Para justificar el número de plazas, se debe aportar información sobre los proyectos de pacificación y conversión de calles en zonas peatonales, sobre los viajes que se pretende dar servicio y sobre la conectividad y funcionalidad del aparcamiento con el tren y el bus.

b) Se debe explicar la relación que existirá con el aparcamiento existente en el sector URB-OR-1. Además se deben valorar los **efectos acumulativos** de la modificación puntual de las normas subsidiarias de Consell y del aparcamiento ejecutado en el sector URB-OR-1

c) Para el dimensionamiento y delimitación del aparcamiento previsto, debe tenerse en cuenta el estacionamiento previsto en el PEIM así como la aplicación de medidas que favorezcan la movilidad sostenible.

7. Se realizará un **estudio de movilidad**, que incluirá la siguiente información:

a) Número de vehículos existentes en el municipio así como el posible aumento por causa de las actuaciones previstas.

b) Número de plazas de aparcamiento existentes actualmente en el municipio.

c) Número de plazas de aparcamiento que se suprimirán como consecuencia de la conversión de determinadas calles en zonas peatonales.

d) Estudio sobre la movilidad inducida por los equipamientos cercanos al área de actuación.

e) Caracterización sobre los modos de movilidad del municipio.

f) Conectividad del aparcamiento con la red de transporte público.

g) Justificación del flujo de demanda al que servirá el aparcamiento disuasorio mediante la identificación del motivo, orígenes y destino de los viajes al que se pretende dar servicio, la etapa del viaje que se disuade en coche con la utilización del aparcamiento y el modo sostenible empleado para realizar esta etapa (a pie, en bicicleta, tren o autobús).

8. El análisis del impacto sobre las emisiones debe incluir las emisiones derivadas del transporte. Se deben proponer medidas para promover la movilidad sostenible y reducir las emisiones de GEI.

Segundo. El presente informe ambiental estratégico, que actúa como documento de alcance, se publicará en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) y en la sede electrónica de la CMAIB, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.3 de la Ley 21 /2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Además, se dará cuenta en el Pleno de la CMAIB y en el subcomité técnico de Evaluación de Impacto Ambiental (AIA).

Tercero. El informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en la vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo que dispone el artículo 31.5 de la Ley 21/2013

(Firmado electrónicamente: 21 de junio de 2024)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá