

Anteproyecto

Solicitud de declaración de interés general de un aparcamiento de vehículos al aire libre
(Proyecto refundido)

Promotor: Inversiones Sostenibles Portmany S.L.

Situación: Av. Doctor Fleming, 39, Sant Antoni de Portmany, 07820, Illes Balears

Referencia catastral: 07046A008003040000TU

1 Contenido

1	CAPÍTULO I: Memoria expositiva	4
1.1	Objeto del proyecto	4
1.2	Agentes.....	4
1.3	Información previa	4
1.3.1	Antecedentes	4
1.3.2	Datos de emplazamiento	5
1.3.3	Entorno físico	6
1.4	Estado actual de la parcela.....	6
2	Exposición de motivos.....	11
2.1	Demografía del municipio	11
2.2	Suelo vacante en el municipio.....	12
2.3	Movilidad urbana del municipio	14
2.3.1	Circulación y Red viaria	15
2.3.2	Estacionamiento.....	18
2.4	Datos particulares de Sant Antoni Sur – Bahía de Portmany - Can Obrador	22
3	Propuesta	24
3.1	Descripción de la actividad propuesta e instalaciones asociadas.....	24
3.1.1	Aparcamiento adaptado al terreno.....	24
3.1.2	Accesos y circulaciones	24
3.1.3	Plazas de aparcameinto	25
3.1.4	Zonas verdes	26
3.1.5	Instalaciones.....	26
3.1.6	Zanjas drenantes de recogida de escorrentía e hidrocarburos	28
3.1.7	Vallado de la parcela	28
4	Justificación de la propuesta	30
4.1	Justificación de la adecuación a la ordenación urbanística	30
4.1.1	Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)	30
4.1.2	Plan Territorial Insular d'Eivissa (PTIE).....	31
4.2	Justificación del artículo 136 del PGOU – Régimen General de usos condicionados .	33
4.3	Justificación de la oportunidad de la declaración de Interés General	35
4.4	Documento ambiental – Análisis de impactos y propuestas de medidas correctoras	36
4.4.1	Afecciones al medio atmosférico y medidas propuestas.....	37
4.4.2	Afecciones a la hidrología y los suelos. Medidas propuestas.	37
4.4.3	Afecciones a la vegetación y el paisaje. Medidas propuestas.	37

4.4.4	Afecciones a la fauna.....	38
4.4.5	Afecciones al medio socioeconómico.	38
4.5	Medidas de Integración Paisajística	38
4.5.1	Medidas protectoras generales	38
4.5.2	Medidas protectoras particulares	39
4.5.3	Medidas en fase de funcionamiento y mantenimiento	40
4.5.4	Ejecución de las medidas correctoras.....	40
4.5.5	VALORACIÓN PAISAJÍSTICA GLOBAL DEL PROYECTO	40
4.6	Valoración económica de la actuación.....	40
4.7	Consideración final.....	41

1 CAPÍTULO I: Memoria expositiva

1.1 OBJETO DEL PROYECTO

El presente anteproyecto refundido tiene por objeto la solicitud de Declaración de Interés General para implantar, en un terreno calificado como suelo rústico, el uso de aparcamiento de vehículos al aire libre para los visitantes de Can Obrados y los usuarios de la playa de S'Arenal de la bahía de Portmany en el término municipal de Sant Antoni de Portmany.

1.2 AGENTES

El promotor del anteproyecto es INVERSIONES SOSTENIBLES PORTMANY S.L. con N.I.F.: B72426307 y domicilio en calle General Balanzat n.º36B, apto. 604, 07820, Sant Antoni de Portmany. Actúa como administrador de la sociedad Guillaume Marie Léon Desager con N.I.E.: X3182499N.

Redacta el proyecto el arquitecto Guillaume Marie Léon Desager con número de colegiado 767.298 del Colegio Oficial de Arquitectos de les Illes Balears (en adelante COAIB) y dirección de notificación en carretera de Santa Eulalia n.º321, 07819, Santa Eulalia del Río.

1.3 INFORMACIÓN PREVIA

1.3.1 ANTECEDENTES

Con fecha de 27 de noviembre de 2022 y registro de entrada 2022-E-RE-7545 se entrega al Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany el Anteproyecto solicitando la Declaración de Interés General de un aparcamiento de vehículos al aire libre en el barrio de Can Obrador en el T.M. de Sant Antoni de Portmany.

Con fecha de 2 de febrero de 2023 el Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany requiere la siguiente documentación:

- Los muros de cerramiento de parcela deberán ajustarse a las determinaciones de la Norma 20 del PTIE
- Se deberá justificar que se trata de un uso condicionado en virtud del art. 136 del PGOU de Sant Antoni de Portmany
- Justificar que la Declaración de Interés General trasciende los meros intereses individuales en virtud del art. 26 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares
- Se deberá aportar una nueva Memoria multidisciplinar justificativa de la oportunidad de la Declaración de Interés General a la que se refiere el punto 1.2 de la Instrucción 5 del PTI, donde se motive y fundamente tal oportunidad desde un punto de vista cualitativo y cuantitativo, y donde se analicen los factores demográficos, económicos, sociales, culturales, dotacionales, y todos aquellos aspectos necesarios que justifiquen la necesidad municipal para tal instalación en virtud del art. 26 de la LSR.
- La evaluación del impacto ambiental simplificada deberá referirse al 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.

Con fecha de 8 marzo de 2023 y número de registro de entrada 2023-S-RE-1614 el Ayuntamiento envía el anteproyecto al Consell de Eivissa.

Con fecha de 20 de octubre de 2023 el Consell de Eivissa emite un requerimiento de subsanación con número de notificación CI/00000004/0005/000049345 en relación al procedimiento administrativo de Declaración de Interés General en Suelo Rústico de referencia. Se requiere:

- Documentación acreditativa de la sociedad Inversiones Sostenibles Portmany, S.L.
- Anexo que recoge todas las medidas de integración paisajísticas y ambiental
- Coordenadas UTM del punto central de las instalaciones proyectadas
- La memoria descriptiva y los planos de febrero de 2023 no disponen de firma electrónica
- Solicitud de inicio de evaluación ambiental simplificada
- Justificante de pago de las tasas
- Según el informe de Carreteras se tendrá que modificar la propuesta de aparcamiento para que este no invada el Área de Reserva de la ronda Sur de Sant Antoni según el PDS de Carreteras de Eivissa además de cambiar el acceso por la calle Picasso

1.3.2 DATOS DE EMPLAZAMIENTO

El terreno sobre el que solicita la Declaración de Interés General para implantar el uso de aparcamiento de vehículos al aire libre en Can Obrador se sitúa en la avenida de Doctor Fleming n.º39, 07820, Sant Antoni de Portmany y con referencia catastral 07046A008003040000TU.



Ilustración 1 - Ortofoto 2022

La finca está inscrita en el Registro de la Propiedad n.º4 de Sant Antoni de Portmany, tomo 1875, libro 347, folio 7, finca 11.001 y según el plano topográfico tiene una superficie de 8.134,47m².

Su forma es poligonal. Respeto a sus límites, en el costado Oeste limita con la avenida de Doctor Fleming, al Norte con el camino dels Amaradors, al Este con la calle Picasso y al Sur con parcelas del polígono 8 de Sant Antoni de Portmany.

Coordenadas UTM HUSO 31:

- X UTM: 324396.629
- Y UTM: 4207702.367

1.3.3 ENTORNO FÍSICO

La parcela se encuentra situada en el barrio de Can Obrador, al Sur de la Bahía de Portmany en el término municipal de Sant Antoni de Portmany. La parcela se encuentra en el cruce de la avenida de Doctor Fleming con la calle des Molí que articula el acceso Sur al núcleo urbano de Sant Antoni de Portmany con Sant Josep de sa Talaia, Cala de Bou y Port des Torrent.

Además, a lo largo del paseo de la Bahía de Portmany, se encuentra una amplia zona de establecimientos comerciales de gran afluencia de personas que hoy en día no disponen de aparcamiento para sus usuarios.

1.4 ESTADO ACTUAL DE LA PARCELA

Se trata de una parcela rústica de pequeñas dimensiones con una construcción destinada a almacén agrícola que actualmente está en desuso (que se procederá a su desmontaje y retirada). Sus condiciones actuales demuestran el abandono de la explotación agrícola.

A nivel topográfico, como se puede apreciar en los planos adjuntos, tiene una pendiente media del 1% en dirección Este-Oeste y que en ningún caso supera el 10%.

En el lado Este de la parcela existe una pequeña zona boscosa también calificada como SRC-AT por el PTIE. Está constituida por arboles de tipo sabina de pequeño porte que se respetarán en el proyecto que nos ocupa.



Ilustración 2 - Sabinar de la parcela. Esquina Calle Picasso y Camí dels Amarradors

Existe un muro medianero de aproximadamente un metro de altura hecho de bloque de hormigón en los lindes Sur (linde con parcelas vecinas) y Este (linde con la calle Picasso).



Il·lustració 3 - Linde Calle Picasso



Il·lustració 4 - Esquina Calle Picasso con Cami dels Amarradors



Il·lustració 5 - Linde con Camí dels Amarradors



Il·lustració 6 - Linde gloriete de la avenida del Doctor Fleming



Ilustración 7 - Linde con la avenida del Doctor Fleming



Ilustración 8 - Linde con la avenida del Doctor Fleming

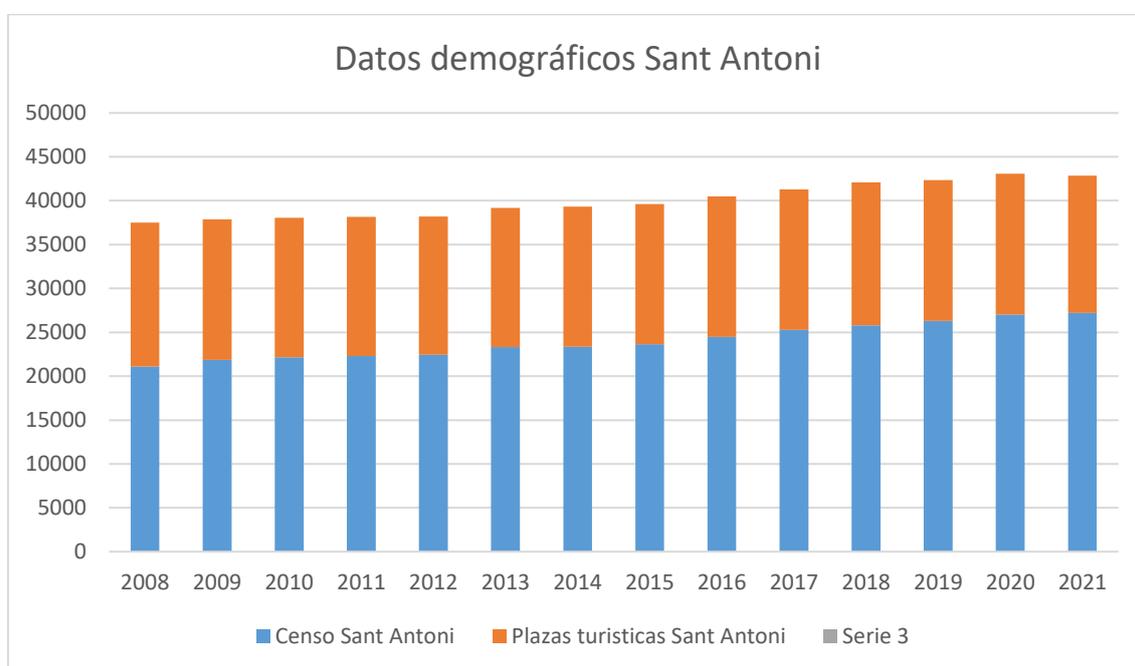
2 Exposición de motivos

2.1 DEMOGRAFÍA DEL MUNICIPIO

El CES, en su informe 'El reto demográfico de Balears', apunta que a la hora de analizar los datos demográficos debe tenerse en cuenta el fenómeno turístico en una comunidad autónoma de las Islas Baleares sometida a una fuerte presión humana durante los meses de temporada alta.

Desde hace años, el modelo económico de Sant Antoni de Portmany se ha concentrado en el sector turístico, siendo el principal generador de riqueza y empleo del municipio.

En 2021 el municipio de Sant Antoni de Portmany contaba con 134 de establecimientos turísticos con un total de 15.645¹ plazas turísticas. Considerando que la ocupación media para 2021 fue del 76,05% de las plazas turísticas y del 89,70% en los meses estivales del mismo año se puede considerar que el aumento de la población en el municipio es considerable.



Como podemos apreciar en la tabla anterior la evolución demográfica del municipio ha ido incrementándose en los últimos años llegando a 2021 con 27.205 habitantes y 15.645 plazas hoteleras haciendo un total de 42.850 habitantes en los meses estivales.

Estos datos máximos de carga demográfica, que coinciden con los meses en que el municipio de Sant Antoni recibe la mayor presión de visitantes, tienen su reflejo también en la población real.

Según el Plan General de Ordenación Urbana de Sant Antoni de Portmany, artículo 7, Revisión, cuando se alcance la población de 45.000 habitantes [incluyendo las plazas turísticas] se tendrá que revisar el Plan General adoptando criterios respecto a la estructura general y orgánica del territorio o de la clasificación del suelo motivada por la aparición de circunstancias sobrevenidas, de carácter demográfico o económico, que incidan sustancialmente sobre la ordenación, o por el agotamiento de la capacidad del Plan.

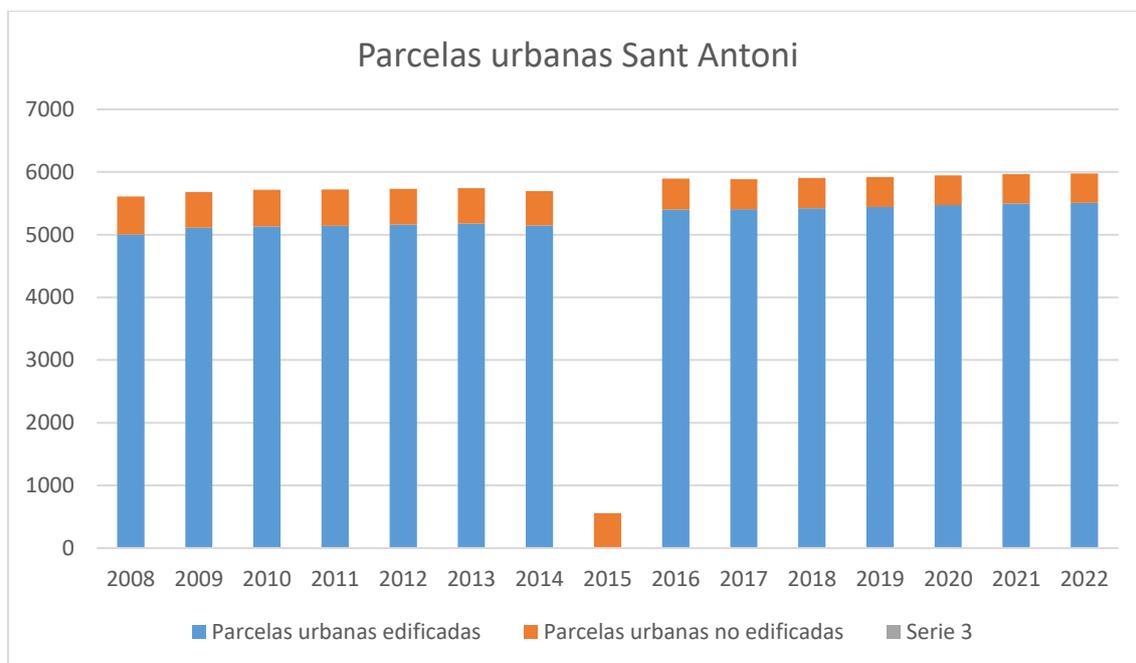
¹ Fuente IBESTAT

Las proyecciones del INE, elaboradas con una metodología homogénea para todas las comunidades autónomas de acuerdo con los criterios de la Oficina Estadística de la Unión Europea (Eurostat), apuntan a que en 2035 la población balear habrá aumentado un 18,7% (hasta las 1.390.671 personas) frente al 1,8% del conjunto de España (48.284.479 habitantes). La tasa acumulativa de crecimiento anual de Balears para este período será, por tanto, doce veces mayor que la de la totalidad del país. Según estos cálculos, Balears será la comunidad autónoma que más crecerá en términos relativos en todo el Estado.

Si las predicciones del INE son correctas la población del municipio de Sant Antoni superará los 45.000 habitantes en los próximos años evidenciando que los instrumentos de planeamiento están llegando a un nivel de saturación y se están quedando obsoletos con la situación actual del municipio.

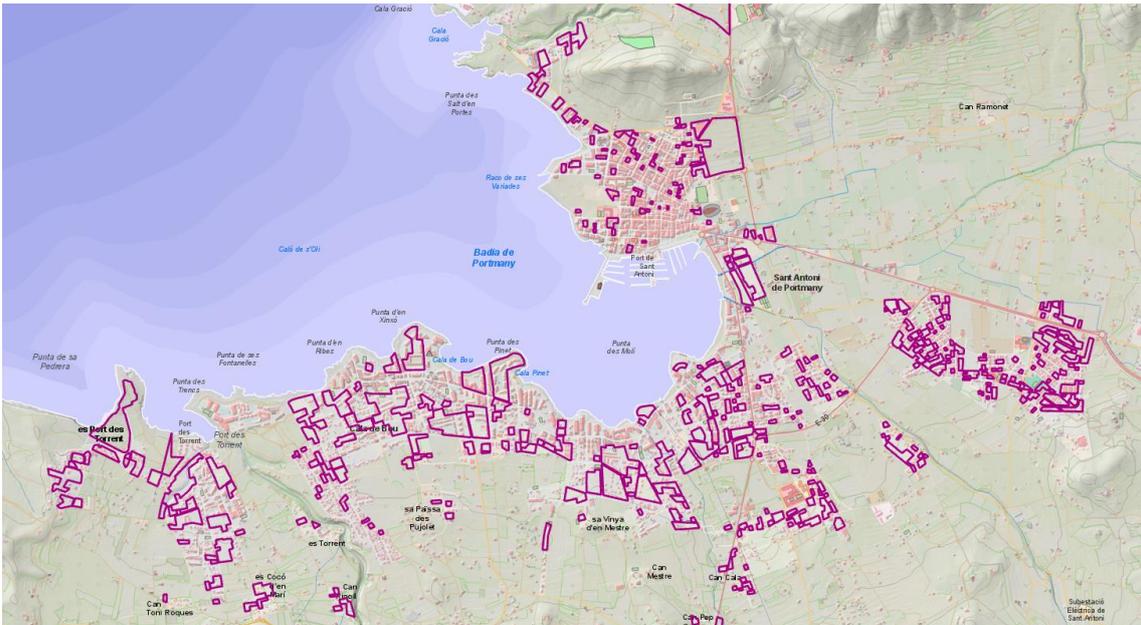
2.2 SUELO VACANTE EN EL MUNICIPIO

Como podemos observar en el siguiente gráfico realizado con los datos extraídos de IBESTAT en los últimos años el número de parcelas urbanas edificadas ha ido en aumento mientras que el número de parcelas urbanas no edificadas ha ido disminuyendo.

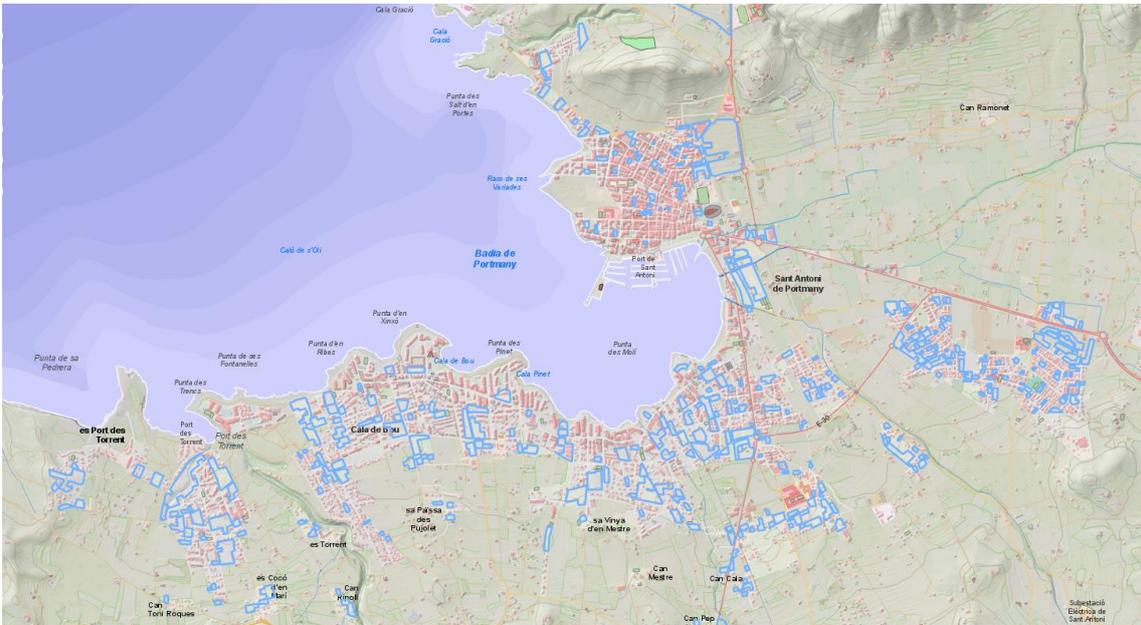


En 2008 existían en el municipio de Sant Antoni de Portmany un total de 5.005 parcelas edificadas mientras que en 2022 esa cifra ha aumentado a 5.506 lo que supone un aumento del 10%. Sin embargo, las parcelas urbanas no edificadas han pasado de 604 en 2008 a 470 en 2022 lo que supone una disminución del 22,18%.

La disminución de suelo vacante queda claramente reflejada en los estudios estadísticos de las delimitaciones y cuantificaciones del potencial de viviendas y población de las áreas que actualmente se encuentran libres de edificaciones en el suelo urbano y urbanizable. Comparando los diferentes estudios de 2000, 2008/2010 y 2015 podemos apreciar en el visor del IDEIB la disminución del suelo vacante.



Il·lustració 9 - Suelo vacante de 2000



Il·lustració 10 - Suelo vacante 2008/2010

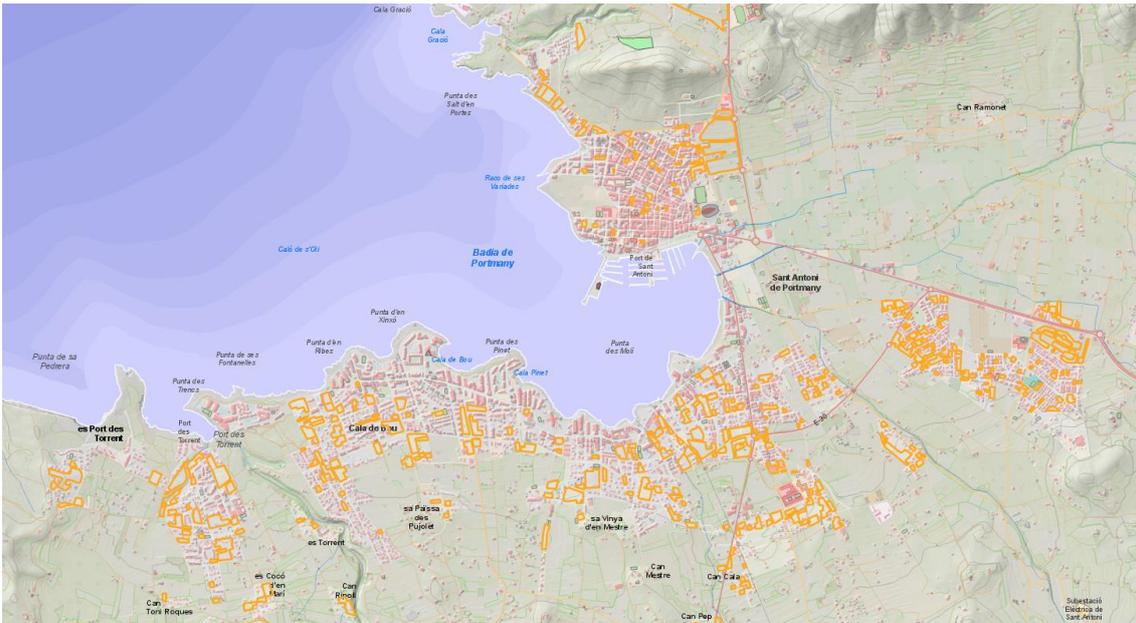


Ilustración 11 - Suelo vacante 2015

2.3 MOVILIDAD URBANA DEL MUNICIPIO

El logro de un desarrollo sostenible es uno de los retos más importantes que tiene planteado la sociedad desarrollada actual. Para conseguir avanzar hacia un desarrollo sostenible es necesario incidir en diversos campos entre los que ocupa un lugar muy importante el campo del transporte.

El libro Blanco de la Unión Europea plantea claramente la “necesidad de integrar el transporte en el desarrollo sostenible” y entre sus propuestas figura en lugar destacado la “racionalización del transporte urbano”.

En los últimos años, un gran número de municipios ha tomado conciencia del reto que supone la movilidad sostenible y está actuando en este campo.

Cuando se habla de sostenibilidad, es necesario recordar la triple dimensión de la misma: económica, social y ambiental. Esto obliga a que las actuaciones sostenibles se analicen bajo el triple prisma de ser favorables con el medio ambiente, gozar de aceptación social y ser viables económicamente.

La movilidad es una parte muy importante dentro de la sostenibilidad. Basta con pensar que de cada tres barriles de petróleo que se importan en España, más de dos se destinan al transporte, y que del orden de un 40% de energía es consumida por los distintos modos de transporte. Una parte muy importante se destina a los desplazamientos urbanos y metropolitanos sobre todo cuando se realizan en coche. Junto a ello, la movilidad es un bien deseable y necesario para poder llevar a cabo las distintas actividades de una ciudad. El reto a nivel urbano está en conjugar, de manera equilibrada, las necesidades de movilidad con la posibilidad de atender estas necesidades de la forma más sostenible.

Según el Plan Estratégico de Sant Antoni de Portmany 2016-2030 tras varios intentos de desarrollar un Plan de Movilidad Urbana, este trabajo no se ha llegado a materializar hasta el momento. Como consecuencia, el municipio de Sant Antoni no cuenta con datos relativos a este

ámbito, como pueden ser la distribución modal de desplazamientos y los nodos estratégicos. Esta indefinición en términos del modelo de movilidad ha comportado diversas problemáticas que coexisten en los desplazamientos cotidianos del municipio. La congestión vehicular, la falta de aparcamientos o la escasez de vías peatonales y ciclistas accesibles y seguras son sólo algunos de los puntos donde han coincidido en que debe actuarse con prioridad.

Por ello, analizaremos brevemente las características del sistema de movilidad actual.

2.3.1 CIRCULACIÓN Y RED VIARIA

Según el Plan Estratégico de Sant Antoni de Portmany 2016-2030 el desarrollo urbano de Sant Antoni ha provocado que no exista una jerarquía y ordenamiento sobre la trama urbana y los distintos modos de desplazamiento. En consecuencia, el vehículo privado (convertido progresivamente en la forma principal de transporte), ha capitalizado la mayor parte de la ocupación del espacio viario del municipio, provocando problemáticas como la congestión vehicular y la falta de aparcamientos que se acentúan en los meses de mayor presión turística.

Además, como podemos observar en la siguiente tabla, el parque de vehículos en el municipio de Sant Antoni de Portmany ha ido en continuo aumento en los últimos años, llegando a 2021 con un total de 15.663² turismos.

Parque de vehículos por isla-municipio, año y tipo de vehículo.

Economía > Sector servicios

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sant Antoni de Portmany							
Turismos	13692	14269	14920	15237	15437	15500	15663
Camiones y furgonetas	3863	3969	4062	4237	4280	4308	4377
TOTAL	21275	22306	23248	23940	24365	24582	24945
Sant Josep de sa Talaia							
Turismos	16091	16654	17467	17766	18123	18304	18973
Camiones y furgonetas	4497	4627	4634	4907	5054	5037	5149
TOTAL	25348	26448	27499	28352	29186	29469	30505
TOTAL AMBOS	46623	48754	50747	52292	53551	54051	55450
Evolución		4,37%	3,93%	2,95%	2,35%	0,93%	2,52%

Siendo la tasa de vehículos por cada mil habitantes en el año 2021 de 909,55 de los cuales 628,50 únicamente para los turismos. Esta tasa prácticamente duplica la media europea.

Desde el Observatorio de Sostenibilidad de Ibiza destacan otro aspecto clave que afecta a la movilidad de la isla y a los vehículos en circulación reales, que es que gran parte de los vehículos de alquiler no se encuentran contabilizados en este indicador, ya que hay empresas que movilizan parte de sus flotas a las islas durante el verano pero tributan en la Península, por lo que no entran en las estadísticas pese a circular por el territorio insular durante una buena parte del año.

² Fuente IBESTAT

Como podemos observar en la siguiente ilustración, Congestión Vehicular Estacional del Plan Estratégico de Sant Antoni 2016-2030, existen múltiples áreas de congestión alrededor de la Bahía de Portmany. Siendo uno de los más importantes el de la av. Del Doctor Fleming con el Carrer des Molí donde se encuentra la parcela objeto del proyecto.



Ilustración 12 - Congestión vehicular estacional del Plan Estratégico 2016-2030

Con el fin de evitar esta congestión y a su vez propiciar y facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público, el Plan Estratégico de Sant Antoni 2016-2030 considera que uno de los primeros pasos que deberá considerar el Plan de Movilidad Urbana es la jerarquización de la estructura viaria creando vías de descongestión, vías peatonales y aparcamientos disuasorios que permitan descongestionar drásticamente el casco urbano como podemos ver en el siguiente gráfico.

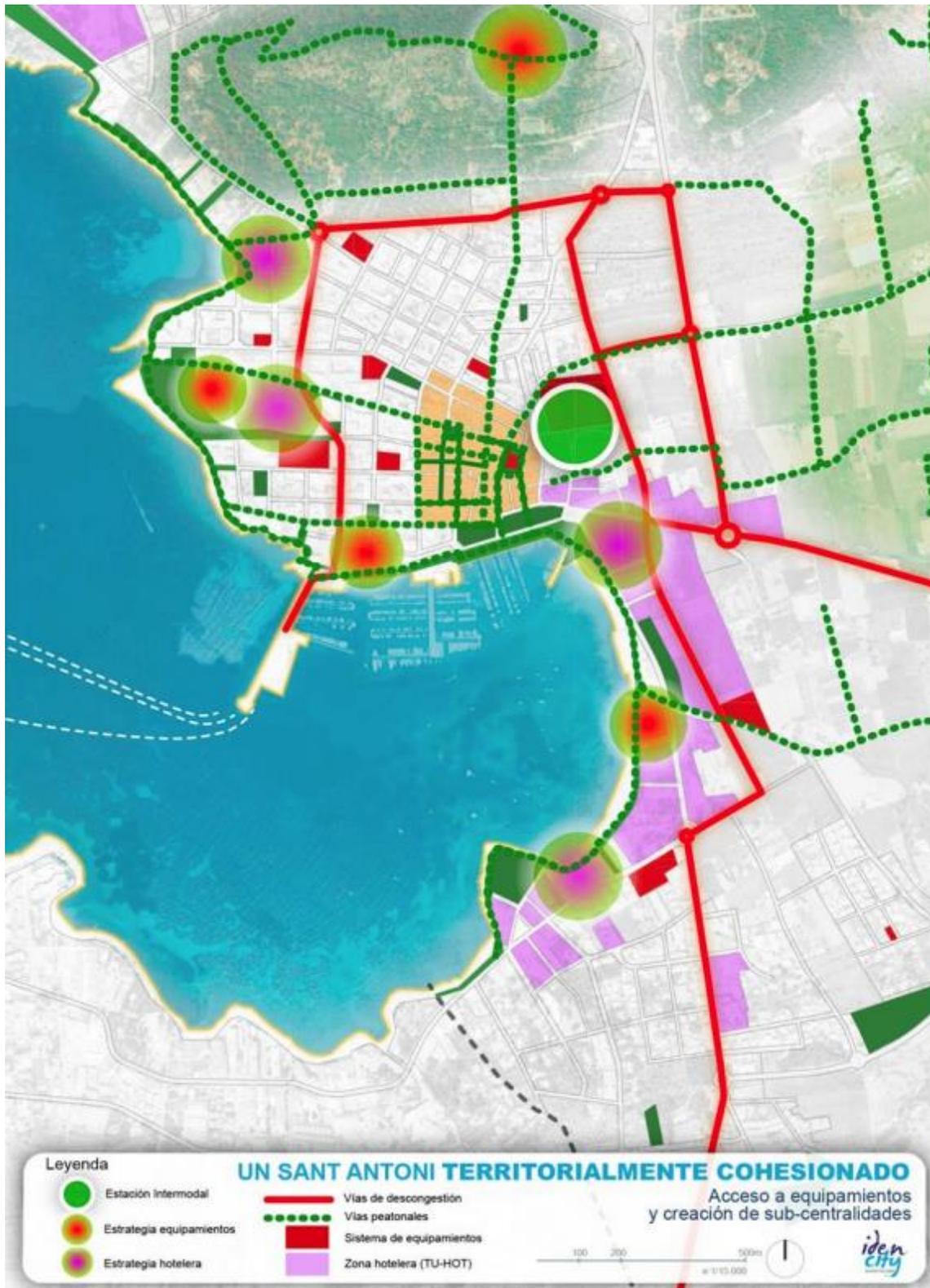


Ilustración 13 - Acceso a equipamiento y creación de sub-centralidades

2.3.2 ESTACIONAMIENTO

El Plan Estratégico de Sant Antoni de Portmany 2016-2030 ha puesto de manifiesto la existencia de déficits en materia de estacionamiento. Si bien es cierto que el incremento de la tasa de

exterior para disuadir del acceso al centro de la ciudad. Estos estacionamientos deberán tener una serie de características:

1. La capacidad para contener el número necesario de vehículos
2. Ubicarse estratégicamente en cada corredor de entrada a la ciudad y tener un diseño que facilite el acceso/salida hacia las avenidas principales
3. Tener un diseño que facilite el flujo peatonal desde y hacia el mismo. Las distancias de los mismos hacia el centro ciudad son tan reducidas que la mejor medida de trasbordo será mediante la movilidad peatonal
4. Beneficiarse de medidas de apoyo como líneas de transporte público, taxi, y bicicletas para acceder hacia el centro de la ciudad

Actualmente se identifican 7 áreas de apoyo repartidas al Oeste, al Norte y al Este del casco urbano de Sant Antoni. Los aparcamientos públicos de vehículos al aire libre son:

- Aparcamiento carrer de la Soledat con capacidad aproximada de 59 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento carrer de Catalunya, junto al cementerio, con capacidad aproximada de 48 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento carrer d'Alacant con capacidad aproximada de 106 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento de carrer de Londres, junto a la estación de autobuses, con capacidad aproximada de 50 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento de ses Alameres, con capacidad aproximada de 200 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento de carrer de Madrid, junto al Mercat Pagès, con capacidad aproximada de 28 plazas de estacionamiento
- Aparcamiento de carrer de Cervantes con capacidad aproximada de 206 plazas de estacionamiento

Todos ellos sin vigilancia ni custodia.

En la zona Sur de Sant Antoni de Portmany, en el barrio de Can Obrador existía, hasta enero de 2023, un aparcamiento al aire libre con capacidad aproximada de 150 plazas de estacionamiento. Desde el cierre de este estacionamiento los residentes del barrio así como los visitantes únicamente pueden estacionar en las plazas en vía pública de la avenida de Doctor Fleming y del carrer des Molí.

En el siguiente mapa se ilustra de color rojo la distancia de 500m (10' caminando a pie) y de color azul la distancia de 1km (20' caminando a pie) desde las áreas de estacionamiento que existen en la actualidad alrededor del casco urbano. Como se puede apreciar, el Sur de la bahía de Portmany queda desprovisto de áreas de estacionamiento.



Ilustración 15 - Área de influencia de los aparcamientos existentes

Como se puede apreciar en la siguiente ilustración, con el aparcamiento objeto de este proyecto se daría servicio de aparcamiento hasta el límite municipal de Sant Antoni de Portmany.



Ilustración 16 - Área de influencia de los aparcamientos existentes con la propuesta

2.4 DATOS PARTICULARES DE SANT ANTONI SUR – BAHÍA DE PORTMANY - CAN OBRADOR

Como se ha descrito anteriormente la parcela se encuentra situada en el barrio de Can Obrador, al Sur del núcleo urbano de Sant Antoni de Portmany y a escasos 175 metros de la playa de S'Arenal, la única playa urbana del municipio.

La playa de S'Arenal se extiende desde la rotonda del Paseo del Mar con la Avenida de Portmany hasta la Punta des Molí. En sus 650 metros de longitud se albergan una amplia gama de servicio además de ofrecer la posibilidad de practicar numerosos deportes acuáticos. En la playa, y a lo largo del año, tienen lugar eventos deportivos y actividades muy diversas para todo tipo de público. Además, en el paseo que recorre en paralelo a la playa hay una amplia oferta de cafeterías, restaurantes, establecimientos de ocio y establecimiento de alojamiento turístico y residencial.

Las condiciones de la playa de S'Arenal hacen que durante los meses de verano se genera una gran afluencia de personas, tanto residentes como turistas, que precisan de un espacio adecuado y ordenado donde estacionar sus vehículos.

Hoy en día los dos principales accesos a la playa de S'Arenal se hacen desde el Norte por la rotonda de la avenida Portmany y por el Sur desde la avenida de Doctor Fleming.

Haciendo un análisis de las plazas de aparcamiento en la zona Sur de la Bahía de Portmany se observa que existe una carencia de aparcamiento de vehículos en la zona Sur de la Bahía. A lo largo de los 1.434,01 metros de la avenida de Doctor Fleming, desde la rotonda del Paseo del Mar hasta la rotonda que conecta con el cinturón de circunvalación de Ses Países, existen actualmente 785,51 metros lineales dedicados a plazas de estacionamiento siendo el resto dedicado a paradas de taxis, accesos a parcelas, contenedores de basuras o bien carga y descarga. Esta situación se repite en el carrer des Molí donde tan solo existen 356,02 metros lineales dedicados a estacionamiento de vehículos en ambos lados en sus 907,16 metros de calle.

Considerando que las plazas en cordón tienen 5 metros de largo podemos decir que en la avenida de Doctor Fleming y en el carrer des Molí únicamente existen en la actualidad 228 (157 + 71) plazas de estacionamiento de vehículos. Por lo que la instalación del aparcamiento de vehículos al aire libre propuesto duplicaría la oferta de estacionamiento de la avenida de Doctor Fleming y la calle des Molí.

La Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas define en el artículo 28 que:

“Para asegurar el uso público del dominio público marítimo-terrestre, los planes y normas de ordenación territorial y urbanística del litoral establecerán, salvo en espacios calificados como de especial protección, la previsión de suficientes accesos al mar y aparcamientos, fuera del dominio público marítimo-terrestre.”

Y en el artículo 30 que:

“En tramos con playa y con acceso de tráfico rodado, se preverán reservas de suelo para aparcamientos de vehículos en cuantía suficiente para garantizar el estacionamiento fuera de la zona de servidumbre de tránsito.”

Teniendo en cuenta la falta de aparcamiento de vehículos para los usuarios de la zona Sur de la playa de S'Arenal así como para los usuarios de los comercios y establecimientos de los alrededores hace que estos deban buscar alternativas no reguladas que suponen un riesgo en la seguridad de estos. Esta problemática se acentúa en los periodos estivales o cuando se organizan eventos de cualquier índole.

Con la nueva instalación propuesta se consigue dotar al barrio de Can Obrador y sus alrededores de 194 plazas de aparcamiento de turismos contando las plazas habilitadas para personas con movilidad reducida y las de carga de vehículos eléctricos.

La ordenación propuesta regula, a su vez, los sentidos de circulación, disponiendo un sentido de entrada y otro de salida, facilitando y agilizando así la evacuación de los vehículos que hagan uso del aparcamiento.

La creación de accesos para el tránsito peatonal con viales peatonales debidamente señalizados evitará interferencias entre el tráfico rodado y el tránsito peatonal, dotando de seguridad a la instalación. Se habilitarán, además, dichos accesos para personas con movilidad reducida cumpliendo así con la Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears.

De este breve análisis, se concluye la existencia de una demanda de plazas de aparcamiento para los usuarios de la playa de S'Arenal así como de los establecimientos colindantes, lo cual justifica la implantación de un nuevo aparcamiento de uso público al aire libre objeto de declaración de interés general.

3 Propuesta

3.1 DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD PROPUESTA E INSTALACIONES ASOCIADAS

La actividad que se propone desarrollar corresponde a la implantación de un aparcamiento de vehículos al aire libre, ordenado y habilitado para dar servicio a los usuarios de la zona Sur de la playa de S'Arenal así como a los usuarios del barrio de Can Obrador y de los establecimientos de los alrededores. En concreto, se pretende dar cabida a 194 vehículos con la disposición de los accesos, plazas y carriles de circulación que buscan la máxima integración paisajística en el entorno en el que se ubica.

3.1.1 APARCAMIENTO ADAPTADO AL TERRENO

La disposición y ubicación de las plazas de aparcamiento y los carriles de circulación interiores que conforman el aparcamiento se ha diseñado partiendo de las condiciones naturales y topográficas de la parcela.

3.1.2 ACCESOS Y CIRCULACIONES

El acceso y la salida del aparcamiento se encuentran en la calle Picasso, una calle asfaltada con circulación rodada de doble sentido que conecta directamente con la rotonda de la avenida de Doctor Fleming y la circunvalación de Ses Païses. Se ha excluido crear un nuevo acceso a la parcela directamente por la avenida de Doctor Fleming al estar afectada por APT-Carreteras.

El emplazamiento del acceso ha venido determinado por Carreteras del Consell de Eivissa en su informe con número de referencia 2023/00004948P y CSV: 14614150654226273147.

El acceso para peatones se efectuará a través de pasos destinados exclusivamente a tal finalidad como viene definido en el artículo 258, punto 12 del PGOU de Sant Antoni de Portmany. Para ello se abre un acceso desde la Avenida Doctor Fleming y otro acceso desde la Calle Picasso.

En el interior de la parcela las circulaciones rodadas se efectúan a través de un carril de sentido único que rodea el aparcamiento.

En los laterales de los carriles de circulación de vehículos se habilitará espacios para la circulación peatonal de los usuarios del aparcamiento. Estos itinerarios peatonales confluyen a la zona del acceso principal para así tener un único acceso al aparcamiento y mejorar las tareas de control y vigilancia.

El ancho de los carriles viene determinado por varios factores que son la disposición en batería de las plazas de aparcamiento, las medidas de cada plaza y si el carril de circulación es de un o dos sentidos. Según el PGOU de Sant Antoni de Portmany, en su artículo 258, define que los carriles deberán tener 4,4 metros de ancho cuando las plazas de aparcamiento se disponen en batería y tienen un ancho igual a 2,3 metros. De cada lado de los carriles de circulación de vehículos se dispondrá de un itinerario para peatones.

Tanto los carriles de circulación como los de maniobra tendrán en los tramos curvos un radio inferior mínimo de 3,90 metro, y un ancho mínimo de 2,75 metros en los carriles de un solo sentido y 4,90 metros en los de doble sentido.

Aunque en el punto 20 del artículo 258 del PGOU de Sant Antoni de Portmany se define que el pavimento en un aparcamiento deberá ser resistente, impermeable, antideslizante y continuo no se contempla pavimentar de ninguna manera los carriles de circulación. Únicamente se compactará el sustrato existente y se añadirá una capa de grava para así minimizar la alteración de la naturaleza rústica de la parcela.

3.1.3 PLAZAS DE APARCAMIENTO

El aparcamiento tiene una capacidad de 194 plazas de aparcamiento de las cuales 110 unidades tienen una dimensión de 230x460cm, 78 unidades de 250x460cm y 6 unidades de 250x500cm.

La reserva de plazas de aparcamiento para personas con discapacidad que tengan movilidad reducida o graves problemas de movilidad son 6, y están ubicadas junto al acceso principal del aparcamiento y junto al acceso peatonal de la Avenida Doctor Fleming. Todas las plazas accesibles disponen de una zona libre de obstáculos para la aproximación y posterior transferencia.

Además, se reservan 8 plazas de aparcamiento para la carga de vehículos eléctricos cumpliendo así el artículo 15 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.

Para alentar a los conductores que quieran ir a núcleo urbano de Sant Antoni de Portmany en bicicleta se ha dotado una zona reservada al aparcamiento de bicicletas en el interior de aparcamiento junto al acceso de entrada para mayor control y vigilancia.

La delimitación de las plazas de aparcamiento se materializará mediante vigas de madera a ambos costados de cada una de las plazas previstas, realizando una regularización previa de la superficie de actuación.

Para la definición del número de plazas, así como para su ubicación dentro de la parcela, se han seguido 2 criterios básicos:

3.1.3.1 CONDICIONES GEOMÉTRICAS

Desde el punto de vista geométrico se han seguido las recomendaciones de superficies mínimas necesarias para realizar la maniobra de estacionamiento en condiciones de comodidad y seguridad. Las dimensiones de las plazas y accesos peatonales para personas con movilidad reducida también cumplen con lo establecido en la Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears.

Cumpliendo con lo establecido en la normativa vigente de aplicación se ha ordenado la superficie disponible de tal forma que se obtenga la distribución más adecuada.

3.1.3.2 CARÁCTER NATURAL DE LA INSTALACIÓN

Considerando que la parcela se ubica en suelo rústico común, se propone la conservación del carácter natural de la parcela, minimizando así el impacto en el entorno.

Así, se ha optado por reducir el aprovechamiento de la superficie en aras de una mejora paisajística e integración ambiental de la instalación en el entorno. De esta manera, aún siendo posible la obtención de un mayor número de plazas de aparcamiento, se plantea la ordenación

propuesta en tierras conservando el carácter natural del terreno consiguiendo así la integración paisajística de la instalación proyectada en el entorno rústico en el que se ubica.

Dado que la zona de actuación es prácticamente llana, no resulta necesaria grandes movimientos de tierra para su nivelación, siendo únicamente necesaria la regularización superficial del terreno, materializando las plazas de aparcamiento mediante traviesas de madera, la señalización horizontal con cal y los accesos peatonales mediante postes de madera unidos con cuerdas de nilón regenerado que pasa por el interior de los postes.

3.1.4 ZONAS VERDES

El espacio destinado a carriles de maniobra y plazas de aparcamiento ocupa un total de 3.879,43m² dejando 4.255,03m² de zonas verdes en el perímetro del aparcamiento donde se pretende incorporar vegetación autóctona adecuada al entorno. La incorporación de vegetación ayudará al drenaje y a la fijación del suelo entre los carriles de circulación interna y a ayudar a integrar el equipamiento en el entorno.

Por otra parte, su implantación reducirá de forma drástica el impacto visual del equipamiento y a su vez proporcionará sombra a los usuarios de aparcamiento y a los vehículos estacionados.



3.1.5 INSTALACIONES

Como cualquier instalación destinada al estacionamiento de vehículos, será necesaria la implantación de una serie de servicios que garanticen el buen uso y satisfacción de los usuarios. Por ello se propone la implantación de las siguientes instalaciones:

- Cabina de control
- Barreras automáticas de acceso y máquinas de cobro
- Cargadores para vehículos eléctricos
- Pérgolas fotovoltaicas

- Elementos de alumbrado
- Mobiliario urbano (bancos, papeleras etc)
- Señalización vertical
- Sistema de recogida de escorrentía superficial

Al tratarse de un aparcamiento de pago se instalarán barreras automáticas para controlar la entrada y salida de vehículos. Junto a ellas, y con la función de control y vigilancia, se instalará una caseta prefabricada de pequeñas dimensiones sobre una solera mínima de hormigón pavimentada.



Junto al acceso rodado del aparcamiento se ubican la cabina de control y dos máquinas de cobro automatizado. Por razones de funcionamiento dichas máquinas también irán sobre una pequeña solera de hormigón pavimentada.

Para responder a la necesidad de soluciones para las nuevas demandas de un mercado más comprometido y concienciado con el medio ambiente contribuyendo a un cambio en el modelo universal de consumo de energía se propone ubicar en el centro del aparcamiento pérgolas fotovoltaicas. Dichas pérgolas, además de generar energía eléctrica, proporcionarán sombra a una parte de los vehículos estacionados en el aparcamiento.

La potencia solar fotovoltaica instalada en los 400m² de pérgolas será inferior a los 100KW por lo que según el artículo 48 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética:

No serán necesarias la previa autorización administrativa ni la autorización administrativa de construcción para las instalaciones de generación eléctrica mediante energías renovables de menos de 100 kW de potencia instalada, ni para las instalaciones de producción de pequeña potencia que, por sus características, determine el Plan Director Sectorial Energético.

Debajo de una de las pérgolas fotovoltaicas se instalarán cuatro cargadores para alimentar en carga eléctrica a un total de 8 vehículos.

Debido a que el uso de la instalación será tanto en horario diurno como en horario nocturno, se prevé la colocación de elementos de alumbrado para garantizar el buen funcionamiento de las instalaciones propuestas.



Ilustración 17 - Tipología de alumbrado propuesto en el proyecto

Se instalarán, a su vez, papeleras en los accesos peatonales así como en puntos concretos dentro del área de estudio. La ubicación de dichos elementos se puede consultar en los planos adjuntos.

Se colocará la señalización vertical pertinente para garantizar el buen funcionamiento de la nueva ordenación propuesta. La señalización vertical a instalar se refleja en los planos adjuntos.

3.1.6 ZANJAS DRENANTES DE RECOGIDA DE ESCORRENTÍA E HIDROCARBUROS

La explanada presenta una pendiente muy suave desde el extremo norte hasta el extremo sureste, correspondiente con la actual topografía del terreno. Se incluirá una zanja drenante de gravas con tubo de PVC ranurado de $\varnothing 110$ mm a lo largo del extremo este de la zona destinada al aparcamiento de vehículos, anexa al talud que delimita el final de la finca. Dicha zanja recogerá la escorrentía superficial y los posibles hidrocarburos que se viertan accidentalmente en la parcela, canalizándolos hasta un pozo, donde existirá un separador de hidrocarburos y aceites rectangular de 1000 litros de capacidad y un caudal de funcionamiento de 3 l/s para una tubería de 110 mm. Dicho pozo será vaciado periódicamente por gestor autorizado.

3.1.7 VALLADO DE LA PARCELA

En la actualidad existe un muro que delimita la parcela en los lindes con la calle Picasso y con las parcelas vecinas del frente Sur de aproximadamente un metro de altura. Se propone mantener los muros existentes contiguos con las parcelas colindantes del lado Sur mientras que se elimina el muro de la calle Picasso. En los lindes con el camino del Amaradors, la avenida Doctor Fleming y la calle Picasso se propone la instalación de una valla cinégetica de un metro de altura cumpliendo así el PTIE.

4 Justificación de la propuesta

4.1 JUSTIFICACIÓN DE LA ADECUACIÓN A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

4.1.1 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA (PGOU)

El Plan General de Ordenación Urbana de Sant Antoni de Portmany, texto refundido BOIB n.º117 de 29 de septiembre de 2001, y sus sucesivas modificaciones (en adelante PGOU).

Según el PGOU la parcela forma parte del sector 17 de Can Obrador y está clasificada como Suelo Urbanizable Programado (SUP).

Posteriormente la Ley 6/1999, de 3 de abril, de Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y de Medidas Tributarias dispuso una serie de directrices dirigidas a contener el crecimiento urbanístico que desclasificaron ciertos suelos urbanizables.

La desclasificación directa de suelos urbanizables operada por la Disposición adicional 12, que a la entrada en vigor de la Ley reclasifica, automáticamente, como suelo rústico ciertos terrenos de uso residencial, turístico o mixto como:

- Los clasificados como suelo urbanizable no programado por un Plan General de Ordenación Urbana con vigencia superior a 12 años
- Los clasificados como suelo urbanizable que no cuenten con un proyecto de urbanización aprobado definitivamente y que formen un núcleo aislado o que se encuentren en la franja de 500 metros desde la ribera del mar
- Los clasificados como suelo urbanizable programado que no hayan iniciado la tramitación del planeamiento parcial dentro de los plazos establecidos

Por ello, se reclasificó a suelo rústico la parcela.



Ilustración 18 - Plano PGOU Sant Antoni de Portmany

Según el artículo 136, Régimen General de Usos-Usos Condicionados del PGOU, el uso de aparcamiento al aire libre en suelo rústico está condicionado a su justificación por la falta de

otra alternativa compatible con otras utilidades de suelo municipal. Este artículo se justificará en su capítulo correspondiente.

4.1.2 PLAN TERRITORIAL INSULAR D'EIVISSA (PTIE)

Plan Territorial Insular d'Eivissa aprobado definitivamente el 21 de marzo de 2005 (y publicado en el BOCAIB núm. 50, de 31 de marzo) y sus sucesivas modificaciones (en adelante PTIE).

Según el PTIE, la finca está situada en Suelo Rústico Común con la categoría de Áreas de Transición (SRC-AT). Además, la parcela está afectada por APT-Carreteras y por APR Vulnerabilidad Acuíferos Alta.

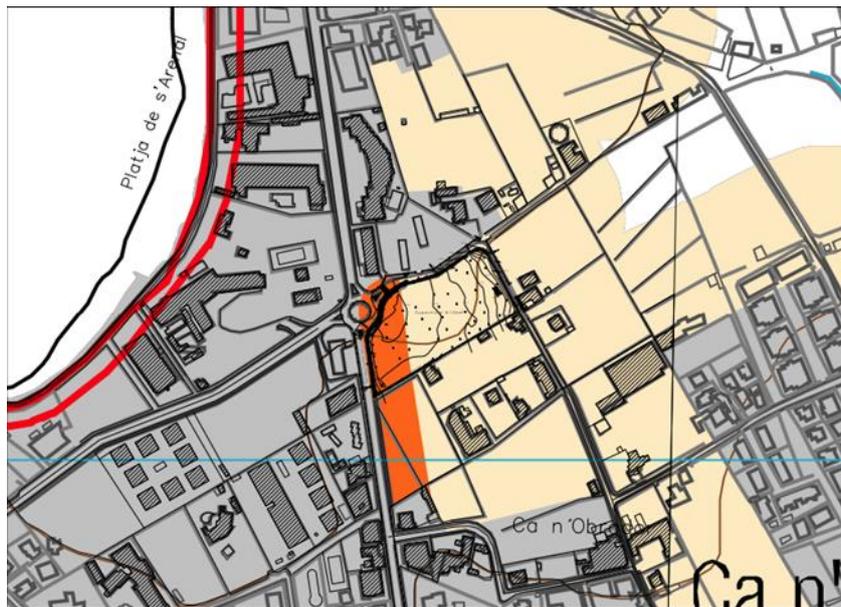


Ilustración 19 - Plano 1 del PTIE, categorías del suelo

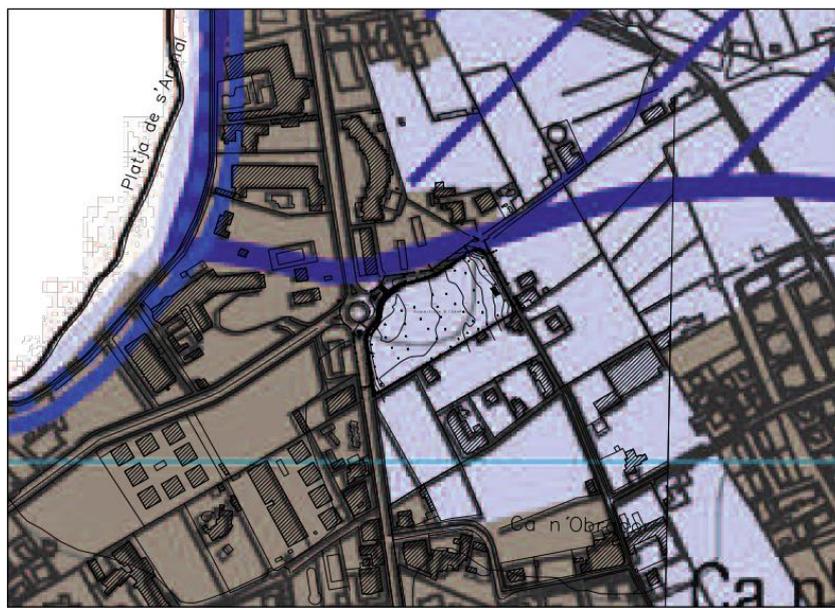


Ilustración 20 - Plano 3 del PTIE, Áreas de protección de riesgos, BICS, LICS y ZEPAS

La finca no tiene afección apreciable directa o indirectamente a la Xarxa Natura 2000, de acuerdo con la circular del Conseller de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca de 09.01.2012 y de 21.11. 2015 (BOIB n.º 172), por lo tanto, no se someten al procedimiento de evaluación ambiental previsto en el art. 39 de la Ley 5/2005 de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).

El régimen de usos en suelo rústico se establece para cada categoría de suelo y de acuerdo con la matriz de ordenación del suelo rústico del anexo I de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias, la cual esta incorporada y adaptada dentro del PTIE.

Según la Norma 9 de Régimen de las actividades en las categorías del suelo rústico del PTIE establece en el punto 7.4.2, apartado d), que en las Áreas de Transición el uso de estacionamiento de vehículos al aire libre está condicionada por las limitaciones que se impongan en relación con su impacto ambiental.

Además, su autorización queda condicionada por las limitaciones que, en relación con su impacto territorial, se establezcan en la declaración de interés general necesaria en virtud de lo dispuesto por la Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Illes Balears (Norma 8 del PTI), y para lo cual, se redacta el presente documento.

El artículo 18 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Islas Baleares, establece que:

“1. A los efectos de esta Ley, las actividades en suelo rústico se regularán según el uso al que se vinculen y el tipo de actuación que conlleven.

2. Con esta finalidad, se distinguirán tres clases de usos: Admitidos, condicionados y prohibidos, en relación con los cuales se diferenciarán tres tipos de actuaciones, según no comporten la ejecución de obras de edificación, comporten la ejecución de obras de edificaciones o instalaciones existentes o, finalmente, supongan la construcción de edificaciones o instalaciones de nueva planta”.

El artículo 19.2 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, establece que:

“2. Son usos condicionados aquellos que solo podrán efectuarse en la forma que los instrumentos de planeamiento general establezcan y para los cuales se definan unos requisitos y unos procedimientos de autorización encaminados a garantizar que la incidencia de las actividades a ellos vinculada es admisible o resulta minimizada.

Se consideran usos condicionados:

- a) El uso de la vivienda unifamiliar*
- b) Los usos vinculados a actividades declaradas de interés general”.*

El artículo 26.1 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, establece que:

“1. Las actividades relacionadas con usos no prohibidos, distintos de los admitidos o del de vivienda unifamiliar, solamente podrán autorizarse cuando resulten declaradas de interés general por la comisión insular de urbanismo respectiva, o por el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en los casos contemplados por el artículo 3.4 de la Ley 9/1990, de 20 de junio, de Atribución de Competencias a los Consejos Insulares en Materia de Urbanismo y Habitabilidad”.

Por ello, la actividad pretendida solo podrá autorizarse previa Declaración de Interés General, según la Ley 6/1997, de 8 de julio, por la Comisión Insular de Ordenación y Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico Artístico (CIOTUPHA).

Tal y como establece el artículo 26.4 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Islas Baleares, las actuaciones vinculadas a las actividades declaradas de Interés General, deberán ajustarse a las condiciones exigidas en dicha ley para la vivienda unifamiliar salvo en los casos en que, por las características específicas de la actividad de que se trate, se justifiquen, no resulten aplicables y así se acepte en la declaración de Interés General. Cuando la exoneración afecte a las condiciones de aprovechamiento, altura o parcela mínima, deberán imponerse medidas tendentes a minimizar la afección a los predios colindantes.

A este respecto, los parámetros de parcela mínima y de edificación que resultan de aplicación son los establecidos en el PTI para SRC-SRG, estos son:

COMPARATIVA SUPERFICIE CONSTRUIDA						
	NORMATIVA			ESTADO REFORMADO		
Parcela	PTI		Común	8134,4693		54%
			Total	8134,4693		54%
Edificabilidad	PTI	0,014	Común	113,8825702		9,6
			Total	113,8825702		≤1500
Ocupación	PTI	2%	Común	162,689386	Edificaciones	9,6
					Pérgola + Pavime	12,1025
			Total	162,689386	Total	21,7025
			%	2,00%	%	0,27%
	Ley 6/1997				Total PTI	21,7025
					Pérgolas	389,3975
					Pavimentos	46,0104
					457,1104	
		%	5%	%	5,62%	

Como se puede comprobar en el cuadro que precede se obtiene una superficie construida de 9,60m² considerando la cabina prefabricada de vigilancia y control junto al acceso del aparcamiento.

Según la instrucción 4 del PTIE se ha computado como superficie de ocupación únicamente la superficie construida y las terrazas cubiertas por pérgolas. Sumando la superficie de la cabina de control y del espacio donde se ubicarán las máquinas de cobro obtenemos una superficie de 21,70m².

Según el artículo 28 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del Suelo Rústico de las Islas Baleares la superficie ocupada por las edificaciones y el resto de elementos constructivos deberá ser inferior al 5%. En el proyecto que nos ocupa, y sumando edificaciones, pérgolas y superficies pavimentadas obtenemos 457,11m² que equivaldría al 5,62% de la superficie total de la parcela.

En el caso de no computar la superficie de los pavimentos obtendríamos una superficie de ocupación total de 411,10m² que equivaldría al 5% de la superficie total de la parcela.

4.2 JUSTIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 136 DEL PGOU – RÉGIMEN GENERAL DE USOS CONDICIONADOS

Según el artículo 136, Régimen General de Usos Condicionados del PGOU, el uso de aparcamiento al aire libre en suelo rústico está condicionado a su justificación por la falta de otra alternativa compatible con otras utilidades de suelo municipal. Como se ha demostrado

en los capítulos anteriores el barrio de Can Obrador dispone de escaso aparcamiento siendo los de la vía pública los únicos disponibles.

Analizando el suelo clasificado como suelo urbano del barrio de Can Obrador en el visor del IDEIB, Mapa Urbanistic de les Illes Balears, Ortofoto de 2021, podemos comprobar que la zona de Can Obrador prácticamente ya no dispone de suelo urbano vacante.

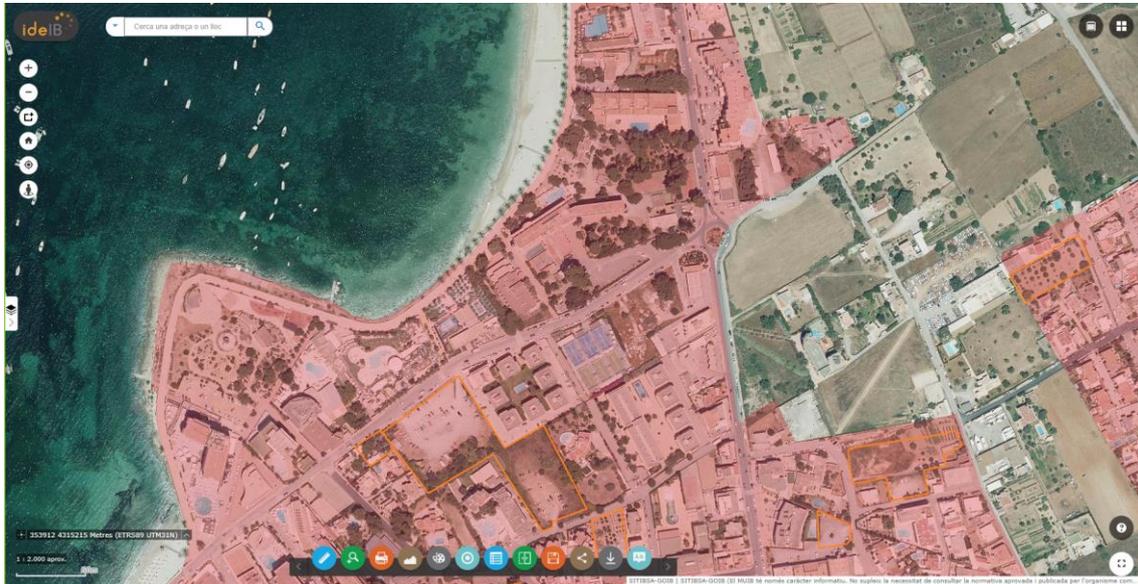


Ilustración 21 - Suelo clasificado como suelo urbano

Según el mismo visor, IDEIB, Suelo Vacante 2015, existen dos parcelas con la superficie suficiente para hacer un aparcamiento en suelo clasificado como suelo urbano siendo:

- La parcela con referencia catastral 3452024CD5135S situada en el carrer des Molí objeto de obras para la construcción de un hotel
- Y, la parcela con referencia catastral 3852017CD5135S situada en calle Picasso objeto de obras para la construcción de un edificio plurifamiliar

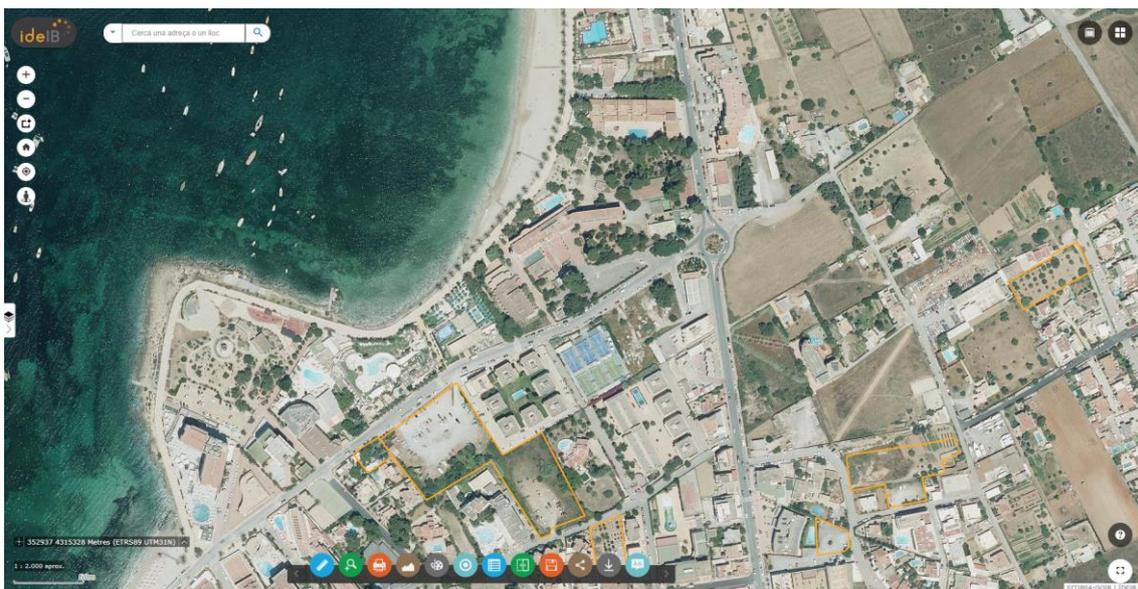


Ilustración 22 - IDEIB Suelo Vacante 2015

Por ello, y como podemos ver en la siguiente ilustración, Plano 1, Categorías de Suelo Rústico, del PTIE, únicamente quedan en el barrio de Can Obrador solares clasificados por el PTIE como Suelo Rústico Común con la superficie suficiente para hacer un aparcamiento. Teniendo el solar objeto de este proyecto la categoría de Área de Transición.

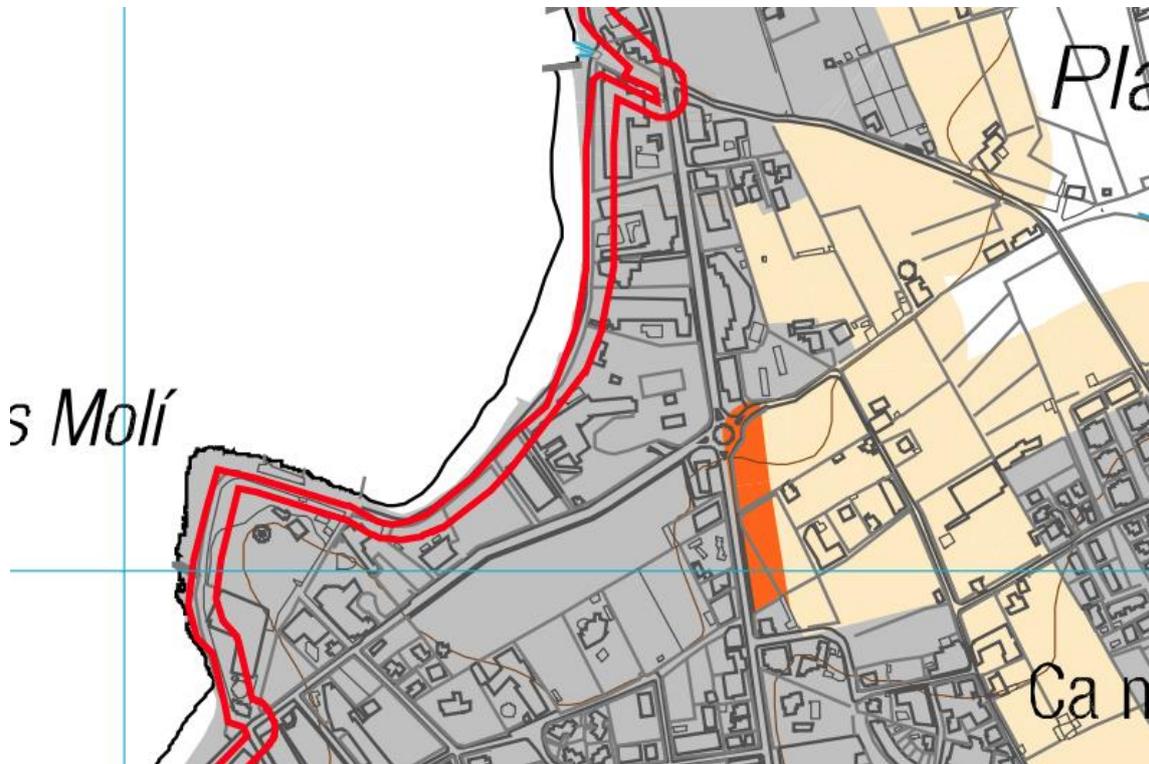


Ilustración 23 - Plano 1, Categorías de Suelo Rústico, PTIE

4.3 JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL

Tal y como se viene describiendo a lo largo del presente documento, la implantación de una instalación de un aparcamiento de uso público al aire libre en la parcela 304 del polígono 8, del término municipal de Sant Antoni de Portmany, pretende resolver la falta de plazas de aparcamiento para los vecinos de Can Obrador así como a los usuarios de la zona Sur de la playa de S'Arenal, y la consecuente ocupación indebida de las parcelas colindantes carentes de vallado perimetral y las márgenes del vial de acceso a las mismas, sin ningún tipo de ordenación ni regulación, suponiendo un riesgo en la seguridad de las personas debido a las interferencias entre el tráfico rodado y los peatones, problemática que se acentúa en el periodo estival.

Con la nueva instalación propuesta, se consigue dotar al barrio de Can Obrador con 194 nuevas plazas para turismos.

Considerando que la tendencia de la política de las administraciones competentes en materia de movilidad y transportes se basa en la mejora y potenciación del transporte público colectivo en aras de la sostenibilidad, se considera que la dotación estimada es suficiente y adecuada, cubriendo la demanda existente y dando solución a la problemática actual.

La ordenación propuesta regula, a su vez, los sentidos de circulación disponiendo un carril de entrada y otro de salida, facilitando y agilizando así la evacuación de los vehículos que hagan uso del aparcamiento.

La creación de accesos para el tránsito peatonal con viales peatonales debidamente señalizados, evitarán interferencias entre el tráfico rodado y el peatonal, dotando de seguridad a la instalación. Se habilitarán además dichos accesos peatonales para personas con movilidad reducida cumpliendo así con la Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears.

Así, la actividad propuesta pretende ordenar y aumentar la oferta en plazas de estacionamiento en un emplazamiento puntual, concreto y compatible con el sistema territorial, evitando así que se haga uso de zonas colindantes no habilitadas para su uso como aparcamiento, generando molestias a otros usuarios y vecinos de la zona.

La actuación propuesta resulta muy poco incidente en el medio físico y no supone impactos significativos a nivel territorial, planteándose en consonancia con la filosofía del planeamiento urbanístico del municipio y guardando y ayudando a la coherencia con el Proyecto de ordenación de la costa de la Bahía de Portmany desde Port des Torrent hasta Cala Gració.

Por ello, es imprescindible impulsar la creación de bolsas de aparcamientos disuasorios en el perímetro del casco urbano, conectándose a los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el transporte público pudiendo habilitar en los nodos estratégicos del municipio aparcamientos de gran capacidad seguros y vigilados.

Por todo ello, se considera que la actividad propuesta trasciende del mero interés particular del promotor y resulta un proyecto beneficioso para el uso del público en general, en aras de la mejora de su calidad de vida, siendo compatible con el grado de protección de la zona y con la conservación del entorno natural y mejorando la ordenación territorial del área de influencia.

4.4 DOCUMENTO AMBIENTAL – ANÁLISIS DE IMPACTOS Y PROPUESTAS DE MEDIDAS CORRECTORAS

En el anexo nº1 de la presente memoria se incluye el documento ambiental como documento consultivo en virtud de lo establecido en el Título II, Capítulo II, Sección 2ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y 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.

Esta ley establece que los aparcamientos en suelo rústico requieren una tramitación de evaluación ambiental simplificada dado que están recogidos en los proyectos incluidos dentro Anexo 2 de la 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. En particular, los aparcamientos están incluidos en el Grupo 4. Proyectos de infraestructuras.

A continuación, se realiza un resumen de los posibles impactos que generará el desarrollo de la actividad propuesta, para lo que se ha considerado la relación de los factores ambientales que pueden verse afectados y el conjunto de las acciones del proyecto susceptibles de provocar efectos sobre los mismos. Asimismo, se proponen medidas protectoras y correctoras de los impactos analizados, que hacen viable desde el punto de vista ambiental, el desarrollo de la instalación de uso público al aire libre para el estacionamiento de vehículos

4.4.1 AFECCIONES AL MEDIO ATMOSFÉRICO Y MEDIDAS PROPUESTAS.

Durante la ejecución de las actuaciones previstas, los trabajos de regularización de la superficie así como el acopio de materiales, su carga y transporte, incrementarán los niveles de partículas de polvo en suspensión, lo que podrá afectar de forma local a la calidad atmosférica en la zona de actuación. Este efecto se verá incrementado por la emisión de gases procedentes de los motores de la maquinaria utilizada, no obstante, los movimientos de tierra serán mínimos dada la escasa pendiente de la zona de actuación y la adaptación de las zonas de tránsito de peatones y vehículos a la topografía. Se trata de un efecto temporal y reversible al término de la ejecución de las obras. De la misma forma ocurrirá con los niveles de ruido emitidos por la maquinaria, para lo que se cumplirá con los horarios de trabajo según las ordenanzas del municipio.

Durante la fase de explotación, se cumplirá con la normativa sectorial de aplicación y ordenanzas municipales relativas a las emisiones sonoras y al control de la contaminación lumínica, de forma que en ningún caso se vean afectados los vecinos residentes en el entorno colindante.

4.4.2 AFECCIONES A LA HIDROLOGÍA Y LOS SUELOS. MEDIDAS PROPUESTAS.

Como se ha indicado anteriormente, la parcela se ubica en un área de riesgo de contaminación de acuíferos bajo, no obstante, dado que se pretende ordenar y regular una actividad existente en la actualidad, previendo la disposición del drenaje necesario para la recogida de aguas pluviales que arrastren posibles aceites e hidrocarburos que se puedan verter de forma accidental de los vehículos estacionados hasta una arqueta de recogida, se considera que se mejora la situación actual minimizando el riesgo de posible contaminación de acuíferos por el desarrollo de la actividad propuesta.

Durante la fase de obra, las posibles afecciones por vertidos accidentales procedentes de la maquinaria podrían generar contaminación puntual de los suelos y aguas superficiales y subterráneas. Para minimizar el riesgo, se realizará el adecuado control de la maquinaria y se evitará la realización de operaciones de mantenimiento en la zona de obras. Asimismo se generarán una serie de residuos que, aún siendo mínimos, se deberán almacenar temporalmente en obra y gestionar correctamente.

Los movimientos de tierra necesarios serán mínimos dada la práctica horizontalidad de la zona de actuación. La conexión a la red eléctrica para el alumbrado será enterrada.

En fase de explotación, el contenido del separador de grasas e hidrocarburos será vaciado periódicamente por gestor autorizado. Los residuos generados asimilables a urbanos se almacenarán en las papeleras dispuestas al efecto hasta su retirada por gestor autorizado.

4.4.3 AFECCIONES A LA VEGETACIÓN Y EL PAISAJE. MEDIDAS PROPUESTAS.

La superficie de la parcela de estudio se encuentra en un buen estado de conservación presentando una cubierta de tierra en la cual se realizará una regularización superficial.

La actuación supondrá la eliminación de la escasa cubierta vegetal existente y se respetará el arbolado existente compuesto por un sabinar que se encuentre en buen estado fitosanitario. Se revegetará además parte del espacio libre para amabilizar e integrar la intervención paisajísticamente con especies arbóreas y arbustivas autóctonas de bajos requerimientos hídricos y escaso mantenimiento, creando masas de vegetación que integren la instalación con

el medio natural y oculten su visibilidad, minimizando el impacto visual y conservando su naturaleza rústica.

4.4.4 AFECCIONES A LA FAUNA.

Las acciones relacionadas con el movimiento de tierras propiamente dicho, no suponen un efecto negativo para la fauna por la destrucción o alteración de su hábitat inicial puesto que actualmente la parcela se encuentra en un estado muy degradado lindante con áreas urbanas. Por tanto no se verá agravado por las molestias derivadas por el ruido, la presencia humana y las emisiones durante las obras, lo que no provocará el probable desplazamiento de la fauna porque no hay presencia en la parcela ni entorno inmediato. Respecto a las especies de fauna catalogada, no se han encontrado nidos ni presencia de avifauna protegida en el entorno del ámbito de estudio. No obstante, dado el entorno del emplazamiento de actuación así como el habitual uso que se ha venido dando a la parcela de estudio, no se considera necesaria la ejecución de medidas específicas al respecto.

4.4.5 AFECCIONES AL MEDIO SOCIOECONÓMICO.

La ejecución de las obras supondrá un impacto positivo a nivel local sobre el empleo y los recursos económicos de la zona por el incremento en la demanda de maquinaria, equipos, productos varios y materiales de construcción, así como por el consumo en comercios y restaurantes de la zona de los trabajadores de la misma.

La nueva instalación ofrecerá durante todo el año y en particular aligerando la presión de vehículos que sufre la zona en la temporada estival al contar con un servicio de aparcamiento al aire libre ordenado y regulado, resolviendo una problemática existente que afecta a los residentes del entorno por la ocupación indebida de sus parcelas y de los viales de acceso a las mismas.

Asimismo, mejora la seguridad de los usuarios al prever zonas de tránsito peatonal adaptadas para personas de movilidad reducida, y la regulación de la entrada y salida de vehículos de forma que se reduzcan las aglomeraciones de tráfico rodado en periodo estival.

4.5 MEDIDAS DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Las medidas necesarias para evitar, reducir o compensar los efectos negativos sobre el paisaje y mejorar este y la calidad visual del entorno, en el entorno de la actuación, situada en la zona de la Bahía de Sant Antoni de Portmany, se describen a continuación.

4.5.1 MEDIDAS PROTECTORAS GENERALES

Se establecerán previamente al inicio de la obra las condiciones que deberán cumplir los vehículos y la maquinaria a emplear en las obras, así como las condiciones de funcionamiento y operación en la obra, con el objetivo de minimizar las molestias por ruido, gases y polvo, los riesgos de vertidos contaminantes, la incidencia sobre el tránsito peatonal y rodado en rutas de transporte de materiales y reducir el riesgo de accidentes a causa del trasiego de vehículos y maquinaria de obra.

En concreto se establecerán las siguientes medidas:

Uso de equipos y materiales

1. Se rechazará cualquier vehículo o máquina que presente emisiones sonoras anormalmente altas, pérdidas de aceites o combustibles, o cualquier otro defecto que produzca contaminación.
2. Se comprobará periódicamente que todos los vehículos y máquinas cumplan las debidas condiciones técnicas y revisiones, antes y durante las obras.
3. Los horarios y el calendario de obra serán los que reduzcan en mayor medida el impacto sonoro y, en cualquier caso, se realizarán fuera de la temporada turística. Se respetarán horarios y calendario de trabajo y ordenanzas municipales al respecto. Se evitarán los trabajos nocturnos.

Delimitación del área de obras

1. Se establecerán los accesos y viales a utilizar por camiones de transporte de materiales.
2. Se establecerá y se instalará previamente al inicio de la obra toda la señalización necesaria, así como cualquier otro elemento necesario, tanto dentro como fuera del ámbito de la obra, para prevenir posibles accidentes y riesgos (señalización de accesos, salida de camiones, límites de velocidad, etc.).
3. Se fijarán previamente las zonas destinadas a operación, estacionamiento, almacenamiento, tránsito, acceso, salida y mantenimiento de la maquinaria y vehículos a utilizar.

Planificación de las obras

1. Se cumplirá con el plan de obra establecido, con una duración prevista de 5 semanas, evitando el desarrollo de las obras en época estival.

Adecuada gestión de residuos

1. De forma previa al inicio de las obras, el contratista deberá entregar a la Dirección de Obra un Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición acorde al Estudio de RCD's del proyecto redactado en cumplimiento del RD 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Dicho plan se incorporará a la documentación del Plan de Vigilancia Ambiental.
2. Se establecerá un protocolo de actuación en caso de vertidos contaminantes accidentales de la maquinaria tanto en tierra como al mar.

4.5.2 MEDIDAS PROTECTORAS PARTICULARES

Se asegurará la formación de una pantalla visual continua, mediante reforestación, en el lateral más próximo a la costa. Por otra parte, en los laterales este y sur se llevará a cabo una integración paisajística del aparcamiento mediante la plantación de especies arbóreas. Además, se respetarán las especies actuales con mayor porte. Concretamente se adoptarán las siguientes medidas:

- En los límites oeste y, los más próximos a la costa, se llevará a cabo la formación ajardinamiento con especies autóctonas de la zona (pinos, sabinas o lentiscos). De esta manera se evitará cualquier visual de observadores desde la calle. La pantalla tendrá una altura mínima de 2 m.
- Por otra parte, se ajardinara la línea que atraviesa longitudinalmente la parcela, se llevará a cabo la plantación de especies arbóreas autóctonas (pinos, sabinas o lentiscos) intercaladas con las plazas de aparcamiento de tal forma que se produzca un integración paisajística de la infraestructura propuesta.
- Especies arbustivas a incorporar: 200 m² a razón de 4 unidades/m²:

Rosmarinus Officinalis, Thymus vulgaris, Tymbra capitata, Pistacea Lentiscus, Phillyrea Angustifolia, Quercus Coccifera, Erica multiflora

4.5.3 MEDIDAS EN FASE DE FUNCIONAMIENTO Y MANTENIMIENTO

1. Se vigilará el estado de las especies arbóreas, tanto las de nueva ejecución como las ya existentes.
2. Se vigilará y control del buen estado de las instalaciones, tanto en temporada estival como invernal.

4.5.4 EJECUCIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS

La ejecución de las medidas preventivas y correctoras será controlada por la dirección de obra y auditoría ambiental, en su caso, y comprobada por los responsables técnicos de las administraciones competentes en la materia.

Tales medidas deberán ser incorporadas en la memoria, planos, presupuesto y pliego de condiciones técnicas particulares del correspondiente proyecto constructivo

4.5.5 VALORACIÓN PAISAJÍSTICA GLOBAL DEL PROYECTO

Dado que el estudio realizado presenta una mejora con respecto al problema de aparcamiento en el entorno, la valoración resultante del estudio de paisaje es positiva.

4.6 VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN

El Presupuesto de Ejecución Material asciende a la cantidad de CIENTO TREINTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS VEINTISIETE CON CINCUENTA Y SEIS euros (139.927,56€).

Se ha considerado para el cálculo del del PEM el coste tipo de OCTUBRE de 2022 del COAIB que asciende a 501,24€ siendo las superficies las siguientes:

ENCARGO: CE13/00811/22.N		SV13/????/22 (PENDIENTE DE ENVIAR)		1.FASE Y SUPERFICIES		2.DOCUMENTACIÓN		3.PRESENTACIÓN / RETIRADA	
CONCEPTO DE VISADO									
Tipo de trabajo		Fase				Modo			
Otros trabajos		Documentación otros trabajos				Nueva			
SUPERFICIES									
Tipo de trabajo	Tipo Obra	Tipología	Descripción	Superficie (m²)	Coef. reforma	Coef. porche(0,5)/pérgola(0,25)	%Legalización/% Proj. acabados	Coef. calidad	
Otros trabajos	Nueva construcción	Acondicionamiento zona verde urbanística = 0,04	Zonas verdes	2.215,52	1,00		1,00	100,00	1,00
Otros trabajos	Nueva construcción	Movimiento de tierra = 0,03	Carriles y plazas	6.351,40	1,00		1,00	100,00	1,00
PRESUPUESTO									
Tipo de trabajo	Presupuesto / Coste de referencia (€)		Presupuesto de ejecución material (€) o Coste de ejecución material (€)						
Otros trabajos	139.927,56								

4.7 CONSIDERACIÓN FINAL

Considerando que el presente documento contiene la información necesaria para solicitar el procedimiento administrativo de declaración de interés general en suelo rústico de una instalación para el aparcamiento de vehículos al aire libre ante el Ayuntamiento de Sant Antoni de Portmany, quien la remitirá a la Comisión Insular de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Patrimonio Histórico-Artístico del Consell Insular de Eivissa de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de suelo rústico de las Illes Balears, se somete su contenido al superior criterio de los organismos competentes.

En caso de otorgarse la declaración de interés general, se desarrollará la documentación técnica necesaria que deben contener los expedientes sometidos al procedimiento de autorización para actividades vinculadas a los usos condicionados definidos en el Artículo 19 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Islas Baleares, de acuerdo con la Instrucción 5 del PTIE.

Ibiza, Noviembre de 2023

Guillaume M.L. Desager

Arquitecto