

DOCUMENTACIÓN TÉCNICA PARA LA AUTORIZACIÓN DE UN APARCAMIENTO DE USO PÚBLICO EN SUELO RÚSTICO EN CALA XUCLAR. DS PORTINATX. POLÍGONO 5, PARCELA 3. PORTINATX - SANT JOAN DE LABRITJA

Emplazamiento:

CALA XUCLAR. DS PORTINATX 44, POLÍGONO 5, PARCELA 3. PORTINATX - SANT JOAN DE LABRITJA

Promotor:

María Torres Escandell

Arquitecto:

Marc Tur Torres

0306/21-CXU

SEPTIEMBRE 2021

ÍNDICE

1.	OBJETO DEL DOCUMENTO.....	4
1.1	Datos de la actuación / promotor.....	4
1.1.1	Promotor.....	4
1.1.2	Emplazamiento de la actuación.	4
1.2	Datos de los redactores del documento.....	4
1.2.1	CIF, nombre fiscal, representante y autor.....	4
1.2.2	Dirección completa y a efectos de notificaciones.....	4
2.	SOLICITANTE.....	5
3.	SITUACIÓN Y ENTORNO.....	5
4.	ESTUDIO DE ALTERNATIVAS	10
4.1	Alternativa 0	10
4.2	Alternativa 1	10
4.3	Alternativa 2	12
4.4	Alternativa 3	14
4.5	Valoración de las alternativas estudiadas.....	15
4.5.1	Máxima seguridad para vehículos y usuarios.....	15
4.5.2	Mínima afección al medio ambiente.....	15
4.5.3	Menor coste económico	16
4.5.4	Mayor respuesta a demanda existente.....	16
4.5.5	Menor ocupación del espacio	17
4.6	Suma total de las valoraciones	17
4.7	Conclusión	17
5.	DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD PROPUESTA E INSTALACIONES ASOCIADAS	18
5.1	Plazas de aparcamiento.....	19
5.2	Instalaciones.....	21
5.3	Zona transitable de vehículos y aparcamiento	21
5.4	Zonas transitables de peatones.....	22
5.5	Zanjas drenantes de recogida de escorrentía superficial e hidrocarburos.....	22

6.	JUSTIFICACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE LA INSTALACIÓN	23
7.	JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN A LA NORMATIVA.....	26
7.1	Situación general.....	26
7.2	Normativa urbanística	27
7.3	Normativa hidráulica	29
8.	ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL.....	30
9.	JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD DE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL.....	31
10.	VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN	33
11.	DOCUMENTACIÓN ANEXA	33
12.	CONSIDERACIÓN FINAL	34

DOCUMENTACIÓN ADJUNTA:

1. Ficha catastral de la parcela 3, polígono 5, DS Portinatx 44, TM Sant Joan de Labritja. DG Catastro.
2. Nota simple registral
3. NIF de Doña María Torres Escandell.

PLANOS:

Plano 011. Situación, Área de actuación, topografía, planimetría, normativa y estado actual.

Plano 021. Área de actuación. Estado propuesto. Planta general.

1. OBJETO DEL DOCUMENTO

Se redacta el presente documento con el objeto de aportar la documentación técnica necesaria que deben contener los expedientes que se sometan 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, y para la obtención de declaración de interés general de acuerdo con el Artículo 26 de la citada ley, para la instalación de un aparcamiento de uso público al aire libre en suelo rústico común de régimen general.

Tras un breve análisis del territorio y la descripción y justificación de la implantación de la actividad propuesta e instalaciones asociadas, se analiza ésta desde el punto de vista territorial y de protección ambiental, para posteriormente justificar las razones por las que su desarrollo resulta un proyecto beneficioso para el uso público del municipio de Sant Joan de Labritja y de la isla de Eivissa en general, y por tanto, de interés general.

Dicho documento sirve de Estudio Previo de la actividad propuesta complementado con los planos adjuntados como anexos al mismo.

1.1 Datos de la actuación / promotor

1.1.1 Promotor

Dña María Torres Escandell 41.434.561-S
C\ Bisbe Huix nº 9 2-1º
07800 Eivissa

1.1.2 Emplazamiento de la actuación.

CALA XUCLAR. DS PORTINATX. Polígono 5 Parcela 3
07810 Sant Joan de Labritja - Ibiza (Illes Balears)

1.2 Datos de los redactores del documento

1.2.1 CIF, nombre fiscal, representante y autor

Marc Tur Torres nº Col. 405981 COAIB
NIF. 41455019-A

1.2.2 Dirección completa y a efectos de notificaciones

Avenida Ignasi Wallis, 29, 3r Izquierda.
07800 Eivissa (Illes Balears)

marc_tur@coaib.es

2. SOLICITANTE

El promotor de la actividad de aparcamiento de uso público al aire libre en suelo rústico, es la persona física Dña María Torres Escandell, con domicilio en C\ Bisbe Huix nº 9 2-1º, con NIF 41.434.561-S.

3. SITUACIÓN Y ENTORNO

La actividad objeto de estudio, se ubicará junto a Cala Xuclar, del término municipal de Sant Joan de Labritja.

El municipio de Sant Joan de Labritja está situado en el norte de la isla de Eivissa, limitando con los términos municipales de Sant Eulària des Riu y Sant Antoni de Portmany.



Figura 1. Ubicación de la parcela en el entorno de la isla de Eivissa.



Fotografía 1. Fotografía aérea del entorno donde se ubica la parcela con la parcela catastral dentro del municipio de Sant Joan de Labritja.



Fotografía 2. Fotografía aérea de la ubicación del aparcamiento.

La finca objeto de estudio se sitúa en el km 27,7 de la carretera que conduce a Portinatx desde la EI-300 (Eivissa a Portinatx), donde se encuentra la intersección que desciende hacia Cala Xuclar, en el norte de la isla de Eivissa, lindando al norte con Cala Xuclar y por el resto de sus límites con otras parcelas en suelo rústico con presencia de pinos. La zona objeto de estudio es plana en la zona que se propone el aparcamiento e inclinada en la restante siendo la posición idónea para su uso. La vegetación existente en los laterales, en gran parte de pinos altos que aportan sombra al lugar, que mediante autorización previa de la administración competente se mantiene limpia para minimizar el

riesgo de incendio, y por el lugar cruza el torrente Sa Palanca. La parcela se encuentra en Servidumbre de Protección de Costas.

El acceso a la zona de actuación se realiza por su lateral este, tras seguir un camino sin asfaltar en cuesta que desemboca en la explanada donde se pretende disponer el aparcamiento. Durante el recorrido hasta Cala Xuclar, desde la carretera EI-300 no existe la posibilidad de aparcamiento debido a la inclinación y dimensiones del camino, lo que hace imprescindible disponer del mismo en esta zona, con tal de permitir y facilitar el acceso y el estacionamiento en la cala y sus instalaciones de temporada así como para facilitar la maniobrabilidad de posibles equipos de emergencia.

La parcela, según datos catastrales de bienes inmuebles de naturaleza rústica de la Dirección General del Catastro, cuenta con una superficie de 145.981 m² de uso agrario. Se adjunta como anexo al presente documento las fichas catastrales de DS PORTINATX Polígono 5 Parcela 3 del término municipal de Sant Joan de Labritja.

Dicha parcela se halla inscrita en el Registro de la Propiedad de Eivissa, como finca registral nº 3999 de Sant Joan de Labritja, cuyos titulares, son:

Maria Torres Escandell	41.434.561S	37.50% de la finca
Marc Tur Torres	41.455.019A	20.83% de la finca
Carles Tur Torres	46.959.171W	20.83% de la finca
Sara Tur Torres	46.959.647J	20.83% de la finca

Se adjunta como anexo nota simple del registro de la propiedad de la finca donde se pretende implantar la citada actividad de aparcamiento al aire libre, objeto del presente documento.

El aparcamiento de uso público al aire libre objeto de estudio, tiene destinada una superficie de 1.235 m² de terreno del total de la parcela, en concreto, en la zona oeste de la finca.

La superficie destinada a la zona de aparcamiento, actualmente sin aprovechamiento agrícola, no presenta ningún tipo de vegetación, en los bordes de la zona prevista como aparcamiento se encuentra parcialmente colonizada por vegetación, con presencia de especies arbóreas, en concreto, pinos (*Pinus halepensis*), y sabinas (*Juniperus phoenicea*) en los lindes del parking. Ver ilustraciones 3 y 4.

Como se aprecia en las siguientes ortofotos (Fotografía 3), comparando la actualidad con una ortofoto del año 1956, la vegetación en la zona es relativamente joven.

La vegetación del entorno de estudio se caracteriza por la presencia de un pinar, con manchas aisladas de formaciones arbóreas de frutales de secano y sabinares con matorral mediterráneo (lentisco, romero, jara, brezo, enebro...).

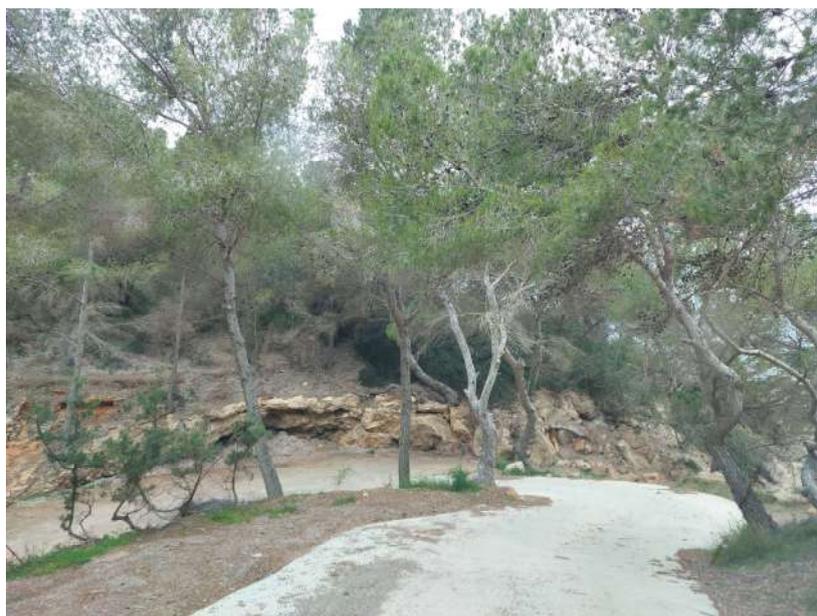


Fotografía 3. Comparativa masa vegetación de 1956 con la actualidad. Fuente: MUIB.

La vegetación del entorno de estudio se caracteriza por la presencia de un pino, con manchas aisladas de formaciones arbóreas de frutales de secano y sabinares con matorral mediterráneo (lentisco, romero, jara, brezo, enebro...).



Fotografía 4. Vista de algunas de las especies arbustivas en los límites de la zona destinada al aparcamiento de vehículos.



Fotografía 5. Estado actual de la parcela sin aprovechamiento agrícola, con presencia de vegetación ruderal (hinojo, romero, etc.) y arboles (sabina y pinos).

Predominan en el entorno las parcelas con áreas de pinar entremezcladas con zonas forestales y con zonas de uso residencial situadas en suelo rústico.

Tal y como se desarrolla en el apartado de justificación de la adecuación a la ordenación urbanística, la parcela de estudio está clasificada como Suelo Rústico Protegido AANP-ANEI por el Plan territorial insular de Eivissa y Formentera (Figura 2). Además, está en interior de zona LIC y ZEPA (Figura 8).



Figura 2. Categorías de suelo existentes en el ámbito del proyecto. Fuente: Mapa Urbanístico de las Islas Baleares (MUIB), 2013.

4. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS

En la presente documentación técnica para la autorización de un aparcamiento público al aire libre en suelo rústico, se ha realizado el estudio de 3 alternativas (exceptuando la alternativa 0 que es la de dejar el terreno tal y como se encuentra en la actualidad, sin hacer actuación alguna sobre él) debido a las posibilidades que ofrece la superficie de la parcela para el desarrollo de las mismas. Dada su reducida superficie, se propondrán dos alternativas distintas en cuanto a la distribución de las plazas de aparcamiento dentro de la misma, quedando la tercera como una variante de la segunda variará la disposición de las plazas dentro de las limitaciones en las alternativas manteniendo la funcionalidad.

Será común a todas las alternativas la propuesta del acondicionamiento y mantenimiento del camino de acceso que comunica la carretera EI-300 con el aparcamiento de acceso a Cala Xuclar, existiendo a lo largo del mismo opciones que permiten el cruce de dos vehículos en sentidos opuestos. De igual manera, tal y como se muestra en la Fotografía 4, la última parte del camino se mantiene el acabado actual para evitar la erosión constante del terreno en la parte del camino de mayor inclinación, respetando siempre la vegetación existente.

4.1 Alternativa 0

Esta alternativa inicial consiste en no actuar sobre el aparcamiento desordenado y aleatorio existente en la actualidad, manteniendo la situación caótica que se produce, especialmente, en temporada estival.

Argumentos a favor:

- No produce ningún coste.

Argumentos en contra:

- Tal y como se describe en la presente documentación técnica, la situación actual puede crear problemas de seguridad para conductores y usuarios.
- Deterioro ambiental creciente en la zona.

4.2 Alternativa 1

Se entiende por esta alternativa, la consistente en ordenar el aparcamiento dentro de la zona de la parcela de estudio de forma que se respeten las especies arbóreas existentes en la actualidad (Figura 3). De esta manera, se buscarían los huecos actualmente sin vegetación, o con una cantidad reducida de esta, para situar ahí las plazas de aparcamiento. Las características de esta alternativa son las siguientes:

- Distribución de plazas de aparcamiento ordenada y alineada, aprovechando zonas sin vegetación o con una cantidad escasa de esta.
- Se cubriría la demanda actual de plazas de aparcamiento, en función del conteo realizado de los vehículos que acuden a Cala Xuclar en años anteriores y durante la temporada estival.
- Con el objetivo de sacar provecho de la parcela, en esta alternativa se aprovecha toda la superficie disponible del lugar, para así dar cabida a mayor número de vehículos.

Argumentos a favor:

- Se ordena el aparcamiento en Cala Xuclar, con una mayor cabida de vehículos y un mayor orden en la distribución, aportando seguridad al usuario.
- Se respetan, las especies arbóreas existentes, aprovechando las zonas libres de vegetación para plazas de aparcamiento y recorridos de circulación.
- Se genera un orden en la distribución de las plazas, rigiendo la alineación entre ellas para un mejor uso de las zonas disponibles.
- El aprovechamiento de las plazas es óptimo.
- Se ocupa menor superficie que otras alternativas, ya que al alinear las plazas, se generan espacios intersticiales entre el vehículo y la alineación de la topografía actual y vegetación existentes.

Argumentos en contra:

- No se aprovecha todo el espacio disponible, ya que las plazas no se alinean literalmente a la morfología perimetral de la naturaleza, sino que se retranquea ligeramente de estas.

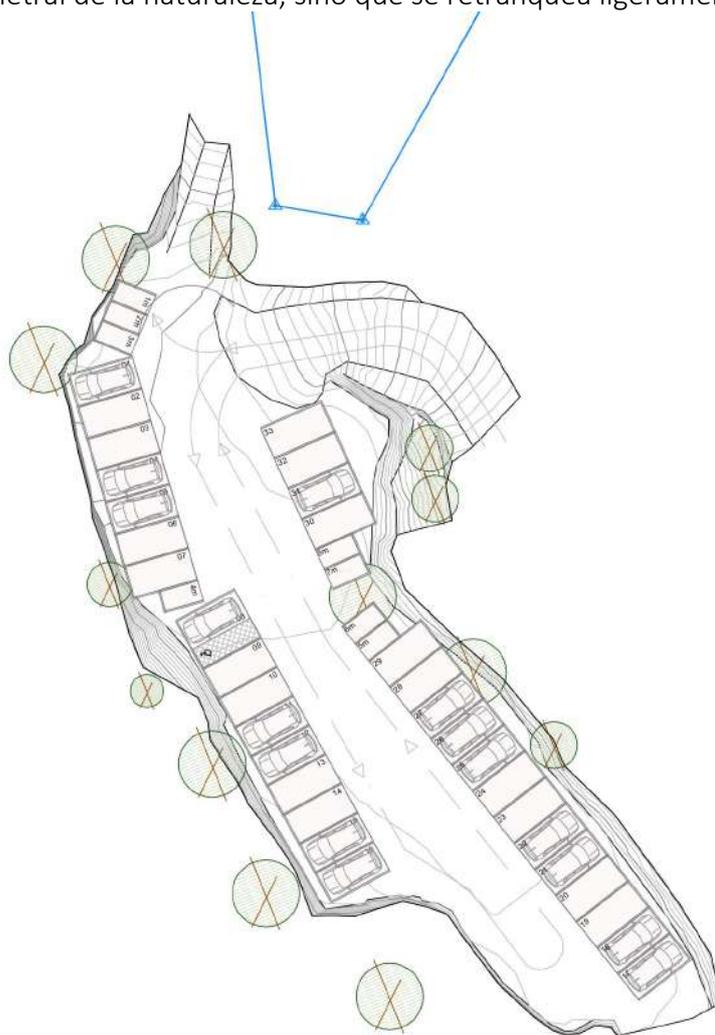


Figura 3. Plano de la alternativa 1 de aparcamiento ordenado.

4.3 Alternativa 2

Se entiende por esta alternativa, la consistente en ordenar el aparcamiento dentro de la parcela de estudio de forma que se haga un uso concentrado de la misma, llevando a cabo el desbroce de la vegetación existente (Figura 4) y alineando las plazas a la topografía existente. El argumento para llevar a cabo este desbroce es que se trata de una masa arbustiva joven.

La propuesta es muy similar a la primera, aumentando las zonas de circulación debido a la alineación de las plazas a la topografía existente. Visualmente, las plazas de aparcamiento no quedan alineadas y permiten espacios muy reducidos frente al vehículo. Las características de esta alternativa son las siguientes:

- Distribución de plazas de aparcamiento intensiva y amplia, llevando a cabo el desbroce de la vegetación existente, y aumentando el espacio de circulación. Se alinean las plazas al límite con la topografía.
- Se cubriría la demanda actual de plazas de aparcamiento, en función del conteo realizado de los vehículos que acuden a Cala Xuclar en años anteriores y durante la temporada estival.
- Con el objetivo de sacar provecho de la parcela, en esta alternativa se aprovecha toda la superficie disponible del lugar, para así dar cabida a mayor número de vehículos.

Argumentos a favor:

- Se ordena el aparcamiento en Cala Xuclar, con una mayor cabida de vehículos y un mayor orden en la distribución, aportando seguridad al usuario.
- Se aprovecha el camino de acceso como espacio de aparcamiento.
- El aprovechamiento de la parcela es óptimo, cubriendo la demanda estimada según el conteo de vehículos realizado en temporada estival.

Argumentos en contra:

- Se desbrozarían las especies arbóreas existentes para poder concentrar toda la demanda en el espacio inicialmente considerado de parcela.
- Se ocupa mayor superficie que otras alternativas, ya que al alinear las plazas a la topografía, se eliminan espacios intersticiales entre el vehículo y la alineación de los desmontes, obligando al desbroce de la vegetación más joven.
- En esta opción no existe versatilidad en las plazas, existiendo únicamente plazas de turismos.
- Se requiere de una mayor inversión para adecuar los aparcamientos del camino de acceso, así como un mayor impacto en la vegetación y construcción de muretes de contención.

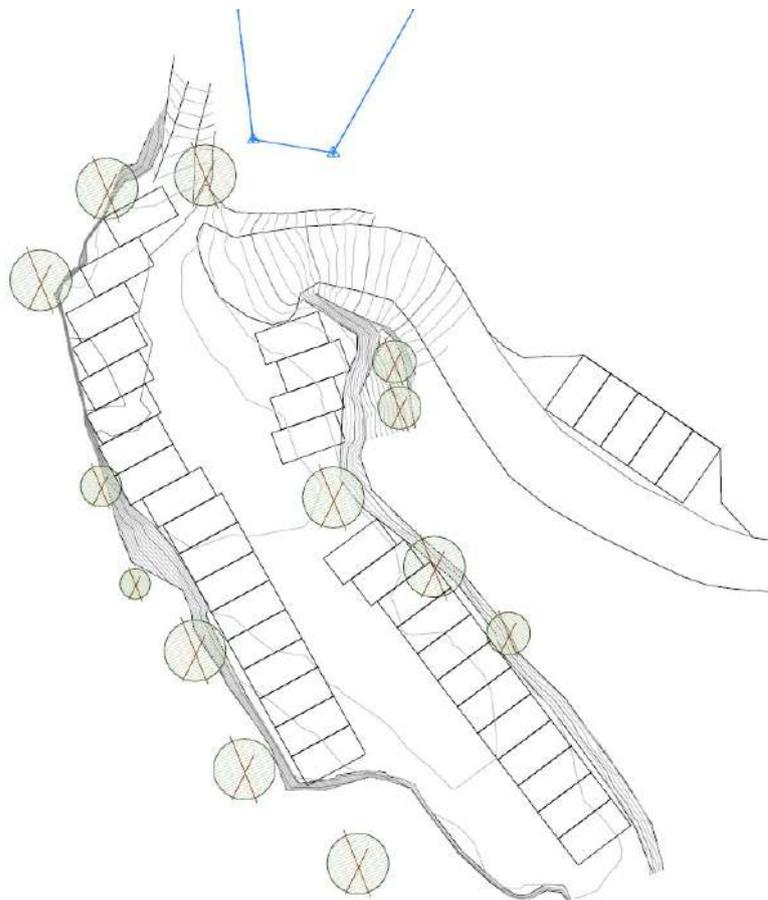


Figura 4. Plano de la alternativa 2 de aparcamiento alineado y abarcando el camino.



Fotografía 6. Posible disposición de aparcamiento a lo largo del camino de acceso.

4.4 Alternativa 3

Esta última alternativa es diferente a las anteriores, distribuyendo las plazas de manera diferente, paralelas entre sí en dirección transversal, generando así doble carril de circulación, con una línea de aparcamiento central (Figura 5). En los laterales este y sur se sitúan otras alineaciones de aparcamiento, todas ellas en línea.

Las características de esta alternativa son las siguientes:

- Se disponen las plazas en línea, cubriendo parte de la demanda de turismos, pero sin contar con las motocicletas o bicicletas. Se genera un total de 22 plazas de turismos.
- La doble circulación facilita la movilidad interior pero reduce el espacio destinado a aparcamiento.

Argumentos a favor:

- Se ordena el aparcamiento en Cala Xuclar, mejorando su la circulación interior de los vehículos, aunque creando espacios de maniobras más dificultosas.

Argumentos en contra:

- Distribución de plazas de aparcamiento reducida, llevando a cabo el desbroce de la vegetación existente, debido a su alineación a los extremos para generar la doble circulación.
- No se cubriría la demanda actual de plazas de aparcamiento, en función del conteo realizado de los vehículos que acuden a Cala Xuclar en años anteriores y durante la temporada estival.
- El aprovechamiento de la parcela es el menos óptimo, no cubriendo la demanda estimada según el conteo de vehículos realizado en temporada estival.

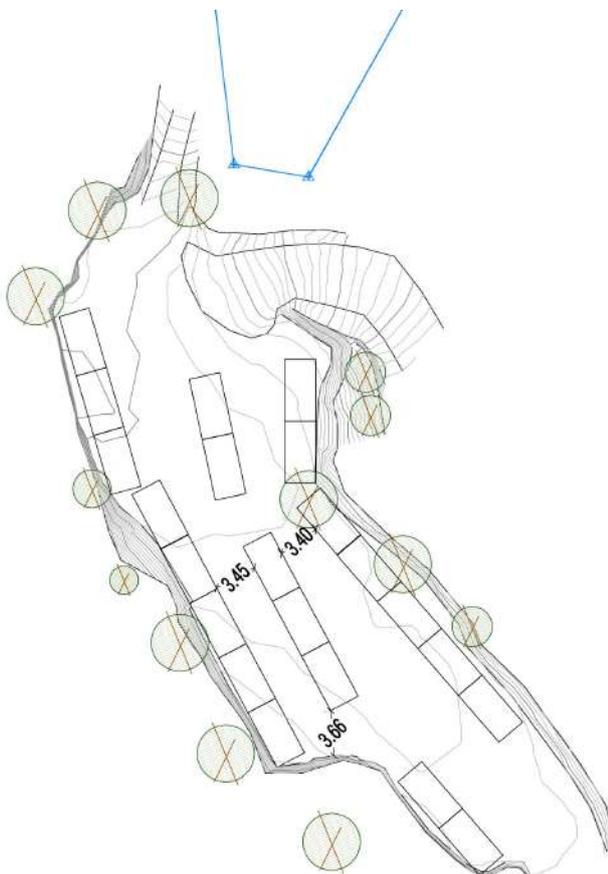


Figura 5. Plano de la alternativa 3 de aparcamiento reducido.

4.5 Valoración de las alternativas estudiadas

Para valorar las alternativas planteadas y poder establecer comparaciones entre ellas, se van a estudiar las diferentes alternativas de acuerdo con los siguientes criterios:

- Criterio de máxima seguridad para vehículos y usuarios.
- Criterio de mínima afección al medio ambiente.
- Criterio de coste económico.
- Criterio de respuesta a demanda de aparcamiento.
- Criterio de mínima ocupación del espacio.

4.5.1 *Máxima seguridad para vehículos y usuarios.*

Respecto al primer aspecto a valorar, en principio, cualquier actuación que se realice en la parcela de estudio, encaminada a ordenar el aparcamiento de vehículo, tendrá un impacto positivo desde el punto de vista de la seguridad.

Partiendo de esa base se estima como mejor alternativa la que incorpore medidas de seguridad adicionales para vehículos y usuarios tales como mejor recorridos de circulación o disposición de las plazas.

Por tanto bajo este criterio, la valoración será:

- Alternativa 0..... **0 puntos.**
- Alternativa 1..... **3 puntos.**
- Alternativa 2..... **2 puntos.**
- Alternativa 3..... **1 punto.**

4.5.2 *Mínima afección al medio ambiente.*

Este criterio de valoración responde a la afección al medio ambiente que se puede producir por la puesta en marcha de cada una de las alternativas estudiadas.

Se valorará como mejor alternativa la que produzca menores impactos medioambientales, tales como la tala de árboles o desbroces o la que incluya medidas para su protección.

Por tanto bajo este criterio, la valoración será:

- Alternativa 0..... **3 puntos.**
- Alternativa 1..... **2 puntos.**
- Alternativa 2..... **0 puntos.**
- Alternativa 3..... **1 punto.**

4.5.3 *Menor coste económico*

El coste económico necesario a asumir para llevar a cabo cada una de las alternativas constituye un factor a tener en cuenta a la hora de decidirse por una de ellas.

Para medir este criterio, se considerará que la alternativa será más beneficiosa cuanto menos inversión económica sea necesaria.

Por tanto bajo este criterio, la valoración será:

- Alternativa 0..... **3 puntos.**
- Alternativa 1..... **2 puntos.**
- Alternativa 2..... **0 puntos.**
- Alternativa 3..... **1 punto.**

4.5.4 *Mayor respuesta a demanda existente*

La respuesta a la demanda actual de aparcamiento en Cala Xuclar es esencial de cara a satisfacer las necesidades reales del mismo y, con ello, poder evaluar las distintas alternativas.

Para medir este criterio, se considerará que la o las alternativas que respondan de forma más aproximada a la demanda de aparcamiento actual, tendrán una valoración mayor.

Por tanto bajo este criterio, la valoración será:

- Alternativa 0..... **0 puntos.**
- Alternativa 1..... **2 puntos.**
- Alternativa 2..... **3 puntos.**
- Alternativa 3..... **1 punto.**

4.5.5 Menor ocupación del espacio

La ocupación del espacio disponible influirá en la discusión de las alternativas, ya que esta engloba una gran cantidad de factores, tales como afección a especies vegetales, al entorno o, incluso, en la comodidad de los usuarios (reduciendo tiempos de recorrido cuanto más concentrada sea la propuesta).

Para medir este criterio, se considerará que la alternativa que necesite menor superficie para su implantación, será valorada con una puntuación mayor.

Por tanto bajo este criterio, la valoración será:

- Alternativa 0..... **2 puntos.**
- Alternativa 1..... **3 puntos.**
- Alternativa 2..... **0 punto.**
- Alternativa 3..... **1 puntos.**

4.6 Suma total de las valoraciones

La valoración total de cada una de las alternativas es la siguiente (Tabla 1):

	Máxima seguridad para vehículos y usuarios	Mínima afección al medio ambiente	Menor coste económico	Mayor respuesta a demanda existente	Menor ocupación del espacio	TOTAL
Alternativa 0	0	3	3	0	2	8
Alternativa 1	3	2	2	2	3	12
Alternativa 2	2	0	0	3	0	5
Alternativa 3	1	1	1	1	1	5

Tabla 1. Valoración de alternativas

4.7 Conclusión

Tras realizar el análisis multicriterio se comprueba que la alternativa más beneficiosa globalmente resulta la **Alternativa 1: aparcamiento ordenado y alineando las plazas, manteniendo la vegetación intacta**, lo que muestra que existe una mejora respecto a las condiciones actuales.

5. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD PROPUESTA E INSTALACIONES ASOCIADAS

La actividad que se propone desarrollar en la parcela descrita, corresponde a la implantación de un aparcamiento de uso público al aire libre, ordenado y habilitado para dar servicio a los usuarios de Cala Xuclar y las instalaciones de temporada, así como garantizar un correcto acceso y maniobrabilidad a los vehículos de emergencia.

El camino acceso al aparcamiento desde la carretera principal que conduce a Cala Xuclar, se pretende adaptar y acondicionar. La entrada al aparcamiento se propone de tal manera que permita un cambio de sentido con el menor número de maniobras posibles, facilitando la visualización de todas las plazas desde el punto de acceso y generando un espacio intersticial generoso y suficiente para el uso indicado y la seguridad de los usuarios.

Con la alineación en batería de las plazas se permite alejarse lo suficiente de la topografía y la vegetación existente, permitiendo así respetar al máximo el medio ambiente, creando límites físicos entre la vegetación arbustiva y el usuario.

En el aparcamiento propuesto se pretende dar cabida a 32 vehículos y 8 motocicletas, más 1 plaza para vehículos para personas con movilidad reducida.

Las superficies a partir de las cuales se propone la actividad de aparcamiento de uso público al aire libre son las siguientes:

- Superficie total de la parcela donde se ubica el aparcamiento → 145.981 m²
- Porción de la parcela inicialmente considerada para aparcamiento → 1.235 m²
 - Parte de la parcela en SRP-AANP (destinada para aparcamiento) → 442,20 m².
 - Parte de la parcela en SRP-ANEI (destinada para aparcamiento) → 792,80 m².

Dentro de la parte de la parcela destinada a aparcamiento, se tendrán las siguientes características de ordenación del mismo:

- Superficie total de la de parcela destinada a la actividad de aparcamiento: 1.235 m².
- Número de plazas de aparcamiento para turismos: 32 plazas.
- Número de plazas de motos: 8 plazas.
- Número de plazas de personas con movilidad reducida: 1 plaza.



Figura 6. Propuesta de ordenación de aparcamiento de uso público al aire libre.

5.1 Plazas de aparcamiento

Se propone la ordenación parte de la superficie de la parcela, habilitando 32 plazas de aparcamiento de dimensiones 2,5 x 5 m. Existirán, además, 8 plazas de aparcamiento para motos de 1 x 2,25 m. La distribución se detalla en los planos de propuesta de actuación adjuntos. También se habilitará 1 plaza de aparcamiento para personas con movilidad reducida de dimensiones 3,5 x 5 m.

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 (Fotografía 6). Los accesos peatonales se delimitarán mediante postes de madera unidos por una cuerda de nilón regenerado que pasa por su interior, de tal forma que dichos accesos queden suficientemente diferenciados de las zonas destinadas al tráfico rodado (Fotografía 7).



Fotografía 7. Ejemplo de aparcamiento en tierras y delimitación horizontal mediante traviesas de madera.

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

1. *Condicionantes geométricos*

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 normativa sectorial vigente (Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas).

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.

2. *Carácter natural de la instalación*

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

Se ha optado por un aparcamiento de distribución ordenada en el que, de esta forma ocupará una menor superficie y el impacto que genera la instalación será más mínimo. La vegetación queda intacta, adaptándose a la morfología que ésta establece.

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

5.2 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:

- Papeleras.
- Señalización vertical.
- Sistema de recogida de esorrentía superficial e hidrocarburos.

Debido a que el uso de la instalación será fundamentalmente en horario diurno, no se prevé la colocación de elementos de alumbrado.

Se instalarán, a su vez, papeleras en los accesos peatonales así como en puntos concretos dentro del área de estudio. El número total de papeleras a instalar será de 3 unidades. 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.

El sistema de recogida de esorrentía superficial e hidrocarburos se describe en el punto 5.5.

5.3 Zona transitable de vehículos y aparcamiento

Como se ha comentado anteriormente, se mantendrá la actual pavimentación en tierra de cantera compactada y tierras conservando el carácter natural del terreno para toda la zona destinada a aparcamiento y camino. El camino de acceso a la cala actualmente se encuentra acabado parcialmente con tierra de cantera compactada y en los tramos de mayor desgaste mediante hormigón en masa.

Las plazas de aparcamiento, tal y como se ha comentado, se realizarán mediante traviesas de madera (Fotografía 8).



Fotografía 8. Plazas de aparcamiento.

El resto de instalaciones se reducen al mínimo, con tal de minimizar el impacto ambiental, evitando así la instalación de casetas de control, pérgolas, etc. debido a la presencia de elementos naturales que generan sombra por sí mismas.

5.4 Zonas transitables de peatones.

Las zonas de tránsito de peatones será común a la de los vehículos, debido a la escala reducida del proyecto y el número de usuarios del que se dispondrá. Además, la geografía del lugar obliga a velocidades muy reducidas del vehículo, por lo que no interfiere en el funcionamiento de ninguno de ellos.

Por ello, la propuesta es mantener los itinerarios peatonales existentes naturales que existen en la actualidad y que funcionan a la perfección, liberando los espacios intersticiales para permitir el mayor número de maniobras y espacio libre.

Los itinerarios proyectados se pueden consultar en los planos adjuntos.

5.5 Zanjas drenantes de recogida de esorrentía superficial e hidrocarburos.

La explanada presenta una pendiente muy suave desde el extremo sur hasta el extremo norte, 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 norte de la zona destinada al aparcamiento de vehículos, transversales a los viales de entrada a la cala. Dicha zanja recogerá la esorrentía superficial y los posibles hidrocarburos que se viertan accidentalmente en la parcela, canalizándolos hasta un pozo registrada mediante una arqueta, donde existirá un separador de hidrocarburos y aceites rectangular de 2000 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.

La posición de recogida se marca en rojo en el siguiente esquema;

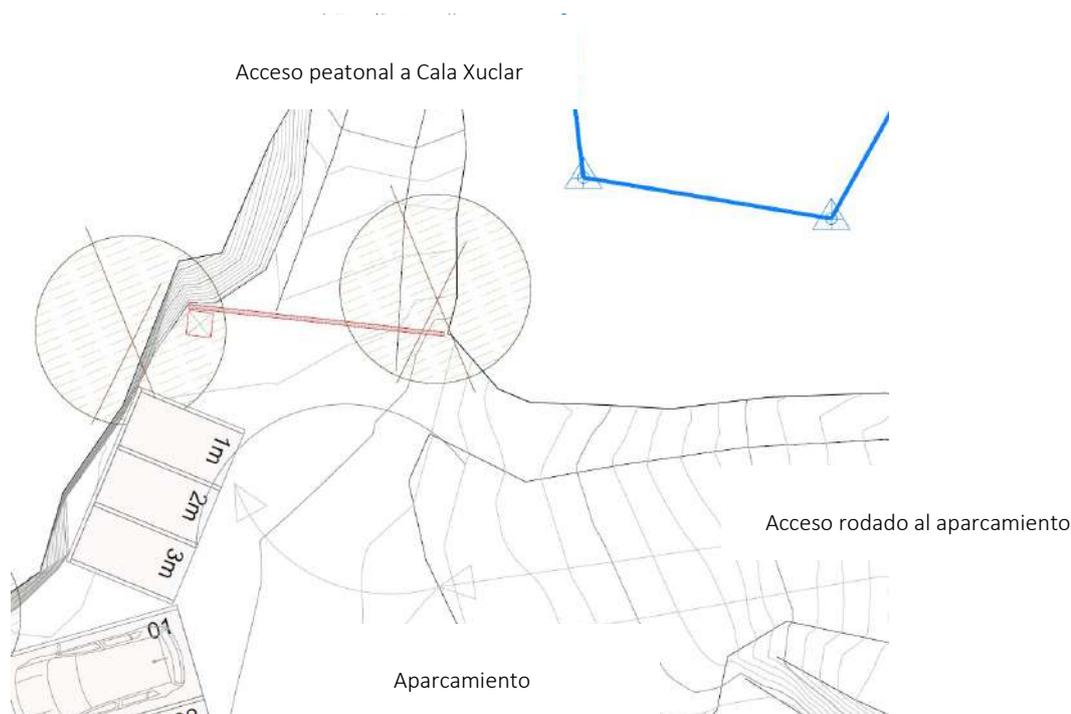


Figura 7. Posición de la recogida de hidrocarburos.

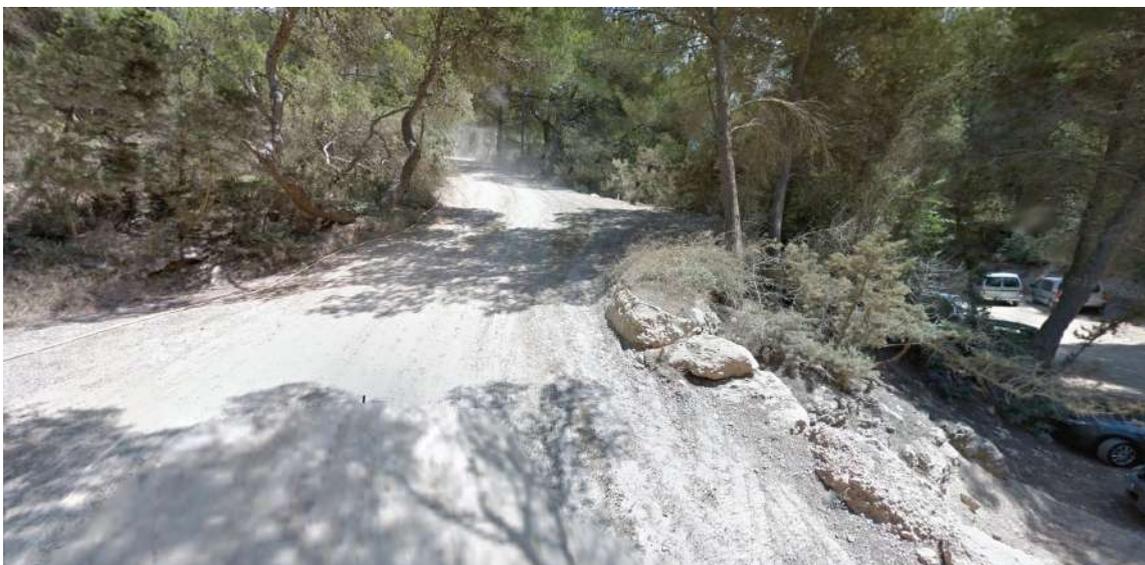
6. JUSTIFICACIÓN DE LA IMPLANTACIÓN DE LA INSTALACIÓN

Cala Xuclar es una cala de guijarros que se encuentra ubicada en la costa norte de la isla de Eivissa. Se accede a través de un camino en sentido descendente que da acceso a la playa desde la EI-300 (Eivissa-Portinatx). El camino de acceso a la playa transcurre por la parcela objeto del presente expediente donde se pretende regularizar el uso público del aparcamiento.

Esta cala es uno de los rincones más bellos del norte de la isla de Eivissa, siendo muy frecuentado en época estival por turistas y residentes, dada la calidad de sus aguas, por los atardeceres que pueden divisarse, así como por el quiosco familiar que da servicio a la misma desde hace unos 40 años. Igualmente, fuera de temporada de verano, sigue siendo visitado al ser un punto idóneo para disfrutar del entorno natural.

Hasta la actualidad, se trataba de un aparcamiento sin regulación alguna, ordenándose los vehículos según llegada de los mismos. La posible saturación de vehículos en temporada estival, prevé desorden en los aparcamientos y, en consecuencia, posibles atascos que conlleven peligro en el acceso si no es regulado. Para ello se habilita la parcela indicada en el presente expediente de Declaración de Interés General para aparcamiento público durante todo el año.

A continuación, en la Fotografía 9, Fotografía 10, Fotografía 11 y Fotografía 12 se comprueba el estado de los vehículos aparcados en época estival, reproduciéndose la organización de las plazas de manera similar a algunas de las propuestas ofrecidas, adaptando la casuística particular en la que se responde tanto a la demanda de vehículos como a la convivencia de recorridos rodados y peatonales, con espacio de maniobra disponible.



Fotografía 9. Disposición automovilística en zona de aparcamiento en un día de verano.



Fotografía 10. Disposición automovilística en zona de aparcamiento en un día de verano.



Fotografía 11. Disposición automovilística en zona de aparcamiento en un día de verano.



Fotografía 12. Disposición automovilística en zona de aparcamiento en un día de verano.

Mediante conteo directo realizado en estas fotografías, se estima que el número total de vehículos estacionados en un día punta de verano se encuentra, aproximadamente, entre 22 y 30 vehículos, junto con una cantidad de entre 3 y 6 motos. Con este valor de referencia se ha llevado a cabo la propuesta de ordenación del aparcamiento, la cual se presenta en esta documentación técnica.

Con la nueva instalación propuesta se consigue dotar a Cala Xuclar de 33 plazas de aparcamiento para turismos, contando las plazas habilitadas para personas con movilidad reducida y 8 para motocicletas/bicicletas.

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 prevista y dando solución a la problemática actual.

La ordenación propuesta regula, a su vez, la posición de los vehículos, eliminando la aleatoriedad que permitía el libre aparcamiento y aumentando las zonas libres dispuestas para circulación rodada y/o peatonal.

Se habilitarán, además, dichos accesos para personas con movilidad reducida cumpliendo así con el Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba la Ley de accesibilidad universal.

De este breve análisis, se concluye la existencia de una demanda de plazas de aparcamiento para los usuarios de Cala Xuclar. El aparcamiento desordenado y aleatorio actual genera una problemática de inseguridad a los usuarios de dicho paraje. Por todo ello, se justifica la regularización del aparcamiento actual de uso público al aire libre objeto de la presente tramitación de declaración de interés general.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN A LA NORMATIVA

7.1 Situación general

Los terrenos objeto de estudio están calificados según el Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera, aprobado definitivamente por el pleno del Consejo Insular de Eivissa y Formentera el 21 de marzo de 2005 (publicado en el BOIB núm. 50, de 31/03/2005), como Suelo Rústico en Régimen Protegido, parte catalogada como Área Natural de Especial Interés con Alto Nivel de Protección (SRP-AANP) y otra como Área Natural de Especial Interés (SRP-ANEI). Además, la totalidad de la parcela se sitúa en Área de Protección Territorial de Costa (SRP-APT de Costa) (ver Figura 8), además de situarse en zonas LIC y ZEPA.

Emplazamiento del aparcamiento al aire libre

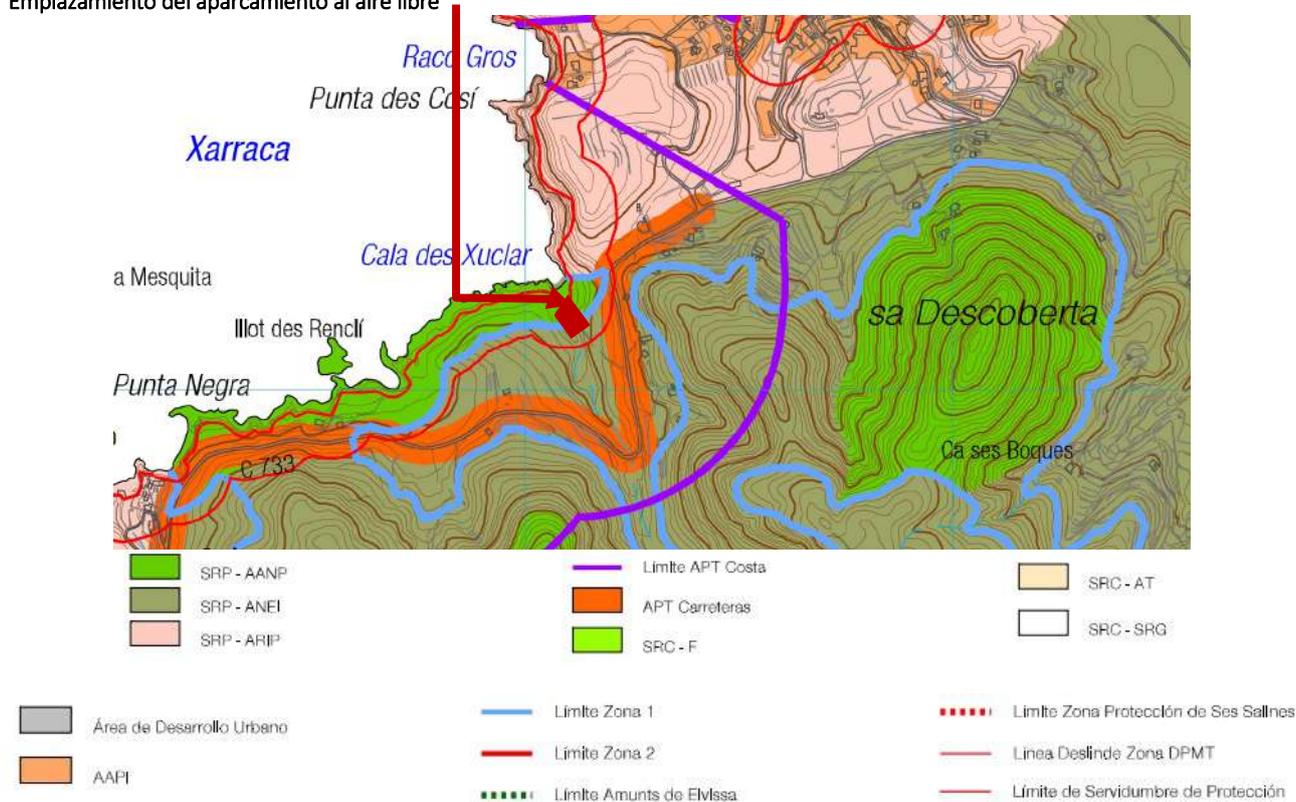


Figura 8. Calificación territorial del emplazamiento de la instalación para estacionamiento de vehículos. Fuente: PTI. Plano 1. Categorías de suelo rústico. Hoja 8.

Por otra parte, el emplazamiento previsto se sitúa en área de prevención de riesgos (APR) de vulnerabilidad de acuíferos media en su totalidad, así como de incendios y erosión en parte de ella (ver Figura 9). Además, la zona queda afectada por zona LICS y ZEPA. A ese respecto, la Norma 9 del PTI establece que en las áreas de prevención de riesgos sólo podrán autorizarse actividades previo informe de la administración competente en materia de medio ambiente.

Por lo anterior, dado que se pretende ordenar y regular una actividad existente en la actualidad, y 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 situada en el lateral, se considera que se mejora la situación actual minimizando la posible contaminación de acuíferos por el desarrollo de la actividad

propuesta. Además, la existencia de vegetación alta en el aparcamiento aporta sombra a los vehículos estacionados, mejorando el bienestar de los usuarios y minimizando al máximo el impacto.

Emplazamiento del aparcamiento al aire libre

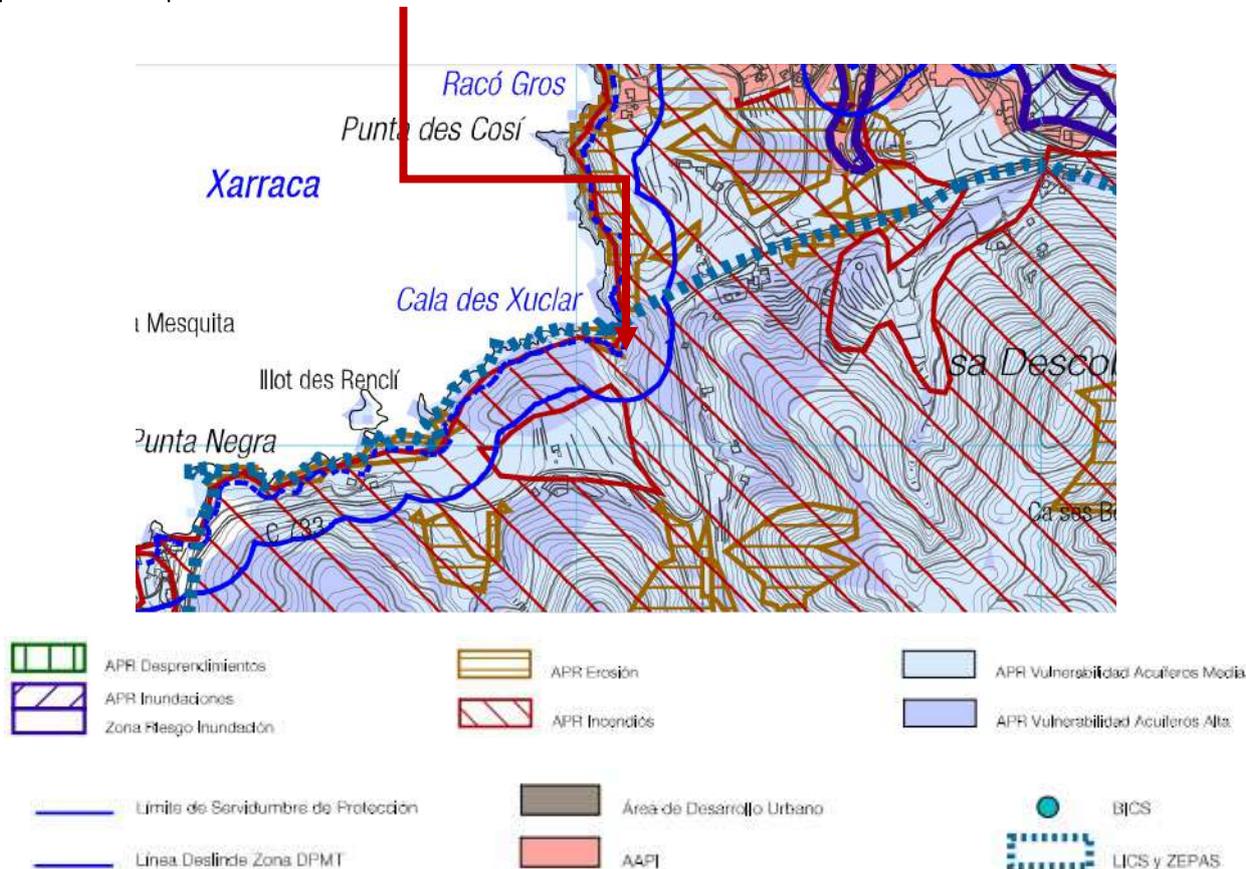


Figura 9. Calificación territorial del emplazamiento de la instalación de estacionamiento de vehículos. Fuente: PTI. Plano 3: Áreas de protección de riesgos. Hoja 8.

Por último, paralelo al camino que conduce a Cala Xuclar, discurre el torrente de Sa Palanca. Actualmente, se trata de un torrente por el cual generalmente no discurre agua, y de hacerlo es en época invernal (temporada de baja afluencia en la cala), y de manera reducida, por lo que la actividad planteada no afecta el desarrollo natural de la misma.

7.2 Normativa urbanística

La actividad de la instalación propuesta para el estacionamiento de vehículos al aire libre en SRP-AANP y SRP-ANEI, se puede englobar como actividad objeto de regulación de las definidas en la Norma 7 del PTI, en concreto dentro del epígrafe 4.2. Infraestructuras. Estacionamiento de vehículos al aire libre, entendiendo como tal *“el terreno provisto de un conjunto de instalaciones y servicios destinado al estacionamiento de vehículos y vinculados a la actividad de las áreas recreativas; embarcaderos, varaderos y anclajes y actividades de temporada ligadas a la playa”*.

Según la Norma 9. Régimen de actividades en suelo rústico, en SRP-AANP y SRP-ANEI solo se permitirán las obras de:

- A. Conservación, restauración y consolidación de edificaciones e instalaciones existentes que no comporten aumento de volumen y siempre que no hayan sido edificadas en contra del planeamiento urbanístico vigente en el momento de ser construidos.

- B. Infraestructuras o instalaciones públicas que necesariamente se hayan de ubicar en estas áreas, previa declaración de interés general.
- C. Dotaciones subterráneas de servicios, viviendas o instalaciones existentes, siempre que den servicio a edificaciones que no hayan sido construidas en contra del planeamiento urbanístico vigente en el momento de su construcción.

En las SRP-APT de costa, la totalidad de actividades vendrán condicionadas por las limitaciones que se impongan en relación con su impacto territorial.

En las SRP-APR el régimen de infraestructuras vendrá dado según categoría subyacente.

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 en 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 SRP-ANEI y SRP-AANP, estos son los que se muestran, a continuación, en la Tabla 2:

NORMATIVA URBANÍSTICA				
Ley 5/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Islas Baleares				
Plan Territorial insular de Eivissa y Formentera. Fecha aprobación 21/03/2005				
Texto refundido de las NNSS de Sant Joan de Labritja (BOIB nº 14481 EXT de 29/04/2011)				
DATOS URBANÍSTICOS	PERMITIDO PTI	ACTIVIDAD PROPUESTA		CUMPLIMIENTO
CLASIFICACIÓN DEL SUELO	SRP-ANEI/SRP-AANP	SRP-ANEI/SRP-AANP		Sí, condicionada por las limitaciones que en relación a su impacto territorial se establezca en su DIG
USO	Norma 7	Infraestructuras		
PARCELA MÍNIMA	25.000 m ²	145.981 m ²	1.235,00 m ² ACTIVIDAD	Sí
OCUPACIÓN PARCELA	1.20%	0.85%	→ Aparcamiento	Sí, no existe edificación proyectada. Una mínima parte de la rampa de acceso ocupada por el aparcamiento estará pavimentada.
SUP. CONSTRUIBLE MÁXIMA	0,0084 m ² /m ²	0	0 m ² aparcamiento	Sí
SEPARACIÓN LINDEROS:				
Norte	10 m	-		Sí
Sur	10 m	-		Sí
Este	10 m	-		Sí
Oeste	10 m	-		Sí
VOLUMEN MÁXIMO	1.500 m ³	0		Sí

Tabla 2. Cuadro urbanístico de acuerdo a normativa vigente. Fuente: elaboración propia.

En la Norma 7 del PTI se define el uso como "Altres", e. *Estacionament de vehicles a l'aire lliure: Terreny proveït d'un conjunt d'instal·lacions i serveis destinat a l'estacionament de vehicles i vinculats a l'activitat de les àrees recreatives; embarcadors, varadors, ancoratges, i activitats de temporada lligades a la platja.*

Por tanto, la instalación propuesta cumple con todos los parámetros urbanísticos establecidos para SRP-ANEI y SRP-AANP, quedando su autorización condicionada a las limitaciones que se impongan en relación con su impacto territorial.

7.3 Normativa hidráulica

Por la zona norte de la parcela existe el cauce de un torrente, el cual aparece en el Atlas de Delimitación Geomorfológica de Redes de drenaje y Planes de Inundación de les Illes Balears, denominado Torrent de Sa Palanca.

Por tanto, siguiendo el Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales, para realizar cualquier tipo de construcción en zona de

policía de cauces, se exigirá la autorización previa al organismo de cuenca, a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados por el organismo de cuenca y hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto. En todos los casos, los proyectos derivados del desarrollo del planeamiento deberán ser comunicados al organismo de cuenca para que se analicen las posibles afecciones al dominio público hidráulico y a lo dispuesto en el artículo 9, 9 bis, 9 ter, 9 cuarto, 14 y 14 bis.

A nuestro entender la actividad planteada de aparcamiento público al aire libre, sujeta a la declaración de interés general no modifica el actual cauce del torrente actual ya que no se plantea ningún movimiento de tierras y la actividad de estacionamiento se ubica en un bancal de secano en desuso.

8. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Paralelamente al presente documento se adjuntará, en caso de ser solicitado, como documento adjunto el Estudio de Impacto Ambiental del aparcamiento público al aire libre en suelo rústico.

La elaboración de dicho documento se enmarca en el cumplimiento de la normativa tanto estatal como autonómica, que se plasma en las siguientes leyes:

Normativa Estatal

- **Ley 21/2013**, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Normativa Autonómica

- **Ley 12/2016** de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears. BOIB núm. 106, de 20-8-2016.

Según el anexo 2 de la Ley 12/2016, el proyecto referente a la ejecución de un aparcamiento público al aire libre en suelo rústico, estaría sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, al enmarcarse dentro del grupo 4 (*proyectos de infraestructuras*), punto 4 (*aparcamientos y marinas secas en suelo rústico*).

Por otro lado, en el anexo 3 de la citada ley (*criterios para determinar si un proyecto del anexo 2 se debe someter a evaluación de impacto ambiental ordinaria*), se entiende que el proyecto que ocuparía a la presente documentación técnica, podría enmarcarse dentro del punto 2 (*ubicación del proyecto*), apartado c (*capacidad de carga del medio natural: zonas costeras*).

Se entiende que la actuación que ocupa a la presente documentación técnica se encuentra en zona costera, por lo que se ha procedido a elaborar el Estudio de Impacto Ambiental ordinario de acuerdo al apartado c, del punto 2, del anexo 3 de la Ley 12/2016 de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Dicho estudio se incluye junto a la presente documentación técnica, concluyendo que las actuaciones contempladas en el proyecto de aparcamiento estudiado se consideran, en su conjunto, ambientalmente viables.

9. 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 DS Portinatx Polígono 5 Parcela 3, del término municipal de Sant Joan de Labritja, pretende regularizar y ordenar las plazas de aparcamiento para los usuarios del paraje denominado como Cala Xuclar, y la consecuente ocupación indebida del resto de la parcela y en especial los lados del camino de acceso actual.

Dicha problemática se viene produciendo especialmente en época estival, cuando los vehículos estacionan sin ningún tipo de ordenación ni regulación, suponiendo un riesgo en la seguridad al dificultar la maniobrabilidad de vehículos de emergencias. Igualmente, la zona que se viene utilizando para tal fin desde hace más de 40 años.

Es un problema generalizado la falta de regulación del estacionamiento para vehículos para garantizar el uso público de la zona marítimo terrestre de la Isla, es decir, su costa, formada por playas, calas y zonas rocosas. Es notorio y común, el caos en muchos de estas zonas de estacionamiento que no presentan unos límites claros ni una disposición de las plazas, lo que genera un deterioro del entorno natural, así como la aparición de riesgos fácilmente subsanables con regulación de la actividad que facilite de una de una forma ordenada el acceso a la zona pública.

En particular en la Bahía de Xarraca dispone de 3 calas: Xarraca, S'Illot d'es Rencli i Xuclar, y conjuntamente con la costa que une estas 3 calas en los últimos años debido a la belleza del entorno natural y a la calidad de sus aguas han visto incrementado el número de usuarios, probablemente y también, por la aparición de las redes sociales que actúan como escaparate de experiencias que anteriormente se difundían mediante el boca a boca de una forma más sosegada.

Por parte de la propiedad de los terrenos, de origen familiar desde generaciones pasadas, se ha tenido un especial interés en recuperar la mayor zona para uso público de la cala, alejando al máximo la zona de estacionamiento de la ésta, tratándose de dimensionar la zona habilitada para la demanda de vehículos acorde a la afluencia de la cala, alejándose de ésta para evitar molestias a sus usuarios y reducir el impacto visual y ambiental.



Fotografía 13. Disposición automovilística en zona de aparcamiento en verano del año 2005.

Se observa como anteriormente los vehículos invadían la zona actual recuperada actualmente como playa.

La ubicación actual del quiosco se sitúa en la parte noreste de la fotografía.

La situación geográfica del paraje, así como su escasa comunicación con transporte público, unido a la actual problemática de ocupación indebida del entorno rústico colindante por los vehículos de los usuarios que acuden a él, justifican la necesidad de regular y ordenar un espacio de aparcamiento que mejore la situación actual.

Con la nueva instalación propuesta, se consigue dotar al paraje natural de 33 plazas para turismos, de las cuales una está adaptada a personas de movilidad reducida y 8 para motocicletas. Teniendo en cuenta que, según conteo realizado en un día punta de la temporada estival, se encontraban estacionados en una horquilla de entre 22 y 30 vehículos, junto con entre 3 y 6 motos, con la presente propuesta se respondería a la demanda actual de aparcamiento.

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 y regulando la situación actual.

La ordenación propuesta genera un acceso con un mayor espacio de maniobra para vehículos de emergencias, desde el cual se pueda visualizar las plazas libres/ocupadas antes de acceder al interior del mismo, facilitando y agilizando así la evacuación de los vehículos que hagan uso del mismo.

Se habilitarán una plaza de estacionamiento adaptada cumpliendo así con el Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas.

Así, la actividad propuesta pretende ordenar la situación actual 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, generando molestias de circulación, a otros usuarios y vecinos de la zona, además de aumentar la inseguridad para vehículos y personas.

La creación de las instalaciones descritas en esta memoria no responde a criterios económicos del promotor, sino que está estudiada y orientada de tal manera que produzca un efecto beneficioso del público en general y del territorio, en la línea con las políticas actuales de gobierno del municipio.

La actuación propuesta no tiene ninguna incidencia en el medio físico que menoscabe sus valores, mas bien todo lo contrario ya que regula una actividad que viene produciéndose, al igual que en muchos otros emplazamientos de la Isla de Ibiza, de una forma desordenada para dotarla de orden y límites que eviten el deterioro del entorno más próximo.

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.

10. VALORACIÓN ECONÓMICA DE LA ACTUACIÓN

Con las superficies y los precios de referencia estimados para las distintas unidades de obra que integran la instalación, resulta el siguiente resumen de presupuesto:

Capítulo	Descripción	Importe
01	MOVIMIENTOS DE TIERRAS	1.550,00 €
02	RECOGIDA HIDROCARBUROS	3.250,00 €
03	ELEMENTOS DE MADERA PARA APARCAMIENTO	1.610,00 €
04	PINTADO MARCAS VIALES	90,00 €
05	PLANTACIONES	300,00 €
06	PAPELERAS	285,00 €
	PRESUPUESTO EJECUCIÓN MATERIAL	7.085,00€ €

11. DOCUMENTACIÓN ANEXA

Se adjuntan a la presente memoria la documentación que se describe a continuación:

- Como anejo número 1, ficha catastral de la parcela DS Portinatx 44 Polígono 5 Parcela 3. DG Catastro.
- Como anejo número 2, Nota Simple registral
- Como anejo número 3, NIF de Doña María Torres Escandell, nº 41.434.561-S.
- Como documento número 2 de la presente documentación técnica, planos de situación y usos de los terrenos donde se pretende instalar la actividad y de propuesta de actuación.
- Por último, como documento independiente de la presente documentación técnica, se incluye el Estudio de Impacto Ambiental necesario para la declaración de interés general de un aparcamiento al aire libre en suelo rustico en Cala Xuclar, en la parcela DS Portinatx 44, Polígono 5, Parcela 3, en el término municipal de Sant Joan de Labritja.

12. 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 Joan de Labritja, 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 PTI.

Eivissa, septiembre de 2021

Marc Tur Torres, arquitecte