

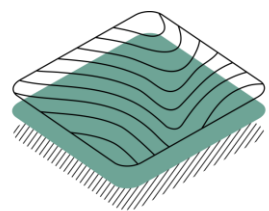
Modificació puntual de les NS de Consell

Per a la delimitació i ordenació d'un
aparcament

4. TRACTAMENT D'INFORMES I AL·LEGACIONS

Documentació per aprovació inicial

Juliol 2024



GAAT

Urbanisme, territori i mediambient

EQUIP REDACTOR

Aina Soler Crespí, *arquitecta directora de l'equip*

Alejandro Pílares García, *geògraf*

Margalida Mestre Morey, *geògrafa*

Francisca Balle Llabrés, *ambientòloga*

Pedro Flexas Argandoña, *geògraf*

Saüc Gual Caballero, *geògraf*



Gabinet d'Anàlisi Ambiental i Territorial

Pere Dezcallar i Net, 13 3r 8a

07004 Palma, Illes Balears

Tel. 971227791 – Mòb. 636500972

info@gaat.es

www.gaat.es



Ajuntament de Consell

Plaça Major, 3

07330 Consell

Tel. 971622095

www.ajconsell.net

ÍNDEX DE LA DOCUMENTACIÓ DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

1. DOCUMENT URBANÍSTIC

- I. MEMÒRIA
- II. ESTUDIS ECONÒMICS
- III. NORMATIVA
- IV. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

2. AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA ORDINÀRIA

- I. ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC
- II. RESUM NO TÈCNIC

3. ESTUDI DE MOBILITAT

4. TRACTAMENT D'INFORMES I AL·LEGACIONS

Índex del Tractament d'informes i al·legacions

1	INTRODUCCIÓ	1
2	INFORME AMBIENTAL ESTRATÈGIC DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT DE LES ILLES BALEARS	1
3	INFORME DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'ECONOMIA CIRCULAR, TRANSICIÓ ENERGÈTICA I CANVI CLIMÀTIC	7
4	INFORME DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE RECURSOS HÍDRICS	10

1 INTRODUCCIÓ

L'any 2023 es va iniciar la redacció de la MP per a la delimitació i ordenació d'un nou aparcament. Aquesta documentació, acompanyada del Document Ambiental per a la tramitació de l'Avaluació Ambiental Estratègica simplificada, es va remetre a la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

L'òrgan ambiental, després de realitzar l'anàlisi tècnica de la MP, va emetre un informe d'esmena de deficiències, en data 28 de setembre de 2023. Cal destacar, però, que no es va realitzar l'esmena de les deficiències dins el termini establert. Per això, l'òrgan ambiental va formular l'Informe Ambiental Estratègic (IAE - BOIB núm. 85, de 27 de juny de 2024), que conclou subjectar la MP a avaluació ambiental estratègica ordinària i, per tant, actua com a Document d'abast.

L'IAE està acompanyat de dos informes tècnics d'administracions afectades consultades: la Direcció General de Recursos Hídrics i la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic.

A continuació es transcriuen les conclusions de l'IAE i dels dos informes tècnics mencionats (en gris), i s'especifica com s'han incorporat o tengut en consideració (en negre).

2 INFORME AMBIENTAL ESTRATÈGIC DE LA COMISSIÓ DE MEDI AMBIENT DE LES ILLES BALEARS

Conclusions de l'informe ambiental estratègic sobre la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu:

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

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

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

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

1. D'acord amb el punt 5 de l'article 17 del Decret legislatiu 1/2020, l'estudi ambiental estratègic inclourà una referència particular a la integració paisatgística, concretament al compliment de

les normes d'aplicació directa en matèria paisatgística que preveuen la legislació territorial i urbanística.

L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) inclou una avaluació dels efectes de la Modificació Puntual sobre el paisatge i incorpora tota una sèrie de mesures destinades a millorar la integració paisatgística de la proposta (apartats 6 i 7 de l'EAE). Aquestes mesures s'han traslladat també a la fitxa d'ordenació del sector (nou article 171ter), per garantir-ne el compliment al futur projecte d'urbanització.

2. S'han de tenir en compte les consideracions realitzades pel Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic i pel Servei d'Estudis i Planificació en els seus informes com a resposta de la consulta a les administracions públiques afectades.

Les consideracions d'aquests informes s'integren dins la proposta i s'incorporen i s'avaluen a estudi ambiental estratègic.

A l'apartat 3 del tractament d'informes i al·legacions del present document es detalla com s'han incorporat dins la documentació les qüestions de l'informe de la Direcció General d'Economia Circular, Transició Energètica i Canvi Climàtic.

3. A l'anàlisi d'alternatives s'han d'incloure criteris relacionats amb la mobilitat sostenible.

A l'apartat 5 del document urbanístic (Document 1) de la modificació puntual (Criteris i alternatives de la modificació) s'inclouen criteris relacionats amb la mobilitat sostenible:

"Que el disseny del projecte afavoreixi la compleció de la xarxa i faciliti les circulació als usuaris, tant en relació a una bona accessibilitat en vehicle, també en relació amb la proximitat a espais generadors de mobilitat (equipaments públics) i al centre del nucli."

4. S'ha de justificar el caràcter dissuasiu de l'aparcament.

No es tracta d'un aparcament amb caràcter dissuasiu. S'ha ajustat la terminologia de la proposta a l'objecte real del projecte. A l'apartat 3 del document urbanístic (Document 1) s'ha revisat oportunament la justificació. La creació de l'aparcament respon a la necessitat actual de cobrir la manca d'aparcament a l'entorn, d'acord amb l'anàlisi realitzat a l'Estudi de mobilitat (Document 3).

5. Pel que fa als efectes previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents:

a) S'ha de justificar el compliment del Pla director sectorial de mobilitat i del Pla Especial de millora de la mobilitat viària i foment del transport públic mitjançant estacionaments d'intercanvi modal (PEIM).

Per no tractar-se d'un aparcament dissuasiu s'entén que no és necessària la justificació del compliment d'aquests plans.

b) Atès que al PEIM es preveu un estacionament de 4.250 m² al municipi de Consell, connectat amb l'estació de tren, el document ambiental estratègic ha d'incloure una avaluació dels efectes acumulatius de la modificació puntual de les normes subsidiàries de Consell i del PEIM.

Per les característiques de l'aparcament que es proposa es considera que no es tractaria de projectes amb efectes acumulatius.

6. *Pel que fa al nombre de places del futur aparcament dissuasiu:*

a) *El nombre de places ha d'estar adequadament dimensionat a les necessitats del municipi. Per tal de justificar el nombre de places, s'ha d'aportar informació sobre els projectes de pacificació i conversió de carrers en zones per a vianants, sobre els viatges la quals es pretén donar servei i sobre la connectivitat i funcionalitat de l'aparcament amb el tren i el bus.*

A l'Estudi de mobilitat (Document 3) s'ha fet una anàlisi de l'estat actual de l'aparcament disponible dins de l'àmbit de cobertura de la nova bossa d'aparcament proposada a la MP, que compren la zona que es troba aproximadament a un màxim de 5 minuts caminant des de l'URB-OR-2.

L'aparcament actualment disponible dins aquesta àrea se situa en les 1.135 places. Per tant, d'acord amb l'estudi realitzat, es preveu que un total de 59 places no queden cobertes amb la situació actual.

A més, es preveu que aquesta manca d'aparcament s'intensificarà en el futur per la realització de projectes com la construcció del nou centre de salut, així com per les estratègies de pacificació, ampliació de voreres i eliminació de cotes del centre històric, que segons dades de l'Ajuntament suposaran l'eliminació de 125 places d'aparcament.

Aquestes qüestions es detallen a l'apartat 5 de l'Estudi de mobilitat (Justificació de la proposta).

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

Els dos aparcaments a què es fa menció (el de l'actual MP i el del sector URB-OR-01 ja desenvolupat) corresponent a projectes independents amb finalitats i objectius diferents.

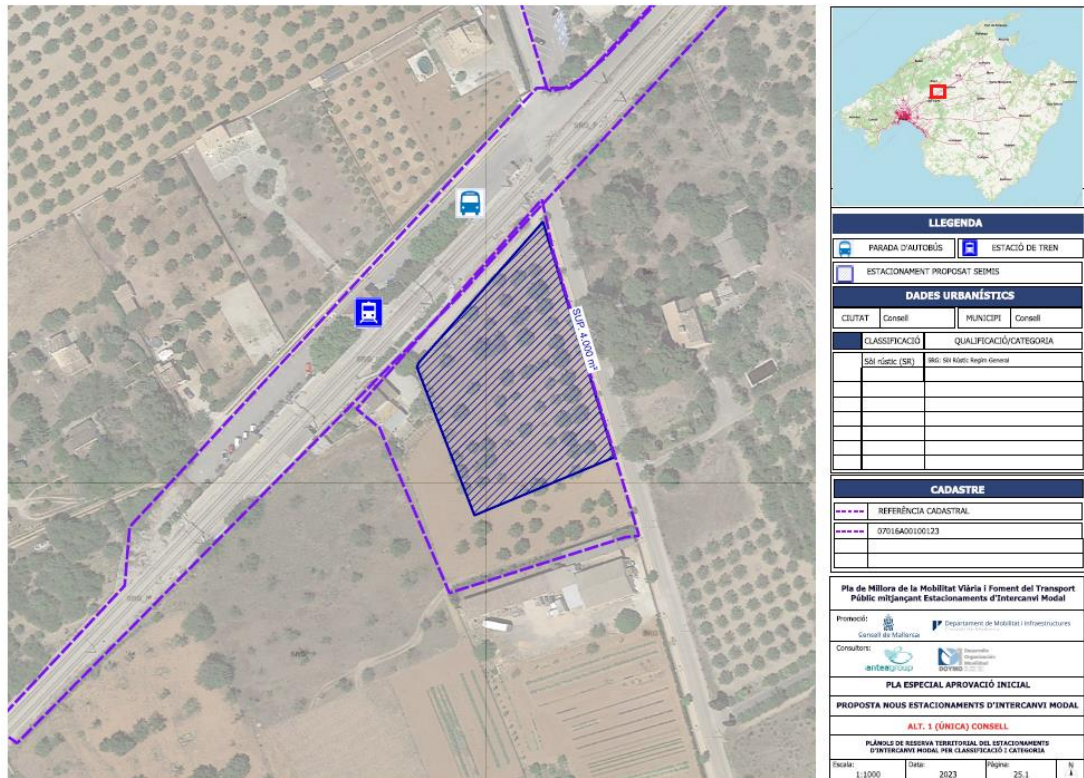
Per una banda, la modificació puntual de classificació de sòl urbanitzable directament ordenat per equipament sanitari i aparcaments (URB-OR-01), aprovada definitivament amb prescripcions el 27 de febrer de 2019, delimita un espai destinat a aparcament que doni servei a l'equipament sanitari, així com a la resta d'usos dotacionals que ja existeixen a l'àmbit. L'aparcament es troba executat, tot i que el centre de salut encara no s'ha desenvolupat.

Per altra banda, l'aparcament proposat en la present MP té com a principal objectiu cobrir les necessitats reals i actuals d'aparcament de l'entorn, d'acord amb l'anàlisi realitzat a l'Estudi de mobilitat (Document 3).

Tot i no estar relacionats, en vista dels projectes de pacificació que està desenvolupant l'Ajuntament, ambdós aparcaments podran absorbir part d'aquestes places que s'eliminaran de la via pública.

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

En adequar-se la terminologia utilitzada per a definir l'aparcament proposat, es posa de rellevància que es tracta de dos aparcaments amb funcions diferenciades. El de la present MP es destina a cobrir la necessitat de places d'aparcament que manquen a l'àmbit d'estudi. En canvi, l'aparcament previst al PEIM és un aparcament intermodal amb l'objectiu de connectar el nucli amb la xarxa de transport públic de tren.



Per això, el dimensionament de l'aparcament proposat en aquesta MP respon a la necessitat actuals d'aparcament del nucli, d'acord amb l'anàlisi efectuat a l'Estudi de mobilitat (veure Document 3).

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

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

El Document 3 de la Modificació Puntual presenta l'Estudi de mobilitat. Als apartats 4.6 (Parc de vehicles) i 5 (Justificació de la proposta) s'analitzen aquestes qüestions.

A partir de diferents fonts d'informació, s'ha realitzat una estimació del nombre de vehicles existents dins l'àmbit d'estudi. Per les característiques de l'actuació, no es preveu que es produeixi un augment en el nombre de vehicles existents al municipi.

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

Aquest aspecte s'inclou a l'apartat 4.3 (Aparcaments en la via pública). Es presenten xifres detallades del nombre total de places d'aparcament per carrers de l'àmbit objecte d'estudi.

La capacitat total d'aparcament a la via pública se situa en les 1.135 places, d'aquestes 1.030 vinculades a vial i 105 a aparcaments públics.

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

A partir de les dades facilitades per l'Ajuntament, es preveu l'eliminació d'un total de 125 places d'aparcament vinculat a diferents actuacions: estratègies de pacificació, ampliació de voreres i eliminació de cotes del centre històric. A l'apartat 5 (Justificació de la proposta) s'inclou aquesta qüestió.

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

L'aparcament que es proposa té per objecte donar resposta a la necessitat d'aparcament en la via pública dins de l'àmbit d'estudi. Els equipaments pròxims a l'àrea d'actuació no són objecte d'aquesta MP, en tot cas, a l'apartat 5 de l'Estudi de mobilitat (Justificació de la proposta) s'ha considerat el nombre de vehicles vinculat als centres dotacional i equipament de l'àmbit, que d'acord amb les dades facilitades per l'Ajuntament se situa en aproximadament 41 places.

e) Caracterització sobre els modes de mobilitat del municipi.

En relació amb aquesta qüestió, l'Estudi de mobilitat incorpora un apartat específic de mobilitat on s'analitza la mobilitat interurbana i intraurbana (apartat 4.7).

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

La connectivitat amb la xarxa de transport públic es detalla a l'apartat 4.5 (Transport públic).

Al nucli de Consell transita la línia 342 Alaró-Estació-Consell del TIB que connecta el nucli urbà amb Alaró i l'estació de tren. Pel que fa al tren, l'estació se situa a 1 quilòmetre del nucli urbà.

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

No es tracta d'un aparcament dissuasiu i, per tant, no dissuadeix una etapa del viatge en cotxe ni dona resposta a un flux de demanda concret.

L'objecte de la proposta és dotar de noves places que cobreixin la necessitat d'aparcament de l'àmbit.

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

Per les característiques de la proposta no es contemplen impactes sobre les emissions, es tracta d'un aparcament que únicament dona resposta a la necessitat d'aparcament de l'àmbit, d'acord amb la quantificada realitzada a l'Estudi de mobilitat. Així, el nou aparcament no té un caràcter dissuasiu.

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

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

3 INFORME DE LA DIRECCIÓ GENERAL D'ECONOMIA CIRCULAR, TRANSICIÓ ENERGÈTICA I CANVI CLIMÀTIC

Conclusió

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

- 1. Millorar la justificació que avala que es tracta d'un aparcament dissuasiu de l'ús del cotxe, mitjançant un Estudi de Mobilitat complementari, tal que justifiqui el flux de demanda al que servirà l'aparcament dissuasiu mitjançant la identificació del motiu, orígens i destí dels viatges al que es pretén donar servei, l'etapa del viatge que es dissuadeix en cotxe amb la utilització de l'aparcament i el mode sostenible emprat per a realitzar aquesta etapa (a peu, en bicicleta, tren o bus).*

Com ja s'ha mencionat a la resposta del punt 4 de l'IAE, no es tracta d'un aparcament amb caràcter dissuasiu sinó que la proposta respon a la necessitat actual de cobrir la manca d'aparcament a l'entorn, d'acord amb l'anàlisi realitzat a l'Estudi de mobilitat (Document 3).

- 2. Millorar la justificació de la relació entre l'aparcament previst en la MP i el recentment construït en el sector limítrof de 86 places, a més de la relació entre l'aparcament previst en la MP i el previst per el Consell de Mallorca en el PEIM de 4.250 m². Cal incloure la relació entre l'aparcament dissuasiu i l'estació de ferrocarril.*

En consonància amb el tractament del punt 5 de l'IAE, per no tractar-se d'un aparcament dissuasiu, es considera que es tracta de projectes independents que no estan relacionats ni presenten efectes acumulatius.

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

Per no tractar-se d'un aparcament dissuasiu no és objecte d'aquesta Modificació Puntual recollir i justificar els diversos projectes de pacificació i peatonalització del nucli urbà.

Quant al Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears, s'ha incorporat aquesta norma a l'apartat 2.1 del Document urbanístic (Document 1). D'acord amb la línia

estratègica 2 del PDS, es vol avançar cap a uns nuclis urbans amb menys trànsit de vehicles. Tot i no ser l'objectiu de la MP, el fet de facilitar una zona d'aparcament al límit exterior del poble pot implicar una certa reducció de vehicles que circulen cercant aparcament per la zona (considerant la manca de places quantificada per l'Estudi de mobilitat).

En aquest sentit, i seguint l'acció de mitigació 29 del PAESC de Consell, l'Ajuntament ha de redactar un Pla de mobilitat urbana (data d'inici prevista per al 2027) amb l'objectiu de configurar les estratègies de mobilitat sostenible del municipi. Aquest recordatori s'ha incorporat a l'apartat 7 de mesures de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE).

Cal destacar, a més, que la proposta no concreta la distribució interior de l'aparcament, sinó que se'n realitza només una proposta orientativa. En tot cas, serà el futur projecte d'urbanització, d'acord amb els paràmetres d'ordenació i la normativa vigent, qui determinarà les diferents superfícies de l'àmbit per a cada tipus de mobilitat així com de la resta d'elements.

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

Per l'ajust del concepte, no es tracta d'un aparcament dissuasiu sinó que respon a la necessitat actual de cobrir la manca d'aparcament a l'entorn. Així, la proposta no implica canvis en la mobilitat del municipi, només s'evita el trànsit de vehicles que cerquen aparcament dins el nucli.

En tot cas, són els projectes de pacificació que es duen a terme per part de l'Ajuntament els que modifiquen la mobilitat de Consell, els quals no són objecte d'aquesta MP ni s'hi relacionen directament.

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

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

Per no ser de caràcter dissuasiu, l'aparcament proposat no té connexió amb la xarxa de transport públic.

Als espais de vial s'hauran de sembrar arbres que generin ombra, tal com es recull a l'apartat 7 de l'EAE i a la fitxa d'ordenació del sector.

Quant a la distribució interior de l'aparcament orientativa que es presenta, s'hi preveu una àrea destinada a aparcaments de bicicletes, alhora que es garanteix una correcta integració dins el sistema de mobilitat analitzat.

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

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

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

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

Aquestes mesures s'incorporen a l'apartat 7 de l'EAE.

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

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

Aquesta mesura s'incorpora a l'apartat 7 de l'EAE, així com a la fitxa d'ordenació del sector.

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

Per no tractar-se d'un aparcament dissuasiu sinó d'una borsa destinada a cobrir la manca de places de l'entorn, no pretén influir sobre la mobilitat municipal. Tanmateix, d'acord amb l'acció de mitigació 29 del PAESC de Consell, l'Ajuntament ha de redactar un Pla de mobilitat urbana amb l'objectiu de configurar les estratègies de mobilitat sostenible del municipi.

4 INFORME DE LA DIRECCIÓ GENERAL DE RECURSOS HÍDRICS

Conclusions

Per tot l'anterior, i en quan a suficiència i disponibilitat hídrica j capacitat de sanejament i depuració i protecció del domini públic hidràulic subterrani, informo favorablement la Modificació puntual de les Normes Subsidiàries de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament dissuasiu amb el següent condicionant:

- 1. El futur aparcament haurà d'adoptar sistemes de drenatge sostenible que minimitzin l'impacte de les aigües pluvials a la xarxa de sanejament i drenatge i al seu torn permetin l'emmagatzematge per al seu ús posterior o la seva reincorporació al medi (article 51.6 del PHIB de tercer cicle).*

Aquest condicionant s'inclou a l'apartat 7 de mesures de l'EAE així com a la fitxa d'ordenació del sector. El paviment haurà de ser drenants, no asfàltic, i s'hauran d'emprar sistemes urbans de drenatge sostenible per tal de conduir les aigües d'escorrentia superficial cap a un sistema de filtrat i reaprofitament.

El document de Tractament d'informes i al·legacions de la Modificació puntual de les NS de Consell per a la delimitació i ordenació d'un aparcament, ha estat redactat per l'equip de **GAAT**.
Estudi d'urbanisme, territori i medi ambient.

Palma, juliol de 2024

Aina Soler Crespí, *arquitecta*

En representació de l'equip redactor