

MODIFICACIÓ PUNTUAL N° 1/2020  
DE LES NN.SS. DE PLANEJAMENT RELATIVA  
A L'EXIGÈNCIA DE PLACES D'APARCAMENT  
MEMÒRIA INFORMATIVA I JUSTIFICATIVA  
ANNEX: Normes Urbanístiques



**AJUNTAMENT DE SANTAMARIADEL CAMÍ**

## ÍNDEX

### MEMÒRIA INFORMATIVA I JUSTIFICATIVA

0. ANTECEDENTS
1. OBJECTE I ÀMBIT DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ
2. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ
3. COMPLIMENT DE LA NORMATIVA APLICABLE
4. ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
5. ESTUDI DE VIABILITAT I SOSTENIBILITAT ECONÒMICA
6. DOCUMENTACIÓ D'AVALUACIÓ AMBIENTAL
7. RESUM EXECUTIU

ANNEX: Normes Urbanístiques



## MEMÒRIA INFORMATIVA I JUSTIFICATIVA



## 0. ANTECEDENTS

El Terme Municipal de Santa Maria del Camí disposa d'ordenació urbanística mitjançant Normes Subsidiàries de Planejament, aprovades amb data 5 de juliol de 1988, el Text Refós de les quals data de 26 de gener de 1996.

Posteriorment es varen dur a terme un parell de modificacions puntuals d'aspectes concrets i que no afectaren de manera general i global al planejament. Aquest planejament tampoc no fou adaptat al PTiM en el seu moment ni a la resta de normatives sobrevingudes, excepció feta la la Llei d'Espais Naturals.

Els textos, tant de 1988 com de 1996, no varen tenir en compte la necessitat d'obligar als edificis a estar dotats de places d'aparcaments, la qual cosa, ha anat configurant un sever problema sobretot en el teixit urbà del poble que, amb el pas del temps, s'ha anar agreujant a marxes forçades.

Aquesta situació ha acabat esdevenint en un problema general de convivència entre les persones i el trànsit rodat al no existir pràcticament aparcaments privats en l'àmbit de les pròpies edificacions gràcies a la manca d'obligatorietat d'executar-ne conjuntament amb les construccions de nova planta o amb les reformes d'edificacions existents.

El resultat d'aquesta trista situació, que es ve arrossegant fa més de trenta anys, és un parc automobilístic que ocupa tota la via pública (per altra banda, generalment, sense secció suficient per compaginar el trànsit peatonal i el trànsit rodat, quedant el peatonal absolutament marginat i veient-se obligat a fer ús de la calçada, amb el perill evident que això suposa) per manca d'aparcament propi i creant una situació de tensió urbana



irresoluble si no es duen a terme les accions necessàries per a què la convivència peatonal esdevengui possible alliberant espai a la via pública creant places d'aparcament en l'àmbit interior de les pròpies edificacions.

## 1. OBJECTE I ÀMBIT DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

### OBJECTE

L'objecte d'aquesta modificació puntual és la implantació de la obligatorietat de reserva de places d'aparcament en les edificacions.

### ÀMBIT

L'àmbit d'aplicació és en tot el Terme Municipal i, per tant, en totes les qualificacions urbanístiques d'afecció.

## 2. JUSTIFICACIÓ DE LA PROPOSTA DE MODIFICACIÓ

### a) La proposta

Com ja s'ha esmentat en els antecedents, els textos normatius, tant de 1988 com de 1996, no varen tenir en compte la necessitat d'obligar als edificis a estar dotats de places d'aparcaments, la qual cosa, ha anat configurant un sever problema sobretot en el teixit urbà del poble que, amb el pas del temps, s'ha anar agreujant a marxes forçades.

Aleshores la proposta de la modificació té l'objectiu de resoldre aquesta situació d'inexistència d'obligació de reserva de places d'aparcament i, per tant, la superació del problema simplement introduint en les Normes Urbanístiques aquesta obligatorietat de reserva d'aparcament a les edificacions en qualsevol tipus de sòl



com, per altra banda, tenen la majoria de municipis de Mallorca en els seus planejaments.

b) L'oportunitat i la conveniència de la iniciativa

Tant a la LI.U.I.B. (Art.59.3) com en el R.G.L.O.U.S.Mallorca (Art.171) es fa referència a la justificació de l'oportunitat i de la conveniència de les modificacions del planejament en relació als interessos públics i privats concurrents.

És evident que la modificació proposada és convenient i oportuna per al terme municipal, fins i tot podríem dir que urgent, ja que regularitzarà una situació que provoca una disfunció derivada de la inexistència de reserva d'aparcament en el planejament actual i que permetrà una ordenació adient del parc automobilístic del municipi.

c) L'interès públic de la iniciativa

D'acord amb l'estipulat a l'Art.4.1 del R.D.L. 7/2015, la modificació del planejament que es proposa redunda en el sentit d'interès públic, ja que consisteix en la regulació de l'aparcament als edificis i, per tant, en la millor ocupació de l'espai urbà comú que es traduirà en una millora de la qualitat de vida dels seus habitants.

d) Les Normes Urbanístiques objecte de modificació

En l'actualitat, les Normes Urbanístiques no contemplen el concepte esmentat de reserva d'aparcament en edificis, per tant, la introducció d'aquests conceptes suposarà una nova aportació per al seu contingut en el Títol III d'ordenances de l'edificació i ús del sòl.

e) Les Normes Urbanístiques resultat de la modificació



Com a resultat de la proposta de modificació, el Títol III d'ordenances de l'edificació i ús del sòl en la seva Secció 4ª tractarà l'habitabilitat i l'aparcament a l'Art.80 que quedarà subdividit en dos apartats (80.1 i 80.2), tal i com reflexa l'Annex adjunt on queda redactat el nou text de les Normes Urbanístiques d'aquesta Secció.

### 3. COMPLIMENT DE LA NORMATIVA APLICABLE

La present modificació es du a terme atenent les determinacions del R.D.L. 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana.

Essent així, aquesta modificació puntual del planejament es fa a l'empara de les determinacions de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears (BOIB nº160 de 29-12-2017) en el seu Art.59 i del Reglament General de la Llei 2/2014, de 25 de març, d'ordenació i ús del sòl per a l'illa de Mallorca en el seu Art.171, en endavant LI.U.I.B. i R.G.L.O.U.S.Mallorca respectivament, que contenen la previsió de la possibilitat d'introducció de modificacions dels instruments de planejament urbanístic vigents, subjectes a les mateixes disposicions rectores de la seva formació i aprovació.

LLEI 12/2017, D'URBANISME DE LES ILLES BALEARS.

Article 59. Modificació dels instruments de planejament urbanístic

1.\* La modificació de les determinacions dels instruments de planejament urbanístic s'ha de dur a terme d'acord amb les disposicions d'aquesta Llei que en regeixen la formulació.

No obstant això, l'ajuntament pot modificar l'ús detallat d'un equipament definit pel planejament per a terrenys de titularitat pública a un altre diferent, dins aquest ús global, mitjançant un acord plenari que només s'ha de sotmetre al tràmit establert en l'article 73 d'aquesta Llei. L'acord d'aprovació definitiva i el contingut de la modificació de l'ús dels terrenys esmentats s'ha de comunicar igualment a l'Arxiu d'Urbanisme de les Illes Balears i al consell insular corresponent.

En el cas del pla general municipal s'entén per modificació la introducció de qualsevol tipus de canvis en les seves determinacions, inclosos els canvis en la classificació del sòl i els sistemes generals, sempre que no comportin la seva revisió en els termes que estableix l'article anterior.

2. Si la modificació d'un instrument de planejament urbanístic comporta un increment de sostre edificable o un canvi d'ús del sòl, el valor de repercussió del qual fos superior al derivat de l'ús atribuït pel planejament anterior i es justifica en la formulació d'una memòria de viabilitat econòmica basada en un estudi de mercat en els termes establerts en l'article 47.4 d'aquesta Llei, procedirà a dur a terme





les cessions de sòl per a dotacions i per al percentatge públic de plusvàlues que s'estableix en els articles 29 i 30 d'aquesta llei, aplicats a l'increment de l'aprofitament atribuït.

3. Les propostes de modificació d'un instrument de planejament urbanístic han de raonar i justificar l'oportunitat i la conveniència de la iniciativa amb relació als interessos públics i privats concurrents. L'òrgan competent per tramitar la modificació ha de valorar adequadament la justificació de la proposta i, en el cas de fer-ne una valoració negativa, ha de denegar-la motivadament.

4. Les propostes de modificacions dels plans urbanístics han de contenir les determinacions adequades a la seva finalitat, contingut i abast específics, d'entre les pròpies de l'instrument de planejament modificat i, en qualsevol cas:

- a) Han d'identificar i descriure, en la documentació escrita i gràfica, les determinacions i les normes urbanístiques objecte de modificació.
- b) Han d'establir, mitjançant les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació corresponents, les determinacions que s'introdueixen amb la modificació i que substitueixen les precedents.
- c) Han d'incorporar, en els casos sotmesos a avaluació ambiental estratègica, els documents exigits en la legislació d'avaluació ambiental.

(\*) Apartat modificat pel Decret Llei 8/2020, de 13 de maig, de mesures urgents i extraordinàries per a l'impuls de l'activitat econòmica i la simplificació administrativa en l'àmbit de les administracions públiques de les Illes Balears per pal·liar els efectes de la crisi ocasionada per la COVID-19.

#### REGLAMENT GENERAL DE LA LLEI 2/2014, D'ORDENACIÓ I ÚS DEL SÒL, PER A L'ILLA DE MALLORCA.

##### Article 171. Modificació dels instruments de planejament urbanístic.

1. La tramitació de la modificació de qualsevol dels elements o determinacions d'un instrument de planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació i l'aprovació, d'acord amb la LOUS i aquest Reglament.

2. En el cas del pla general municipal s'entén per modificació la seva alteració mitjançant la introducció de qualsevol tipus de canvis en les seves determinacions, inclosos els canvis en la classificació del sòl i els sistemes generals, sempre que no comportin la seva revisió en els termes que estableix l'anterior article 170.

3. Les propostes de modificació d'un instrument de planejament urbanístic han de raonar i justificar l'oportunitat i la conveniència de la iniciativa amb relació als interessos públics i privats concurrents. L'òrgan competent per tramitar la modificació ha de valorar la justificació de la proposta adequadament i, en el cas de fer-ne una valoració negativa, l'ha de denegar.

4. Les propostes de modificacions dels plans urbanístics han de contenir les determinacions adequades a la seva finalitat, el contingut i l'abast específics, d'entre les pròpies de l'instrument de planejament modificat i, en qualsevol cas, han de:

- a) Identificar i descriure, en la documentació escrita i gràfica, les determinacions i les normes urbanístiques objecte de modificació.
- b) Establir, mitjançant les normes urbanístiques i els plànols d'ordenació corresponents, les determinacions que s'introdueixen amb la modificació i que substitueixen les precedents.
- c) Incorporar, si escau d'acord amb la legislació aplicable, l'informe corresponent per al procediment d'avaluació ambiental de l'instrument. També s'ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que la finalitat específica ho requereixi.



La modificació que es tramita no afecta al Pla Territorial de l'illa de Mallorca (PTiM), aprovat per Acord de Ple del Consell Insular de Mallorca en data 13 de desembre de 2004, si bé les Normes Subsidiàries de Planejament Municipal de Santa Maria del Camí no estan adaptades a l'esmentat PTiM.

La tramitació de la present Modificació Puntual de les NN.SS., d'acord, com ja s'ha esmentat, amb l'Art.59 de la LI.U.I.B. i en relació a l'Art.171 del R.G.L.O.U.S.Mallorca, serà l'assenyalada a l'Art.55 de la LI.U.I.B. i en els Arts.153 i SS. del R.G.L.O.U.S.Mallorca.

#### 4. ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

En el R.G.L.O.U.S.Mallorca (Art.171) s'estableix la necessitat d'incorporació d'un "estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que la finalitat específica ho requereixi".

En el nostre cas és evident que la finalitat no genera canvis en la mobilitat pròpiament dita, més aviat al contrari entenent, per tant, que l'especificitat de la modificació no fa necessari el requeriment d'aquest estudi.

#### 5. ESTUDI DE VIABILITAT I SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

##### VIABILITAT ECONÒMICA

Pel que fa a la viabilitat econòmica de la present modificació puntual, aquesta no provoca cap tipus d'afecció o alteració de l'Estudi Econòmic i Financer del planejament en vigor. Pel que fa al Programa d'Actuació, les NN.SS. no en disposen.

##### SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

Respecte a la sostenibilitat, atenent a l'Art.22.4 del R.D.L. 7/2015 on s'estableix que la documentació dels instruments d'ordenació urbanística ha d'incloure un informe o



memòria de sostenibilitat econòmica en la qual es ponderarà, en particular, l'impacte de l'actuació en les Hisendes Públiques afectades per la implantació i el manteniment de les infraestructures necessàries o l'arrencada i la prestació dels serveis resultants, així com la suficiència i adequació de sòl destinat a usos productius, queda palès la innecessarietat al tenir un impacte nul. Per altra banda, a la LI.U.I.B. (Art.38) i al R.G.L.O.U.S.Mallorca (Art.81) hi ha una previsió de la necessitat d'incorporació d'informe de sostenibilitat econòmica de les actuacions en determinats casos amb els documents de planejament.

Amb tot, aquesta modificació puntual no suposa, com és obvi, la modificació de cap sector de gestió urbanística, per la qual cosa no es fa necessària la formulació del pertinent Informe de Sostenibilitat Econòmica ni de la Memòria de Viabilitat Econòmica.

## 6. DOCUMENTACIÓ D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

Segons l'Art.9 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, els plans i programes i les seves modificacions seran objecte d'una avaluació ambiental estratègica simplificada, d'acord amb els criteris de l'Annex 4, quan així ho decideixi l'òrgan ambiental per constituir modificacions menors.

No obstant això, l'Art.9.4 fa referència a les actuacions que es considera que no tenen efectes significatius en el medi ambient i, per tant, no estan subjectes a avaluació ambiental estratègica. En aquest cas, la present modificació proposada estaria inclosa en aquest supòsit si bé, en tràmit d'aprovació inicial, se sol·licitarà a la Comissió de Medi Ambient la no subjecció a avaluació ambiental estratègica de la mateixa.

Finalment, tot i considerant que n'es una situació no inclosa, en l'hipotètic cas de què resultàs estar subjecta a avaluació simplificada, el document ambiental haurà de tenir en compte les determinacions respecte de l'avaluació ambiental previstes a l'Art.89 del R.G.L.O.U.S.Mallorca.



## 7. RESUM EXECUTIU

En compliment de les determinacions incloses a l'Art.25 del R.D.L. 7/2015, a l'Art.38 de la L.I.U.I.B. i a l'Art.82 del R.G.L.O.U.S.Mallorca, s'annexa la documentació que conforma el resum executiu del planejament.

**ANNEX: Normes Urbanístiques**



En el Títol III, que versa sobre les ordenances de l'edificació i ús del sòl de les Normes Urbanístiques, la Secció 4<sup>a</sup> proposada per aquesta Modificació Puntual 1/2020 quedarà redactada de la següent manera:

#### SECCIÓ 4<sup>a</sup>: HABITABILITAT I APARCAMENTS.

##### Art. 80.1. CONDICIONS MÍNIMES D'HABITABILITAT

Les condicions mínimes d'habitabilitat i higiene seran les establertes pel Decret 145/1997, de 21 de novembre, d'higiene i d'instal·lacions per al disseny i l'habitabilitat d'habitatges així com l'expedició de cèdules d'habitabilitat i pel Decret 20/2007, de 23 de març, pel qual es regulen les condicions de dimensionament, d'higiene i d'instal·lacions per al disseny i l'habitabilitat d'habitatges, així com l'expedició de cèdules d'habitabilitat i posteriors correccions, modificacions i/o actualitzacions normatives.

##### Art. 80.2. CONDICIONS MÍNIMES D'APARCAMENTS

1. Règim aplicable.



- a) La present ordenança regula la reserva d'espais destinats a aparcaments no oberts a l'ús públic de vehicles automòbils de tipus turisme.
- b) Les places d'aparcament no estaran vinculades necessàriament als seus corresponents mòduls als efectes de les transmissions de propietat de les quals en siguin objecte en sòl urbà.
- c) Les obligacions contingudes en la present ordenança fan referència a les obres a dur a terme en totes les zones, tenint en compte que si en alguna hi ha una major exigència dimanant de la normativa pertinent, es donarà compliment a aquesta.

## 2. Obligatorietat.

- a) Aparcaments voluntaris.  
Estan obligats a complir les condicions de disseny establertes a les OO.MM., sense perjudici de l'assenyalat a l'apartat b).
- b) Aparcaments petits.  
Els garatges de superfície útil inferior a cent metres quadrats ( $100 \text{ m}^2$ ), la capacitat dels quals sigui de tres (3) o manco places, tan sols estaran obligats a respectar les dimensions de les places fixades a l'ordenança, siguin obligatoris o no per aplicació de la mateixa.
- c) Edificis de nova planta.  
Serà obligatòria la reserva d'espai destinat a aparcament quan en l'àrea edificable del solar es pugui inscriure un cercle de dotze metres (12m) de diàmetre i tenguí una superfície igual o superior a dos cents quaranta metres quadrats ( $240 \text{ m}^2$ ).
- d) Obres d'ampliació.  
Quan la superfície a ampliar en un edifici existent fos superior al vint per cent (20%) de la qual tenguí en el moment de la vigència del present Planejament



Urbanístic serà obligatòria la reserva d'espai destinat a aparcaments en el propi solar quan aquest compleixi les condicions de l'apartat c) anterior i es computarà la totalitat de superfície edificable.

El número de places d'aparcament a reservar es referirà a la superfície que s'amplia.

- e) Canvi d'ús i reformes encaminades al canvi d'ús total o parcial de l'edifici, així com d'altres obres a edificis inacabats regulats per les normatives pertinents contingudes en aquestes NN.SS. o en d'altres textos normatius d'obligat compliment.

Quan per aplicació de l'apartat 3 del present article en resulti l'obligatorietat de reservar més de deu (10) places d'aparcament, es reservaran les places necessàries, podent admetre una reducció màxima d'un trenta per cent (30%) en el número de places obligatòries. S'ubicaran preferentment en el mateix edifici o, en cas d'impossibilitat demostrada, a l'espai lliure del solar complint amb les prescripcions contingudes a l'apartat 4 d'aquesta ordenança.

- f) Edificis ubicats en Àrees de Protecció i Conservació del Patrimoni.

Els edificis que estiguin situats en aquest tipus d'àrees, així com les edificacions catalogades, estaran exonerades de l'esmentada obligació de reserva de places d'aparcament amb el vist-i-plau preceptiu de la Comissió de Patrimoni de Santa Maria del Camí.

### 3. Número de places a reservar.

El número mínim de places a reservar es determinarà pels mòduls que figuren a la taula següent segons els usos de les edificacions a construir, que seran arrodonits sempre amb el nombre enter superior:

ÚS	Nº DE PLACES
----	--------------



Residencial Unifamiliar	<p>S'aplicarà el més restrictiu de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 per vivenda inferior a 300m<sup>2</sup> en sòl urbà i a 240m<sup>2</sup> en sòl rústic. S'afegirà una plaça per cada mòdul de superfície construïda de 100m<sup>2</sup> en sòl urbà i de 60m<sup>2</sup> en sòl rústic.</li> <li>- 1 plaça per cada 4 ocupants de l'habitatge, computats segons l'indicat al Decret 145/1997 i posteriors modificacions, pel qual es regulen les condicions d'amidament, d'higiene i d'instal.lacions per al disseny i l'habitabilitat així com l'expedició de cèdules d'habitabilitat.</li> </ul>
Residencial Plurifamiliar	<p>S'aplicarà el més restrictiu de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 places per vivenda inferior a 80m<sup>2</sup> de superfície construïda, afegint una plaça per cada mòdul de 40m<sup>2</sup>.</li> <li>- 1 plaça per cada 3 ocupants de l'habitatge, computats segons l'indicat al Decret 145/1997 i posteriors modificacions, pel qual es regulen les condicions d'amidament, d'higiene i d'instal.lacions per al disseny i l'habitabilitat així com l'expedició de cèdules d'habitabilitat.</li> </ul>
Turístic	S'acomplirà el previst a la legislació específica, sempre i quan no sigui inferior a 1 per cada 10 places turístiques.
Comercial	1 per cada 70m <sup>2</sup>
Administratiu	1 per cada 70m <sup>2</sup>
Espectacles	1 per cada 40 localitats
Sales de Reunions d'Ús Públic	1 per cada 45m <sup>2</sup>
Cívic o Religios	1 per cada 70m <sup>2</sup>





Cultural	1 per cada 100m <sup>2</sup>
Esportiu	1 per cada 40 localitats d'espectacles esportius. S'afegirà 1 plaça per cada mòdul de 200m <sup>2</sup> de superfície restant, descomptant la destinada a espectacle esportiu.
Assistencial o Sanitari	1 per cada 10 llits o 1 per cada 100m <sup>2</sup>
Industrial	1 per cada 100m <sup>2</sup>
Resta d'usos	1 per cada 100m <sup>2</sup>

La Corporació Municipal podrà, justificadament i previ informe tècnic pertinent, modificar els paràmetres de la taula anterior per augmentar-ne l'exigència mínima en el número de places d'aparcament.

En el cas en qual en un mateix edifici existeixin diversos usos per trobar el número de places a reservar seran sumats el número de places que en resultin de cada un dels usos inclosos els respectius decimals.

A carrers peatonals la reserva mínima requerida s'ha d'entendre com a màxima si així ho reflexa el pertinent informe tècnic per part dels ss.tt.mm. per a la concessió de la llicència. En cas d'informes negatius per part dels ss.tt.mm. se'n prohibirà la seva execució.

Totes les referències a superfícies que figuren en el present article s'han d'entendre com a superfícies construïdes. El còmput es durà a terme en la forma que s'indica a l'Art.20 del present T.R.NN.SS. pel que fa a edificabilitat o, en el seu cas, de normatives sobrevingudes i/o modificacions legalment establertes. En el cas d'usos esportius i d'espectacles es computaran, també, les superfícies descobertes destinades en aquests usos.

Per a cada ús s'inclouran, no tan sols les superfícies ocupades per l'activitat, sinó també la totalitat de les superfícies annexes en aquesta: serveis, magatzems, espais de circulació, porxades, etc..

#### 4. Situació dels aparcaments.



### SOL URBÀ.

Els aparcaments podran estar situats en totes les plantes a edificis d'activitat exclusiva, en el seu interior.

En el cas d'edificis d'usos mixtos, els aparcaments s'ubicaran també a l'interior de l'edifici, a les plantes soterrani, semisoterrani o baixa en l'àrea edificable del solar.

En el cas de la ubicació dels aparcaments en planta soterrani o semisoterrani, si la configuració del solar fa impossible el compliment del número de places reglamentari, es podrà, excepcionalment, ampliar justificadament l'ocupació fins a un màxim que respecti en qualsevol cas les separacions mínimes a les partions (particularment la separació mínima de cinc metres -5m- a fons de solar).

En el cas de la ubicació dels aparcaments en planta baixa en sòl urbà, es podran dur a terme a l'aire lliure a les zones no edificables del solar sempre i quan es compleixin acumulativament els següents preceptes:

- Es deixi un mínim del 20% del solar sense ocupar destinat a enjardinament abundós.
- Les places estiguin protegides de l'assolellament mitjançant pèrgoles vegetals o cobertes abundantment de vegetació i/o mitjançant arbrat amb alta densitat de plantació.

Tot i així, es respectarà quan sigui possible la separació mínima de partió a fons de solar de cinc metres (5).

L'accés a la zona d'aparcament es podrà dur a terme mitjançant rampes no superiors al 20% de pendent o mitjançant qualsevol mitjà mecànic homologat en aquests efectes.

### SÒL RÚSTIC

Els aparcaments hauran d'estar ubicats a l'interior del perímetre edificat.

L'accés a la zona d'aparcament es podrà dur a terme mitjançant rampes no superiors al 20% de pendent o mitjançant qualsevol mitjà mecànic homologat en aquests efectes.

## 5. Determinacions de disseny.



## a) Places d'aparcament.

Es denomina "plaça d'aparcament" a l'espai rectangular destinat a ús d'aparcament d'un automòbil o cotxe. La seva longitud mínima serà de quatre metres amb seixanta centímetres (4,60m) i la seva amplada mínima serà de dos metres amb trenta centímetres (2,30m).

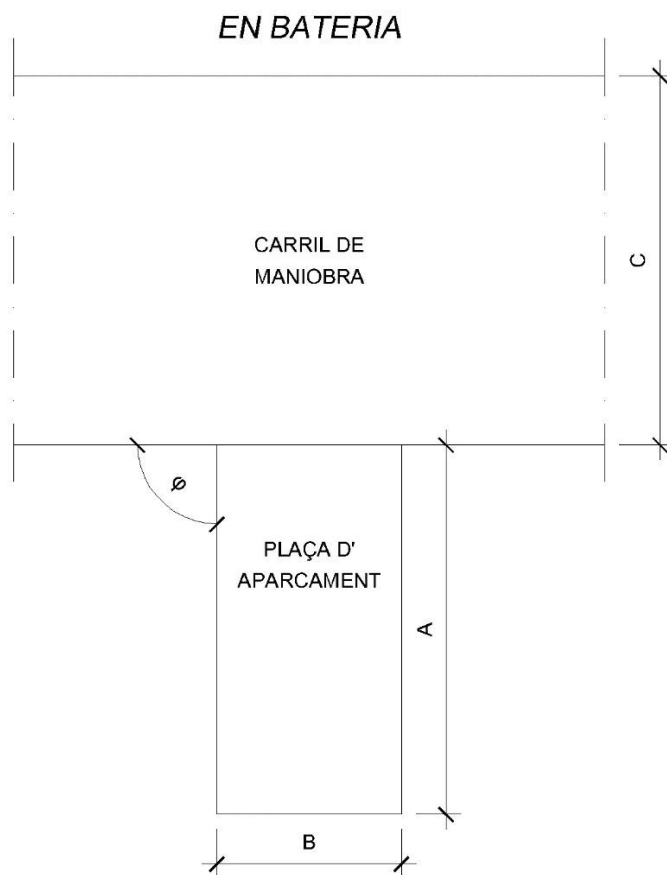
Els vehicles que se situaran a cada plaça no podran sobresortir dels límits de l'esmentat rectangle. En aquest rectangle no s'admetran minvaments de cap tipus de la seva superfície.

## b) Disposició de les places.

1. El disseny del garatge es realitzarà de forma que es permeti l'evacuació de qualsevol vehicle aparcat amb un màxim de tres (3) maniobres o moviments.

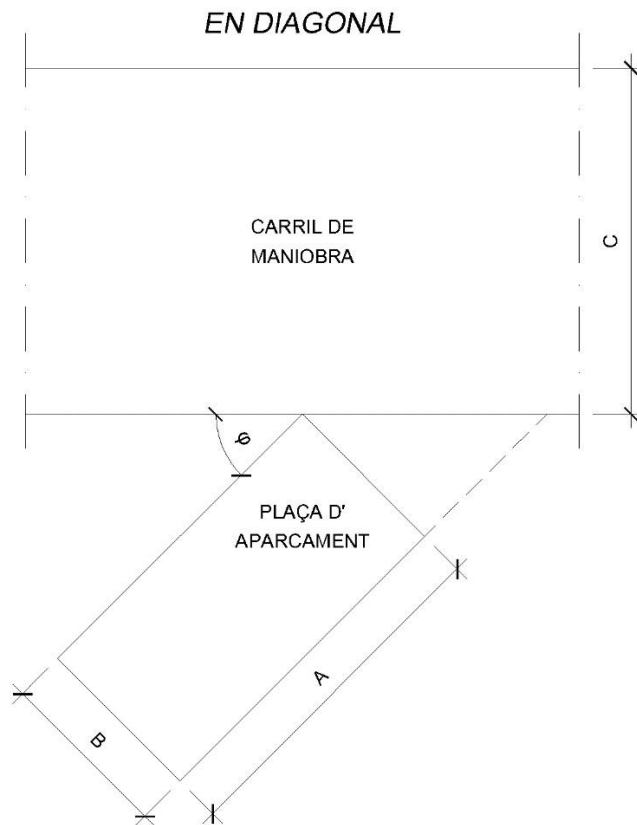
2. En bateria: Es considerarà que una plaça està disposada en bateria quan l'angle que forma l'eix de la plaça amb el carril de maniobra sigui com a màxim de seixanta graus sexagesimals (60°).



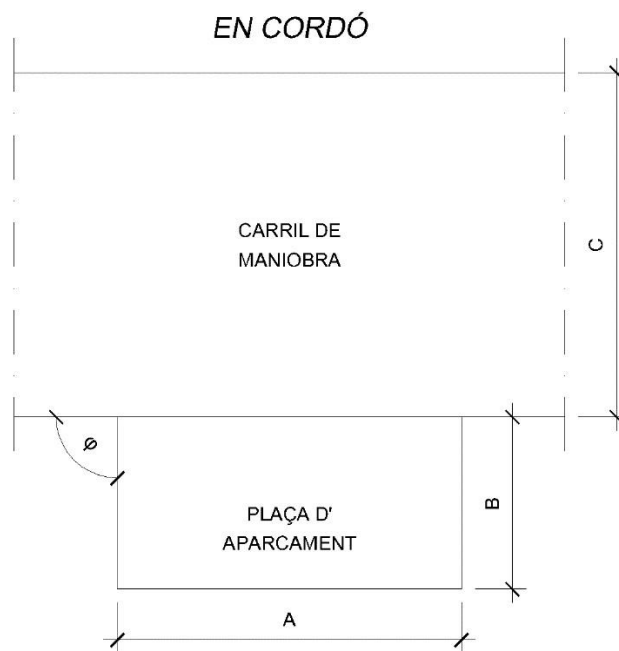


3. En diagonal: Es considerarà que una plaça està disposada en diagonal quan l'angle que forma l'eix de la plaça amb el carril de maniobra estigui comprès entre seixanta ( $60^\circ$ ) i trenta ( $30^\circ$ ) graus sexagesimals.



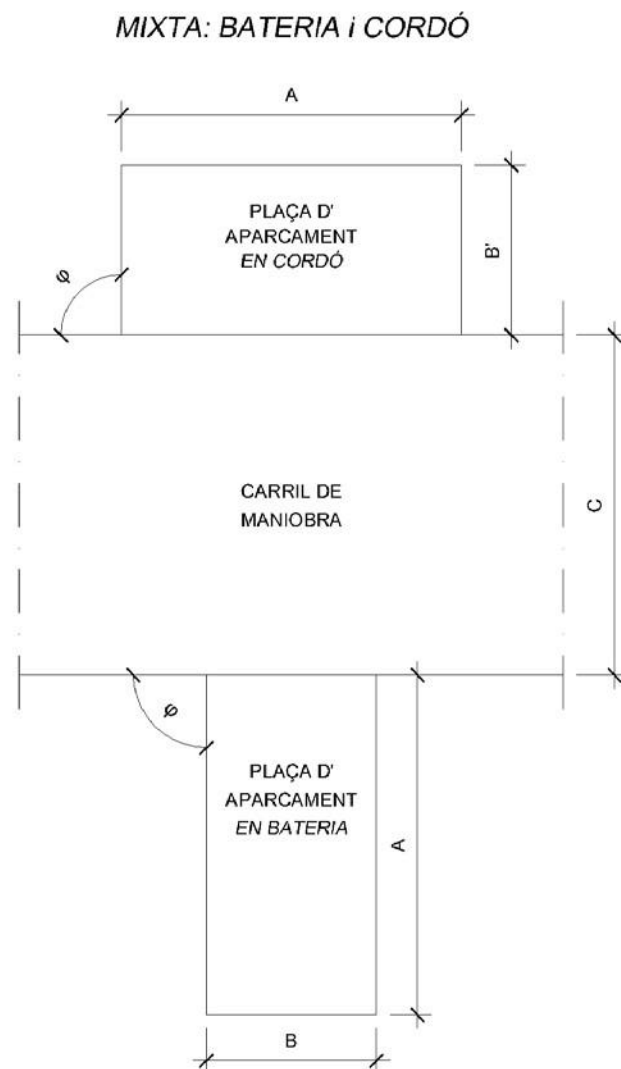


4. En cordó: Es considerarà que una plaça està disposada en cordó quan l'angle que forma l'eix de la plaça amb el carril de maniobra sigui com a màxim de trenta graus sexagesimals (30°).



5. En el cas de disposar de forma mixta amb carril de doble sentit la disposició en bateria a un costat i en cordó a l'altre, la mida mínima de l'amplada de la plaça en cordó (B') podrà arribar a ser de 2,20m en lloc dels 2,30m mínims reglamentaris en la resta de casos.





## c) Portes d'accés de vehicles.

La porta del garatge se situarà a una distància no inferior a quatre metres (4m) de l'aliniació oficial.





S'eximirà d'aquesta obligació als aparcaments de com a màxim deu (10) places la porta dels quals estigui proveïda de procediment d'obertura mecànica i comandament a distància.

En cas d'executar aparells d'elevació homologats per a vehicles (muntats cotxes) com a solució per a l'accés d'automòbils, la seva porta d'accés també s'haurà de situar a una distància no inferior a quatre metres (4m) de l'aliniació oficial. Les dimensions d'aquests aparells no podran ser inferiors a sis metres de longitud i a tres metres d'amplada (6x3m) i hauran de disposar d'un grup de generació d'energia propi i exclusiu per cas d'emergència.

Si els aparcaments s'instal·lin en edificis amb façana a més d'una via pública, els seus accessos, tant entrades com sortides, s'hauran de projectar de forma que en resulti la solució més adequada atesa la circulació rodada existent en cada una de les esmentades vies públiques. La solució proposada haurà de contenir un estudi raonable i justificat basat en la naturalesa i la intensitat de trànsit en aquestes vies públiques.

d) Rampes.

El pendent màxim de qualsevol rampa no podrà ser superior al vint per cent (20%). Entre plans de pendent diferent s'hauran de dur a terme plans corbs d'acord les generatrius dels quals estaran formades per plans reglats la directriu dels quals serà un segment circular de longitud no inferior a quatre (4) metres.

A l'accés dels vehicles, els tres (3) metres contigus a l'aliniació oficial hauran de ser horitzontals o amb un pendent no superior al dos per cent (2%). A partir d'aquí, es podrà iniciar la corba d'acord que enllaci amb la rampa.

En el cas d'aparcaments de deu (10) places com a màxim esmentats en l'apartat anterior, la corba de l'acord es podrà iniciar a partir de l'aliniació oficial.

e) Carrils de circulació.

Són aquells espais destinats únicament a la circulació, sense accés a cap plaça dels d'ells mateixos.

La seva amplada mínima serà de tres metres (3,00m) per a sentit únic i de quatre metres i cinquanta centímetres (4,50m) per a doble sentit de circulació.



Es permetran carrils de circulació per a doble sentit amb una amplada mínima corresponent a sentit únic (això es, 3m) si els carrils estan regulats mitjançant control semafòric i sempre i quan la longitud màxima d'aquest carril no sigui de trenta metres (30ml).

f) Carrils de maniobra.

Són aquells espais destinats a la circulació i que, a més, donen accés a una o a diverses places d'aparcament, havent de complir, per tant i a la vegada, les limitacions corresponents als carrils de circulació.

Quan els carrils de maniobra acabin en cul de sac i tenguin una longitud major de vint-i-cinc metres (25ml), serà obligatori deixar en aquest cul de sac l'espai suficient per dur a terme les maniobres de canvi de sentit.

Els carrils de maniobra que disposin d'accés a places d'aparcament en bateria no podran disposar d'una amplada inferior a quatre metres amb cinquanta centímetres (4,50m) nets en cap cas. Els carrils de maniobra que disposin únicament d'accés a places d'aparcament en diagonal i/o en cordó no podran disposar d'una amplada inferior a tres metres (3,00m). Els carrils de maniobra que disposin d'accés a places d'aparcament en bateria, en diagonal i/o en cordó a la vegada en algun punt del seu recorregut no podran disposar d'una amplada inferior a quatre metres amb cinquanta centímetres (4,50m).

Les mesures mínimes de carril de maniobra (C) en funció de les mesures d'ample (A) de les places d'aparcament, en metres, són les que figuren en la següent taula:

A	2.30	2.35	2.40	2.45	2.50	2.55	2.60	2.65	2.70	>2.80
C	5.20	5.15	5.10	5.05	5.00	4.90	4.80	4.70	4.60	>4.50

g) Corbes.

Als trams corbs dels carrils de circulació i de maniobra el radi interior mínim serà de quatre metres (4,00m) i l'amplada mínima serà de tres metres amb cinquanta centímetres (3,50m) en els carrils de sentit únic i de cinc metres (5,00m) en els carrils de doble sentit.



## h) Compatibilitat entre espai i elements construïts.

Els espais destinats a places d'aparcament no podran superposar-se amb els destinats a carrils, siguin de circulació o de maniobra. No és permesa la ubicació de cap tipus d'element constructiu com puguin ser pilars, columnes, murs, baixants, etc. en els carrils de circulació i maniobra, així com tampoc a l'espai de les places d'aparcament.

En cap de les tres disposicions d'aparcament es podran situar elements fixos entre la plaça d'aparcament i el carril de maniobra per tal de no entorpir el fàcil accés del vehicle a la plaça. Aleshores, els elements constructius verticals s'hauran de col·locar entre les places, en una posició que no dificulti l'accés a l'interior del vehicle una vegada aparcat.

## i) Alçada lliure.

L'alçada mínima entre paviments i sòtils horitzontals serà de dos metres i vint centímetres (2,20m) nets. Les canalitzacions, elements estructurals o qualsevol altre tipus d'element fix no podran quedar per davall d'aquests 2,20m. esmentats, havent-se de projectar, en el seu cas, per damunt d'aquesta mida.

En el fons de les places d'aparcament, aquesta altura lliure es podrà baixar fins a un metre i vuitanta centímetres (1,80m) en un ample no superior als cinquanta centímetres (50cm) amb aquests tipus d'elements abans esmentats.

A les rampes l'alçada lliure vertical no serà inferior a dos metres i vint centímetres (2,20m) nets en qualsevol punt del seu recorregut.

## j) Senyalització.

L'entrada i la sortida d'un aparcament estarà senyalitzada amb, com a mínim, un llum ambre intermitent que haurà de ser visible des d'ambdós costats de la calçada i de la vorera pròpia. Aquest llum haurà de funcionar sempre que estigui oberta la porta de l'aparcament. En el cas de què un carril de circulació serveixi d'entrada i de sortida i tenguim manco de quatre metres i mig (4,50m), s'haurà de disposar de semàfors a ambdós costats per a la correcta utilització alternativa.



Els locals destinats a aparcaments estaran dotats d'enllumenat de senyalització per indicar la situació de les sortides. Si la superfície és major de sis cents metres quadrats ( $600\text{m}^2$ ), hauran d'estar provistos d'enllumenat d'emergència, amb una instal·lació independent de l'enllumenat normal. Aquests enllumenats en cada cas s'hauran d'instal·lar també a les escales i als vestíbuls.

S'hauran de col·locar a llocs ben visibles rètols fàcilment llegibles, com a mínim, a deu (10) metres de distància, indicant "perill d'incendi, prohibit fumar i fer foc" i "obligatori aparcar en el sentit de sortida més ràpid".

A la porta d'entrada exterior s'indicarà l'alçada màxima dels vehicles que puguin penetrar, que serà inferior en trenta centímetres (30cm) a l'altura lliure més petita del local.

Els límits dels carrils i de les places s'hauran de senyalitzar adequadament en els paviments.

k) Accessos de vehicles a parcel·les.

L'amplada mínima dels accessos per a un sol sentit de circulació que aboqui a carrers o vies públiques de manco de vuit (8) metres d'amplada, serà de quatre (4) metres i de tres (3) metres per a vials d'amplada superior.

Els locals la capacitat dels quals excedeix de cinquanta (50) vehicles o mil dos cents metres quadrats ( $1.200\text{m}^2$ ) de superfície total, o també aquells el tram d'accés a la zona d'estacionament de vehicles dels quals tenguí una longitud superior a quaranta metres (40m), hauran de tenir, com a mínim, dos accessos de tres metres (3m) d'amplada mínima cada un, senyalitzats o abalissats de tal manera que a cada un d'ells s'estableixi un sentit únic de circulació o, sinó, un sol accés d'una amplada no inferior a cinc metres (5m) per a la circulació en doble sentit.

En tots els casos, l'amplada mínima s'haurà de complir en una profunditat mínima de quatre (4) metres a partir de l'aliniació oficial.

L'amplada màxima dels accessos de vehicles a les parcel·les podrà ser de sis (6) metres per cada mòdul de façana de dotze (12) metres, podent arribar a ser de nou (9) metres a les zones dedicades a ús industrial, això és, el Polígon de Son Llaüt. Quan es facin promocions conjuntes de cases unifamiliars amb accessos independents s'hauran d'agrupar els accessos d'habitatges contigus sempre que



el seu número ho permeti, així com la situació de l'arbrat i el mobiliari urbà a les voreres.

En tots els casos es procurarà que els accessos siguin compatibles en la mesura del possible amb l'arbrat, la jardineria i el mobiliari urbà en general existents a les voreres, havent de procurar la seva conservació d'acord amb la bona praxis de protecció del patrimoni públic.

l) Sistema de ventilació.

Els sistemes de ventilació estaran projectats i es realitzaran amb amplitud suficient per impedir l'acumulació de gasos nocius en proporció capaç de produir accidents. La superfície de ventilació natural i directa a través de les obertures que pugui tenir el local serà, com a mínim, d'un cinc per cent (5%) de la superfície total del local, sempre i quan les esmentades obertures es trobin en façanes oposades que assegurin el granat de l'aire de l'interior del local. Si les obertures es troben en una mateixa façana, les superfícies de ventilació hauran de ser, com a mínim, del vuit per cent (8%).

A efectes del dimensionat de buits, els patis o pations tendran la mateixa consideració que la façana. La secció dels patis no podrà ser inferior a la suma dels buits que ventilin.

En cas de no ser possible la ventilació natural, s'haurà d'instal·lar un sistema de ventilació forçada que haurà d'assegurar una renovació mínima d'aire de quinze metres cúbics per hora i per metre quadrat ( $15\text{m}^3/\text{h}/\text{m}^2$ ) de superfície del local.

m) Evacuació de fums.

Els garatges hauran de disposar d'un conducte independent per a cada planta o local a raó de zero coma seixanta metres quadrats ( $0,60\text{m}^2$ ) per cada dos cents metres quadrats ( $200\text{m}^2$ ) de superfície d'aparcament en planta com a mínim, excepte norma de rang superior i de major exigència.

Aquests conductes estaran proveïts de comportes i d'altres dispositius especials de tancament i d'un sistema que, manualment o automàticament, provoquin el seu accionament en cas d'incendi en compliment de la normativa pertinent.



Aquest conducte s'ha d'entendre, d'entrada, independent del sistema de ventilació forçada o directa que pugui tenir la planta o local en qüestió. Si el local hagués d'estar dotat de sistema de ventilació forçada per a la descàrrega d'aire a l'atmosfera, es podrà utilitzar el mateix conducte al qual fan referència els paràgrafs anteriors, si bé en aquest cas s'hauran de projectar els mecanismes adients per a què el sistema d'evacuació natural de fums i gasos funcioni com a tal en cas d'incendi.

En qualsevol cas, tant els conductes d'evacuació d'aire de ventilació forçada com els de fums i gasos hauran de dur a terme la descàrrega a l'atmosfera un (1) metre per damunt de la part superior de qualsevol forat o buit de ventilació d'una habitació situat a una distància inferior a vuit (8) metres, ja sigui del propi edifici o del veïnat.

n) Evacuació de líquids.

A cada local o planta d'aparcament s'haurà de preveure un sistema que permeti l'evacuació d'aigua i líquids, complint en cada cas amb la normativa pertinent en funció de la seva naturalesa.

o) Il.luminació.

Els accessos, els carrils i qualsevol punt del local per a aparcaments haurà de disposar de l'adient nivell d'intensitat d'il.luminació mitjana els valors dels quals s'estableixen a les normatives pertinents, tenint en compte que mai podrà ser inferior una il.luminància mitjana horitzontal mantinguda ( $E_m$ ) a cent vint (120) lux. El sistema o sistemes d'il.luminació escollits hauran d'acomplir amb els criteris mediambientals i d'eficiència energètica que figuren en el CTE-HE-3 i en la resta de normatives aplicables.

p) Seguretat i protecció contra-incendis.

Serà d'obligat compliment la normativa pertinent en vigor als efectes d'aquest concepte de seguretat i protecció contra-incendis en els edificis i la reglamentació concordant. En aquests moments la documentació bàsica es considera el CTE-DB-SI.



q) Punts de càrrega de vehicles elèctrics.

Es donarà compliment al R.D. 1053/2014, de 12 de desembre, pel qual s'aprova una nova Instrucció Tècnica Complementària (ITC) BT-52 "Instal·lacions amb finalitats especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics", del R.E.B.T (B.O.E. n°316 de 31 de desembre de 2014), així com a les normatives vigents en aquests efectes.

6. Aparcaments a l'aire lliure a solars no edificats.

A qualsevol solar no edificat, provisionalment, es podrà permetre la instal·lació i ús d'aparcament a l'aire lliure, sigui públic o privat, complint amb les condicions de disseny expressades a les OO.MM. en aquests efectes i obtenint, prescriptivament, la pertinent autorització administrativa.

Santa Maria del Camí, juny de 2020.



municipal.

Bartomeu Bauzà Estarellas, arquitecte-assessor

