

Estudio Ambiental Estratégico

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA
SOSTENIBLE (PMUS) DE EIVISSA**

Junio 2020

Ayuntamiento de Eivissa



Junio 2020

Equipo redactor:



Neus Lliteras Reche
DNI 18.226.911-D
Licenciada en Geografía
Universidad de las Illes Balears



Ana Delgado Núñez
DNI 53.280.437-V
Licenciada en Ciencias Ambientales
Universidad Pablo de Olavide de Sevilla

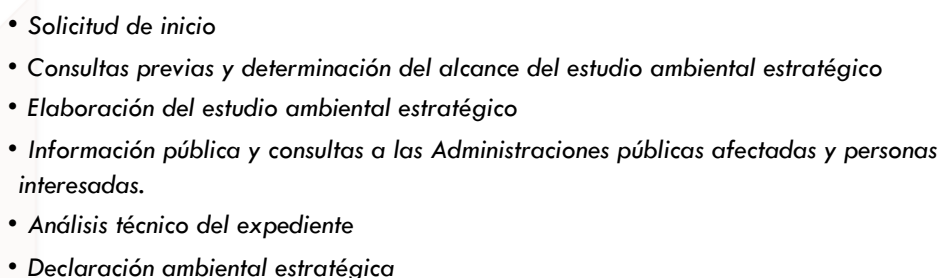
Índice:

1. ANTECEDENTES	7
2. OBJETIVOS PRINCIPALES DE LA PLANIFICACIÓN, CONTENIDO Y RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS	9
2.1. Objetivos principales de la planificación	9
2.2. Contenido del Plan	13
2.2.1. Definición de escenarios	13
2.2.2. Desarrollo del plan	17
2.3. Evaluación de la sostenibilidad del Plan	22
2.3.1. Análisis multicriterio	22
2.4. Relación con otros planes y programas.	25
3. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA	27
4. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LA ZONA	30
4.1. Marco socioeconómico	30
4.1.1. Población	31
4.1.2. Evolución de la población por género	33
4.1.3. Actividad económica	35
4.2. La distribución modal	37
4.3. Circulación	46
4.3.1. Oferta de la red viaria	46
4.3.2. Demanda de tráfico	47
4.3.3. Nivel de saturación de la red viaria	48
4.4. Oferta y demanda del servicio de transporte público colectivo en el municipio de Ibiza	51
4.4.1. Transporte urbano	51
4.4.2. Taxi	58
4.5. Estacionamiento: ocupación, rotación y DUM	60
4.5.1. Ocupación	60
4.5.2. Rotación	62

4.5.3. Distribución Urbana de Mercancías (DUM)	64
4.6. Movilidad peatonal, accesibilidad y movilidad ciclista.	66
4.6.1. Movilidad peatonal y accesibilidad	66
4.6.2. Movilidad ciclista	72
4.7. Movilidad turística	73
4.7.1. Actividad turística	73
4.7.2. Vehículos de alquiler	75
4.8. Diagnóstico ambiental de Eivissa	78
4.8.1. Calidad del aire	78
4.8.2. Consumo de energía	79
4.8.3. Ruido	80
4.8.4. Accidentabilidad	82
5. PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES EXISTENTES DE RELEVANCIA PARA EL PLAN	83
6. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO DE LA MOVILIDAD	84
7. PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE	91
7.1. Identificación y descripción de los impactos	92
7.2. Valoración de los impactos	93
7.2.1. Metodología	93
7.2.2. Evaluación de los impactos identificados	96
8. MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS	98
9. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS	99
10. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	101
10.1. Indicadores de objetivos	102
10.2. Indicadores de seguimiento	103
11. RESUMEN DE CARÁCTER NO TÉCNICO	105
ANEXO I. INTEGRACIÓN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE EN EL PMUS Y EN EL EAE	109

1. ANTECEDENTES

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa está sujeto al procedimiento de Evaluación ambiental estratégica ordinaria según se establece en el apartado a) del art. 9.1. de la Ley 12/2016 de Evaluación ambiental de las Illes Balears. Del mismo modo y según se establece en el art.10, éste se llevará a cabo de conformidad con el procedimiento y los plazos que se prevén en la normativa básica estatal de evaluación ambiental, concretamente en el art. 17 de la Ley 21/2013, de Evaluación ambiental, donde se especifican los siguientes trámites:

- 
- *Solicitud de inicio*
 - *Consultas previas y determinación del alcance del estudio ambiental estratégico*
 - *Elaboración del estudio ambiental estratégico*
 - *Información pública y consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.*
 - *Análisis técnico del expediente*
 - *Declaración ambiental estratégica*

Con fecha 26 de noviembre de 2018 tiene entrada en la Comisión Balear de Medio Ambiente (CMAIB) la solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE EIVISSA, acompañada del borrador del plan y el documento inicial estratégico, remitido por el Ayuntamiento de Ibiza, como órgano sustantivo.

La Comisión Balear de Medio Ambiente (CMAIB), como órgano ambiental y tras la realización de las consultas previas correspondientes, remite con fecha 8 de octubre de 2019 el documento de alcance del estudio ambiental estratégico junto con los informes recibidos durante la fase de consulta, siendo estos los siguientes:

- *Informe del Consell Insular de Eivissa (08/02/2019).*
 - Departamento de Economía, Hacienda, Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Sección de Medio Ambiente (22/01/2019).
 - Departamento de Territorio y Movilidad. Sección de Territorio (29/01/19).
 - Departamento de Territorio y Movilidad. Sección de Infraestructuras viarias (04/02/19).
 - Departamento de Territorio y Movilidad. Sección de Transporte (29/01/19)
- *Informe de la Dirección General de Movilidad y Transporte (25/01/19).*
- *Informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático (23/01/19).*

El presente documento se redacta como parte integrante del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE EIVISSA, y cumple con el contenido mínimo que establece el art. 20.2. de la Ley 21/2013, integrando la siguiente información:

1. *Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas pertinentes;*
2. *Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicación del plan o programa;*
3. *Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del plan o programa;*
4. *Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en particular los problemas relacionados con cualquier zona de especial importancia medioambiental, como las zonas designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000;*
5. *Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración;*
6. *Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos;*
7. *Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo;*
8. *Un resumen de los motivos de la selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida;*
9. *Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento;*
10. *Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.*

2. OBJETIVOS PRINCIPALES DE LA PLANIFICACIÓN, CONTENIDO Y RELACIÓN CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS

2.1. Objetivos principales de la planificación

El logro de un desarrollo sostenible es uno de los retos más importantes que tiene planteado la sociedad desarrollada actual. Para conseguir avanzar hacia un desarrollo sostenible es necesario incidir en diversos campos entre los que ocupa un lugar muy importante el campo del transporte. El libro Blanco de la Unión Europea plantea claramente la **“necesidad de integrar el transporte en el desarrollo sostenible”** y entre sus propuestas figura en lugar destacado la **“racionalización del transporte urbano”**.

En los últimos años, un gran número de municipios ha tomado conciencia del reto que supone la movilidad sostenible y está actuando en este campo. El presente PMUS se inserta, pues, en este marco global.

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

La sostenibilidad requiere de una toma de decisiones que, en muchos casos, beneficiarán a unos pero también perjudicarán a otros, por lo que las soluciones propuestas en esta materia deben buscar el mayor beneficio común posible. En este sentido resulta imprescindible la voluntad política de los representantes elegidos para poder avanzar en este campo.

La sostenibilidad no es un objetivo que pueda alcanzarse mediante unas actuaciones y olvidarse de ella, es más bien un proceso continuo que debe estar presente en todas las decisiones que se adopten, y que requiere de estrategias en todos los campos: movilidad, urbanismo, industria, hogares, actividades diversas, etc. Más que hablar de actuaciones se ha de hablar de **estrategias continuas a favor de la sostenibilidad**.

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

Los problemas de movilidad que se analizan en el presente Plan son problemas complejos y sin soluciones unívocas, simples y directas. Por tanto, no puede hablarse de una solución única, sino de un conjunto de medidas a aplicar en un plazo de tiempo definido. Es posible que la aplicación de una única solución no consiga los beneficios esperados si no viene acompañada de otras medidas. Es por ello que **este PMUS define unas estrategias en materia de movilidad, no soluciones aisladas**. Además, los problemas de movilidad no son estáticos.

Varían, y mucho, con el tiempo. Por ello, este Plan debe ser un documento en continua revisión, ya que planteamientos que hoy resultan útiles, pueden dejar de serlo si cambian las condiciones de partida.

Otra característica inherente a la movilidad es que, en el caso de las ciudades, las vías por las que se circula son limitadas en cuanto a su número y en cuanto a sus características. La movilidad no debe ser considerada como un bien “absoluto” y en muchas ocasiones tendrán prioridad otros criterios, como pueden ser la calidad estética de un entorno o la reducción de ciertas externalidades negativas del transporte. **Debemos plantear la movilidad para una determinada ciudad, en este caso Ibiza, teniendo siempre presentes sus características específicas.**

Para la satisfacción de la movilidad, como se ha señalado implícitamente en el diagnóstico realizado, disponemos de diversos modos de transporte: coche, moto, transporte público, bici, marcha a pie, etc. Las soluciones que se adopten deben tener en cuenta todos y cada uno de estos modos y, en muchas ocasiones, se debe elegir entre opciones que resultan contradictorias. Más que hablar de una solución, cabe plantearse una “estrategia de avance hacia una movilidad sostenible”.

En la movilidad, como actividad humana, influyen no solo la oferta y la demanda, sino también otros factores como las costumbres de los ciudadanos. Por ello, las actuaciones no pueden, ni deben, centrarse únicamente en la infraestructura, sino que es necesario adoptar también numerosas medidas de gestión. Sin estas últimas de poco servirán las primeras.

Las políticas a adoptar deben contemplar, en opinión de los autores, una visión de conjunto de hacia dónde se quiere avanzar. Para ello se deben adoptar medidas encaminadas al objetivo de manera continua y progresiva, acompañadas siempre de campañas de comunicación mientras se busca el máximo consenso posible. Los aspectos de formación y concienciación de los ciudadanos en los distintos ámbitos de la sostenibilidad, y dentro de ellos, en la movilidad, resultan imprescindibles.

Las propuestas del Plan se centran, como es lógico, en actuaciones de índole física: reordenación del tráfico, ampliación de aceras, carriles bici, etc. aunque también se hace mención a actuaciones de gestión: vados, regulación del estacionamiento, control y vigilancia, etc.

Las medidas planteadas en este plan deben ser ligeras, fáciles y de bajo impacto económico, de lo contrario su implantación sería difícil o imposible. Es por ello que las estrategias definidas en el Plan son de aplicación inmediata y tiene sus efectos en el medio plazo, 5-8 años. Es posible que para llevar a cabo las soluciones planteadas en el Plan haga falta la ejecución de obras o actuaciones coordinadas entre administraciones que conlleven mayor coste y mayores plazos, en este caso, el Plan no deja de lado estas soluciones sino que muestra una vía de solución para comenzar a trabajar conjuntamente entre administraciones.

Aunque las propuestas se analizan de forma separada según los apartados que se muestran en el índice, hay que hacer notar que existe una clara interrelación entre ellas y que deben verse en su globalidad si se quiere avanzar hacia una mayor sostenibilidad. Así, por ejemplo, las propuestas relacionadas con las zonas 30, las vías 30 y su protección ambiental de la

costa, están íntimamente ligadas a las actuaciones peatonales y ciclistas, así como al transporte público, al plan de circulación, a los parking intercambiadores, etc.

La estrategia de avanzar a una movilidad sostenible se basa en los siguientes principios:

- ✓ Necesidad de una clara voluntad política de avanzar hacia una movilidad sostenible.
- ✓ Realización de actuaciones coordinadas que incidan en diversos aspectos: movilidad peatonal, diseño de viario, estacionamiento, bicicleta, transporte público, automóvil, etc.
- ✓ Necesidad de una participación ciudadana que opine, conozca y apruebe de antemano y bajo estrictos criterios técnicos las medidas propuestas.
- ✓ Es imprescindible una continua acción de información, participación, etc. que logre el máximo consenso social posible pero sin dejar por ello de actuar.
- ✓ Es imprescindible una clara voluntad de vigilancia y control de las medidas que se adopten con las necesarias sanciones para aquellos casos en que se incumpla la normativa.
- ✓ Debe prestarse especial atención a los aspectos relacionados con la formación tanto de niños y jóvenes como de adultos. Las campañas de concienciación son necesarias aunque su labor se vea a medio y largo plazo.
- ✓ Debe contemplar todas las necesidades y particularidades de cada colectivo (ancianos, mujeres, personas con diversidad funcional, niños, jóvenes,) de manera diferenciada para conseguir espacios inclusivos para todas las personas y que el espacio público pueda ser utilizado por todos ellos en igualdad de condiciones.

Con estos principios se han analizado y propuesto las distintas actuaciones que se recogen en el presente documento.

El diagnóstico llevado a cabo permite disponer de una visión general sobre la movilidad del municipio de Ibiza y, en consecuencia, plantear propuestas de mejora que se materialicen en medidas de actuación concretas.

Previamente a plantear estas medidas, es necesario conocer los criterios y objetivos generales que se pretenden alcanzar por parte del Ayuntamiento. Entre ellos cabe destacar que este Ayuntamiento defiende los objetivos generales de movilidad sostenible contenidos en el art 101 de la Ley 2/2011 de Economía Sostenible, donde se indica:

Los Planes de Movilidad Sostenible tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico de competencia de este Ayuntamiento, priorizando la reducción del transporte individual motorizado en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes, desarrollando al mismo tiempo aquellos modos que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Este plan deberá dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

A este respecto, destaca la apuesta municipal para potenciar la movilidad peatonal y ciclista, y mejorar la imagen y la eficacia del transporte público urbano.

Más en general los objetivos que persigue este plan son los siguientes:

- ✓ Disminución del tráfico.
- ✓ Disminución de uso de fuentes energéticasno-renovables.
- ✓ Reducción de los tiempos de viaje.
- ✓ Potenciación de los modos no motorizados: peatón y bicicleta.
- ✓ Potenciación de los servicios de transporte público colectivo.
- ✓ Recuperación de espacio urbano y reconversión en favor de la accesibilidad, la igualdad y la inclusión.
- ✓ Mejora de la salud de los ciudadanos, definición de áreas de baja contaminación¹.

A pesar del dominio de los desplazamientos motorizados, la marcha a pie sigue siendo un dato importante a considerar en la ciudad (casi un 37% entre la movilidad diaria generada por los residentes), especialmente en ciudades mediterráneas como el caso que nos ocupa. Caminar, además de un modo de desplazamiento, implica interaccionar con el espacio público y con otros ciudadanos, por lo que la adecuación del diseño de la ciudad a la movilidad peatonal adquiere una importancia predominante. En esta movilidad peatonal, hay que cuidar también a todo tipo de peatones y necesidades de desplazamiento, teniendo en cuenta la existencia diferentes perfiles de personas que caminan o que están en el espacio público. No es lo mismo un niño pequeño, una persona adulta, una persona mayor con dificultades de movimiento, una persona con un carro de bebé o un carro de la compra, etc. Además, hay que considerar que para analizar la movilidad de un determinado ámbito no es suficiente con conocer la demanda actual, sino también las causas que los originan (comodidad, cultura, estado de conservación, etc.). Del mismo modo, la información sobre la oferta, tanto de infraestructura como de servicios, debe considerarse como necesaria, aunque no suficiente, en la creación de las pautas de movilidad.

	Velocidad (km/h)	M ² para estar o aparcar	M ² para caminar o circular
A pie	4.5	0.5	1.8
En bici	13	1	4.5
Pasajero de autobús	11	2	6.75
Pasajero de automóvil	14,5	6	135

Tabla 2.1.01. Espacio requerido por los distintos medios de locomoción.

Fuente: Manual de movilidad peatonal. Caminar en la ciudad.

¹ Este concepto hace referencia a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que son aquellas áreas en las que el acceso a determinados vehículos está restringido debido a sus emisiones. Definición recogida de las bases europea de planificación urbana <https://urbanaccessregulations.eu/>

Del mismo modo, aunque clasificadas de segundo nivel, se entenderán como tal aquellas áreas en las que se opera la reducción de la circulación mediante reducción de la capacidad o moderación de la velocidad, ensanche de aceras, inclusión de ciclo-calles, etc.

2.2. Contenido del Plan

2.2.1. Definición de escenarios

La estrategia de movilidad contemplada en este PMUS **se adapta a las nuevas y futuras necesidades de desplazamiento previstas** para el municipio de IBIZA. Para ello, hay que tener en cuenta que el objetivo de este plan es actuar sobre el nuevo escenario de la movilidad que se va a generar en el plazo de 8 años, durante el año 2025.

El incremento del número de desplazamientos previstos para el año 2025 nace de dos supuestos; el primero es el incremento de la población esperada, con una tasa de crecimiento por año que se ha considerado del 1,5 (habiendo sido del 1,1 durante el último decenio 2007-2016) y del incremento de la tasa de movilidad por habitante. Este último valor crece también con una tasa poco inferior al 1% anual y se debe básicamente a los fenómenos de tráfico inducido por el incremento de accesibilidad que aportan las medidas propuestas en este plan, así como el incremento natural que se viene observando durante los últimos 30 años en nuestro entorno. Este escenario supone que el número de desplazamientos generados por los residentes cada día pasa de 119.000 viajes/día a 144.500 viajes/días.

CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LA MOVILIDAD (2017)	
Personas totales	50.209
Personas > 12 años	44.403
Viajes Totales	119.311
Viajes a pie+ bici	47.116 (39,5%)
Viajes motorizados	72.195 (60,5%)
Movilidad media por persona	2,69 viajes/persona día
Movilidad media motorizada por persona	1,63 viajes motorizados/ persona día

CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LA MOVILIDAD (2025) ²	
Personas totales	59.600
Personas > 12 años	50.100
Viajes Totales	144.500
Viajes a pie+ bici	67.500 (46,7%)
Viajes motorizados	77.000 (53,3%)
Movilidad media por persona	2,88 viajes/persona día
Movilidad media motorizada por persona	1,53 viajes motorizados/ persona día

Tabla 2.2.1.01. Características básicas de la movilidad escenario actual y previsión 2025 con las medidas del PMUS.

² La metodología de cálculo se basa en la hipótesis de incremento del 1,5% anual de la población y de un incremento del 0,9% anual en la tasa de movilidad para el periodo considerado (8 años). Para dicho cálculo se parte de la población mayor de 12 años del año 2017 (44.403) y de la tasa de movilidad del 2017 (2,69 viajes/personas y día).

En consecuencia del incremento de movilidad, los viajes realizados con modos motorizados por persona se reduce, pasando de 1,63 actuales a 1,53 viajes día y persona. A pesar de ello, el número de viajes motorizados absolutos en el plazo de tiempo considerado para este plan aumenta, pasando de 72.000 hasta los 77.000 viajes/día, debido al incremento del número de viajes totales. Es por ello que las medidas expuestas buscan un importante cambio modal entre los modos motorizados cambiando los viajes del coche privado hacia otros modos más sostenibles.

Como se observa en la siguiente tabla, el PMUS permite evitar la generación de cerca de 42.500 viajes en coche cada día.

CATEGORIA DE VIAJES	RESIDENTES	COMUTERS	TOTALES
viajes actuales en coche	51.468	33.128	84.596
viajes totales esperados	62.327	40.118	102.444
reducción PMUS	28.944	13.523	42.467
viajes en coche 2025 ³	33.383	26.595	59.978

Tabla 2.2.1.02. Estimación de viajes en coche escenario actual, previsión esperada en 2025 sin el PMUS y previsión 2025 con las medidas del PMUS.

La estrategia de movilidad planteada, permite incidir sobre el reparto modal actual y la tendencia que este tendría sin la puesta en marcha de las medidas aquí definidas. El objetivo final será por tanto, **actuar sobre el reparto modal con la finalidad de mejorar el impacto social, económico y medio ambiental del sistema de movilidad.**

El estudio de soluciones propone un claro incremento de viajes en los modos públicos colectivos, así como la aparición de nuevos modos de transporte (car-sharing, car-pooling, nuevas modalidades de alquiler de coches, etc.) que junto al taxi convencional potencian el uso de los sistemas de transporte público.

Por su parte, los desplazamientos en motos crecerán cuando la circulación de los coche se restrinja, por tanto habrá que planificar su circulación y valorar su impacto. Por último, la racionalización en el uso del coche supondrá también un incremento de ocupación por vehículo.

³ Este resultado es la suma de todas las acciones previstas en el PMUS, aunque es evidente que cada una participa con un peso diferente. Las medidas que actúan con un peso más determinante sobre la reducción del vehículo privado son las medidas de restricción al coche, esto es: plan de circulación, ZTL, plan de estacionamiento.

Por tanto, podemos resumir que los principales objetivos a conseguir con este cambio serían los siguientes:

OBJETIVOS GENERALES	2017		2025	
	%	Nº viajes	%	Nº viajes
Potenciar los desplazamientos no motorizados elevándolos a una ratio poco inferior al 47%, mediante la fidelización y potenciación de los actuales caminos peatonales y la potenciación de la bicicleta.	39,49%	47.116	46,73%	67.523
Limitar el uso del coche de forma muy considerable.	43,14%	51.468	28,65%	41.398
Potenciar de forma importante los servicios de transporte público colectivo urbanos, mediante el diseño de un nuevo servicio urbano en coordinación con el servicio de transporte insular.	5,37%	6.410	7,93%	11.461

Tabla 2.2.1.03-Objetivos generales escenario actual y previsión futuras con las medidas del PMUS.

MODOS	2017		2025		Δ	
	Nº VIAJES	%	Nº VIAJES	%		
No Motorizados	PIÉ	43.941	36,83%	59.065	40,88%	+4,05%
	BICICLETA	3.175	2,66%	8.459	5,85%	+3,19%
Motorizado privado	COCHE	42.125	35,31%	33.883	23,45%	-11,86%
	COCHE acompañante	9.343	7,83%	7.515	5,20%	-2,63%
	MOTO	13.088	10,97%	19.811	13,71%	+2,97%
Motorizado público	AUTOBUS	6.410	5,37%	11.461	7,93%	+2,56%
	BARCO	157	0,13%	-	0,00%	
	TAXI	1.073	0,90%	1.430	0,99%	+0,09%
	OTROS			2.860	1,98%	+1,98%
TOTAL	119.311		144.483		+21,09%	
Motorizados	72.195	60,51%	76.960	53,27%	-7,24%	
No motorizados	47.116	39,49%	67.523	46,73%	+7,24%	

Tabla 2.2.1-04 Reparto modal de los residentes escenario actual y previsión futuras con las medidas del PMUS.

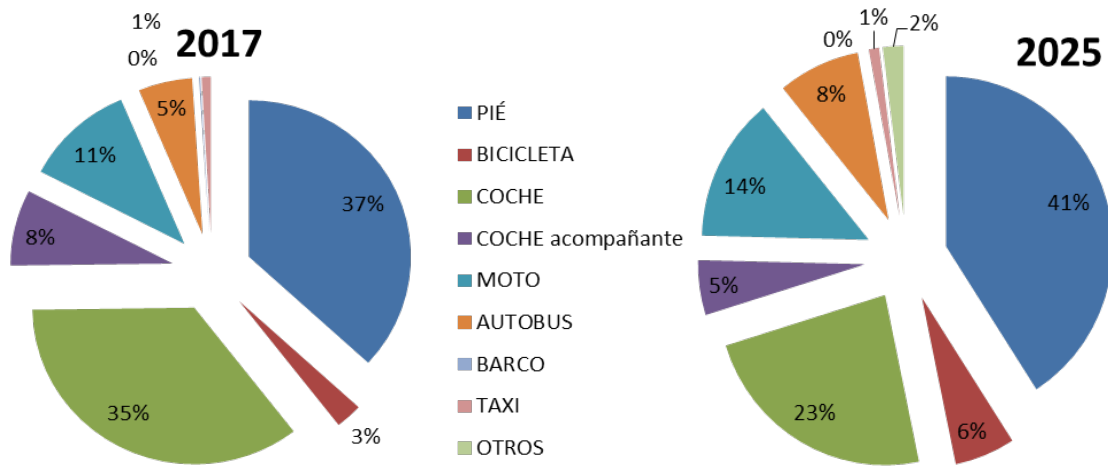


Figura 2.2.1-01 Reparto modal de los residentes escenario actual y previsión futuras con las medidas del PMUS.

2.2.2. Desarrollo del plan

En el PMUS se abordan las actuaciones a proponer siguiendo el esquema contemplado en el diagnóstico, es decir, planteando actuaciones sobre la circulación, movilidad peatonal y PMR, movilidad ciclista, transporte público y distribución urbana de mercancías.

El objetivo general que debe estar presente en todas las propuestas de actuación que se plantean para Eivissa es el de avanzar hacia una movilidad sostenible. Esta movilidad sostenible debe ser compatible con una mejor calidad de vida para los actuales y futuros ciudadanos, debe atender a las necesidades de los ciudadanos, respetando el medio ambiente, controlando el consumo de combustibles y las emisiones que éste conlleva, garantizando la accesibilidad peatonal y contribuyendo al desarrollo de las actividades presentes y futuras.

Este objetivo de carácter general se concreta, para los diversos aspectos contemplados en el Plan para la Movilidad Urbana sostenible de Eivissa en diferentes líneas de actuación, que son las siguientes:

LÍNEA 1.- PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA

La racionalización del uso del coche es materia fundamental para conseguir los objetivos comentados. Es por ello, que este plan contempla una serie de medidas encaminadas a reordenar la circulación viaria, caracterizarla y clasificarla.

A corto plazo, proponer actuaciones que equilibren y mejoren la circulación actual de los vehículos con el resto de modos (peatonal, ciclista y transporte público). Para ello, se propondrán medidas de jerarquización viaria, un plan de circulación y actuaciones concretas sobre el viario urbano y puesta en marcha de vías 30.

A medio plazo, teniendo en cuenta las actuaciones previstas, se proponen actuaciones de mayor calado que garanticen el buen funcionamiento viario priorizando la movilidad peatonal y el transporte público, tales como la creación de zonas de tráfico limitado y la ejecución de zonas 30 mediante proyectos de macro-manzanas.

LÍNEA 2.- PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO

El diagnóstico realizado en la primera fase del Plan para la Movilidad Urbana sostenible en Eivissa ha puesto de manifiesto la existencia de déficits en materia de estacionamiento. Si bien es cierto que el incremento de la tasa de motorización se ha contenido en los últimos años, conviene plantear políticas de gestión del estacionamiento que permitan atender las necesidades de los ciudadanos en cuanto aparcamiento y también en cuanto a la ganancia de espacio para peatones en ciertas zonas.

Se proponen actuaciones en materia de estacionamiento encaminadas a:

- Una mejor utilización del espacio existente en las áreas más demandadas mediante medidas de regulación adecuadas.

- Propuestas de adecuación de nuevos espacios de estacionamiento en Eivissa.

A corto plazo se deberá rediseñar los estacionamientos en vía pública presentes en las vías 30, en las vías propuestas para el tránsito del transporte público, dejando espacio para las nuevas paradas y comenzar a definir la política para la creación de parking de intercambio modal. En este marco temporal, también será necesario definir una clara estrategia de circulación para las motos en ámbito urbano, que inequívocamente, encuentra su regulación en el estacionamiento. Es por ello que el plan define un número de plazas y su distribución en la ciudad.

A medio plazo se deberá ampliar la zona de estacionamiento regulado, terminar con el plan de aparcamientos disuasorios y definir el número de plazas definitivas en vía pública de las macro-manzanas.

LÍNEA 3.- PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD PEATONAL Y PMR

La importancia del transporte peatonal en Eivissa, puesto de manifiesto en el diagnóstico realizado, junto con los déficits detectados en materia de accesibilidad para las personas de movilidad reducida (PMRs), conlleva la necesidad de plantear propuestas globales para favorecer y potenciar la movilidad peatonal. Concretamente, el principal objetivo de este plan es conseguir una movilidad en modos no motorizados y que se reduzca el uso de los modos más contaminantes.

Estas propuestas atienden a:

- Establecimiento de itinerarios peatonales que faciliten la movilidad de los peatones y PMRs hacia los destinos preferentes.
- Actuaciones sobre las características físicas de calzadas y aceras
- Planteamiento y análisis, en su caso, de posibles áreas peatonales o zonas con restricciones de la velocidad de circulación.

Este plan se deberá acometer en el menor plazo de tiempo posible, asumiendo por tanto prioridad sobre los demás. No obstante, es necesario definir el alcance de cada actuación y, en función de los recursos disponibles, definir un calendario acorde

LÍNEA 4.- PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD CICLISTA

La mejora de la sostenibilidad de Eivissa pasa, sin duda, por potenciar la movilidad ciclista en sus desplazamientos urbanos e interurbanos. El objetivo compartido con la potenciación de la marcha a pie de conseguir que la mitad de los desplazamientos que se realizan en la ciudad de Eivissa sea utilizando modos no motorizado, pasa inevitablemente por un uso masivo de la bicicleta.

Para lograr este objetivo se propondrán actuaciones encaminadas a completar la red ciclista existente, mejorando los carriles-bicis urbanos e interurbanos, potenciando la creación de ciclo-calles y de los estacionamientos para bicicletas y la definición de un plan para la creación de un servicio de bicicleta pública. Todas estas medidas se consideran de prioridad elevada y

por tanto, de la misma manera que la línea de actuación 3, se deberán considerar en el corto plazo.

LÍNEA 5.- PLAN DE EXPLOTACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR Y USO GENERAL DE VIAJEROS

El transporte público en autobús en Eivissa es un elemento muy importante en la movilidad diaria, que vertebra el municipio en sus relaciones con el resto de poblaciones de la isla. Se plantearán medidas destinadas a potenciar su uso, favoreciendo la velocidad comercial e incrementando el número de paradas, los itinerarios y frecuencia, además de mejorar la información disponible.

A corto plazo se deberá definir el acuerdo de un plan de coordinación con el Consell para estructurar un servicio de transporte urbano potente. Por su parte, el Ayuntamiento deberá preparar algunas actuaciones viarias para facilitar el tránsito de los buses especialmente en la zona centro.

LÍNEA 6.- FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Fomentar el uso de los vehículos eléctricos, coches, motos y bicicletas, mediante la creación de medidas que ayuden y proporcionen ventajas a estos modos frente a los otros.

LÍNEA 7.- PLAN SECTORIAL DE LOGÍSTICA URBANA

Se propondrán medidas encaminadas a facilitar la carga y descarga de mercancías y disminuir las infracciones que, frecuentemente, acompañan esta actividad.

RELACIÓN DE MEDIDAS:

A continuación se relacionan el conjunto de medidas que conforman cada una de estas líneas estratégicas:

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS
1. PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA	Medida 1.1. Definición de una jerarquización viaria <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 1.1.1 Jerarquización viaria. Actualización de la + Ordenanza municipal. - Actuación 1.1.2 Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquización viaria.
	Medida 1.2. Plan de circulación <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 1.2.1 Nuevo plan de circulación. - Actuación 1.2.2 Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria.
	Medida 1.3. Creación de área de Prioridad Residencial <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 1.3.1 Definición de la APR, funcionalidad y accesibilidad. Generación de una Ordenanza municipal. - Actuación 1.3.2 Creación de puertas de acceso/salida a la APR. - Actuación 1.3.3 Actualización de señalización vertical y horizontal. - Actuación 1.3.4 Medidas de pacificación de tráfico, nuevo diseño y mobiliario urbano. - Actuación 1.3.5 Creación de vías peatonales.
2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO	Medida 2.1. Ampliación y modernización de la zona de estacionamiento regulado. <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 2.1.1 Estudio de un nuevo plan de estacionamiento regulado y modernización de la concesión. - Actuación 2.1.2 Actualización en la Normativa de Ordenanza municipal.
	Medida 2.2. Creación de aparcamientos disuasorios. <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 2.2.1 Creación de estacionamientos disuasorios en base a la Revisión PGOU.
	Medida 2.3. Creación de aparcamientos para motos. <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 2.3.1 Creación de áreas de estacionamiento para motos. Plan de señalización vertical y horizontal.
3. PLAN SECTORIAL PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y PMR	Medida 3.1. Creación de una red de itinerarios peatonales. <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 3.1.1 Adecuación de caminos. Supresión de barreras. - Actuación 3.1.2 Sustitución de las pasarelas peatonales por pasos a nivel. - Actuación 3.1.3 Mejora y creación de vados peatonales. - Actuación 3.1.4 Ensanches de aceras.

	<ul style="list-style-type: none"> - Actuación 3.1.5 Señalización de la red peatonal. - Actuación 3.1.6 Adecuación de paradas de transporte público.
	<p>Medida 3.2. Creación de zonas 30.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 3.2.1 Creación de Zonas 30. - Actuación 3.2.2 Señalización de Zonas 30.
	<p>Medida 3.3. Caminos peatonales escolares.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 3.3.1 Impulso de la movilidad peatonal en los más pequeños.
4. PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD DE LA MOVILIDAD DE LA MOVILIDAD CICLISTA	<p>Medida 4.1. Creación de una red de itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 4.1.1 Adecuación de itinerarios. - Actuación 4.1.2 Conexión con los carriles bici propuestos en el Plan Director Sectorial de carreteras de Eivissa. - Actuación 4.1.3 Señalización ciclista. - Actuación 4.1.4 Creación y mejora de aparcas bicicletas.
	<p>Medida 4.2. Creación de un servicio de bicicleta pública.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 4.2.1 Definición de criterios generales para la puesta en marcha de un servicio de bicicleta pública. - Actuación 4.2.2 Fomento de la intermodalidad bici-transporte público. - Actuación 4.2.3 Cursos y promoción del uso de la bicicleta.
5. PLAN DE EXPLOTACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR Y USO GENERAL DE VIAJEROS	<p>Medida 5.1. Puesta en marcha de la líneas urbanas de Eivissa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 5.1.1 Diseño y puesta en marcha de las líneas urbanas de Eivissa (UE)
	<p>Medida 5.2. Coordinación y coincidencia de tráficos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 5.2.1. Coordinación de tráficos urbanos y suburbanos. - Actuación 5.2.2 Plan de penetración de las líneas de carácter insular.
6. FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO	<p>Medida 6.1. Apoyo económico al uso del vehículo eléctrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 6.1.1 Descuentos sobre el impuesto de circulación. - Actuación 6.1.2 Estacionamiento gratuito en zona de estacionamiento regulado. - Actuación 6.1.3 Ayudas a empresas que incorporen vehículos eléctricos en sustitución de turismos y furgonetas, así como programas de ahorro energético en los desplazamientos casa-trabajo.
	<p>Medida 6.2. Ventajas en la gestión de la circulación</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 6.2.1 Estacionamientos dedicados. - Actuación 6.2.2 Gestión de acceso a zonas restringidas.

	<p>Medida 6.3. Normalización del uso del vehículo eléctrico.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 6.3.1 Inclusión de vehículos eléctricos en la flota municipal y contrataciones municipales (20% en 2020). - Actuación 6.3.2 Ordenanza sobre la instalación de puntos de recarga en el municipio. - Actuación 6.3.3 Instalación de puntos de recarga en estacionamiento públicos. - Actuación 6.3.4 Fomento de nuevos modelos de gestión: flotas de empresa, coche compartido, etc.
<p>7. PLAN SECTORIAL DE LOGÍSTICA URBANA</p>	<p>Medida 7.1. Definición de las medidas reguladoras de logística urbana en Ordenanza municipal específica.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 7.1.1 Creación de la ordenanza municipal que integre las medidas del plan de logística urbana.
	<p>Medida 7.2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos, especialmente en la “última milla”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 7.2.1 Promoción del uso de cargo-bike (acceso APR y otras zonas). - Actuación 7.2.2 Creación de un centro de aproximación.
	<p>Medida 7.3. Creación de zonas de estacionamiento y C/D con señalización variable.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 7.3.1 Creación de un inventario de plazas de C/D (SIG, plataforma Smart City). - Actuación 7.3.2 Incorporación de las TIC en la gestión de la demanda de plazas de C/D. (Zona naranja)
	<p>Medida 7.4. Redacción del Plan de logística urbana sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Actuación 7.4.1 Redacción del Plan de logística urbana sostenible.

Tabla 2.2.2.01. Líneas estratégicas, medidas y actuaciones que conforman el PMUS Eivissa
(Fuente: elaboración propia)

2.3. Evaluación de la sostenibilidad del Plan

2.3.1. Análisis multicriterio

El análisis multi-criterio se basa sobre la valoración técnica y objetiva con criterios cualitativos de los elementos básicos que afectan a la sostenibilidad de cada medida de actuación propuesta. Los elementos de valoración se centran en las 3 dimensiones de la sostenibilidad: Social, medio- ambiental y económica.

Con este análisis se podrá asignar a cada acción el impacto sobre la sostenibilidad de la misma.

El análisis ha tenido en cuenta 12 factores de evaluación de los cuales 5 incluidos entre los impactos sociales, 4 en los de medio-ambiente y 3 en los económicos. Aunque los criterios utilizados son de tipo cualitativo ha sido posible determinar una evaluación numérica que ayuda a la definición del impacto de sostenibilidad que acompaña cada medida.

Las siglas utilizadas son las siguientes:

Análisis cualitativa		Análisis cuantitativa	
MUY FAVORABLE	MF	2	
FAVORABLE	F	1	
POCO FAVORABLE	PF	0	
DESFAVORABLE	D	-1	
NO VALORABLE	NV	---	

MEDIDAS	IMPACTO SOCIAL: CALIDAD DE VIDA				IMPACTO EN EL MEDIO AMBIENTE				IMPACTO ECONÓMICO			Suma MF	Suma F	Suma PF	Suma D	Suma NV	PUNTUACIÓN	
	empleo	salud pública	cohesión social	accidentalidad	espacio urbano	ruido	energía	empleo de energías renovables	huella de carbono	evaluación económica	inversión fondos públicos							efectos económico en la región/país
Medida 1.1 Jerarquización de la red viaria	NV	PF	NV	F	F	F	F	NV	F	NV	NV	NV	0	5	1	0	6	5
Medida 1.2 Plan de Circulación	NV	F	F	F	F	F	F	NV	F	PF	PF	PF	0	7	3	0	2	7
Medida 1.3 Creación de Área de Prioridad Residencial	F	PF	F	PF	MF	PF	PF	PF	PF	PF	PF	PF	1	2	9	0	0	4
Medida 2.1 Futura Ampliación y modernización de la zona de estacionamiento regulado.	PF	PF	PF	F	F	F	MF	PF	MF	MF	MF	F	4	4	4	0	0	12
Medida 2.2 Creación de aparcamientos disuasorios	PF	PF	PF	F	F	MF	MF	MF	MF	PF	D	F	4	3	4	1	0	10
Medida 2.3 Creación de aparcamientos para motos	NV	PF	PF	D	F	PF	F	F	F	PF	PF	F	0	5	4	1	1	4
Medida 3.1 Creación de una red de itinerarios peatonales	PF	F	MF	MF	MF	MF	MF	NV	MF	PF	PF	PF	6	1	4	0	1	13
Medida 3.2 Zonas 30	PF	F	MF	MF	MF	F	MF	NV	MF	PF	PF	PF	5	2	4	0	1	12
Medida 3.3 Los caminos peatonales escolares	PF	PF	F	F	PF	PF	F	NV	F	PF	PF	F	0	5	6	0	1	5
Medida 4.1 Creación de una red de itinerarios ciclistas	PF	F	F	F	F	MF	MF	NV	MF	PF	PF	PF	3	4	4	0	1	10
Medida 4.2 Creación de un servicio de bicicleta pública	F	F	F	F	F	F	F	NV	F	D	D	F	0	9	0	2	1	7

MEDIDAS	IMPACTO SOCIAL: CALIDAD DE VIDA					IMPACTO EN EL MEDIO AMBIENTE					IMPACTO ECONÓMICO			Suma MF	Suma F	Suma PF	Suma D	Suma NV	PUNTAJÓN
	empleo	salud pública	cohesión social	accidentalidad	espacio urbano	ruido	energía	empleo de energías renovables	huella de carbono	evaluación económica	inversión fondos públicos	efectos económico en la región/pais							
Medida 5.1 Puesta en marcha de las líneas urbanas de Eivissa (EU)	F	F	F	F	PF	F	MF	MF	MF	D	D	F	3	6	1	2	0	10	
Medida 5.2 Coordinación y coincidencia del tráfico	F	F	F	F	PF	F	MF	MF	MF	D	D	F	3	6	1	2	0	10	
Línea estratégica 6. Fomento al uso del vehículo eléctrico. ⁴	F	F	PF	PF	PF	MF	F	MF	MF	D	D	F	3	4	3	2	0	8	
Línea estratégica 7. Definición de medidas de logística urbana ⁴	MF	F	F	PF	PF	PF	PF	F	PF	F	F	MF	2	5	5	0	0	9	

Como se puede observar entre las primeras 4 medidas con mayor impacto sobre la sostenibilidad se encuentran 2 medidas relacionadas con la movilidad peatonal y 2 relacionadas con el estacionamientos de los vehículos privados.

La medida más sostenible es la creación y adecuación de itinerarios peatonales. De otro modo no podría haber sido vista las dimensiones de la ciudad de Ibiza, la orografía y la climatología que son totalmente favorables a la movilidad peatonal. En otras ciudades hasta de dimensiones mayores y con condiciones similares a las de la ciudad de Ibiza se han observado valores de movilidad peatonal muy próximos al 50%. Por lo tanto no es un reto imposible pensar que la movilidad peatonal en Ibiza crezca con valores muy importantes, para ello será importantísimo llevar a cabo las medidas 3.1 y 3.2, las cuales aportarán un valor de sostenibilidad muy elevado a la movilidad de Ibiza.

Puntuación	Medidas
13	Medida 3.1 Creación de una red de itinerarios peatonales
12	Medida 2.1 Ampliación y modificación de la zona de estacionamiento regulado.
12	Medida 3.2 Creación de Zonas 30
10	Medida 2.2 Creación de aparcamientos disuasorios
10	Medida 4.1 Creación de una red de Itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento
10	Medida 5.1 Puesta en marcha de las líneas urbanas de Eivissa (EU)
10	Medida 5.2 Coordinación y coincidencia de tráfico

⁴ la valoración del impacto sobre la sostenibilidad se realiza de manera conjunta para toda la línea estratégica debido al carácter complementario de las medidas que la conforman.

9	Línea estratégica 7. Definición de medidas de logística urbana
8	Línea estratégica 6. Fomento al uso del vehículo eléctrico.
7	Medida 1.2 Plan de Circulación
7	Medida 4.2 Creación de un servicio de bicicleta pública
5	Medida 1.1 Jerarquización de la red viaria
5	Medida 3.3 Los caminos peatonales escolares
4	Medida 1.3 Creación de Área de Prioridad Residencial
4	Medida 2.3 Creación de aparcamientos para motos

Como segundo bloque de medidas se encuentran las relacionadas con el estacionamiento. En esto hay que señalar que el plan de circulación que se ha presentado en este PMUS, no es el deseable y no aporta las esperadas medidas de restricción al uso del coche. Es por ello que su evaluación no ha resultado de elevada sostenibilidad sumando solo 7 puntos, cerca de la mitad que los itinerarios peatonales. Por contra se puede actuar sobre la regulación de los accesos al centro ciudad de los coches mediante la regulación del estacionamiento. Es por ello que la medida 2.1 ampliación de la zona ORA, regulación del estacionamiento en vía pública asume una elevada importancia en materia de sostenibilidad. Al mismo tiempo la creación de parkings intercambiadores es también un importantísimo instrumento para racionalizar las entradas de coche en el centro ciudad.

Como tercer bloque encontramos el Transporte Público que ha sumado una evaluación global más baja respecto a las medidas ligadas a la movilidad peatonal y al estacionamiento por su menor positivo impacto económico. A pesar de esto la potenciación y definición de un servicio de transporte público urbano es una de las medidas más importante desde el punto de vista de la sostenibilidad.

2.4. Relación con otros planes y programas.

Teniendo en cuenta, la propia regulación normativa de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), así como los principios y objetivos básicos que deben aplicarse en la planificación de estrategias orientadas a la ordenación del transporte urbano, se considera que las incidencias previsibles sobre otros planes sectoriales y territoriales concurrentes, serán aquellas propias de la coordinación o subordinación en función de la jerarquía establecida entre ellos.

En cuanto a los planes o instrumentos de ordenación del territorio que están relacionados con el PMUS de Eivissa cabe destacar los siguientes:

Competencia autonómica:

- Plan Director Sectorial de Telecomunicaciones de las Illes Balears. Decreto 22/2006 de 10/03/06, BOIB 39 de 18/03/2016.
- Plan Director Sectorial de Transportes de las Illes Balears. Decreto 41/2006 de 28 de Abril, BOIB 66 de 06/05/2006.
- Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears. Decreto 96/2005 de 23 de septiembre, BOIB 143 de 27/09/2005.
- Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears. Decreto 35/2019 de 10 de mayo, BOCAIB de 11 de mayo de 2019.

Competencia insular:

- Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa. BOIB 82 de 06/07/2017.
- Plan Director Sectorial de Residuos Sólidos Urbanos de Eivissa y Formentera. Decreto 46/2001 de 30 de marzo. BOIB 45 de 14/04/2001.
- Plan Territorial Insular de Eivissa y Formentera, aprobado 21 de marzo de 2005, BOIB 50 de 31/03/2005.
- Norma territorial cautelar 2017, aprobada el 26 de abril de 2017. BOIB 51 de 29/04/2017.

3. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA

Para poder valorar estos aspectos realizaremos una evaluación energética del plan a partir de la situación actual de Eivissa. Esta evaluación energética se lleva a cabo mediante el cálculo de las emisiones unitarias asociadas a cada modo de transporte y el consumo medio por km de cada uno de ellos para el día tipo.

Emisiones por vehículo (gr/veh-km).						
	CO	NOx	HC	PM	CO ₂ (g/Km)	L/100Km
Emisión media motos	0,78	0,611	0,133	0,024	113,6	5,02
Emisión media coche	0,937	0,472	0,096	0,04	185,8	7,65
diesel	0,204	0,551	0,051	0,05	181,6	7,15
gasolina	2,394	0,314	0,186	0,02	194,2	8,65
Emisión media furgoneta	0,998	0,824	0,171	0,112	253,1	10,09
Emisión media bus EURO IV	2,04	5,068	1,03	0,342	840,1	33,27

Como ya se describe en la fase de diagnóstico del plan cada día en Ibiza se llevan a cabo cerca de 120 mil desplazamientos de los cuales más del 60% se realizan con modos motorizados:

MODO	Nº DESPLAZ.	%
No motorizados:		
PIÉ	43.941	36,83%
BICICLETA	3.175	2,66%
Motorizado privado:		
COCHE	42.125	35,31%
COCHE acompañante	9.343	7,83%
MOTO	13.088	10,97%
Motorizado público:		
AUTOBUS	6.410	5,37%
BARCO	157	0,13%
TAXI	1.073	0,90%
OTROS		
TOTAL	119.311	0
Motorizados	72.195	60,51%
No motorizados	47.116	39,49%

Este tipo de movilidad supone que cada día se emitan en la atmosfera casi 36 Tn de CO₂ y se consuman cerca de 12 Tep de energía, según el detalle que se acompaña:

EMISIÓN TOTAL (en g/veh-km).							
Modo	Vh*km	CO	NO _x	HC	PM	CO ₂ (g/Km)	L/100Km
COCHE	169.249	158.586,48	79.885,61	16.247,92	6.769,97	31.446.497,12	12.947,56
MOTO	31.982	24.945,88	19.540,94	4.253,59	767,566	3.633.143,72	1.605,49
BUS	1.022	2.084,88	5.179,50	1.052,66	349,524	858.582,20	340,019
		185.617,24	104.606,05	21.554,17	7.887,06	35.938.223,03	14.893,07

Tabla 3.1. Emisiones por modo de transporte en 2017

Durante la fase de encuesta se ha relevado que en cada día laborable medio en Ibiza circulan vehículos motorizados por un total de 202.253 km de los cuales el 84% corresponde a turismos y menos del 1% a autobuses.

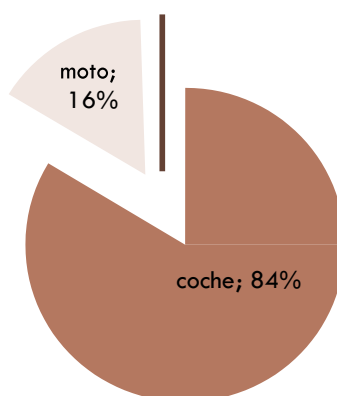


Figura 3.1. Reparto modal entre vehículos a tracción mecánica 2017

El crecimiento natural de la ciudad y de la movilidad prevista para el año 2025 estima un total de 144.500 viajes cada día. Si no se actuara con ninguna medida de las propuestas en el PMUS, este incremento de viajes comportaría un consumo diario de más de 44 Toneladas de CO₂ y se superarían los 14 Tep de energía, como se ven en el detalle que sigue:

EMISIÓN TOTAL (en g/veh-km).							
Veh.	Vh*km	CO	NO _x	HC	PM	CO ₂ (g/Km)	L/100Km
COCHE	209.962	196.734,39	99.102,06	20.156,35	8.398,48	39.010.939,60	16.062,09
MOTO	42.866	33.435,48	26.191,13	5.701,18	1.028,78	4.869.577,60	2.151,87
BUS	1.022	1.019,96	842,128	174,762	114,464	258.668,20	103,12
		231.189,83	126.135,32	26.032,29	9.541,73	44.139.185,40	18.317,09

Tabla 3.2. Emisiones por modo de transporte en 2025 sin el PMUS

Sin embargo el conjunto de medida propuesto en este PMUS pretende conseguir un escenario de la movilidad que para el año horizonte 2025 prevea un consumo energético y unas emisiones de CO₂ de poco inferior al actual y concretamente de 11,5 Tep y 34,4 Tn.

Las medidas propuestas prevén un escenario de emisiones como el que se detalla en la tabla que sigue:

EMISIÓN TOTAL (en g/veh-km).							
Veh.	Vh*km	CO	NO _x	HC	PM	CO ₂ (g/Km)	L/100Km
COCHE	146.417	137.192,78	69.108,85	14.056,04	5.856,68	27.204.289,17	11.200,91
MOTO	53.583	41.794,70	32.739,18	7.126,53	1.285,99	6.087.022,75	2.689,86
BUS	1.360	2.774,40	6.892,48	1.400,80	465,12	1.142.536,00	452,472
		181.761,88	108.740,51	22.583,37	7.607,79	34.433.847,91	14.343,24

Tabla 3.3. Emisiones por modo de transporte en 2025 con el PMUS

Este ahorro de emisiones y energía se debe esencialmente al menor uso del coche y a un reparto modal entre los vehículos motorizados más en favor de las motos y de los autobuses

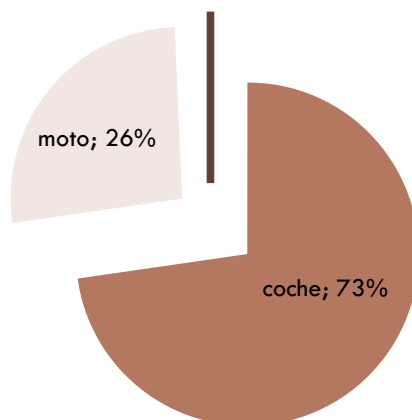


Figura 3.2. Reparto modal entre vehículos a tracción mecánica en 2025

En definitiva podemos afirmar que gracias a la implementación de las medidas del PMUS se conseguirá dejar de emitir cerca de 10 Toneladas de CO₂ y de consumir más de 3 Tep por día.

	2017	2025 sin PMUS	2025
TN CO₂	35.9	44.1	34.4
TEP	11.9	14.7	11.5

4. CARACTERÍSTICAS MEDIOAMBIENTALES DE LA ZONA

4.1. Marco socioeconómico

La zonificación considerada de la ciudad de Eivissa se puede realizar de varias maneras. La zona urbana de Ibiza se compone de 24 secciones censales repartidas en 3 Distritos.

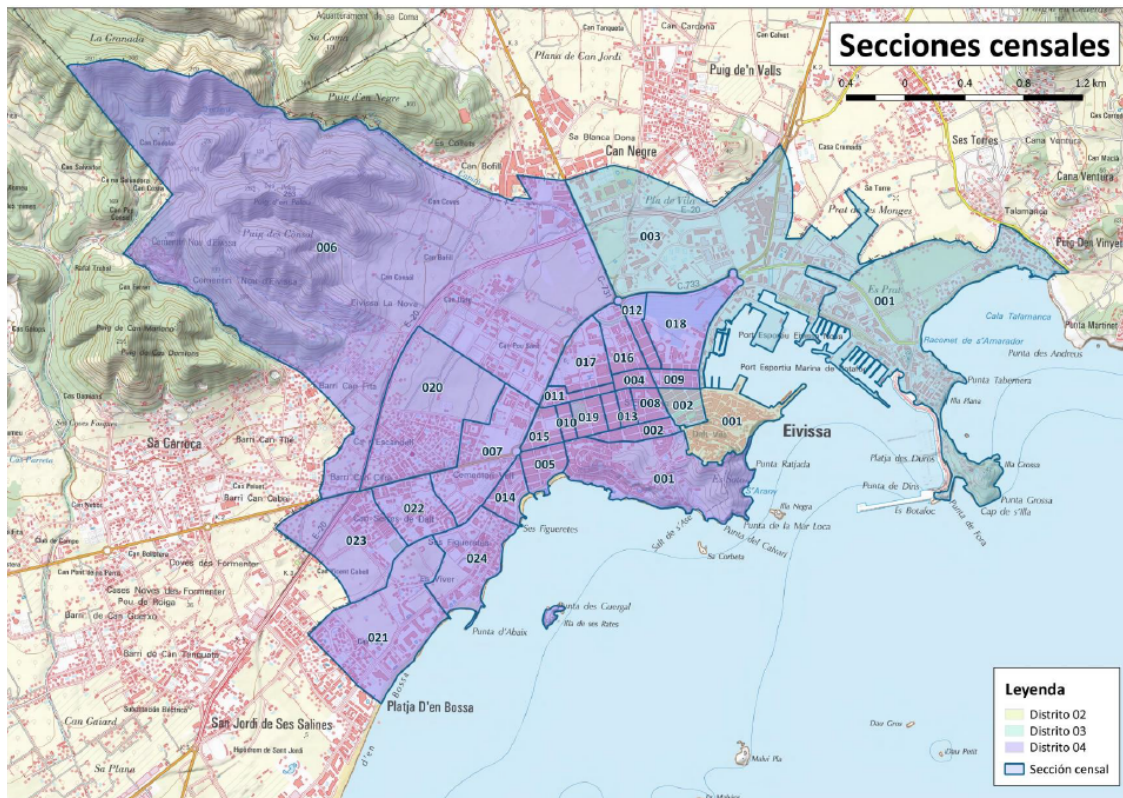


Figura 4.1.1: Mapa de las secciones censales de Ibiza.

Aunque en este documento también se podrán encontrar casos en los que las zonas se especifiquen por la zona de transporte según se identifica en la Figura 4.1.2.

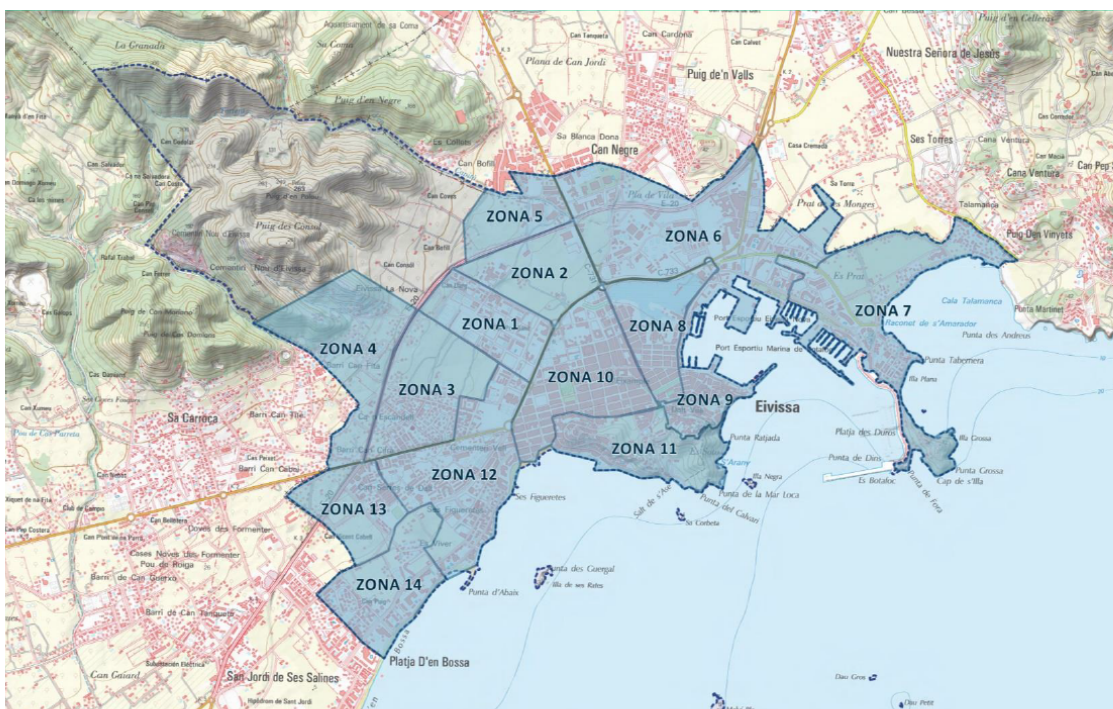


Figura 4.1.2: Zonificación de Ibiza según las zonas de transporte.

4.1.1. Población

En la ciudad de Ibiza, en 2011 (año del último censo), constan censados 48.550 habitantes, un 39% más que en el año 2001 (34.826 habitantes), incremento mucho más acusado que el registrado en las ciudades más pobladas de cada isla de Baleares (Palma con un 20%, Maó en un 23%) y que en España (14,6%). Tras ese crecimiento y hasta la fecha, el crecimiento demográfico de la ciudad de Ibiza ha sido de un 2%.

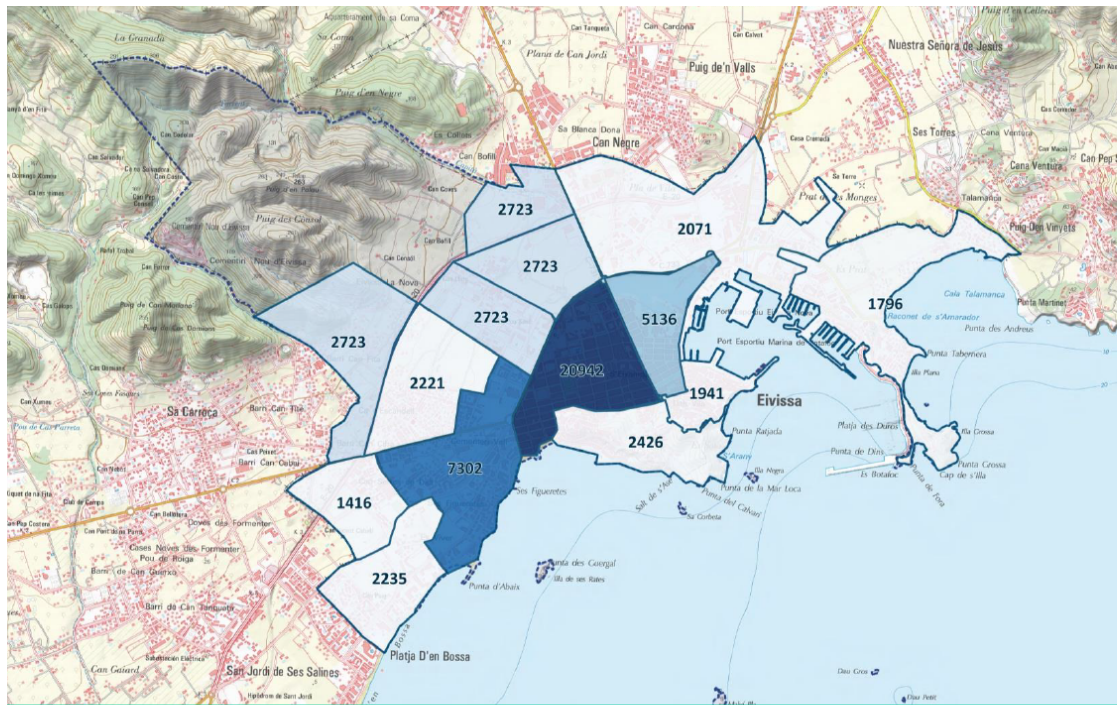


Figura 4.1.1.01: Número de habitantes por zona de transporte

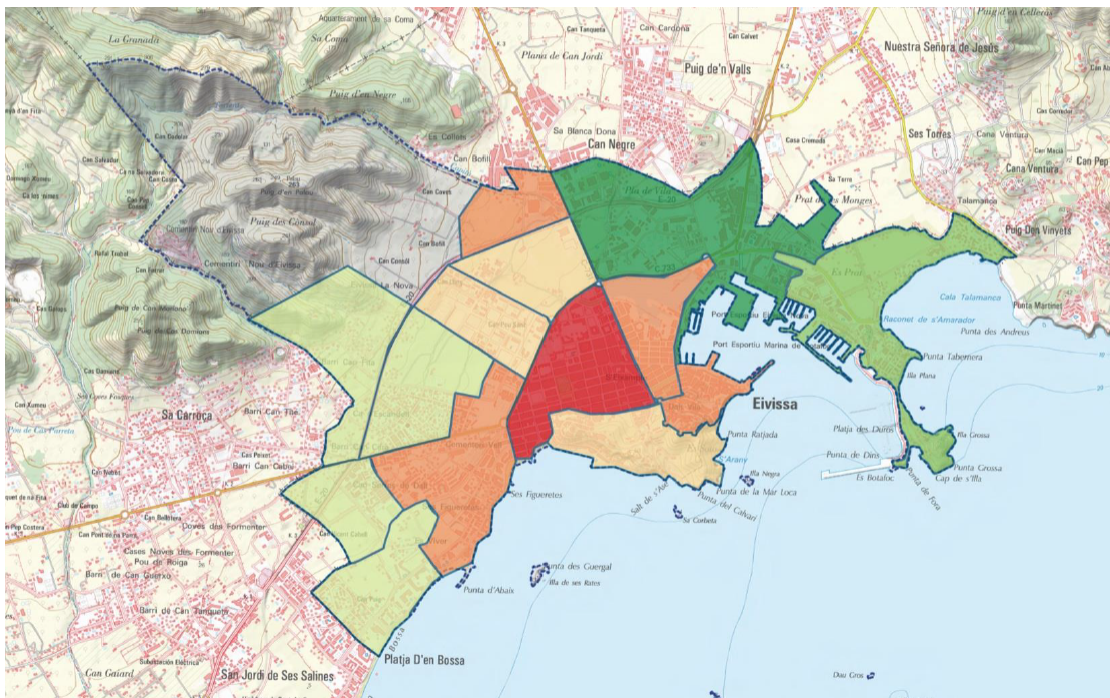


Figura 4.1.1.02: Densidad de Población por zona de transporte (siendo verde oscuro la zona menos poblada, creciendo en graduación de color hasta el rojo que corresponde a la zona más poblada).

Se pueden distinguir las diferentes zonas de la ciudad según su población, por ejemplo, se observa en la Figura 4.1.1.02 que el casco histórico mantiene bastante población pero que es el centro actual de la ciudad el que asume la mayor densidad de población.

Por otro lado, se observa un importante crecimiento de la población entre los cinturones de la E-10 y la E-20, en especial en la sección Oeste, lo que inevitablemente propicia un incremento de los desplazamientos motorizados por el aumento de su longitud.

Cabe destacar el incremento del peso relativo de las poblaciones vecinas a Ibiza, como puede ser Puig d'en Valls. Así, se ha producido una expansión de trabajadores (y habitantes) de la ciudad a poblaciones del extrarradio presumiblemente por cuestiones económicas, ya que estos movimientos suelen repercutir en una clara mejoría de la calidad de vida. Ésta traslación también se reconoce como un factor determinante para la comprensión de los desplazamientos motorizados.

4.1.2. Evolución de la población por género

Se hablaba en el apartado anterior del crecimiento que se había producido desde principios de 2001, siendo este mucho más acusado hasta 2011 que el crecimiento experimentado durante los últimos años. Sin embargo, sí que se hace notar un mayor crecimiento en el porcentaje de población femenina según puede observarse en la tabla 4.1.2.01.

<i>Eivissa</i>				
TOTAL	Población	Comparativa de Crecimiento hasta el		
		2016	2011	
2001	34.826	42,28%	39,41%	
2011	48.550	2,06%		
2016	49.549			
<i>Hombres</i>				
2001	17.495	42,88%	42,55%	
2011	24.939	0,23%		
2016	24.996			
<i>Mujeres</i>				
2001	17.331	41,67%	36,24%	
2011	23.612	3,99%		
2016	24.553			

* Fuente: Institut d'Estadística de les Illes Balears (IBESTAT). España (CC BY 3.0)

Unidad de medida: Número de personas

Periodo de referencia: Revisión del padrón 01/01/2016

Última actualización: 20170202 12:59

Tabla 4.1.2.01: Comparativa entre diferentes censos de la población del municipio de Ibiza por sexo.

Para hacer un estudio eficiente de las necesidades en la movilidad de la población de Ibiza será necesario entender el peso que tiene cada grupo de edad y género en la misma, esto se muestra en la siguiente figura.

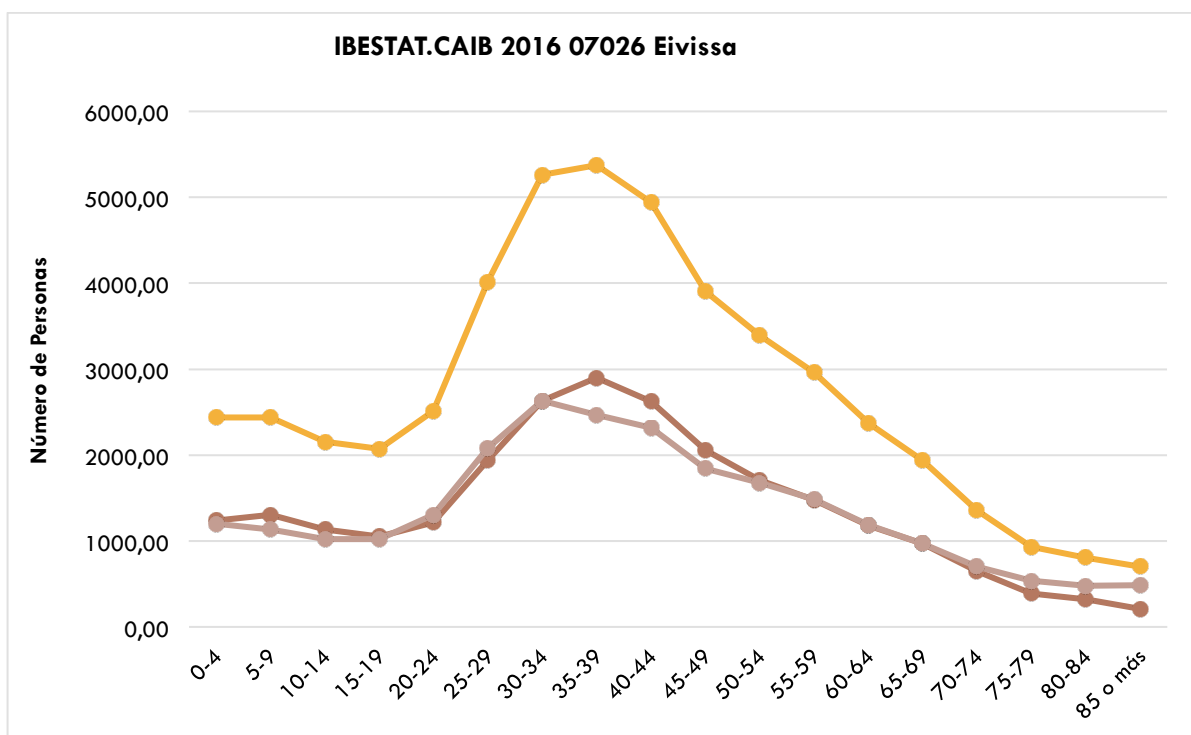


Figura 4.1.2.01: Población del municipio de Ibiza por sexo y grupo de edad.

Es evidente que la movilidad debe entenderse para un grupo poblacional de mediana edad en edad activa tanto laboral como familiar.

Para adecuar nuestro estudio a las necesidades de la población actual se ha realizado una encuesta de movilidad domiciliaria presencial en la ciudad de Ibiza.

	07026 Eivissa		
	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
Total edad	508	250	258
Menor (hasta 18)	4	2	2
19-30	187	92	95
31-65	283	139	144
Mayor de 65	34	17	17

Tabla 2.1.2.02: Muestra de la encuesta domiciliaria de población del municipio de Ibiza por sexo y gran grupo de edad.

	07026 Eivissa		
	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
Total edad		49,21%	50,79%
Menor (hasta 18)	0,79%	0,39%	0,39%
19-30	36,81%	18,11%	18,70%
31-65	55,71%	27,36%	28,35%
Mayor de 65	6,69%	3,35%	3,35%

Tabla 4.1.2.03: Porcentaje de la muestra por sexo y gran grupo de edad.

Puede observarse que hay bastante balance entre los géneros de las personas encuestadas, con una ligera predominancia de opiniones del género femenino (el porcentaje de hombre es de 49.21% y el de mujeres 50.79% respecto del total).

Por último, mostramos la distribución de la población en la siguiente tabla.

	MUESTRA		Hombres	Mujeres	UNIVERSO*		Hombres	Mujeres	cobertura
1-2-4-5	73	14,37%	38	35	2320	5,22%	1208	1112	3,09%
3	25	4,92%	11	14	1952	4,40%	859	1093	1,12%
6	36	7,09%	16	20	3206	7,22%	1425	1781	0,93%
7	16	3,15%	8	8	1599	3,60%	800	800	0,85%
8	74	14,57%	38	36	6470	14,57%	3322	3148	1,16%
9	32	6,30%	12	20	1800	4,05%	675	1125	1,51%
10	133	26,18%	69	64	15388	34,66%	7983	7405	1,05%
11	19	3,74%	10	9	2192	4,94%	1154	1038	1,05%
12	45	8,86%	23	22	6304	14,20%	3222	3082	0,49%
13	16	3,15%	8	8	1189	2,68%	595	595	1,33%
14	39	7,68%	17	22	1983	4,47%	864	1119	1,90%

*Fuente Excmo. Ayuntamiento de IBIZA (2017)

Tabla 4.1.2.04: Distribución de la población por las zonas marcadas en la figura 02.

Para calcular la muestra universal distribuida por franjas de edad se ha considerado la distribución piramidal de los datos de patrón del Ayuntamiento de Ibiza y así se ha expandido los resultados obtenidos sobre la real distribución.

4.1.3. Actividad económica

Bien es conocido el muy marcado carácter estacional de los empleos en la totalidad de la isla, y aunque menos marcado en la ciudad de Ibiza, también tiene un fuerte impacto en múltiples aspectos de la ciudad; siendo el más marcado la movilidad intra e interurbana.

Los datos recogidos en la encuesta muestran una mayor tasa de población femenina en edad activa pero parada (o en búsqueda del primer empleo). Lo cual modifica el tipo de movilidad de este sector de la población.

	Total	Hombres	Mujeres
Trabajadores por cuenta ajena	250	125	125
Trabajadores por cuenta propia	33	25	8
Empresario	31	23	8
Parado	78	36	42
En busca de 1er empleo	30	10	20
Estudiante	23	8	15
Ama de casa	23	1	22
Otro (Jubilado)	40	22	18
TOTAL	508	250	258

Tabla 4.1.3.01: Resultado de la encuesta domiciliaria presencial en la ciudad de Ibiza (año 2017)

Si proyectamos los resultados a una población global de Ibiza en la que se estudia de manera anual la ocupación tanto de gente del municipio como trabajadores que viven fuera del mismo se conforma la siguiente tabla.

Eivissa*	UNIVERSO	%	Muestra
1. ACTIVOS	48.692	67,10%	83,07%
1.1 OCUPADOS	38.613	53,20%	61,81%
1.2 PARADOS	10.079	13,90%	15,35%
Parados buscando el primer empleo	652	0,90%	5,91%
Parados que han trabajado antes	9.427	13,00%	-
2. INACTIVOS	23.853	32,90%	16,93%
Estudiantes	4.694	6,50%	4,53%
Pensionistas o Jubilado	11.428	15,80%	7,87%
Otra situación	7.731	10,70%	4,53%

Tabla 4.1.3.02: Actividad de la población en la ciudad de Ibiza (año 2017)

Debe indicarse que la diferencia porcentual entre los trabajadores empleados en la ciudad y los trabajadores residentes de la ciudad es de 17% a 83% (respectivamente); de igual manera pasa con la movilidad del colectivo estudiantil en un 11% al 89% respectivamente entre los que deben desplazarse fuera de su municipio hasta su centro de estudio y los que no. Así, la localización espacial de la actividad desempeñada, y la localización de residencia y servicios determina un importante flujo intermunicipal de personas que entran/salen diariamente a trabajar a la ciudad. Estos viajes de largo recorrido se realizan en medios motorizados total o parcialmente, en parte por la carencia de alternativas. Muchas actividades como: áreas comerciales, el hospitales (Can Mises y la Policlínica) y la cercanía de polígonos industriales (Can Negre, Can Bufí, Pol. Eurocentro) mantienen la localización de actividades del centro de la ciudad.

Además, la ciudad mantiene su actividad de ocio, turismo y servicios, por lo que sigue siendo un sumidero de empleo que determina una importante movilidad laboral con origen externo a la ciudad.

4.2. La distribución modal

La evolución de la distribución modal en los últimos años se caracteriza por un aumento continuado del uso del coche.

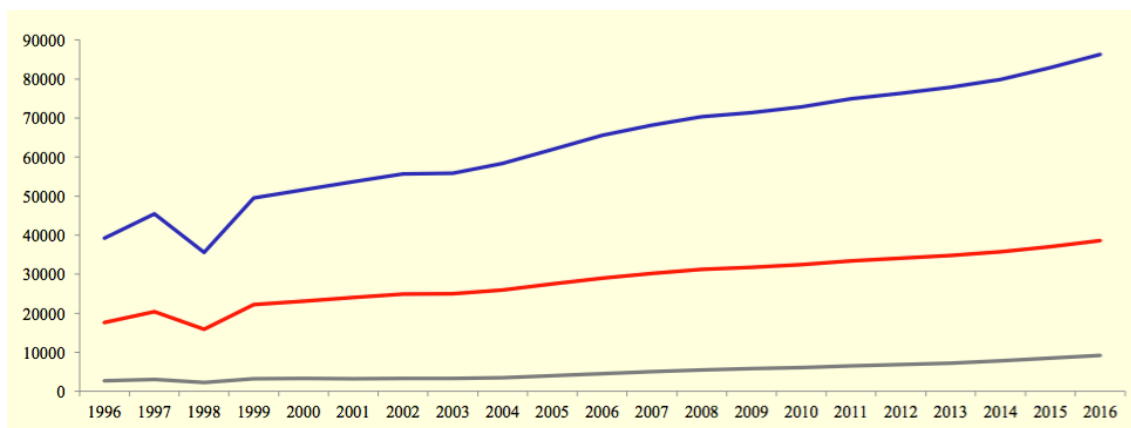


Figura 4.2.01: evolución anual de la motorización en Ibiza.

En este crecimiento han influido dos factores, en primer lugar el débil receso económico (en comparación con la fuerte crisis sufrida en el resto del territorio nacional), y por otro lado la inflación en los precios de la vivienda, en especial dentro de la ciudad que ha resultado en un incremento de un 221% desde 1996 al 2016. Factores que hacen que las clásicas políticas de disuasión del uso del coche (peatonalizaciones, ACIRES y ORA) puedan ver mermada su efectividad.

Se pueden comparar los datos de motorización actuales respecto de los del resto del territorio, teniendo la mayor tasa de motorización de los territorios citados en la tabla a continuación:

	Turismos	Motocicletas	Autobuses	Camiones y furgonetas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros	TASA DE MOTORIZACIÓN	(turismo)
TASA NACIONAL*	22.876.830	3.211.474	61.838	4.879.480	207.889	443.598	425.411	621	491
ILLES BALEARS*	684.714	128.001	2.536	137.360	1.879	7.261	7.483	760	619
EIVISSA**	29.387	9.223	183	7.911	66	558	369	792	605
ED2017***	539	330							691

* Fuente DGT Ministerio del Interior (2016)

** Fuente IBESTAT (2016)

*** ED 2017 (PMUS, EIVISSA; sobre una población relevada de 780 residentes; incluye coches de alquiler)

Tabla 4.2.01: Motorización. Datos Generales.

Según la caracterización de nuestra encuesta, la tipología de vehículo preferida por los usuarios sigue siendo el turismo, aunque sí que es cierto que la bicicleta es un vehículo que la población comienza a requerir en su movilidad diaria.

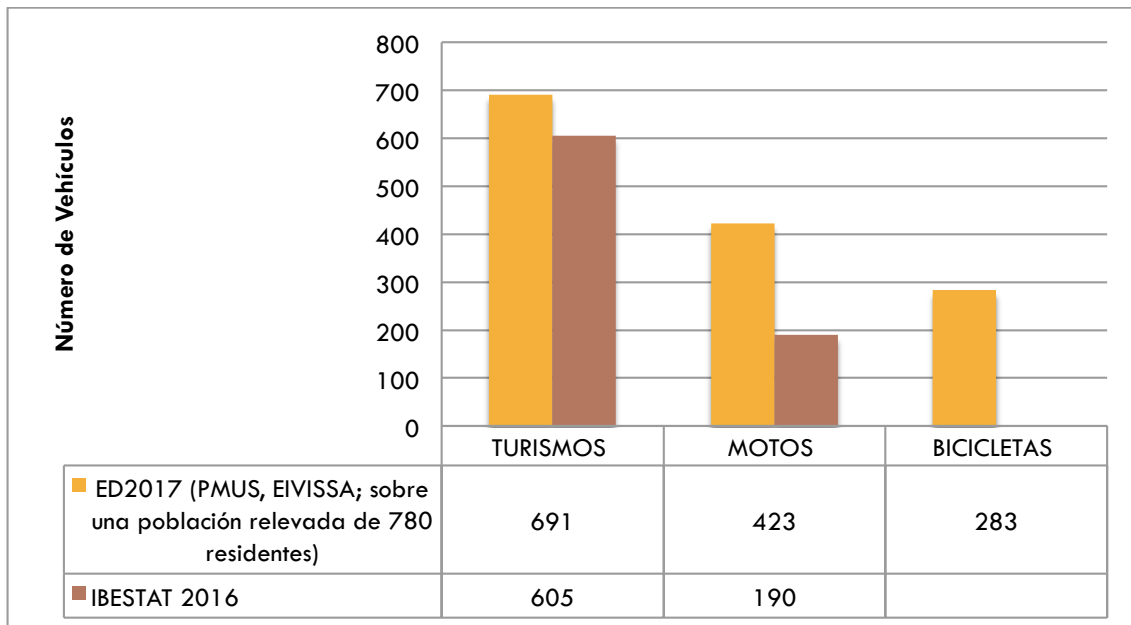


Figura 4.2.02: Caracterización de la motorización de la ciudad de Ibiza por tipología de vehículos.

Gracias a los resultados arrojados por la encuesta presencial de movilidad podemos también estimar la movilidad real de la población de la ciudad de Ibiza, así como el tipo de desplazamientos que se realizan.

CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LA MOVILIDAD (2017)	
Personas totales	50.209
Personas > 12 años	44.403
Viajes Totales	119.311
Viajes a pie + bici	47.116 (39,5%)
Viajes motorizados	72.195 (60,5%)
Movilidad media por persona	2,69 viajes/persona día
Movilidad media mecanizada por persona	1,63 viajes motorizado/persona día

Tabla 4.2.02.a: Caracterización básica de la movilidad. La tasa de motorización 2,69 viajes personas se ha calculado con un error medio estadístico del 3,3%, considerando un Nivel de Confianza del 95%

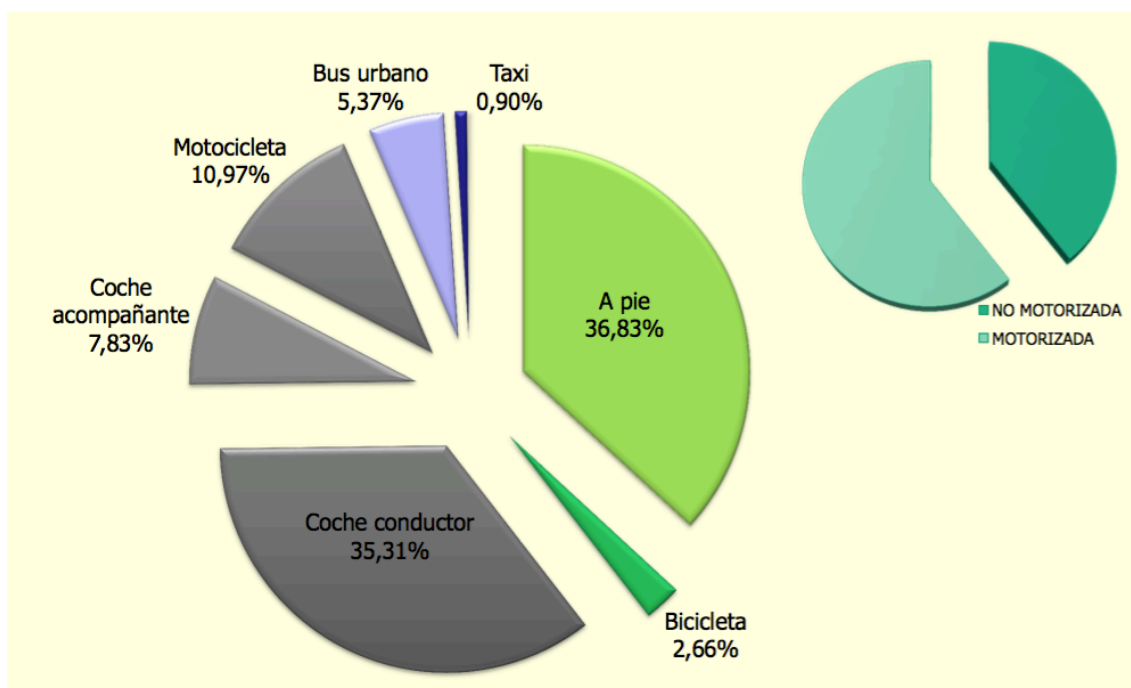


Figura 4.2.03: Reparto Modal de los viajes totales (ED 2017). El reparto modal se ha obtenido con un error estadístico medio del 5% (fluctuación entre el 4,93 y 6,95%)

La primera conclusión es el reparto de movilidad que existe en la movilidad residente entre modos motorizados y no motorizados. En un municipio de las dimensiones de EIVISSA sería deseable una participación máxima del 35-40% de modos motorizados.

Entre los modos motorizados el coche cubre más del 70% de los viajes. La ocupación revelada es de apenas 1,22 personas por vehículos.

Este primer análisis evidencia también una baja participación del transporte público en la movilidad general, apenas un 6,3%, que a pesar de las dimensiones de la ciudad podrían participar en mayor medida en su movilidad.

La movilidad peatonal y en bicicleta (o movilidad no motorizada) es bastante reducida (39,5%) comparada con pautas de movilidad de ciudades y lugares comparables a Eivissa.

Uno de los marcos de trabajos más claros de este PMUS deberá ser afianzar la movilidad peatonal (36,8%), protegiendo, ampliando y potenciando los recorridos peatonales, provocando así una transformación importante. A favor, se encuentra que como resultado del estudio realizado se puede asegurar que el tiempo medio de viaje a pie es el mínimo entre todo el resto de tipos de transporte (seguido por la motocicleta, la bicicleta, el coche y el transporte público, en orden ascendente).

La bicicleta si bien ha aparecido ya como uso entre los residentes (Figura 4.2.02), tiene un elevadísimo potencial de crecimiento en buena medida debido a la notable oportunidad de expansión de la red ciclista.

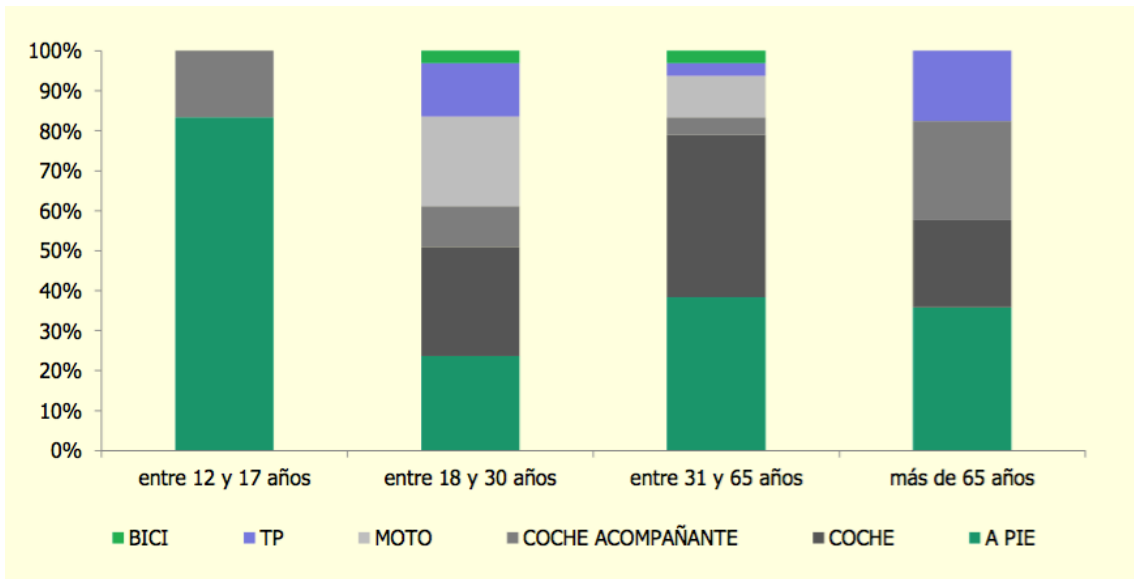


Figura 4.2.04.a: Reparto Modal de los viajes totales según edad (ED 2017).

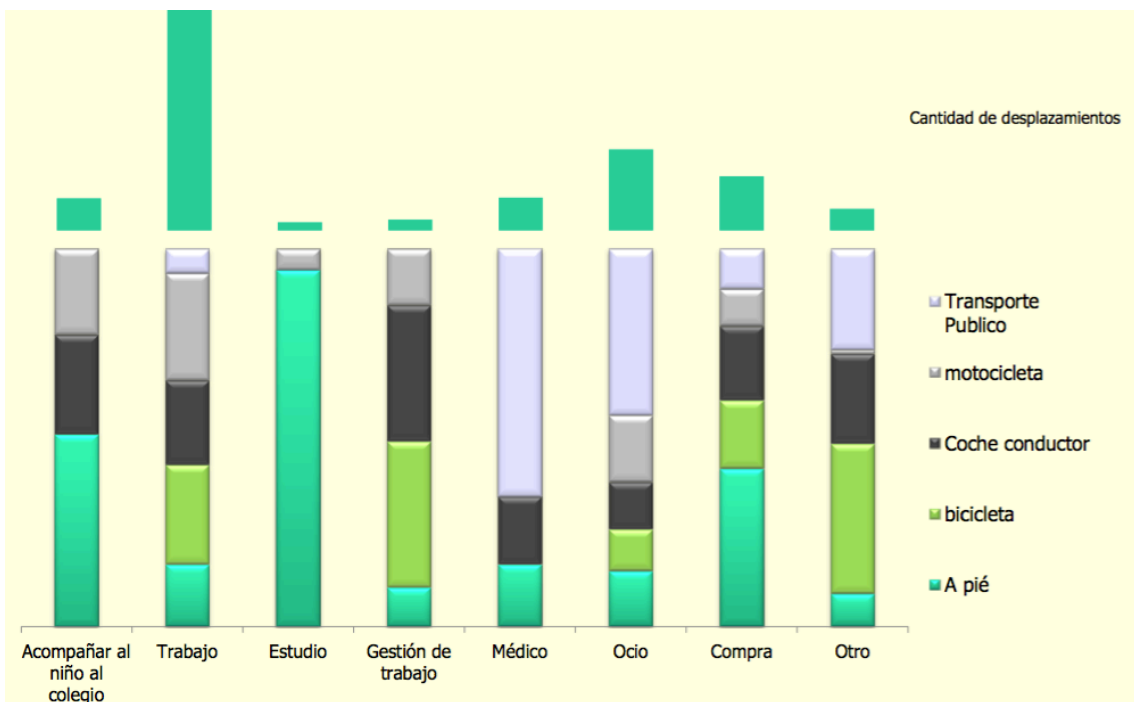


Figura 4.2.04.b: Motivos vs modos encontrados en los desplazamientos (ED 2017).

La movilidad por motivo trabajo se concentra más marcadamente durante el día: un 30% se realizan entre las 7:45 y las 9 de la mañana, lo que genera puntas de tráfico y de congestión en algunos puntos. Por el contrario, las puntas de la tarde son más suavizadas y repartidas en una franja horaria más amplia de 17:00 a 21:15h.

Los motivos son la salida del trabajo pero también el ocio y compras, aun con puntas a media mañana y media tarde, se reparten más homogéneamente a lo largo del día y, por tanto, tienen una menor participación en la congestión de tráfico. Si se debe mencionar que durante la época estival, en periodo vespertino, la congestión tanto en la circulación de entrada, como el nivel de saturación en las plazas de aparcamiento dentro de la ronda E-10 es destacable.

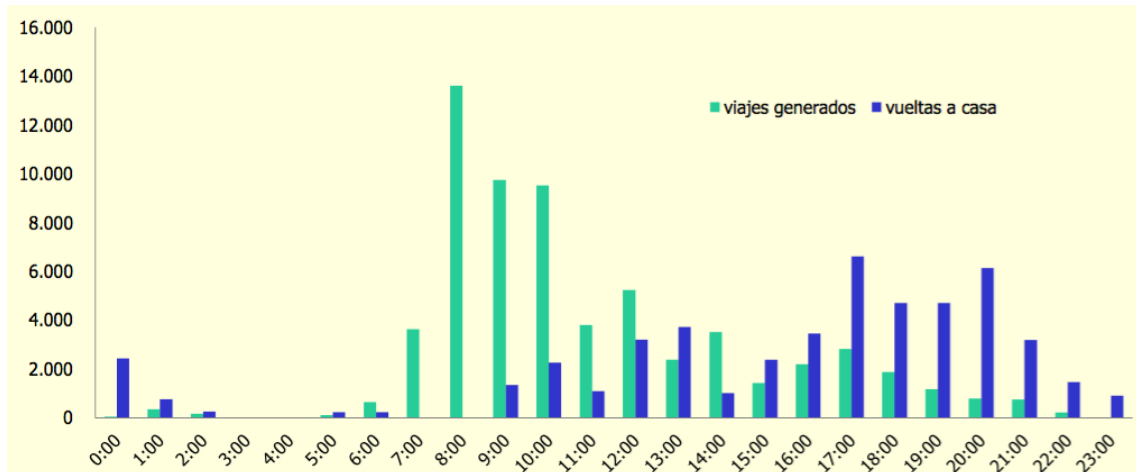


Figura 4.2.05.a: Horas de realización de los viajes

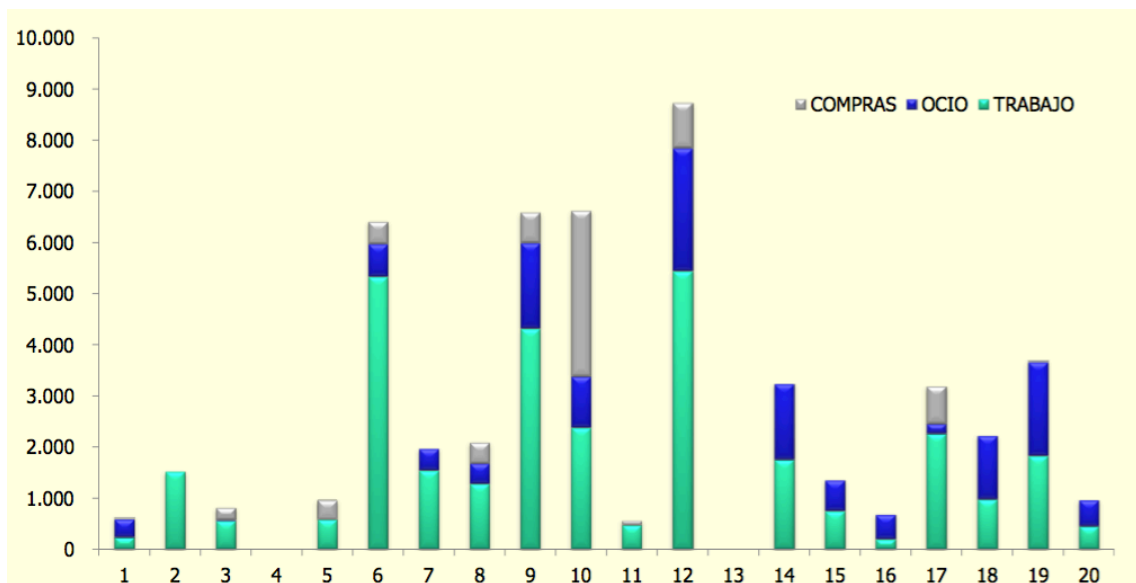


Figura 4.2.05.b: Viajes atraídos por motivos en cada zona de transporte.

Nuestro estudio nos indica que casi un 45% de los viajes motorizados (32mil) duran menos de 10 minutos lo que supone una distancia aproximada entre 1,4 y 3 km. De estos cerca de 21.000 se realizan en coche, de los cuales la mitad para alcanzar el lugar de trabajo o

estudio. Por otro lado, los viajes con mayor duración son los que se realizan en transporte público.

Este análisis permite conocer el carácter atractor y generador de cada zona. Entre todas las zonas, la que destacan un más elevado carácter atractor es la 12, a continuación encontramos la 9, la 6 y la zona 10 (zonas definidas en Figura 02). En la siguiente imagen, se puede evidenciar que los viajes generados se relacionan directamente con la población residente en cada zona y es por ello que la zona centro destaca por el gran número de viajes generados con respecto a todas las otras.

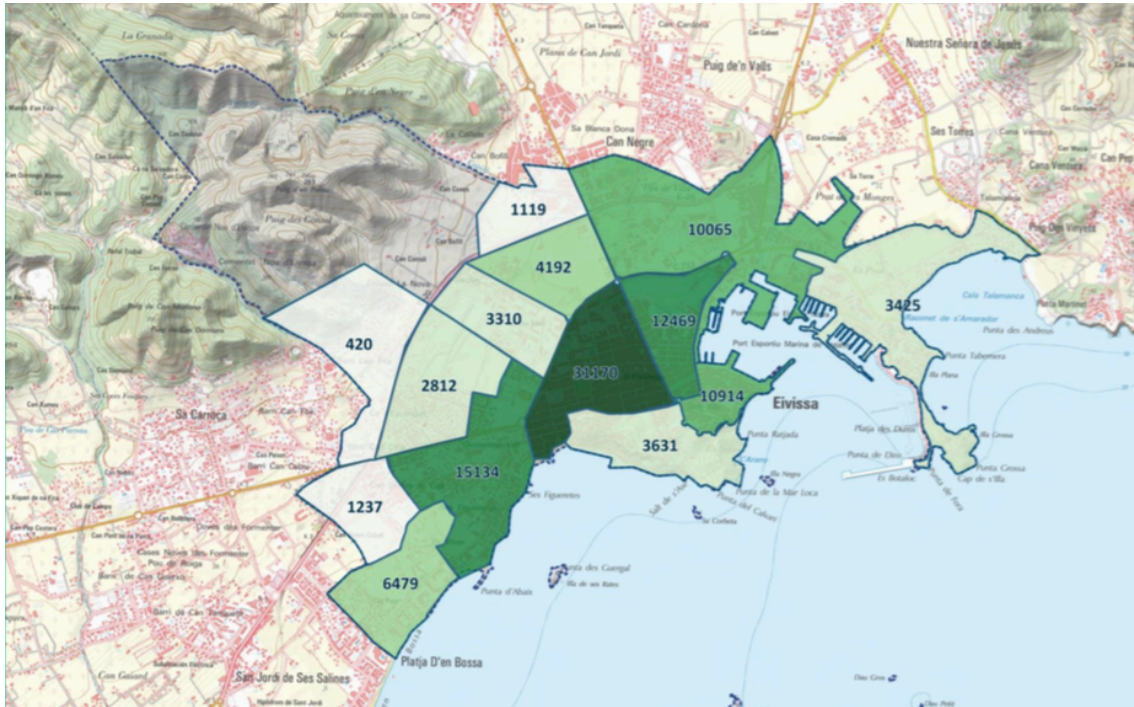


Figura 4.2.06.a: Mapa de viajes totales y generados por cada zona.

En el caso de los viajes atraídos la distribución es mucho más repartida entre las principales zonas de interés las zonas 6, 9, 10 y 12. Es cierto que la zona 12 suma un número mayor de viajes respecto las otras 3 lo que se debe a la gran cantidad de puestos de trabajo que aquí se concentran por vía de la oferta hotelera.

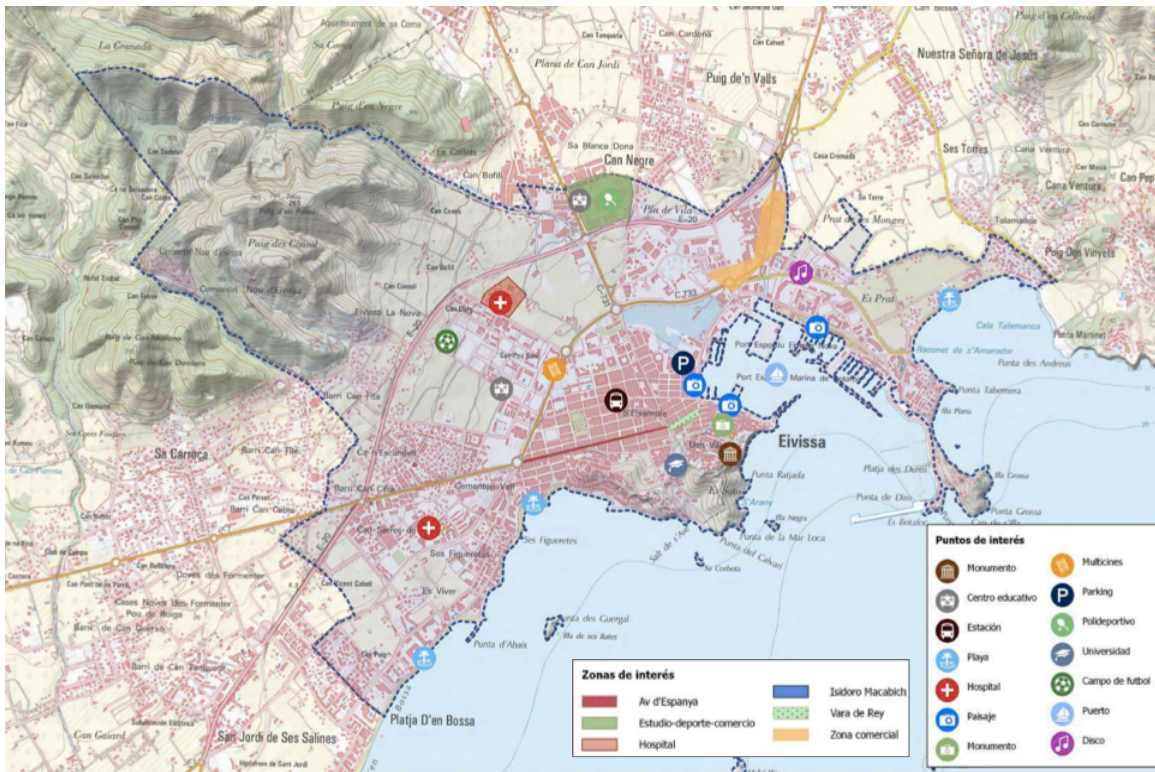


Figura 4.2.06.b: Distribución de los principales puntos y zonas de interés

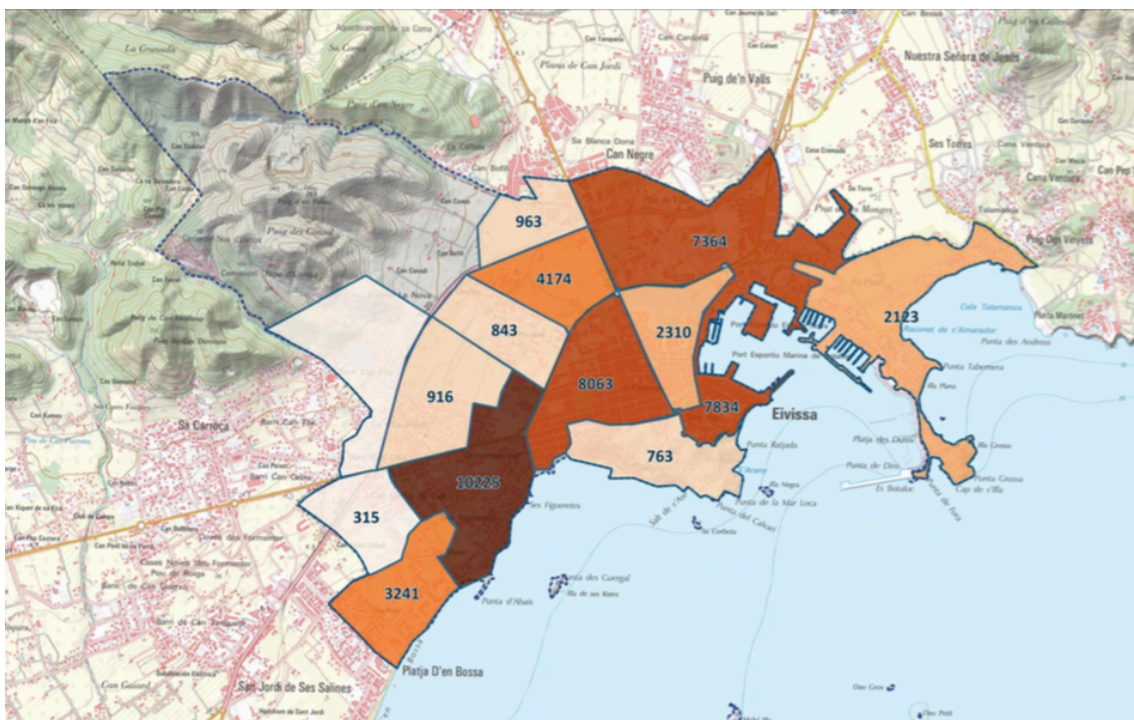


Figura 4.2.06.c: Mapa de viajes totales y atraídos por cada zona

De hecho si desagregamos los datos e ilustramos solo los viajes atraídos con motivo trabajo observamos lo siguiente: un gran número de viajes atraídos por la zonas 12 y 6.

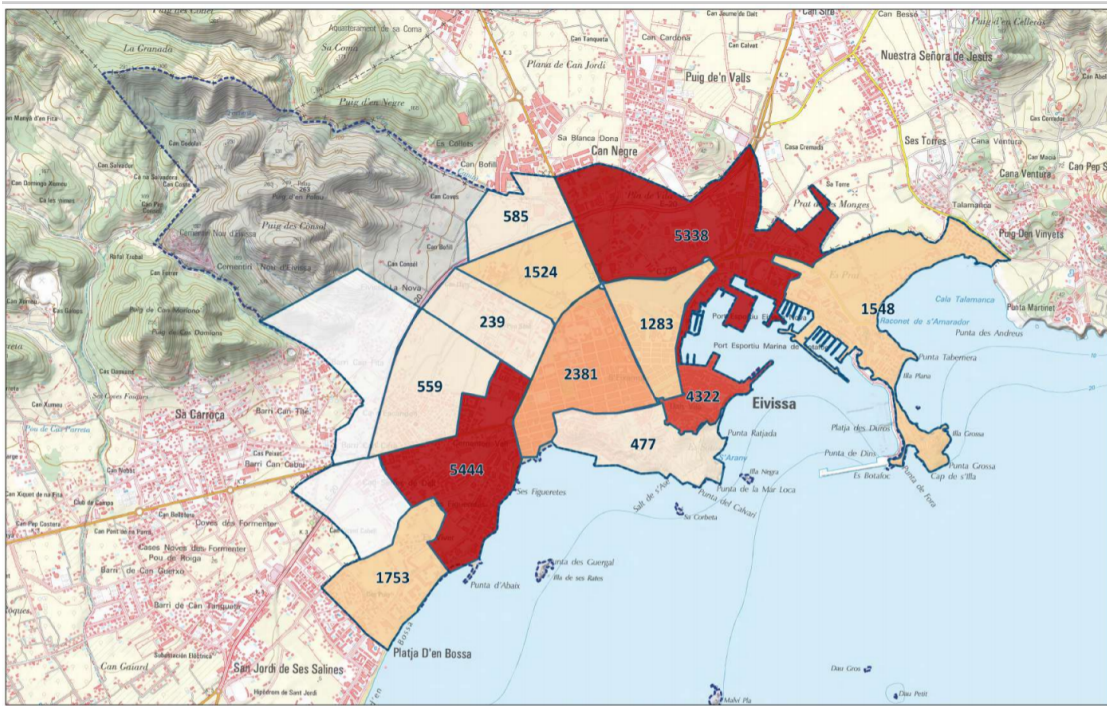


Figura 4.2.06.d: Mapa de viajes totales y atraídos por motivo de trabajo

Con todo ello se puede reafirmar que en la ciudad de Ibiza no destacan grandes centros atractores de viajes que justifiquen un estudio puntual y particular. La zona centro (10) concentra un gran número de comercio, la zona casco antiguo (9) concentra comercio y gran atractivo turístico, las zonas 12 y 6 gran número de empleo. Y todo esto es coherente con cuanto resultado por el análisis de movilidad. No obstante, más allá de estas consideraciones podríamos hablar de los puntos teóricamente más destacados a nivel de atracción de viajes:

1. Universidad. Se ubica en la zona 10.
2. Centro Sanitario: Can Misses. Se ubica en la zona 1 y por lo menos al momento de análisis no ha resultado atraer un número de viajes excesivo.
3. Nodos de transporte de interés metropolitanos:
 - CETIS: además de ubicar aquí la estación de autobuses se concentran un gran número de actividades públicas, privadas y comerciales.
 - Aeropuerto: se ubica fuera del término municipal de Ibiza y está bien conectado con la ciudad y con el resto de la isla.

Por otro lado, los resultados obtenidos muestran que el 78% de los viajes que generan los residentes de EIVISSA son hacia el interior del mismo municipio (autocontención). Entre ellos la

bicicleta suma un total de 3.170 viajes que representa un 3,4% y junto a los viajes a Pie se alcanza el 50% del total.

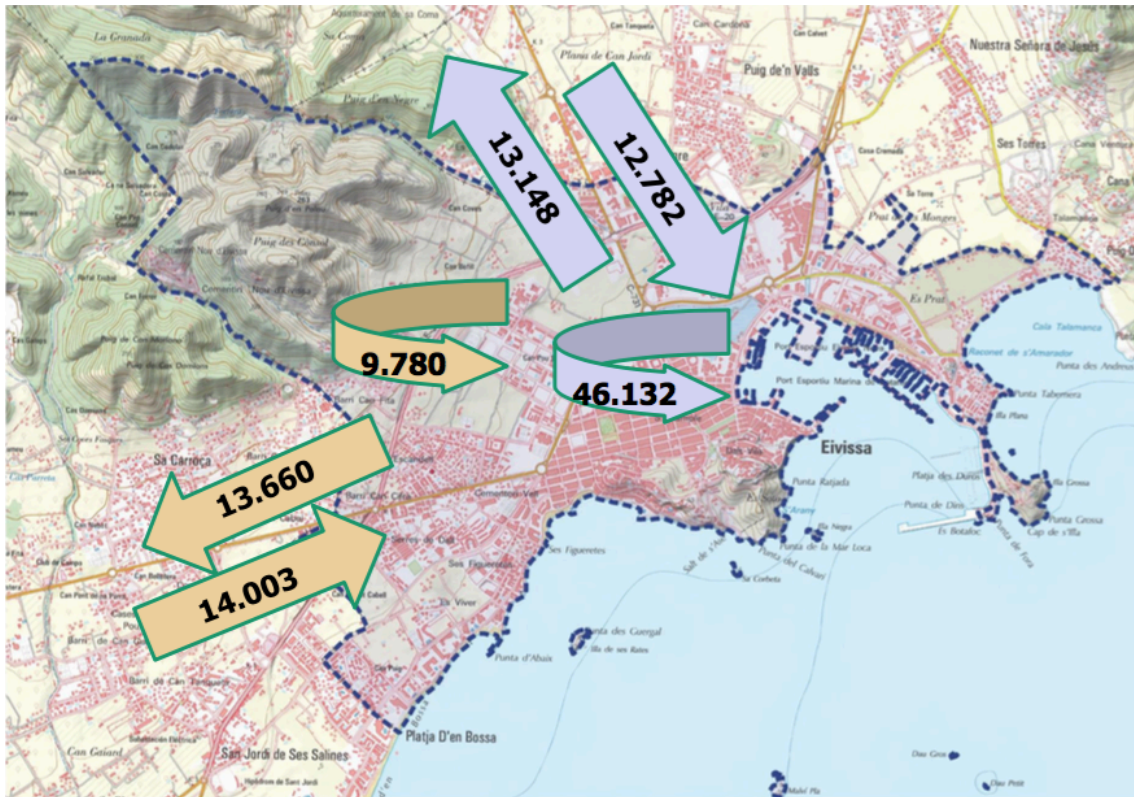


Figura 4.2.08: Viajes Motorizados de residentes y comuters

El núcleo central de la ciudad de EIVISSA genera en su interior más de 47mil viajes por día, de los cuales el 25% con coche.

Sin embargo con respecto al exterior cada día entran 32mil viajes de los cuales el 52% en coche, casi 17mil viajes. Los coches que salen y entran en el núcleo central cada día pertenecen por un 75% a residentes, siendo los viajes atraídos totales del exterior, que se realizan en coche, unos 4.000 en total.

Por el contrario existe un elevado 32% de viajes en coche y solamente un 6% de viajes en transporte público.

4.3. Circulación

El análisis que se realizará en este apartado es posible gracias a los datos disponibles en “Estudio de aforos de tráfico (julio y agosto) de 2017” Estudio IMAD; “Estudio de Reordenación de transportes” CINESI. (Invierno 2015) y otras fuentes tales como: *Mfom* y *Google*.

4.3.1. Oferta de la red viaria

La red viaria de Ibiza posee una estructura casi radioconcéntrica (E-10 y E-20) en la que se combinan anillos de circunvalación con ejes radiales de acceso que son continuación de las carreteras de entrada a la ciudad.

La red viaria se divide en distintos niveles (Figura 4.3.1.01), con la particularidad de la E-20 que se propone como carretera de nivel supramunicipal, donde los tráficos circulen de forma radial y generen sectores y vías de penetración.

Este viario principal permitirá una velocidad máxima de 50 km/h, sobre ello no existirán obstáculos físicos de estrechamientos ni de cambio de nivel, facilitando todo lo posible la circulación viaria.

Además, existe un viario secundario de conexión interna de varios sectores sobre el cual está permitida la circulación del transporte público. Las medidas de pacificación de la velocidad sobre este viario deberán ser blandas. La velocidad será limitada a 30 km/h y los cruces con el viario principal se regularán por semáforos o glorietas.

En definitiva, se observa la jerarquización viaria de la ciudad, que el Ayuntamiento ha recogido en el siguiente plano.

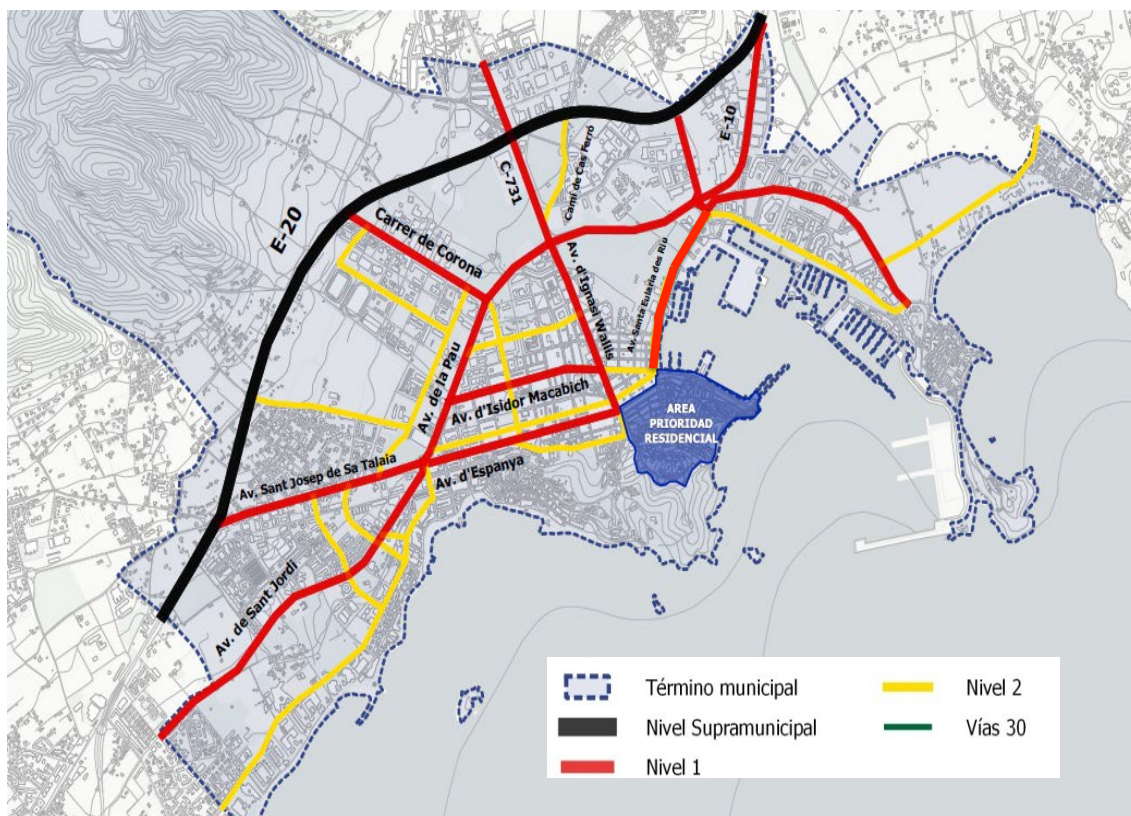


Figura 4.3.1.01: Plano jerarquización viaria municipio de Ibiza.

4.3.2. Demanda de tráfico

Las intensidades de tráfico registradas, responden en gran medida, a la jerarquía viaria establecida:

a) Accesos y Transversales

Son las vías de penetración están conectadas de forma trasversal por la Av. de la Pau y Ronda E-10 (Ctra Portinatx). Finalmente la penetración hacia el centro ciudad se estructura sobre 4 ejes de vías de nivel 1:

- Av d'Ignaci Wallis, de doble sentido de circulación.
- Av d'Espanya, sentido entrada centro.
- Av. D'Isidor Macabich sentido salida.
- Av. Santa Eulària des Riu, sentido salida.

b) Radiales

Se estructuran 5 vías de penetración radial:

- Av Sant Jordi.
- AV. Sant Josep de Sa Talaia.
- Carrer de Corona

- C-731.
- E-10 entrada norte hasta la rotonda de cruce con Av. Santa Eularia des Riu y Av. 8 d'Agost.

Esta jerarquización viaria de la red ha permitido que gran parte de la población resida en vías con un tráfico inferior a los 5.000 veh/día (vías secundarias). Este dato es significativo ya que, en general, el nivel de ruido en vías con estas intensidades se sitúa por debajo de los 65 dBA. Este tipo de vías permiten además el uso de elementos limitadores de la velocidad, pasos de peatones elevados, zonas 30, sin provocar saturaciones en el tráfico.

4.3.3. Nivel de saturación de la red viaria

Para conocer el nivel de saturación del viario municipal se ha de recurrir al análisis de aforos. Donde trataremos con los siguientes índices:

- IMD: Número de vehículos que pasa por una sección en el día medio del año. Se obtiene dividiendo la totalidad de vehículos que ha pasado por esa sección durante el año entre 365. Es el indicador más característico de la demanda de tráfico.
- IH: Es el tráfico registrado en la hora especificada, una vez ordenados en sentido decreciente las intensidades de las 8760 horas del año. Esta intensidad es la que se utiliza en el dimensionamiento de vías. En la mayoría de las carreteras la IH 100 es el 10 % de la IMD (7 – 11 %). Sólo en las carreteras de recreo o turísticas llega al 21%.

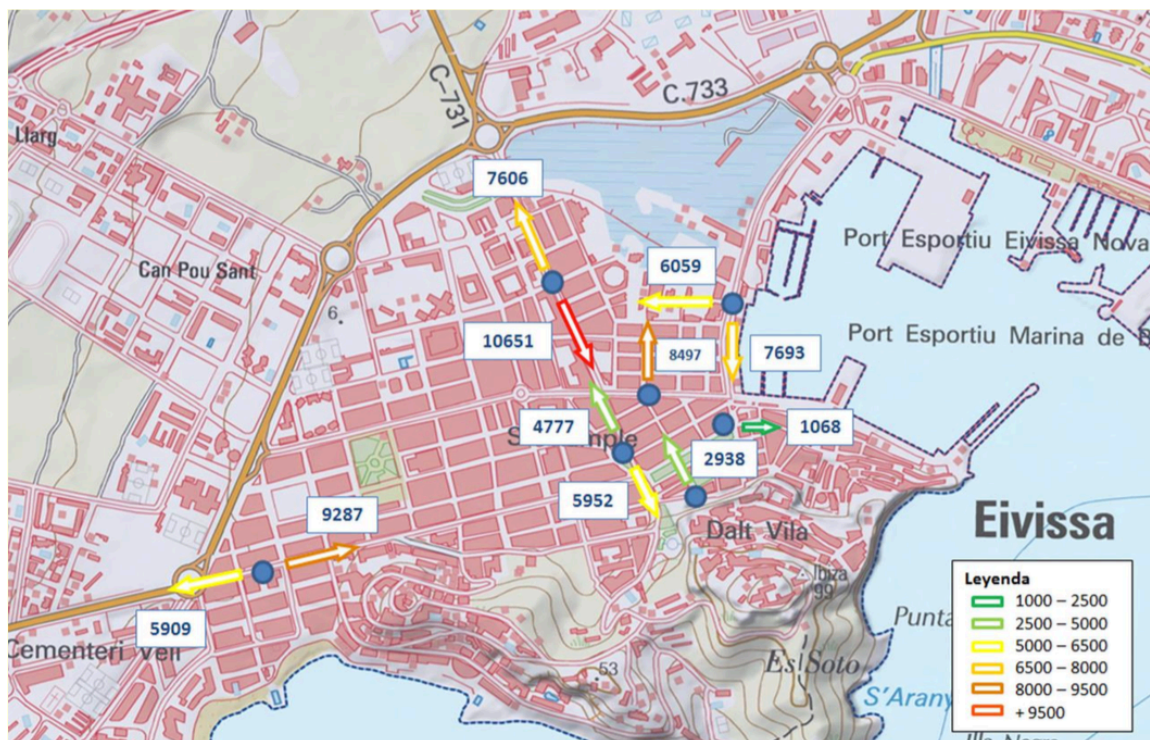


Figura 4.3.3.01.a: índice ID de la Av d'Ignaci Wallis y Av. D'Isidor Macabich de la ciudad de Ibiza (Fuente datos Estudio CINESI)

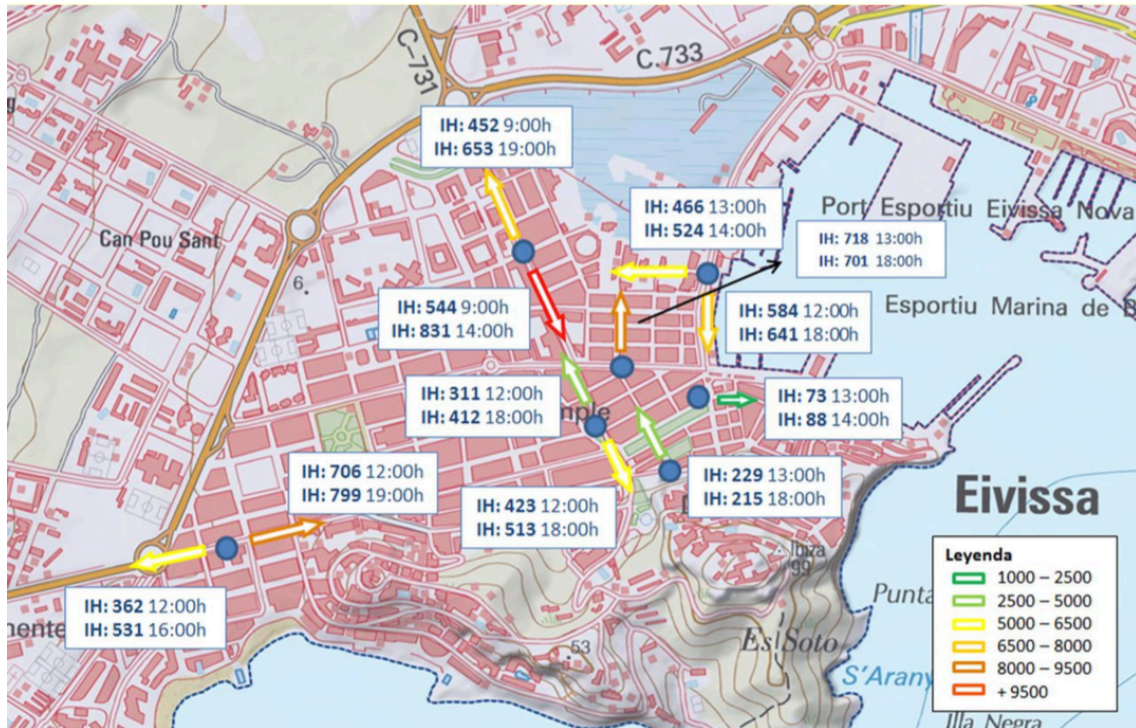


Figura 4.3.3.01.b: índice IH de la Av d'Ignaci Wallis y Av. D'Isidor Macabich de la ciudad de Ibiza (Fuente datos Estudio CINESI)

En las figuras anteriores puede verse el gran peso soportado por los accesos de la Av d'Ignaci Wallis (particularmente notable en sentido entrada) y Av. D'Isidor Macabich sentido salida. En hora punta se registra tráfico denso llegando a la saturación.

ID	entrada	salida	entrada	salida	entrada	salida
	Santa Eularia des Riu		Avd. Ignasi Wallis		Avda. España	
H	1a	1b	2a	2b	3a	3b
0	698	435	254	744	418	437
1	636	444	192	632	318	348
2	512	359	137	455	210	267
3	337	255	89	275	162	178
4	251	182	82	232	145	159
5	227	120	88	171	160	154
6	250	141	123	265	195	224
7	421	218	307	504	342	408
8	616	288	437	542	462	477
9	780	419	515	683	589	570
10	893	464	507	725	623	616
11	901	514	523	842	705	780
12	871	507	485	884	750	829
13	821	531	498	908	756	872
14	692	514	407	879	650	800
15	677	418	411	787	600	668
16	808	459	455	761	683	631
17	861	508	502	813	759	673
18	915	482	562	816	813	727
19	965	496	569	842	888	771
20	954	502	577	853	853	791
21	909	468	520	842	763	692
22	832	445	425	781	642	557
23	721	420	306	756	475	476
ID	16548	9589	8971	15992	12961	13105
max ih	965	531	577	908	888	872

Tabla 4.3.3.01: Aforos por hora de los tres principales accesos de la ciudad de Ibiza realizados en julio y agosto 2017

Se puede ver que en las vías urbanas, las retenciones se agrupan alrededor del mediodía y entre las 18:00 y las 21:00 (salida de la jornada laboral). Mantener un nivel de fluidez aceptable obliga a descoordinar semafóricamente (o utilizar semáforos a petición) los pasos de peatones por lo que no se pueden atravesar en una misma fase. Lo cual lleva a una situación comprometida. Por un lado, forzar o actuar para facilitar la ausencia de grandes niveles congestión, i.e. inferior a 500vh/h (que es el momento en el que se inicia la congestión en vías urbanas según la Tabla 2.3.3.01), en el viario principal implica que se está haciendo un uso prioritario del espacio público a favor de la movilidad motorizada y detrimento del peatón. Por otro lado, el incremento de la permeabilidad (por ejemplo incrementando el número de pasos de peatones en vías de doble sentido) comporta romper la coordinación

semafórica, lo que reduce la capacidad de movilidad del coche pero también la del transporte público.

4.4. Oferta y demanda del servicio de transporte público colectivo en el municipio de Ibiza

4.4.1. Transporte urbano

El análisis que a continuación se expone se realiza teniendo en cuenta que la zona urbana de Eivissa se ha dividido en las 14 zonas de transporte como bien se mostraba en la Figura 4.1.

O/D	1	2	3	4	5	6	7	núcleo	12	13	14	EXT S. EULARIA	EXT S. ANTONIO	EXT S. JOSE Y S. JORDI	TOTAL
1								2.038							
2								4.355							
3								700							
4								210							
5								1.221							
6								6.110							
7								3.571							
núcleo	1.600	3.900	796	245	1.562	5.212	2.232	26.984	7.026	264	2.523	5.041	6.679	5.312	69.376
12								6.771							
13								1.402							
14								2.669							
EXT S. EULARIA								6.114							
EXT S. ANTONIO								6.260							
EXT S. JOSE Y S. JORDI								8.907							
TOTAL								77.312							119.311

Figura 4.4.1.01: Movimientos entre Origen y destino (O/D) hacia y desde el centro ciudad de Ibiza realizado por el servicio de transporte público

a) Evolución de indicadores generales

El plan de líneas planteado por el Consell d'Eivissa cuenta con un total de 45 líneas de las cuales 21 (3, 8, 10, 11, 11B, 12A, 12B, 13, 14, 15, 20, 20A, 23, 25, 25A, 25B, 30, 33, 33A, 35, 38) tendrán conexión directa con la estación CETIS-Ibiza y comunicarán a la ciudad con el resto de municipios, 4 líneas principales para dar cobertura a la movilidad urbana interna (10, 12, 14, 45). Se hace notar la presencia estacional de 6 líneas de autobuses nocturnos (DiscoBus) con parada en Ibiza.

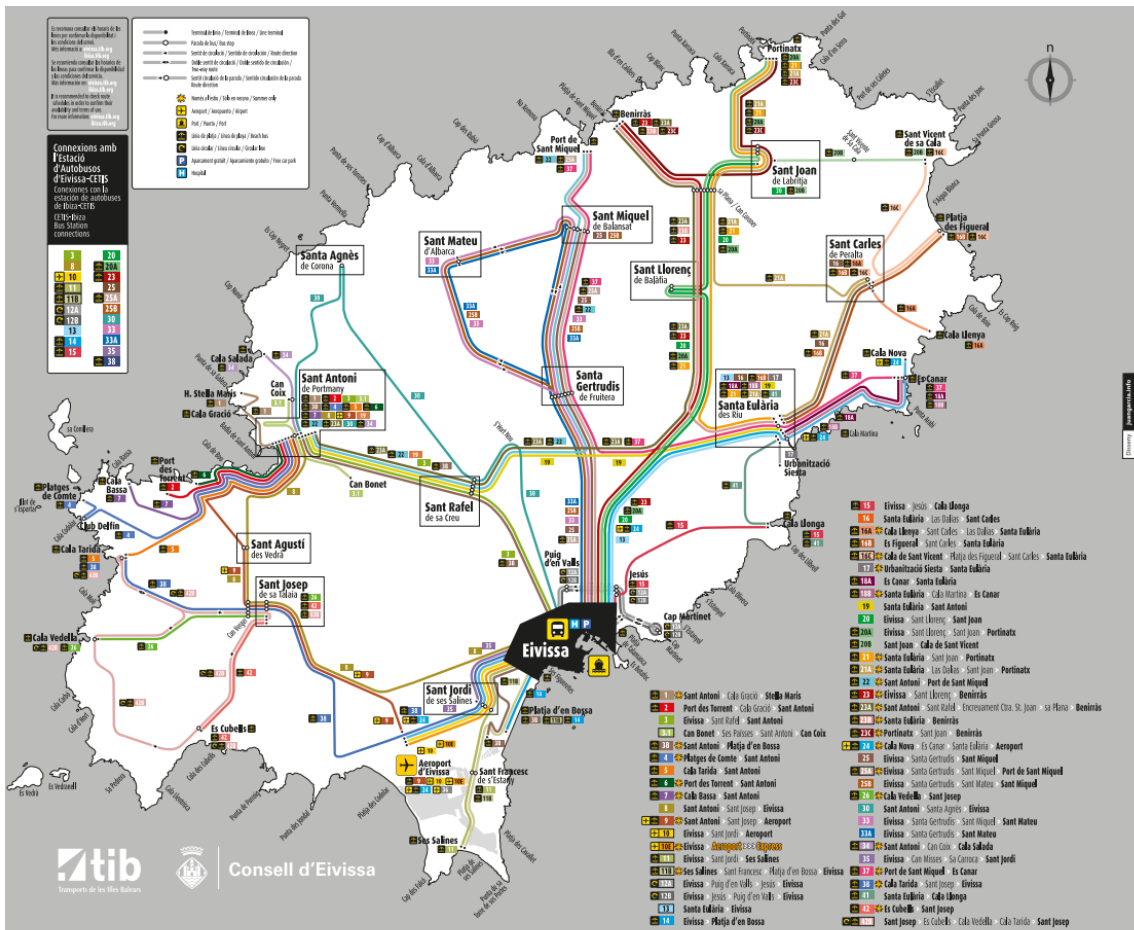


Figura 4.4.1.02.a: Mapa de líneas del TIB.

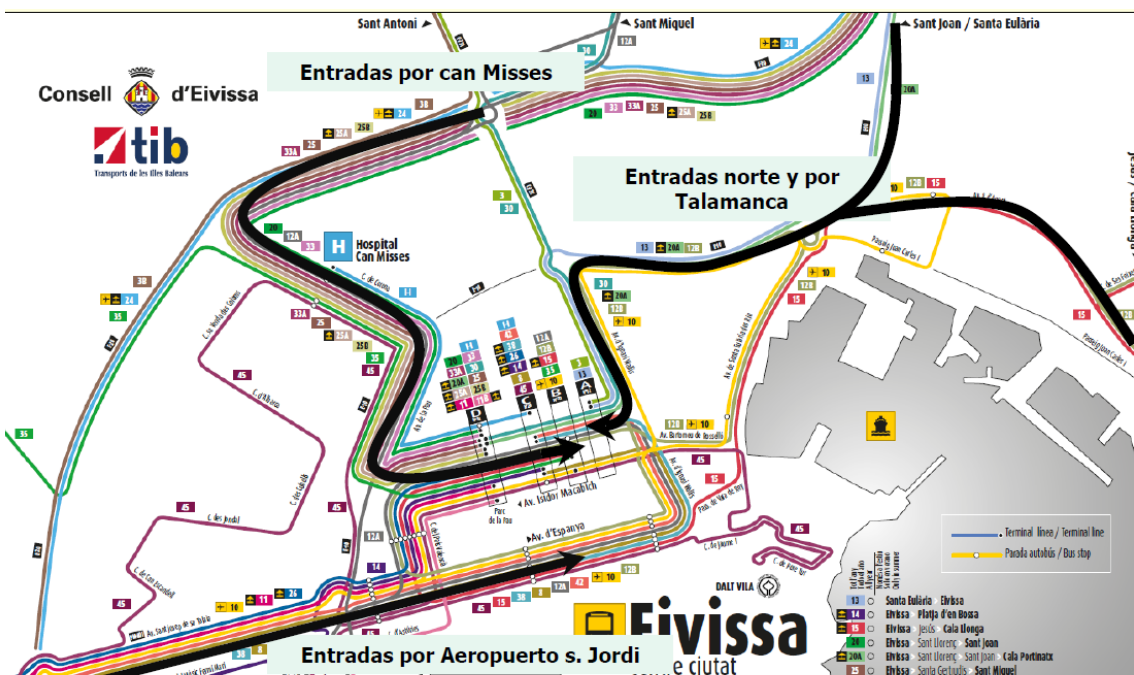


Figura 4.4.1.02.b: plan de líneas de la ciudad de Ibiza del TIB.

Ofrece una cobertura residencial mejorable, ya que únicamente el 56.1% de la población reside a menos de 350 metros de una parada por la que circula un autobús, sin tener en cuenta la frecuencia.

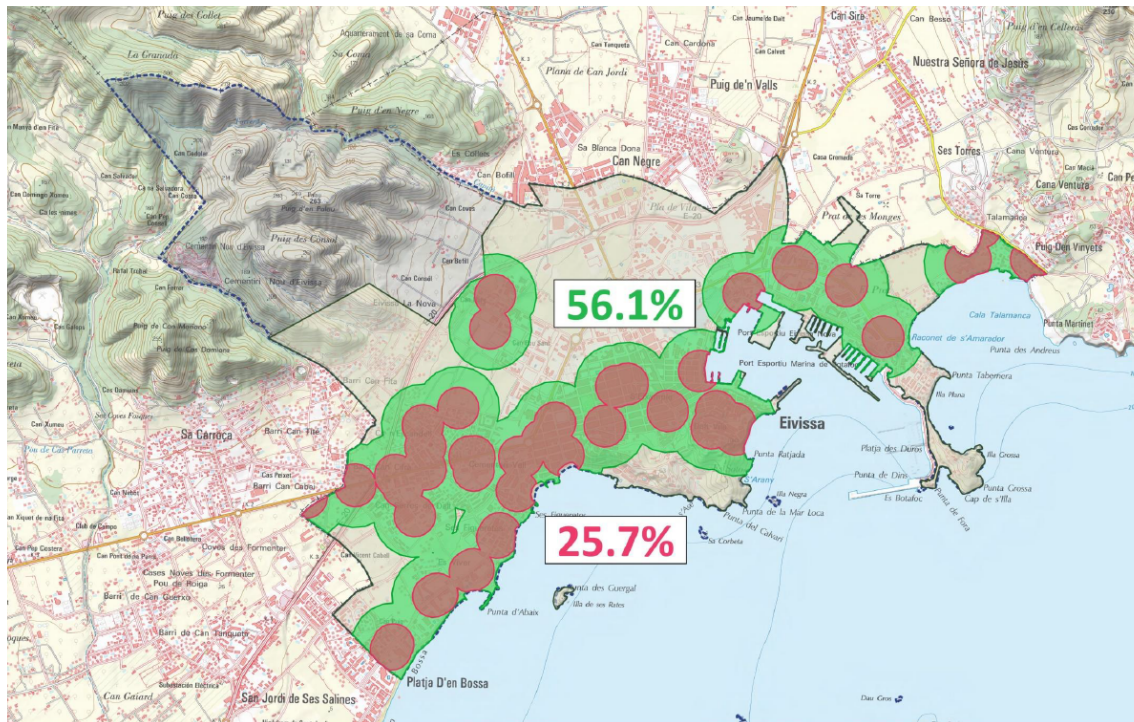


Figura 4.4.1.03: Paradas de líneas con servicio urbano ratios de cobertura a 150m es del 25.7% (áreas en rojo) y a 300m del 56.1% (áreas en verde).

b) Análisis de la oferta

Resumen de las líneas principales urbanas de la ciudad de Ibiza:

Línea 10

Junto con la Línea 12 refuerza las relaciones entre la el paseo Juan Carlos I y 8 de agosto y el centro ciudad.

Línea 12

Esta línea se podría considerar como complementaria de la línea 14 ya que mientras la 14 recorre el itinerario sur oeste-centro esta línea 12 cubre el eje noreste-centro. Las dos líneas se coordinan en Av. de España y C/d'Aragó, además de hacerlo en el Hospital.

La coordinación entre esta dos líneas resulta de mucho interés ya que con un trasbordo se puede ir desde la playa D'en Bossa hasta la Playa de Talamanca en tan solo media hora.

Línea 14

La actual línea 14 recorre casi el 70% de su itinerario en el término municipal de Ibiza y más del 90% de su demanda es urbana. Se podría afirmar que esta línea es más bien urbana con

prolongación hacia el club Med. Su principal recorrido se extiende sobre el litoral de la Platja d'en Bossa conectando de forma directa con el centro ciudad por medio de una frecuencia de paso de 15 minutos. Su elevado nivel de servicio en frecuencia y tiempos de recorrido hacen que esta sea la línea más efectiva a nivel urbano y por eso es la línea con mayor carga de viajeros urbanos. Entre esta línea y la línea 10, precedentemente ilustrada, se alcanza el 90% de los viajes urbanos en transporte público de Ibiza.

Línea 45

Además de las líneas descritas, por el municipio de Ibiza circula la línea 45 que a pesar de su pésima efectividad y su recorrido tortuoso y poco frecuente, circula por los barrios de Cas Serres y Can Escandell.

En la siguiente tabla se presenta la funcionalidad de las 4 líneas principales para la movilidad urbana

MAGNITUDES BÁSICAS						
Líneas	Itinerario	Kms Recorridos	Tiempo Recorrido (min)	Vel. Comercial	Exp./dia	Frecuencia (min)
10	Ida	8,48	27	18,8	55	20
	Vuelta	11,32	41	16,6	56	
	Total	19,8	68	17,5	111	
12	Ida	9,82	51	18,4	15	60
	Vuelta	5,84				
	Total	15,66				
14	Ida	6,33	33	11,5	56	15
	Vuelta	5,55	29	11,5	56	
	Total	11,88	62	11,5	112	
45	Ida	10,53	57	11,1	12	60
	Vuelta					
	Total					

Tabla 4.4.1.01: Oferta de transporte público urbano de la ciudad de Ibiza.

Desde el punto de vista de tipología de movilidad asociada al tipo de transporte hemos de comparar con entre la demanda y la oferta del transporte público y el de vehículo particular medio durante el paso de un día laborable. Se establece que el número de vehículos de transporte público por kilómetro y día asciende a 2.693 y a 23.361 del vehículo privado. Cierto es que la demanda de vehículos privados es superior, pero una de las razones principales es la falta de oferta del transporte público.

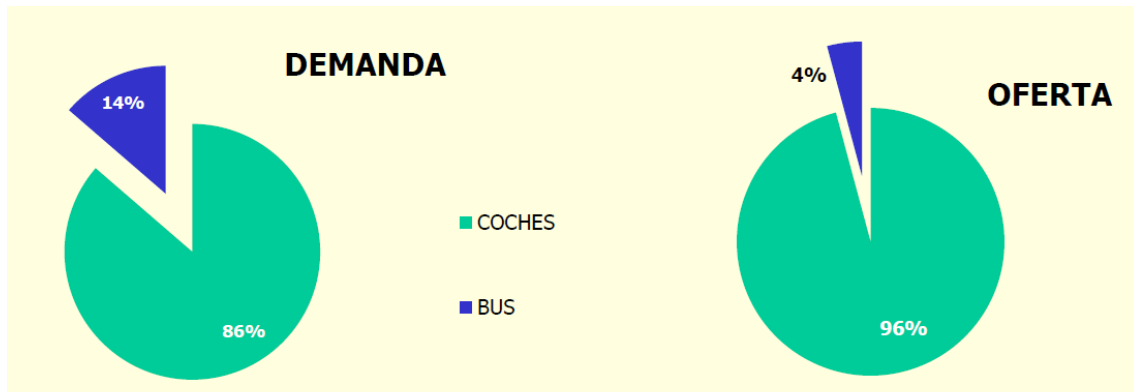


Figura 4.4.1.04: Resultados de las encuestas en la oferta y demanda de coche/bus a usuarios de transporte urbano.

c) Análisis de demanda

La demanda total en 2017, entendida como el número total de viajeros transportados, fue de 1.323.692 de viajeros, un 11,55% más de viajeros respecto al año 2015, pero un 0,87% menos que en el 2016.

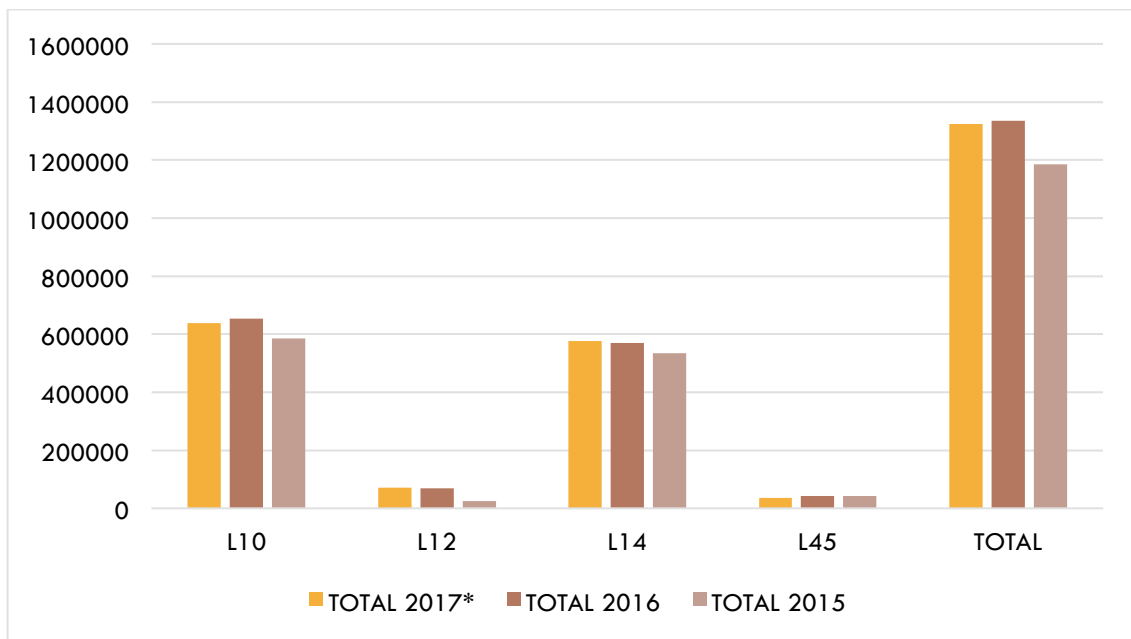


Figura 4.4.1.05: Evolución anual de la demanda líneas con servicio urbano.
* Evolución de 2017 estimada a partir de los datos enero-septiembre 2017

Aunque el uso de estas líneas se ha incrementado ligeramente en los últimos años se puede observar una falta de balance entre las líneas que dan cobertura a la ciudad (figura 2.4.1.05). Esta diferencia, a parte de las zonas de cobertura, parece deberse a la frecuencia (y por tanto disponibilidad) de las propias líneas. Las líneas que tienen una mayor demanda son la línea 10 y la línea 14, ambas con una frecuencia inferior a 20 minutos (siendo este un indicador del nivel de servicio); sin embargo, la L12 y la L45 ascienden hasta una hora entre unidades de la misma línea.

Desde el punto de vista de tipología de movilidad asociada y su intervalo medio de paso en día laborable, nuestras encuestas muestran que el total de la demanda con origen y destino interno es de 783.424 viajeros anuales con una media diaria de 2.304 viajeros.

Cruzando los resultados con la encuesta se estima que el resto de líneas pueden llegar a transportar aproximadamente otros 2.000 viajeros.

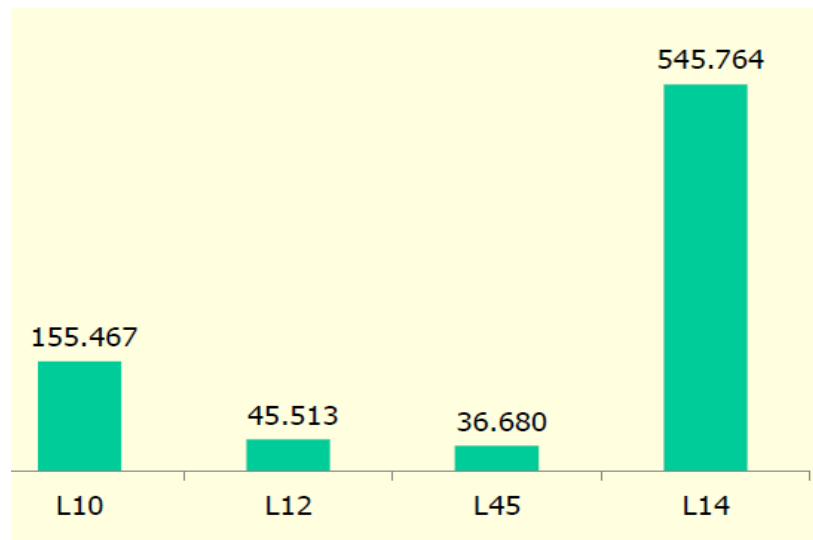


Figura 4.4.1.06: resultados de las encuestas o/d a usuarios de transporte urbano.

Como se puede ver en la Figura 4.4.1.06, el uso de las líneas en su puro carácter urbano desvela la L14 como la más transitada para esta tipología de transporte, casi el 95% de los encuestados utilizaban L14 para realizar sus desplazamientos urbanos; quedando la utilización de la L10 en un 23% de los viajeros que la escogen para sus desplazamientos urbanos.

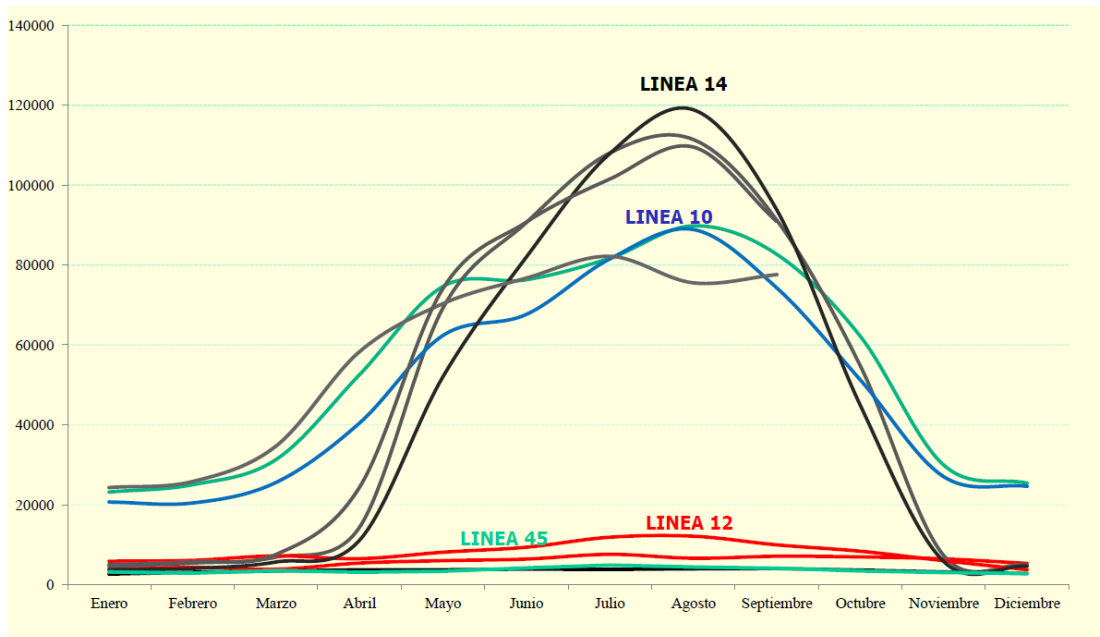


Figura 4.4.1.07: Evolución mensual de la demanda líneas con servicio urbano.
* Evolución de 2017 estimada a partir de los datos enero-septiembre 2017

Si bien es cierto que la demanda es mucho más acusada durante la temporada de verano debido al constante aumento de la población residente, así como en el número de visitantes, que en invierno. Tanto es así que los horarios de las líneas de autobuses pueden variar dependiendo del día de la semana o de la franja horaria, intentando cubrir los picos con más demanda de viajeros. Esta situación no ha hecho sino incrementar las necesidades de movilidad no sólo en la ciudad de Eivissa, sino en isla en general.

d) Tarifas

El sistema tarifario vigente es el siguiente.

TARIFAS				
Lineas	Billete Sencillo	Billete Reducido	T-20	
			Tarifa por viaje	Tarifa por Título
10	3,50 - 1,65	1,75 - 0,85	1,10 - 0,90	22,00 - 18,00
12B	1,65	0,85	0,90	18,00
14	1,90 - 1,65	0,95 - 0,85	0,90	18,00
45	1,65	0,80	0,90	18,00

Tabla 4.4.1.02: Tarifas del servicio de transporte público urbano de la ciudad de Ibiza.

La tarifa media del viajero urbano es de 1,41€/viaje.

e) Carriles-bus y priorización semafórica

En la actualidad no existe en el entramado del viario del municipio de Ibiza ningún carril para vehículos de alta ocupación (ni transporte de autobús regular, ni discrecional). Esta medida es muy eficaz para recortar los tiempos de los recorridos de los autobuses y potenciar el transporte público.

f) Equipamiento de paradas e información al usuario y otros aspectos relativos a la calidad del servicio

Dentro de los esfuerzos para la mejora de los servicios en los últimos años, se cuenta con la reapertura de la Estación de Autobuses, Vila cuenta ya con dos paradas en Isidoro Macabich (a la altura de los antiguos juzgados y en la antigua Delegación del Gobierno), tres en la Avenida Espanya (a la altura del bar Fenix, Consell Insular y Delta Discos) y se mantienen las ubicadas en la Avinguda Santa Eulària y la Avinguda Vuit d'Agost.

Por contra, y con el fin de mejorar la operatividad del transporte público, se eliminan las paradas existentes frente al Parque de la Paz y las existentes en los números 22 (junto farmacia) y 30 (Librería BlauPress) de Isidor Macabich, así como la ubicada en la calle País Valencià

No se han llevado a cabo mejora de la accesibilidad peatonal a las paradas y de otros aspectos relacionados con la movilidad peatonal. En este sentido, se deben introducir mejoras de la espera del autobús con marquesinas, bancos, fiabilidad de la información mostrada en los paneles de tiempo de espera, etc.

Hoy día siguen detectándose espacios donde todavía el aparcamiento dificulta el acceso al autobús. Por lo que se refiere a la existencia de marquesinas el XX% de las paradas tiene marquesina.

4.4.2. Taxi

A finales del 2017, el Ayuntamiento de Eivissa encarga un “*Estudio de las necesidades de licencias municipales de servicio de taxi en la ciudad de Eivissa*” que realizó el estudio IMAT y sobre el que se basa esta sección.

a) Flota de taxis

La isla de Ibiza dispone de un número total de taxis de 650 repartidos en los distintos municipios, de los cuales 320 son licencias fijas y 330 son temporales. En general esto no responde al crecimiento de la población y el aún mayor número de turistas que anualmente llegan a la isla, y que genera un aumento de demanda del servicio.

El municipio de Ibiza tiene un ratio de licencias por cada 1000 habitantes y 100 plazas hoteleras superior a los otros municipios, acorde con la densidad de población del mismo. De esta manera el Ayuntamiento de Ibiza tiene 134 licencias fijas y 139 estacionales.

Por lo que se refiere a la utilización de taxis, nuestra encuesta estima que únicamente el 0.90% de los usuarios del motorizado público (1.073 usuarios) optan por utilizar taxi para desplazamientos dentro de la ciudad. La manera de sanear la demanda de este tipo de servicios sería renovar la visión de este medio de transporte a través de potenciales actuaciones como: su utilización como transporte a la demanda en las zonas de baja densidad, la creación de productos como el taxi-tour, la progresiva substitución de los vehículos oficiales por taxis en la administración o la potenciación del taxi compartido mediante aplicativos móviles, como una señalización que oriente al usuario hacia aquellas paradas de taxi con una mayor disponibilidad.

b) Análisis de las paradas

De manera general las paradas centrales del municipio, ubicadas en la Avinguda Bartolomeu Roselló y en el Puerto (estación marítima de Formentera) tienen bastante afluencia en temporada alta. Las ubicadas en Ses Figueretes y Platja d'en Bossa tienen una afluencia media, debido a su proximidad a las playas, pero lejanía con el centro de la ciudad. Por otro lado, la de Isidor Macabich no tiene mucha afluencia, debido también a que muchos usuarios abandonan la parada por la carencia del servicio de taxis. Por su parte, la parada de Pachá tiene un uso limitado a la afluencia de público a la discoteca, registrando su mayor actividad durante las primeras horas del día, justo cuando esta cierra sus puertas.

En lo que respecta al tiempo de espera medio en temporada dependiendo de la franja horaria los 10 minutos de media por las tardes. En día festivo, baja considerable ligeramente los 4 minutos a medio día y con esperas nulas a primeras horas. Por otro lado, el número medio de taxis en paradas tiene evolución similar en días laborables y festivos, siendo más alto a primeras horas (alrededor de 5 taxis de promedio) y bajando para mantenerse estable (con 2 taxis de promedio) durante la tarde. Lo que resulta en una disponibilidad correcta para los usuarios.

4.5. Estacionamiento: ocupación, rotación y DUM

En la ciudad de Ibiza se pretende distribución de los aparcamientos entre los usuarios y otros agentes presentes en la red que conforma la movilidad del municipio. Las medidas vigentes si bien es cierto que están planteadas para intentar dar fluidez al tráfico rodado y a reconocer y facilitar el uso peatonal, por ejemplo, a través de la rotación de los aparcamientos, con de mecanismos de limitación espacial y temporal del estacionamiento; todavía hay opciones para experimentar mejoría en ámbito de la circulación para todos los usuarios de la vía.

4.5.1. Ocupación

a) Oferta de aparcamiento residencial

En relación a la oferta en calzada, la mayoría corresponde a zona no regulada. Aunque en la zona encerrada por la E-10 prácticamente la totalidad de las plazas son reguladas (ORA y los ACIRE), donde la zona no regulada sólo representa un 10% de las plazas.

Si bien es cierto que la oferta de aparcamiento se encuentra acorde con el número de vehículos censados por zona de estudio (Figura 4.5.1.01.a y b). El estudio realizado muestra que la ocupación de dichas zonas es muy superior a lo que se podría esperar. Esta situación se produce por la cantidad de vehículos bien de fuera del municipio, bien habitantes que utilizan su vehículo para la movilidad interzona y que son acogidos en la ciudad (Figura 4.5.1.01.c).

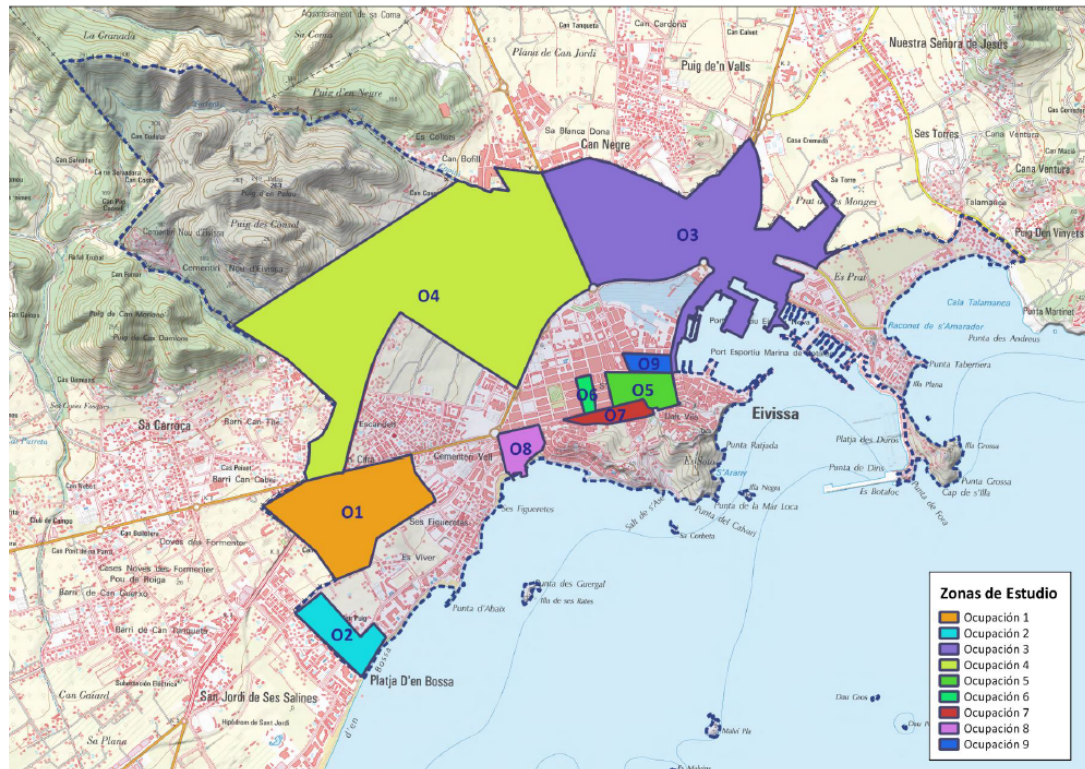


Figura 4.5.1.01.a: Zonas de estudio de ocupación

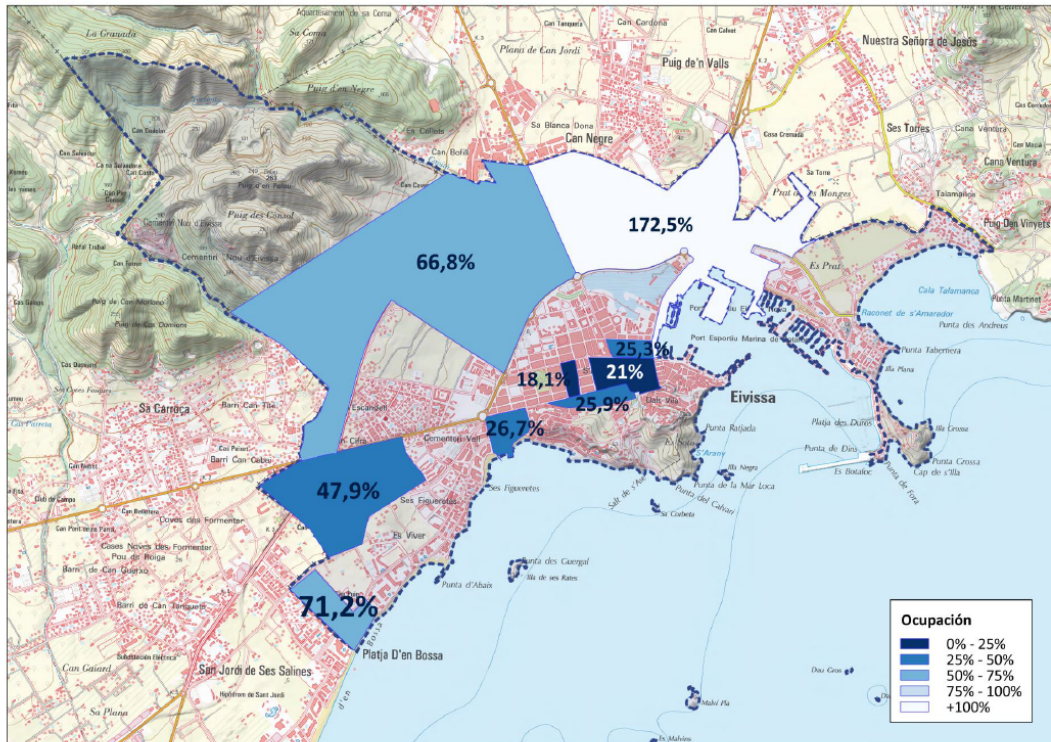


Figura 4.5.1.01.b: Ratio entre las plazas ofertadas por zona y vehículos censados.

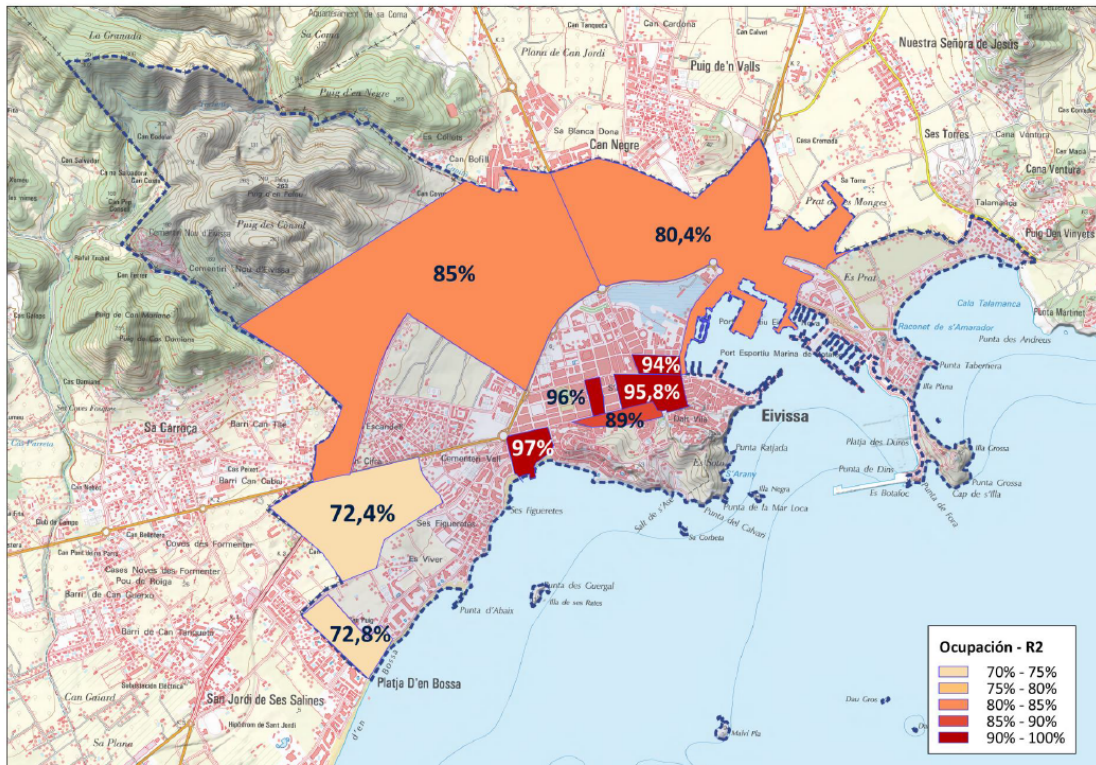


Figura 4.5.1.01.c: Ratio entre los vehículos estacionados y las plazas ofertadas por zona.

En la figura se pone de manifiesto la gran cantidad de ocupación e indisciplina diurna existentes. En concreto, se observa la práctica saturación del estacionamiento zonas no reguladas, con ocupaciones que superan el 90% en las zonas perimetrales al ámbito ORA.

Actualmente Ibiza dispone de varios terrenos que se utilizan como aparcamientos de disuasión (bastantes ya señalizados). A pesar de ser gratuitos, ninguno de estos aparcamientos registra una utilización importante, probablemente por falta de una correcta motivación para su utilización.

I. Zona ACIRE

Los viales de los barrios de Dalt i la Marina están considerados como área de circulación restringida (ACIRE). Sus entradas están indicadas mediante señalización vertical o elementos físicos de control de acceso para evitar aglomeraciones y facilitar el ya complicado aparcamiento. La vigencia de estas Áreas de Circulación Restringida es permanente, debido a una resolución de la Alcaldía en su ordenanza municipal de circulación.

II. Zona ORA (Ordenanza Reguladora de Aparcamiento)

La zona de estacionamiento regulado consta tan solo de plazas Azules donde pueden estacionar tanto residentes como vehículos de rotación por un periodo máximo de 2 horas (abonando en importe máximo: 2€). La estancia ha de ser abonada en el parquímetro más cercano disponible (Marca PARKARE y modelo TEMPO).

El servicio de estacionamiento Regulado en Ibiza tiene dos horarios según estación:

- HORARIO DE VERANO: (Del 1 de Junio al 30 de Septiembre) De lunes a sábado: 9:00 – 14:00 y 17:00 – 22:00. Domingos y Festivos: Sin regulación.
- HORARIO DE INVIERNO: (Del 1 de Octubre al 31 de Mayo) De lunes a viernes: 9:00 – 14:00 y 17:00 – 20:00. Sábados: 9:00 – 14:00. Domingos y Festivos: Sin regulación.

En este caso, los residentes pueden llegar a tener un trato preferente dentro de su sector (empadronados y si pagan el impuesto de circulación en el Ayuntamiento de Ibiza) en dos modalidades bien reduciendo la tarifa o haciendo un único ingreso anual con un máximo de dos tarjetas por domicilio.

4.5.2. Rotación

En la ciudad de Ibiza se cuentan con 4 zonas de aparcamientos en rotación:

- Rotación 1: AV. España; cuenta con 45 plazas y el tiempo medio de estacionamiento por vehículo es de 3h.
- Rotación 2: L'Arxiduc Luis Salvador; cuenta con 38 plazas y el tiempo medio de estacionamiento por vehículo es de 2.8h.

- Rotación 3: Vía Púnica; cuenta con 38 plazas y el tiempo medio de estacionamiento por vehículo es de 2h.
- Rotación 4: Pere- Cabrero i Tur; cuenta con 21 plazas y el tiempo medio de estacionamiento por vehículo es de 2.5h.

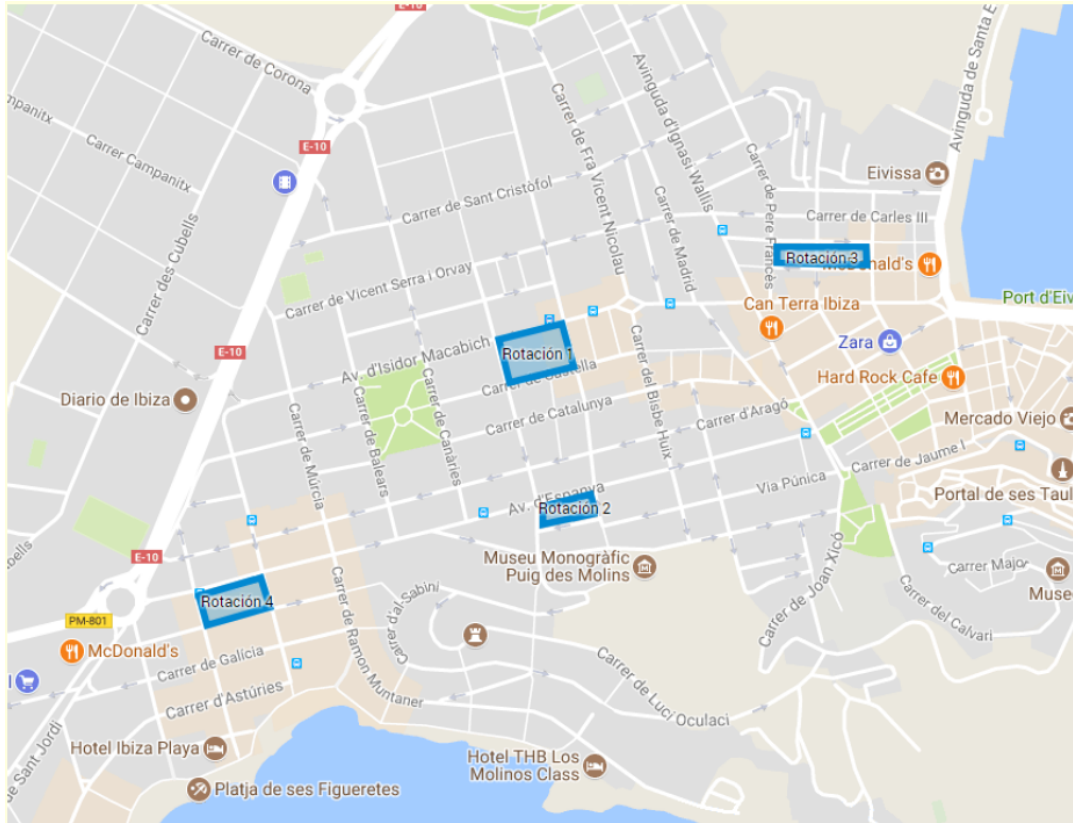


Figura 4.5.2.01: Zona de Aparcamientos en rotación.

En relación a la oferta de este tipo de aparcamientos, el estudio realizado nos muestra que tienen una elevada ocupación, llegando a resultar escasas el número de plazas.

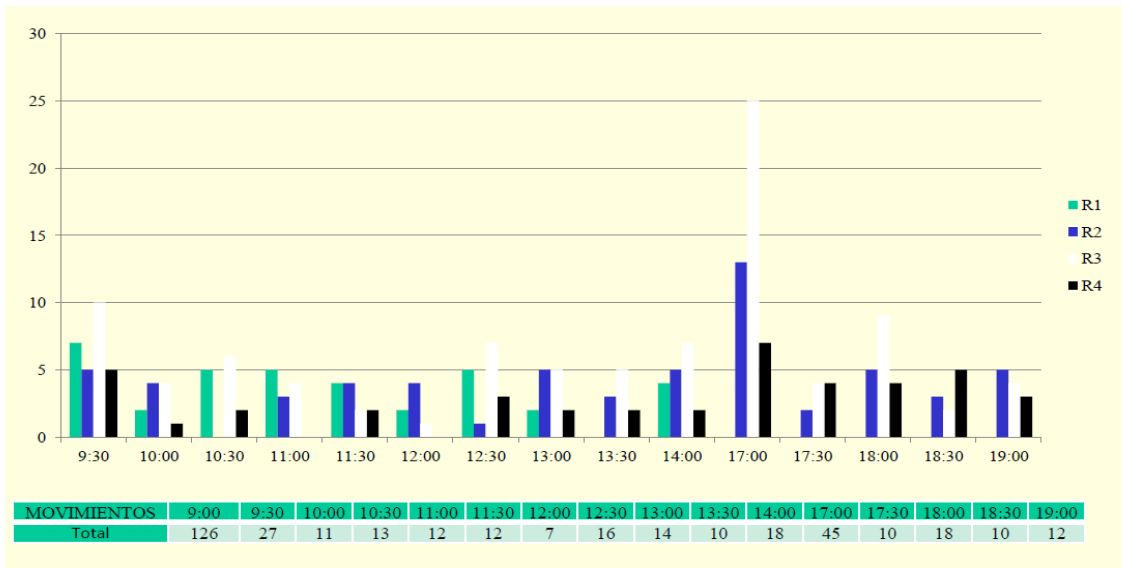


Figura 4.5.2.02: Número de movimientos de vehículos (entrada o salida) de cada zona de rotación.

Por otro lado, también es destacable el ratio de incumplimientos respecto al tiempo límite para la rotación.

4.5.3. Distribución Urbana de Mercancías (DUM)

Para tratar el tema del estacionamiento para los vehículos de distribución urbana de mercancías (anteriormente denominado carga y descarga) se ha realizado el estudio en las siguientes zonas.

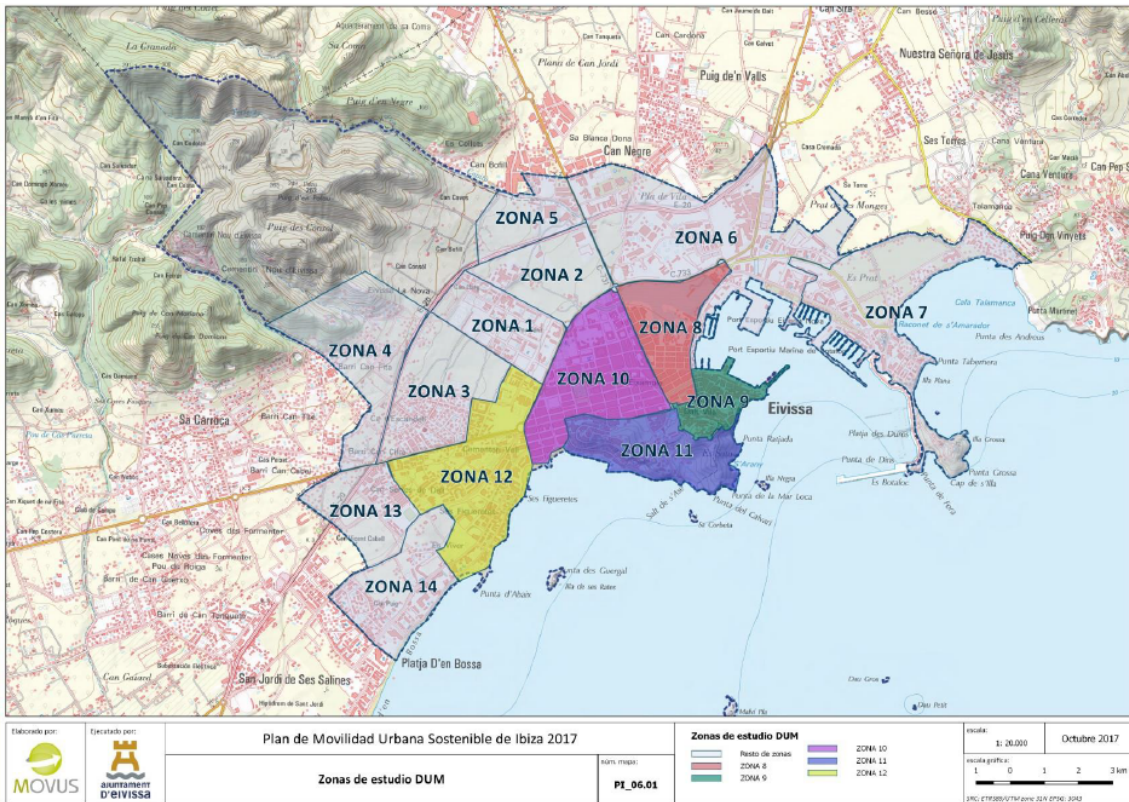


Figura 4.5.3.01: Zonas de estudio del estacionamiento DUM.

Para estacionar en plazas identificadas como Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es necesario disponer de la adecuada autorización del ayuntamiento. Estas zonas de estacionamiento están marcadas por señales verticales que muestran qué vehículos pueden estacionar (camiones, furgonetas y vehículos mixtos de dos plazas) y los intervalos horarios en los que la restricción es efectiva.

El número de plazas existentes en la ciudad de Ibiza asciende a 158. Se ha podido comprobar que, de media en un horario de mañana, 72 de dichas plazas quedan ocupadas, aunque también 26 de las mismas son ocupadas de manera incorrecta, lo que se traduce en un ratio de ocupación del 46% y un 16% de incumplimiento.

Zona	% ocupación	% incumplimiento
8	57%	6%
9	19%	43%
10	46%	18%
11	38%	19%
12	40%	20%

Tabla 4.5.3.01: Porcentaje del número de plazas ofertadas entre el número de plazas ocupadas y el porcentaje del número de incumplimientos entre el número de plazas ofertadas en las zonas 8, 9, 10, 11, 12.

Como conclusión se puede afirmar que hay un buen nivel oferta/demanda pero también es cierto que existe una alta tasa incumplimiento bien por vehículos no autorizados (no comerciales), bien por incumplimiento del tiempo límite.

4.6. Movilidad peatonal, accesibilidad y movilidad ciclista.

4.6.1. Movilidad peatonal y accesibilidad

Datos generales de la ciudad de Ibiza

Los elementos a evaluar sobre una red peatonal son: segregación, amplitud, continuidad y universalidad. Esta red no tiene, necesariamente, que estar diferenciada de los demás flujos motorizados con o sin preferencia sobre los vehículos (zonas 30, calles residenciales y calles peatonales). Es importante que la red peatonal de una ciudad sea funcional y poder distinguir entre las partes de la red que son básicas (dan soporte a los principales itinerarios) y las redes secundarias (movilidad local). Aunque en la mayoría de las ciudades españolas la jerarquización funcional de la red peatonal es inexistente, es absolutamente imprescindible para la calidad de los desplazamientos a pie (reparto del espacio, tiempos de semáforo para peatones, etc.).

A continuación, se detallan las características principales de los distintos tipos de oferta en la ciudad de Ibiza.

Lo primero que destaca a través de la encuesta domiciliaria son los desplazamientos totales a pie (39,5 %), respecto a los desplazamientos en bicicleta (2,66%), lo que agudiza la necesidad de promover este último tipo (Tabla 4.2.02.a). Aunque los resultados que el estudio arroja sobre la movilidad interior de la ciudad es que los desplazamientos a pie o en bici superan el 50%.

Oferta movilidad peatonal y PMR

Es importante subrayar el concepto que se interpreta en este documento sobre una persona de movilidad reducida (PMR), “una persona con movilidad reducida es aquella que, permanentemente o temporalmente, tiene limitada su capacidad de desplazamiento, de acceso o de utilizar plenamente los espacios, instalaciones, edificios y servicios”, es evidente que las actuaciones que mejoren la movilidad de las PMR, mejoran la movilidad de todos, por lo que la máxima en este documento es que “Todos somos PMR”.

Toda propuesta descrita en este documento ha de cumplir la legislación autonómica vigente:

- *Decreto 110/2010 de 15 de octubre, reglamento para la mejora de la accesibilidad y de la supresión de las barreras arquitectónicas*
- *Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears*

En este sentido, el análisis de la oferta peatonal ha permitido establecer una propuesta con elementos de urbanización reglados:

- *Itinerarios peatonales*: ámbito o espacio de paso destinado al tránsito de peatones, o tránsito mixto de peatones y vehículos cuyo recorrido permita acceder a los espacios de uso público y edificaciones del entorno.
- *Banda libre peatonal*: es la parte del itinerario peatonal libre de obstáculos, de salientes y de mobiliario.

Ya que actualmente en el viario del municipio existen numerosas barreras urbanísticas (tanto permanentes como temporales) como también barreras en el transporte.




<p>Esquina Carrer de Ignasi Wallis y Carrer de Mallorca</p>	<p>Barrera urbanística: Deficiencia vado peatonal</p>	
<p>Carrer de Felip II, 11</p>	<p>Barrera urbanística: mobiliario urbano</p>	
<p>Esq. Carrer de Bartomeu V.R. Y Carrer Ramon y Cajal</p>	<p>una barrera temporal</p>	

Figura 4.6.1.01.a: ejemplos de barreras urbanísticas en la ciudad de Ibiza

a) Red básica

La red básica que se propone debe ceñirse a los siguientes criterios:

- No deberá haber peldaños aislados, ni cualquier otra interrupción brusca del itinerario. Los desniveles constituidos por un único peldaño deberán ser sustituidos por una rampa. En todo caso, las pequeñas diferencias serán absorbidas a lo largo del recorrido.

- No se admitirán vuelos o salientes de las fachadas de las edificaciones cuando se proyecten más de 0,10 metros sobre el itinerario y estén situados a menos de 2.20 metros de altura y, en todo caso, si su proyección es menor de 0,10 metros, cuando puedan suponer peligro por su forma o ubicación para los viandantes.
- Banda libre peatonal mínima de 1.5 m de ancho (nivel adaptado), 1.2 m ancho (nivel practicable)
- La anchura de la banda libre peatonal en los cambios de dirección debe permitir inscribir un círculo de 1.5 m de diámetro (nivel adaptado), 1.2 m de diámetro (nivel practicable)
- Pendiente longitudinal $<6\%$ (nivel adaptado) $< 8\%$ (nivel practicable) y la transversal $<2\%$.
- Elementos de urbanización:
 - Bordillos: se recomienda > 0.18 m
 - Vado peatonal:
 - no invadir la banda libre peatonal
 - misma anchura que el paso de peatones y siempre 1.8 m mínimo
 - sin discontinuidades en los enrasos.
 - Aparcamientos para PMR (La oferta de dichos aparcamientos es correcta, ya que la demanda/ocupación de las plazas existente es del 58% respecto de la capacidad total):
 - La localización de las plazas estará lo más cerca posible de las zonas de circulación y de los edificios de interés público.
 - El acceso a ellas debe realizarse mediante un itinerario peatonal adaptado o practicable, según le corresponda, independiente del itinerario del vehículo.
 - Accesibilidad plaza-acera
 - Correcta señalización
 - Dimensiones mínimas en batería 5,00 x 3,60 m. En línea 5,00 x 2,20 m.
 - Pendiente máxima de 10%.
 - Texturizado.

- Pasos peatonales
- Escaleras:
 - Deberán ir acompañadas de rampas
 - Anchura libre mínima de 1.5m
 - Rellanos inscribir circunferencia diám. 1.5m
 - Máximo 10 peldaños seguidos
 - Pasamanos
- Rampas
 - Anchura >1.8 m (n.adaptado) o 1.2(n.practicable)
 - Pte máxima 8% (n.adaptado) o 10% (n.practicable)
 - Pte transversal máxima 1.5%
 - Longitud Máxima 9 m
- Elementos para evitar barreras en el transporte: privado y publico
 - Autobuses piso bajo
 - Accesibilidad en las paradas
 - Diseño de marquesinas
 - Información en paradas
 - Plazas de estacionamiento reservado
- Iluminación

El plan para esta red debe permitir dar cobertura a más del 80% de la población del municipio, considerando un radio de 350 metros.

b) Zonas peatonales

Entendemos como zonas peatonales aquellos espacios donde se restringe en mayor o menor medida el acceso de vehículos. Casi la totalidad de estas zonas se concentran en el centro de la ciudad. En Ibiza existen varias zonas actualmente peatonalizadas como son: El Paseo Vara de Rey también conocido como S'Alamera, es el paseo más largo de la capital de la isla (250 metros) peatonalizado durante el 2017; así como el puerto de Ibiza.

Actuaciones que si bien fueron controvertidas durante el momento de su implantación, han tenido una gran aceptación, certificada por el incremento de los usuarios de dichas vías, convirtiéndose en zonas tanto de paseo como de estancia.

Camino Escolar

El Ayuntamiento de Ibiza cuenta con el proyecto 'A pie al cole', que con un total de nueve caminos escolares, busca hacer una ciudad más amable para los peatones y también más segura para los niños, especialmente en el trayecto y la movilidad hacia las doce escuelas existentes en el municipio.

A principios del año 2018 el Ayuntamiento de Ibiza puso en marcha la construcción del primer camino escolar que conecta los colegios públicos de Cas Serres y Poeta Villangómez con el barrio de ses Figueretes: es "La ruta 9" que consta de 2km de longitud partiendo de la calle Galicia y llegando hasta las dos escuelas del barrio de Cas Serres.

A todo lo largo de este itinerario hay un total de siete paradas, distanciadas 300 metros entre ellas, donde los pequeños usuarios puede unirse al grupo de escolares hacia alguno de los dos centros por los que pasa la ruta. También, hay dos áreas reservadas para el estacionamiento de vehículos, cercanas a estas dos escuelas reservadas para recoger o dejar los escolares y en todas ellas se indicará el horario de estacionamiento restringido con la correspondiente señalización vertical. Así, entre las 8.30 y las 9.15, por un lado, y de las 13.45 a las 14.15, coincidiendo con los horarios de entrada y salida a los centros. Los coches tienen limitadas las paradas a un máximo de cinco minutos para dejar o recoger los niños y sin que el conductor pueda bajar del vehículo.

En paralelo, se trabaja en la adjudicación de la ruta 1, que debe conectar la escuela de Sa Real, el CEIP Portal Nou y la escuela de La Consolación, que cuenta con un kilómetro de largo (980 metros), y transcurrirá por la avenida de Ignasi Wallis.

Rutas saludables

La idea de este tipo de itinerarios es contribuir a mejorar la salud de la población a través de actividades físicas de bajo impacto utilizando los entornos habituales de la vida de las personas. Los criterios de trazado y diseño son:

- Las rutas saludables han de cumplir con las mayores exigencias de accesibilidad universal, seguridad y funcionalidad y diseñarse con criterios de comodidad, estética e interés (artístico, paisajístico, etc.) del itinerario.
- Su itinerario debe ser cerrado para acabar en el mismo lugar.
- En el diseño debe tener en cuenta la situación de equipamientos, centros de ocio, centros de mayores etc., de manera que se contribuya a mejorar la accesibilidad a dichos centros.

- La longitud máxima de cada ruta no excede los 3.500 m.
- Se establecen áreas de descanso a distancias máximas de 500 m.
- Se incorporan, según disponibilidad de medios y espacio, aparatos variados de ejercicios gimnásticos.
- Las rutas deben tener una señalización específica, en base a criterios de accesibilidad universal.
- Además, con los mismos criterios de diseño del itinerario de las rutas se establecen conexiones entre ellas, de manera que se conforme una verdadera red urbana de peatones alternativa a los itinerarios habituales de los ciudadanos.

Actualmente se cuenta con una ruta que cuenta con todas las características descritas, la llamada C.S. Villa (El CS Vila está situado en las inmediaciones del puerto deportivo).



Figura 4.6.1.02.a: Itinerario del C.S. Villa

4.6.2. Movilidad ciclista

La bicicleta en la ciudad de Ibiza tiene un alto potencial potencialidad como modo de transporte ya que más del 50% de los desplazamientos urbanos dentro del mismo municipio se realizan a pie o en bici.

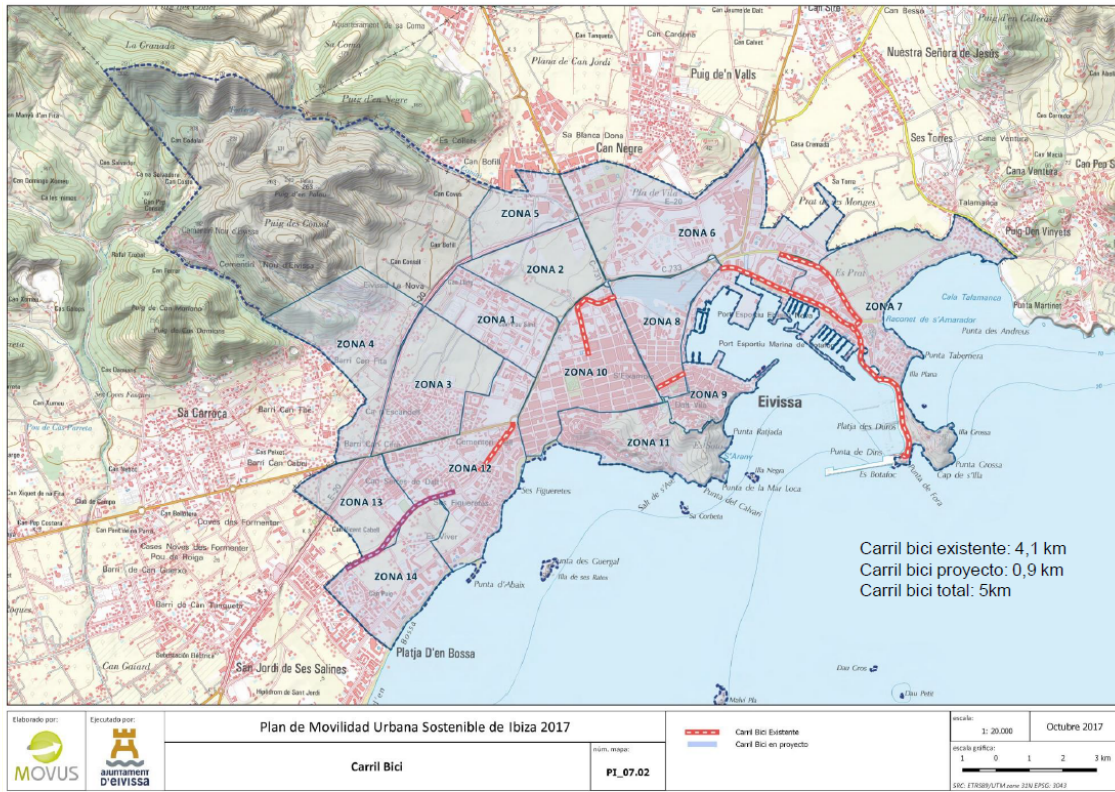


Figura 4.6.2.01: Red de los movilidad ciclista propuesta.

Por otro lado, el municipio de Ibiza tiene una orografía bastante llana (con excepción de Dalt Vila). Actualmente la ciudad cuenta con 4.1km de carril bici completamente terminado y 0.9km en proyecto. La implantación de una red de movilidad ciclista siempre plantea un gran reto ya que éstas vías no deben ser elementos aislados, deben formar parte de conjuntos integrales de itinerarios que constituyan redes, para así poder alcanzar la mayor variedad de orígenes y destinos posibles agregando las condiciones de comodidad y seguridad necesarias, de tal manera que incite a la población a elegir este medio de transporte en contraposición a otros métodos más tradicionales en el ámbito del municipio.

4.7. Movilidad turística

4.7.1. Actividad turística

Teniendo en cuenta la gran importancia del turismo en la vida económica de la isla de Eivissa, no hay duda que entre los principales centros generadores de movilidad de personas, en este caso, turistas, son aquellas áreas donde se localiza la mayor capacidad de alojamiento de los turistas que van a la isla.

La mayor parte de los turistas que se encaminan, desde el aeropuerto de Eivissa y, en menor medida, desde el puerto, hasta su destino de vacaciones, son generadores de un elevado número de desplazamientos, ya sea en transporte colectivo (autobuses) o transporte privado (coches de alquiler).

La entrada de visitantes en la isla de Eivissa, observa desde 2011 una tendencia anual creciente, siendo los meses de julio y agosto los que concentran la llegada del mayor nº de visitantes tanto en el aeropuerto como el puerto de Eivissa.

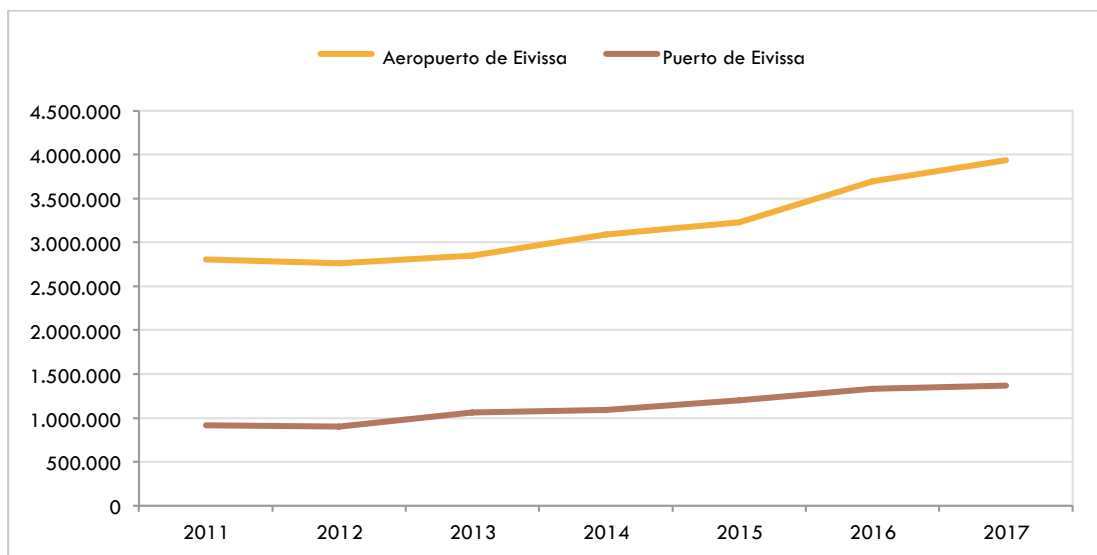


Figura 4.7.1.01. Evolución de la llegada de pasajeros al aeropuerto y puerto de Eivissa (Fuente: Ibestat)

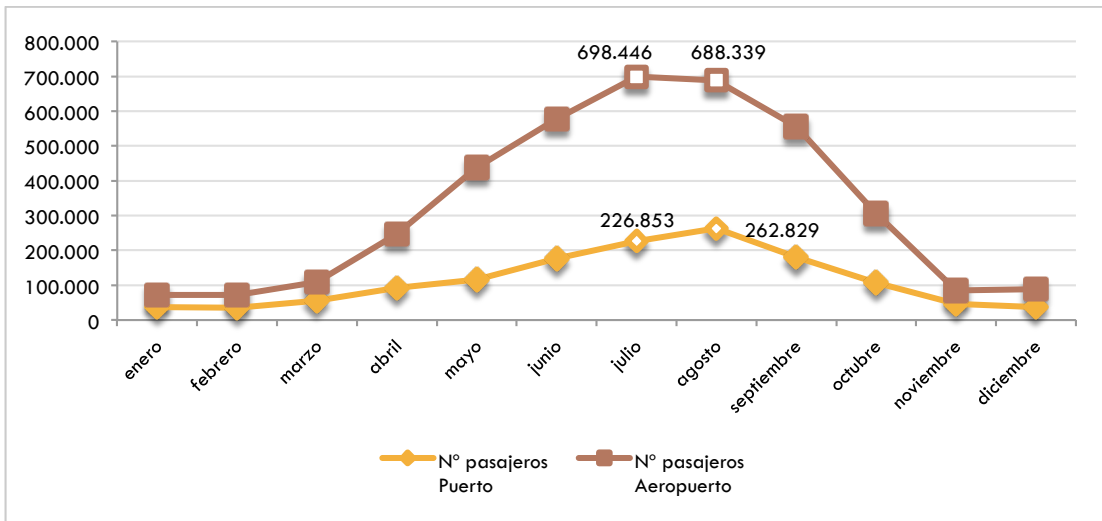


Figura 4.7.1.02 Evolución mensual de pasajeros llegados al aeropuerto y puerto de Eivissa durante el año 2017 (Fuente: Ibestat)

De forma global, podemos decir que la isla de Ibiza es uno de los principales destinos de los visitantes que llegan a las Illes Balears durante la temporada de verano. La capacidad de alojamiento de la isla en el año 2017 era de 78.113¹ plazas de alojamientos turísticos, de las cuales tan solo el 17,5% pertenecen al municipio de Eivissa, siendo Sant Josep de sa Talaia, Santa Eulària des Riu y Sant Antoni de Portmany los municipios que más plazas acumulan, con un 75% de la oferta turística, y por tanto, los municipios donde se concentrará la mayor parte de esta movilidad.

Concretamente, el municipio de Eivissa ofertó durante el año 2017 un total de 13.713 plazas en establecimientos turísticos, de las cuales más de la mitad se corresponden con plazas hoteleras.

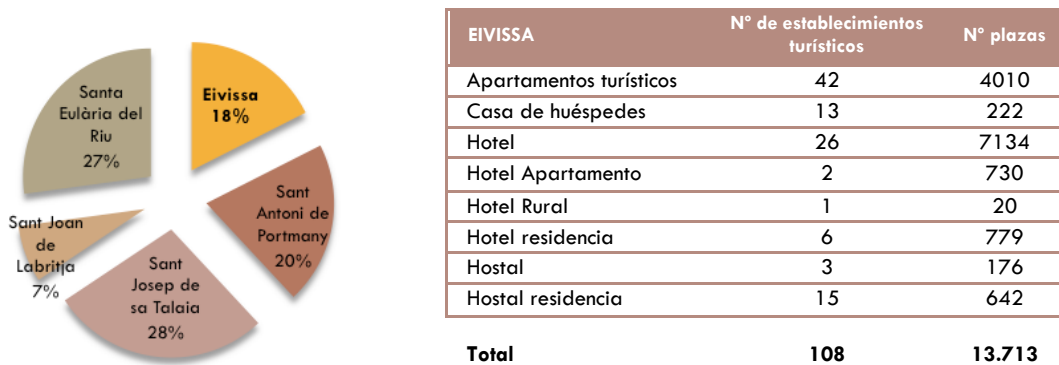


Figura 4.7.1.03. Reparto del nº establecimientos turístico y nº plazas del municipio (fuente: elaboración propia a partir de los datos de Ibestat, 2017)

Según las estadísticas oficiales⁵, la ocupación hotelera del municipio en 2017, en lo que se refiere a entrada de viajeros, alcanza su punto máximo durante el mes de julio, donde la ocupación alcanza el 91,23%, manteniendo una media anual del 77,13%.

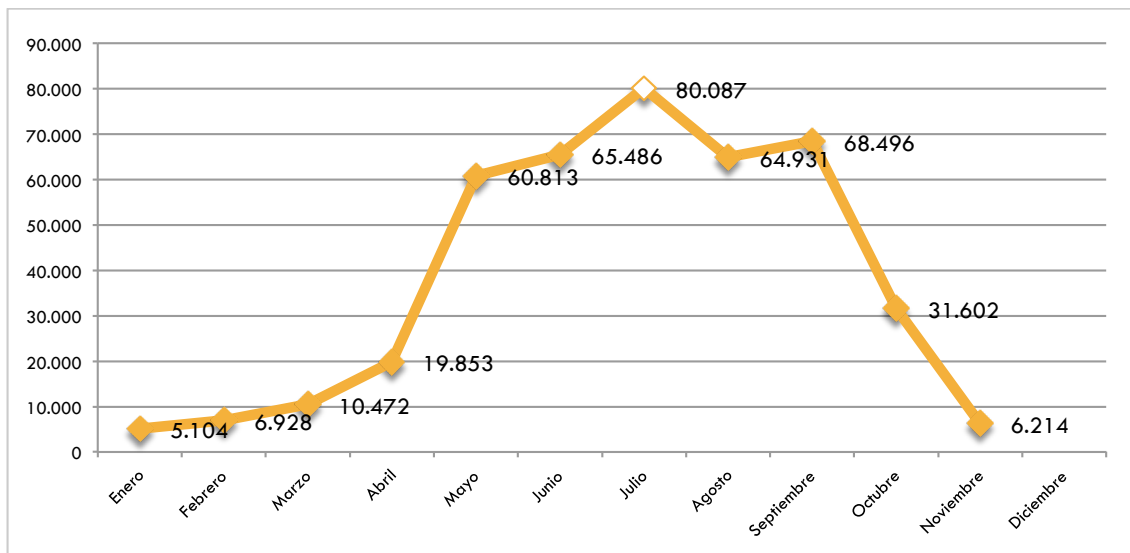


Gráfico 4.7.1.04. Evolución mensual de la ocupación hotelera del municipio de Eivissa e 2017
(fuente: Ibestat, 2017)

4.7.2. Vehículos de alquiler⁶

Tal y como se ha comentado anteriormente, la llegada de turistas a la isla de Eivissa supone una generación de desplazamientos que se debe tener en cuenta a la hora de analizar la movilidad del municipio. Aunque el municipio de Eivissa sea uno de los que menos plazas turísticas ofrece en la isla, se deben valorar los desplazamientos, tanto en transporte público (autobuses) como privado (coches de alquiler), que se derivan de la entrada y salida de turistas en el municipio.

Según los resultados recogidos en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (PDSMIB), el modo de transporte más utilizado por los turistas que visitan la isla de Eivissa se corresponde en primer lugar con los vehículos de alquiler (49%), seguido por el transporte público (25%), el vehículo privado (21%) y en último lugar los desplazamientos a pie o en bici (4%). En base a estos datos podemos decir que los vehículos de alquiler suponen un factor importante a tener en cuenta a la hora de analizar la movilidad turística del municipio.

Para conocer la situación actual del municipio en lo que se refiere a vehículos de alquiler, nos basaremos en los resultados obtenidos en el “**Estudio del impacto de los vehículos de alquiler de las Illes Balears**”, elaborado por Meteoclim para la Agencia de Turismo de las Illes Balears en el año 2017. Dicho estudio analiza los aspectos relacionados con la oferta de vehículos de

⁵ Ibestat, 2017

⁶ Datos procedentes del “Estudio de impacto de los vehículos de alquiler de las Illes Balears” elaborado por Meteoclim para la Agencia de turismo de las Illes Balears, 2017.

alquiler en cada isla, los problemas e impactos derivados de su uso y las posibles medidas encaminadas a reducir la demanda del vehículo de alquiler.

Según se extrae de dicho estudio, en el mes de agosto de 2017 en las Illes Balears se estima que existía un total de unos 85.000 vehículos de alquiler sin conductor, de los cuales entorno a un 20% pertenecían a la isla de Eivissa (17.117 turismos en alquiler). La evolución de este parque móvil durante el periodo de junio a octubre de 2017 alcanzaba su valor máximo en el mes de agosto, en el cual cerca del 88% de los vehículos del parque móvil, estaban alquilados.

Por otra parte, la comparativa de estos resultados con los datos de matriculación de vehículos en las Illes Balears del mismo periodo, equivalente en este caso a los vehículos de los residentes en las islas, les lleva a estimar que la media en el mes de agosto de los coches de alquiler, representaba un 11% respecto al total de los turismos que circulaban por las islas, siendo Formentera la isla con mayor porcentaje de vehículos de alquiler (22%), seguida de Menorca (21%) e Eivissa (17%), y en último lugar estaría Mallorca con un porcentaje inferior al 9%.

Estos resultados les lleva a concluir, entre otros aspectos, que aunque es evidente que los vehículos de alquiler son en parte responsables de los problemas de saturación existentes en muchos puntos de las carreteras durante la temporada turística de verano, tampoco se puede olvidar que el parque móvil de los residentes en las islas es también muy numeroso, con uno de los datos de nº de vehículos/habitante más alto del territorio nacional.

Adicionalmente, el estudio propone poner en marcha una serie de medidas para disminuir la demanda de vehículos de alquiler o como mínimo conseguir un uso más responsable de los mismos. Estas medidas incluyen, entre otras, las restricciones de circulación en alguno de los lugares de las islas en temporada alta, la mejora y promoción entre los turistas del servicio de transporte público o incentivar otras modalidades de alquiler de vehículos más sostenibles (como p.ej. el car-sharing).

En definitiva, se considera que para disminuir el número de vehículos de alquiler, bien sea mediante limitaciones indirectas o desincentivos, esto pasa necesariamente por mejorar la oferta de movilidad sostenible en la isla, que es lo que se pretende con el PMUS, y que en la actualidad es insuficiente para dar cabida al volumen de turistas que se reciben anualmente. El nº de vehículos de alquiler y el volumen de tráfico sería inferior si se potenciara un modelo de movilidad turística donde los visitantes llegasen al lugar de alojamiento en transporte público y tan solo alquilasen un vehículo durante los días quisieran hacer una visita turística fuera de la zona donde se alojan.

Impacto de los vehículos de alquiler en las Illes Balears

Muchos de los impactos causados por los coches de alquiler en las Illes Balears son también causados por el resto de vehículos privados de la misma tipología que circulan por las carreteras. Por ejemplo, la contribución a los embotellamientos de tránsito, la saturación de los aparcamientos, la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación acústica, etc.

No obstante, los coches de alquiler no tienen exactamente el mismo impacto que los coches particulares en cada uno de estos ámbitos. Por ejemplo, es posible que los coches de alquiler contribuyan a un tránsito menos fluido que los particulares, ya que los conductores en general no conocen las carreteras ni las rutas que han de seguir para llegar a su destino. Su contribución al tráfico también es en media diferente a la de los vehículos de residentes, tanto por su concentración en determinadas zonas de interés turístico y las rutas que realizan, como su distribución horaria. Ahora bien, en lo que se refiere a la contaminación ambiental y acústica, teniendo en cuenta que la mayoría de los coches de alquiler se renuevan anualmente y por tanto son en general más modernos, en promedio, cumplen normas de emisiones más recientes y causan menos contaminación y ruido por vehículo.

La particularidad de los vehículos de alquiler es que su actividad se encuentra muy concentrada en los meses de temporada alta. Esto agrava los problemas de tránsito en estos periodos, así como los problemas de contaminación.

4.8. Diagnòs ambiental de Eivissa

4.8.1. Calidad del aire

En lo referente a la calidad del aire, podemos decir que actualmente el municipio de Eivissa dispone de dos estaciones fijas para el control y seguimiento de los niveles de contaminación a la atmósfera, en las cuales se controlan las siguientes sustancias:

- La estación de Can Misses: SO₂, NO₂, O₃, PM₁₀
- La estación de Dalt Vila: SO₂, NO₂, O₃

Las características de los contaminantes medidos en las estaciones de vigilancia y control de la calidad de las Illes Balears, se basan en lo recogido en la normativa vigente en esta materia (RD 102/2011), y se resumen en la siguiente tabla:

Contaminante	Descripción	Origen	Efectos	Límites
PM₁₀ (partículas con diámetro < 10µm)	Partículas en suspensión en el aire	Centrales térmicas, tráfico de vehículos, resuspensión de suelos, intrusiones saharianas	Problemas respiratorios, erosión de edificios	Valor medio diario: 50 µg/m ³ Valor medio anual: 40 µg/m ³
SO₂ (dióxido de azufre)	Gas incoloro y no inflamable, olor fuerte e irritante a elevadas concentraciones	Combustión de carbón, fuel-oil y gasoil. Erupciones volcánicas	Lluvia ácida, enfermedades respiratorias, corrosión de materiales	Valor medio diario: 125 µg/m ³
NO, NO₂ (óxidos de nitrógeno)	NO: Gas tóxico incoloro que reacciona con el ozono para dar NO ₂ causante de smog. NO ₂ : Gas tóxico de color marrón	Tráfico de vehículos, procesos de combustión, industria química, incendios forestales	Lluvia ácida, tóxicos para la salud y a los seres vivos	Valor medio horario (NO ₂): 200 µg/m ³ Valor medio anual (NO ₂): 40 µg/m ³
CO (monóxido de carbono)	Gas inodoro e incoloro. Tóxico a altas concentraciones y exposiciones cortas de tiempo	Producido en procesos de combustión deficitarios de oxígeno. Es un indicador de contaminación por tráfico de vehículos	Tóxico a concentraciones elevadas	Valor máximo octohorario diario: 10 µg/m ³
O₃ (ozono)	Gas incoloro y de olor agradables muy oxidante e irritante	Es un contaminante secundario. De origen fotoquímico, se forma por la acción de la luz solar y en presencia de óxidos de nitrógeno, hidrocarburos y COVs	Muy oxidante, afecta a los materiales, en las plantas y en el resto de seres vivos	Umbral medio horario: 180 µg/m ³
Bz (benceno)	Productos volátiles y de olor desagradable, son disolventes orgánicos	Gasolineras, industria química, consumo de productos domésticos, tráfico de vehículos	A determinadas concentraciones pueden ser cancerígenos o teratogénicos	Valor medio anual: 5 µg/m ³

Fuente: Web Servicio de Cambio Climático y atmósfera. Calidad del aire.

Tanto la estación de Can Misses como la de Dalt Vila se ubican en zonas urbanas dentro del municipio de Eivissa.

Según el “Informe de calidad del aire de las Illes Balears para el año 2017” elaborado el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera del Govern Balear, las estaciones ubicadas en el municipio de Eivissa, tuvieron la siguiente calificación en base a la concentración media anual registrada para cada uno de los contaminantes medidos:

Contaminante ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentración $\mu\text{g}/\text{m}^3$		Límite para la protección de la salud
	Estación Dalt Vila	Estación Can Misses	
SO₂	≤ 42 Excelente	≤ 42 Excelente	Valor diario: 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO₂	≤ 13 Excelente	14-27 Buena	Valor medio anual: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
O₃	81-120 Regular	81-120 Regular	Valor octohorario: 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM₁₀	---	14-27 Buena	Valor medio anual: 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Fuente: Web Servicio de Cambio Climático y atmósfera. Calidad del aire

De forma general, dicho informe concluye que para la amplia mayoría de los contaminantes la evaluación de la calidad del aire en la Illes Balears es valorada como excelente y buena. Tan solo para los contaminantes como dióxido de nitrógeno (NO₂) y ozono (O₃), se han obtenido valores entre regular y mal. Concretamente en el caso de Eivissa, es el ozono (O₃) el que alcanza valores de concentración cercanos a los límites para la protección de la salud.

No obstante, según indica el informe es habitual que durante los meses de verano se den superaciones del valor objetivo para la protección de la salud fijado en 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, no registrándose en cualquier caso, ningún caso de superación del umbral de alerta a la población (250 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) durante el año 2017.

4.8.2. Consumo de energía

Para el año 2017, el municipio de Eivissa registraba un parque de vehículos de 49.236, equivalente al 34,5% del total registrado en la isla y del 4,9% de las Illes Balears. Prácticamente la totalidad de los vehículos motorizados registrados actualmente consumen combustibles fósiles (entorno al 68% gasolina, 31% diesel y el resto otros), lo que conlleva no solo al consumo de un recurso natural limitado, sino su contribución al aumento de la concentración en la atmósfera de gases de efecto invernadero (GEI).

	2015	2016	2017	2018
ILLES BALEARS	938.331	968.725	1.001.842	1.030.478
EIVISSA	131.816	137.464	142.581	146.933
07026 Eivissa	45.877	47.697	49.236	50.512

Tabla 4.8.2.01. Parque de vehículos (fuente: lbestat)

El crecimiento continuado de vehículos de los últimos años hace prever un aumento de los viajes motorizados en los próximos años y con ello, el aumento del consumo de energía asociado al transporte.

4.8.3. Ruido

El Ayuntamiento de Eivissa, cumpliendo con la normativa europea de aplicación, está realizando actualmente un plan de actuaciones encaminadas a una mejor gestión y control de la contaminación acústica de la ciudad.

Dichas acciones engloban, entre otras, la elaboración de un Mapa de Ruidos (MER) de la aglomeración urbana, el cual será la base para que más tarde se pueda desarrollar un Plan de Acción contra el Ruido, que permita establecer y definir medidas correctoras orientadas a reducir el número de personas expuestas a elevados niveles de ruido.

En el Mapa Estratégico de Ruidos de la ciudad, aprobado en julio de 2018, se muestran los resultados obtenidos para cada una de las fuentes consideradas en el estudio (tráfico rodado, tráfico aéreo, industria y ocio), analizando en cada caso la superficie de terreno, población y edificaciones expuestas a distintos rangos de contaminación acústica por encima de 50dBA.

Del análisis del tráfico rodado, se obtiene que la mayor emisión sonora se produce durante el periodo diurno y vespertino, si bien la especial distribución de circulación observada en Eivissa implica niveles relativamente altos durante el periodo nocturno, especialmente en las zonas centro y zonas de ocio y acceso a éstas.

Como principal resultado, constata que el número de personas afectadas por el tráfico rodado está en torno al 7% de la población total del municipio en la temporada alta para los indicadores de día y tarde, y del 24% de la población total del municipio del indicador de noche.

Sin embargo, este resultado es claramente diferente en temporada baja, en la cual el número de personas afectadas se reduce sustancialmente en el análisis global y en particular en los periodos de tarde y especialmente de noche. Esto se debe a que buena parte del tráfico rodado existente está derivado por el movimiento de turistas y de ocio.

Los barrios con mayor número de personas afectadas por este ruido de tráfico, según las mediciones tomadas por la noche en temporada alta, son por este orden los siguientes: *Es Pratet, Ses Figueretes, Es Palmer, Ses Canyees, Es Clot, Can Bellet, Sa Bodega, s'Almera, s'Hort del Blsbe, Es Llimoners y Sa Colomina*. En todos ellos discurren vías principales que actúan como distribuidor de tráfico de la zona más densamente poblada del municipio.



Figura 4.8.3.01 . Barrios de mayor afección (Fuente: MER)

El resto de barrios se ven menos influidos en cuanto a personas afectadas, bien por su menor población total, bien porque los principales ejes de tráfico se trazan a modo de circunvalación y están más alejados de las edificaciones de uso residencial.

En cuanto a la superficie de territorio sometida a niveles elevados de ruido de tráfico, el MER recoge los siguientes (superficie afectada en temporada alta por niveles de Lden superiores a 55dB(A), 65 dB(A) y 75dB(A):

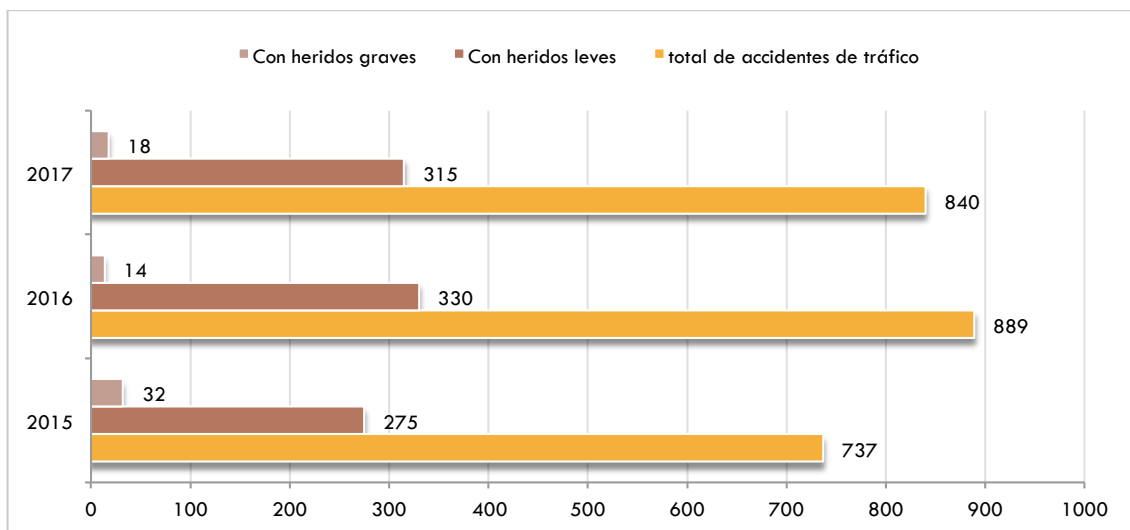
Lden (dBA)	Superficie (Km ²)	Superficie (%)	Nº de colegios	Nº de hospitales
> 55 dBA	6,64	59,8	26	3
> 65 dBA	2,64	23,8	20	3
> 75 dBA	0,4	3,6	2	0

Figura 4..8.3.02. . Superficie expuesta al ruido de tráfico (Fuente: MER)

Según se observa en esta tabla, los niveles sonoros en el interior del municipio como causa del tráfico rodado son especialmente elevados, si bien no se encuentran apenas zonas con un nivel de exposición grave (por encima de los 75dB(A)). Sin embargo, el porcentaje de territorio afectado por niveles superiores a 55dB(A) no es despreciable, alcanzando a casi el 60% del término municipal.

4.8.4. Accidentabilidad

Según los datos facilitados por el Ayuntamiento de Eivissa, durante el año 2017 se registraron un total de 840 accidentes de tráfico, valor por debajo del año anterior aunque sin llegar a alcanzar los datos del año 2015, donde el registro de accidentes fue de 737. Cabe resaltar que según las diferentes tipologías de accidentes, no se han registrado accidentes mortales para estos años.



Año	Accidentes sin heridos	Accidentes con heridos	Accidentes diarios
2017	1,39	0,91	2,3
2016	1,49	0,94	2,44
2015	1,18	0,84	2,02

Figuras 4.8.4.01. Promedio anual de accidentes de tráfico 2015-2017 (Fuente: Policía Local Eivissa)

En relación a la distribución temporal de la accidentabilidad, se puede afirmar que aproximadamente el 50% de los accidentes registrados en el municipio de Eivissa, se concentran en los meses de junio a septiembre, coincidiendo con el periodo de verano que es cuando el número de vehículos que circulan por la isla es mayor, siendo la tarde (14h-22h) el periodo del día donde más accidentes se producen. Concretamente, el año 2017 registra en ese periodo un 54,1% de los accidentes, de los cuales el 30,2% se corresponde con los meses de julio y agosto⁷.

⁷ Estadísticas anuales de accidentes de tráfico de la Policía Local de Eivissa.

5. PROBLEMAS MEDIOAMBIENTALES EXISTENTES DE RELEVANCIA PARA EL PLAN

El transporte es el sector de nuestra economía donde más rápido crecen las emisiones de gases de efecto invernadero. Y las previsiones apuntan a que en breve será el sector que más contribuya al cambio climático.

Mucha de la responsabilidad de esta situación recae sobre las políticas en curso, es por ello que entre los objetivos principales a conseguir con la implantación de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible en los municipios, estén los destinados a reducir estas emisiones de gases de efecto invernadero para contribuir en la lucha contra el Cambio Climático.

Podemos decir que en la actualidad, el cambio climático es el problema ambiental más importante no solo no solo en lo que se refiere al ámbito de actuación de este plan sino a nivel global.

6. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL, ESTATAL Y AUTONÓMICO DE LA MOVILIDAD

❖ A NIVEL EUROPEO

En los años ochenta el Parlamento Europeo encargó un estudio sobre la situación del tráfico en las ciudades europeas. Eran tiempos en que se quitaba espacio a los peatones para dárselo al automóvil, se registraban muchos atropellos y había coches aparcados en las aceras de París, Roma, Madrid o de cualquier otra ciudad europea. La sociedad veía como irremediables los problemas que acarrea la motorización, y la ciudad renunciaba a ser un lugar de encuentro y de convivencia. Fruto de este estudio se aprobó la Carta Europea de los Derechos de los Peatones (1988) que reconocía el derecho a vivir en un ambiente sano y a disfrutar libremente del espacio público en las condiciones adecuadas para la salud física y psicológica. El Libro Verde sobre medio ambiente urbano (1990) señalaba la necesidad de modificar la movilidad de las ciudades y aconsejaba restringir el uso del coche, fomentar el transporte público, andar y desplazarse en bicicleta. Fue entonces cuando se redactó el Primer Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático que relacionaba al transporte con las concentraciones de gases de invernadero y su influencia en la modificación del clima.

En 1994 se firmó la Carta de Aalborg que comprometía a las ciudades a aplicar las iniciativas locales del Programa 21 de Naciones Unidas mediante la puesta en marcha de Agendas Locales 21, que centraban sus esfuerzos en reconducir la movilidad urbana hacia la sostenibilidad.

En 1997 la Unión Europea ratificó el Protocolo de Kioto por el que se comprometía a reducir en un 8% las emisiones de invernadero procedentes de la quema de combustibles fósiles entre 2008 y 2012 (el compromiso para España era no aumentarlas por encima del 15%) respecto a los valores de 1990. Esta ratificación marcará las políticas sectoriales futuras en materia de movilidad sostenible.

En 2001 se publicó el *Libro Blanco del Transporte: La hora de la verdad*, donde se definía la Política Europea de Transportes hasta 2010. Pretendía conseguir un equilibrio modal frente al fuerte peso del modo viario, revitalizando el ferrocarril y reduciendo los accidentes de tráfico en un 50%. Proponía un planteamiento integral de las políticas urbanísticas y de transporte para solucionar los problemas de movilidad, la mejora de la calidad del transporte público y su adaptación a las personas con discapacidad.

Siguiendo los compromisos del Programa 21, en 2009 se elaboró una estrategia de reconducción del modelo el *Libro verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Esta iniciativa situaba a las personas en el centro del debate y potenciaba los modos no motorizados y el transporte público. Ese mismo año se redactó el Plan de Acción de Movilidad Urbana que proponía una planificación capaz de afrontar los retos de la movilidad. Para conseguirlo aconsejaba la aceleración y generalización de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) mediante un planeamiento integrado que tuviera en cuenta los aspectos relacionados con la salud, el consumo energético y su repercusión en el cambio climático.

En esa misma idea se centraba la Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitivo y sostenible (2011). Su principal finalidad era reducir las emisiones de invernadero en un 60% respecto a 1990 dando un importante papel a las áreas urbanas y suburbanas; así señalaba que debería “animarse a las ciudades por encima de un determinado tamaño a elaborar Planes de Movilidad Urbana”. En 2013 la Comisión Europea hizo público el Paquete de Movilidad Urbana que diseñaba los instrumentos para apoyar a las Entidades Locales en la elaboración de Planes de Movilidad mediante una plataforma digital donde se intercambian información y experiencias.

Algunas ciudades europeas llevan años trabajando en la implantación de Planes de Movilidad Urbana. Los primeros proyectos piloto de los denominados Plans de D placements Urbains (PDU) se desarrollaron en Francia entre 1983 y 1986. En la década de los noventa se extendieron a las grandes aglomeraciones francesas para poner remedio a los cada vez más alarmantes problemas de contaminación y se convirtieron en obligatorios. En 1997 también surgieron en Reino Unido los denominados Local Transport Plans (LTP) o en Italia los Piani Urbani de Mobilit  (PUM) con carácter obligatorio. Los resultados de estas experiencias no han sido los esperados, ya que no han logrado reducir el tráfico motorizado. Las entidades locales han desarrollado políticas contradictorias, con frecuencia no ha existido la financiación deseada, ha habido problemas organizativos y se ha notado la ausencia de apoyo jurídico. Sin embargo permitieron crear una nueva forma de gestionar la movilidad que ha tenido resultados a largo plazo.

❖ A NIVEL NACIONAL

En 2004 el Gobierno español aprobó el *Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética* (E4) donde se incluían medidas específicas para el sector del transporte, entre ellas los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Durante el 2005 y el 2008 se realizaron 134 Planes con el apoyo técnico y financiero del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDEA). Los tres primeros proyectos piloto improvisaron sus métodos de trabajo. A partir de esa fecha los PMUS siguieron las orientaciones de la Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (IDAE, 2006).

A partir de 2006 se inició un fuerte impulso en la elaboración de estos planes mediante la firma de Convenios de Colaboración entre el IDAE y las Comunidades Autónomas para la adjudicación de subvenciones. En una segunda etapa (2009-2011) continuaron las subvenciones pero descendió el número de planes como consecuencia de la crisis económica y del cierre del Plan de Acción, hasta que en 2011 el Instituto abandon  definitivamente esta línea de trabajo. Durante ese periodo se llevaron a cabo 68 planes, buena parte de ellos como resultado de Convenios firmados con las Comunidades Autónomas cuya gestión se había retrasado por diversos motivos (falta de consenso en el municipio, retraso de las diferentes fases de elaboración del Plan, etc.). Desde 2011 la elaboración de Planes est  condicionada por la entrada en vigor el 1 de julio del 2014 del artículo 102 de la Ley 2/2011 de

Economía Sostenible que obligaba a los ayuntamientos que quisieran recibir las ayudas al transporte público a que tuvieran aprobado un PMUS.

❖ A NIVEL AUTONÓMICO

Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears

El artículo 2 de Principios generales se decreta que las administraciones públicas promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos y favorecerán su movilidad, de acuerdo con los siguientes principios básicos:

- a) El libre acceso a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuada, segura y accesible en los términos establecidos en la normativa aplicable, con el mínimo impacto ambiental y social posible.
- b) El impulso de una movilidad sostenible.
- c) La eficacia y la racionalidad en el uso de los medios y recursos disponibles que impulsen la movilidad sostenible y apliquen criterios de racionalización del uso del espacio viario en la planificación e implantación de las infraestructuras y los servicios de transportes.
- d) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental, fomentando el desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio.
- e) La rentabilidad social, entendida como la asunción, según los medios disponibles, de las necesidades de servicio público en términos de disponibilidad temporal o espacial, de atención a colectivos determinados o del logro de niveles medios de calidad.
- f) La adecuada distribución de los costes de implantación y gestión del transporte.
- g) La subsidiariedad del establecimiento de nuevos servicios de transporte a la existencia de un volumen de demanda de acuerdo con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta otros modos alternativos de transporte, su precio, calidad, seguridad y los resultados de su evaluación ambiental.
- h) La implicación de la ciudadanía mediante la participación social en la toma de decisiones en materia de transportes y movilidad.

La presente ley tiene las finalidades que se indican en el artículo 3:

- a) Regular el transporte público de viajeros, tanto de carácter urbano como interurbano.
- b) Regular el servicio ferroviario.
- c) **Regular la ordenación de la movilidad mediante instrumentos de planificación que faciliten la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles.**
- d) Fijar los objetivos y el contenido del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears, de los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera y de los planes de movilidad urbana sostenible.

El título III de la ley se centra en la Ordenación de la movilidad y concretamente el artículo 180 define el concepto que entiende por movilidad *el conjunto de desplazamientos que las*

personas realizan por motivos laborales, culturales, sanitarios, sociales, de ocio u otros, pudiendo ser motorizados o no motorizados, como a pie o en bicicleta.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible se regulan de forma específica en los artículos 189, 190, 191 y 192, que reportamos a continuación:

ARTÍCULO 189. Concepto

1. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) son los instrumentos que tienen por objeto ordenar y planificar la movilidad en los entornos urbanos.
2. El ámbito de aplicación de los planes de movilidad urbana sostenible es el municipio, si bien podrá incluir varios municipios que compartan un esquema de movilidad interdependiente, con el correspondiente acuerdo de los ayuntamientos afectados.
3. Los planes de movilidad urbana sostenible deberán ajustarse a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, en los principios recogidos en la presente ley y en las orientaciones, los criterios y las medidas generales establecidos en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears y en los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera.

ARTÍCULO 190. Contenido

1. Los planes de movilidad urbana sostenible incluirán, como mínimo, la siguiente información relativa a su ámbito de aplicación:
 - a) El diagnóstico de la situación actual de la movilidad.
 - b) Los objetivos concretos a medio y largo plazo en materia de movilidad. Dichos objetivos habrán de ser coherentes con los objetivos generales y los indicadores de evaluación y control establecidos tanto en el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears como en el plan insular correspondiente.
 - c) Las medidas concretas de movilidad sostenible que permitan alcanzar los objetivos propuestos.
 - d) Un análisis de la viabilidad de las medidas propuestas a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.
 - e) Un estudio económico-financiero que valore las actuaciones propuestas y establezca los mecanismos de financiación oportunos.
 - f) Los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión.
2. Los planes de movilidad urbana sostenible determinarán el diseño y el dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público; las infraestructuras y las medidas específicas para peatones y ciclistas; las condiciones de seguridad ligadas a la movilidad; los sistemas de estacionamiento; las acciones de gestión de la movilidad para colectivos específicos, como personas con discapacidad o movilidad reducida, colegios o centros de trabajo, entre otros; y los aspectos de la ordenación urbanística relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte y establecer medidas de promoción de una movilidad más sostenible.

ARTÍCULO 191. Tramitación

1. Corresponderá a los ayuntamientos la iniciativa para elaborar y aprobar los planes de movilidad urbana sostenible. Con carácter previo a su aprobación, el ayuntamiento requerirá un informe a la consejería competente en materia de movilidad del Gobierno de las Illes Balears. Dicho informe se pronunciará expresamente sobre la coherencia del plan con los objetivos de esta ley y los objetivos y las medidas establecidos en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, y será vinculante para aquellos aspectos que sean competencia del Gobierno de las Illes Balears. También será preceptiva la solicitud de informe al Consejo Insular correspondiente, que será vinculante en aquellos aspectos que sean competencia de dicho Consejo Insular.
2. Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible a que se refiere este artículo serán sometidos a información pública en los términos que reglamentariamente se establezcan y de acuerdo con lo previsto en la normativa vigente.
3. Todos los municipios que, de acuerdo con la normativa de régimen local, deban prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, deberán tramitar y aprobar el correspondiente Plan de Movilidad Urbana Sostenible. También deberán elaborar y aprobar un plan de movilidad urbana sostenible los municipios que el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears determine.

ARTÍCULO 192. Revisión

Los planes de movilidad urbana sostenible se revisarán cada ocho años, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (BOCAIB de 11 de mayo de 2019)

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears vincula los instrumentos de planeamiento inferiores, los planes insulares de carreteras, los planes insulares de transporte y el planeamiento urbanístico municipal en todos aquellos aspectos en que sea predominante el interés público de carácter supramunicipal.

La normativa del PDSMIB define un total de 8 objetivos. De estos, cuatro son finalistas de carácter estratégico, es decir, orientados a minimizar los impactos negativos tangibles e intangibles de la movilidad sobre la calidad de vida de los ciudadanos; y otros cuatro son operativos, que orientan la acción y establecen los cambios que se deben producir para alcanzar el modelo de sistema de movilidad.

APARTADO 2. Objetivos finalistas

Los objetivos finalistas de la planificación que propone el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears son los siguientes:

1. **Garantizar la accesibilidad en transporte público en todo el territorio, con atención especial a los colectivos vulnerables.** En definitiva, se trata de que todos los ciudadanos puedan acceder a todos los servicios independientemente de si tienen coche o no, o de sus recursos económicos y circunstancias personales. En este sentido, se plantea como objetivo inexcusable dotar a todos los municipios de un mínimo de cuatro comunicaciones diarias con la capital de la isla y con el hospital de referencia. También se apuesta por la implantación de un ambicioso título social para las rentas bajas. Por último, se plantea incrementar la utilización del transporte público. Para satisfacer esta demanda se considera que la oferta del número de expediciones diarias en las relaciones radiales se debe aumentar como mínimo un 25 %. Este traspaso modal no será posible si no se produce en todos los centros urbanos, especialmente los más importantes, una transformación de la gestión de los destinos del viaje en coche privado para ganar espacio para el peatón, la bicicleta y el transporte público.
2. **Reducir la contaminación generada por la movilidad.** Se plantea la reducción de un 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero el año 2026 respecto del año 2005. De esta forma, se está en línea con el objetivo global de reducción de emisiones que plantea la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética, en que se plantean los siguientes porcentajes de reducción:
 - a) El 40 % para el año 2030.
 - b) El 90 % para el año 2050.Para alcanzar este objetivo es imprescindible reducir el número de vehículos/km (un 25 % los interurbanos y un 50 % los urbanos), así como llevar a cabo una renovación del parque circulante con un peso del vehículo eléctrico de como mínimo un 7 %.
3. **Reducir la accidentalidad.** A corto plazo (2020), el objetivo es pasar de los 45 muertos por millón de habitantes a 37, de acuerdo con los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 de la Dirección General de Tráfico. A medio y largo plazo, el objetivo es más ambicioso: reducir los accidentes mortales de tráfico a niveles próximos a cero el año 2050, tal y como marca el Libro blanco del transporte de la Unión Europea. Así, dicho plan incluye toda una línea estratégica destinada a alcanzar este objetivo y que pasa tanto por la mejora de la infraestructura (implantación de elementos de protección y resolución de tramos de concentración de accidentes) como por la instauración y el control de unos límites de velocidad que eviten la existencia de víctimas mortales.
4. **Minimizar el consumo energético.** De acuerdo con el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero, se plantea reducir el consumo de energías fósiles en una proporción similar, es decir, un 20 % en 2025 respecto de 2005. Las medidas para alcanzarlo son las mismas que en el caso de las reducciones de emisiones.

APARTADO 3. Objetivos operativos

Los objetivos operativos de la planificación que propone el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears son los siguientes:

- 1. Minimizar la distancia media de los desplazamientos.** Se trata de conformar ciudades compactas y complejas, dotadas de servicios que minimicen la necesidad de llevar a cabo largos desplazamientos que obliguen a utilizar modos motorizados. Actualmente, por término medio, el 63 % de los desplazamientos se realiza dentro del mismo municipio. Se plantea que la incorporación de criterios de sostenibilidad en los planes territoriales insulares y en los planes generales de ordenación urbana podrá ayudar a evitar que se generen desplazamientos motorizados en distancias cortas.
- 2. Transformar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos: reducir la participación del coche a un 36 % en los desplazamientos de los residentes y a un 30 % en los de los turistas.** Para conseguir los objetivos de distribución modal de los residentes haría falta que el 50 % de los desplazamientos internos en coche (dentro de un mismo municipio) se realizara a pie o en bicicleta, y un 25 % de los viajes interurbanos radiales se transfiriera al transporte público. **El objetivo de aumento de la participación de la movilidad a pie y en bicicleta debe ser el principal elemento en que se basen los planes de movilidad urbana.** Por otra parte, tanto los nuevos planes de servicios de transporte público interurbano de autobús como la mejora de la oferta ferroviaria deben procurar una oferta suficiente como para alcanzar este incremento de la demanda de transporte público interurbano.

Con respecto a la **movilidad turística**, se plantea que un tercio de la movilidad que actualmente se realiza en coche de alquiler progresivamente se reconduzca hacia el transporte público, incluyendo el transporte discrecional y el taxi.

En el aumento de la participación de la movilidad a pie y en bicicleta se plantea fomentar la aprobación y la ejecución de planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), especialmente en los municipios más grandes: la aplicación de políticas de movilidad sostenible en los municipios de más de 20.000 habitantes contribuirá de manera decisiva al cambio modal en el conjunto de las islas. En esta línea, el Plan apuesta por abrir una línea de financiación específica para la elaboración y la aplicación de las medidas previstas en los PMUS. Con respecto a la bicicleta, la elaboración de planes metropolitanos y de planes directores en la isla, así como el fomento de la bicicleta eléctrica, también suponen medidas importantes para alcanzar una mayor cuota de este modo de transporte.

- 3. Flexibilizar el transporte público y dar rigidez a la oferta de transporte privado,** para hacer que, por término medio, en las relaciones radiales en transporte público no se tarde más de un 10 % que en vehículo privado. En este sentido, la realización de servicios directos de autobús y la creación de carriles bus VAO y carriles bus permitirá alcanzar este objetivo.
- 4. Optimizar la conexión entre las islas,** con el establecimiento de una integración tarifaria total en todas las islas y la mejora de la conexión con Formentera en invierno. La octava línea estratégica está destinada a alcanzar este objetivo.

7. PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE

En el presente apartado se evalúan los efectos previsibles directos o indirectos que derivan de la implantación de las medidas definidas en el Plan. Siguiendo lo que establece la normativa vigente se valorarán los impactos sobre los siguientes agentes:

- Población
- Salud humana
- Fauna
- Flora
- Biodiversidad
- Suelo
- Agua
- Aire
- Factores climáticos
- Cambio climático (Huella de carbono)
- Paisaje
- Bienes materiales (incluido el patrimonio cultural y la interacción entre todos los factores citados)

7.1. Identificación y descripción de los impactos

En base a los factores descritos anteriormente, a continuación se identifican y describen los impactos asociados a la implantación de las medidas previstas en el Plan:

Agente ambiental	Impactos identificados
Población	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Salud Humana	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejora del bienestar y salud de las personas ▪ Disminución del riesgo de accidentes de tráfico
Flora	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Fauna	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Suelo	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Agua	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Aire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Disminución de la contaminación acústica. ▪ Disminución de la contaminación atmosférica.
Factores climáticos	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Cambio Climático	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción de emisiones GEI derivadas del transporte motorizado.
Paisaje	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.
Bienes materiales	No se identifica ningún impacto asociado a este factor.

Tabla 7.1.01. Identificación de los impactos

Fuente: elaboración propia

❖ SALUD HUMANA

La apuesta del Plan por los modos no motorizados (andar y bicicleta) incide en el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población.

La menor utilización del vehículo privado también se traduce en una mejora de la calidad del aire, en lo que se refiere a ruido y contaminación, con los beneficios que ello supone para el bienestar y la salud de las personas. Las emisiones de partículas y contaminantes como el NO_x son, en buena parte, responsables de problemas respiratorios y cardiovasculares de los habitantes de las grandes ciudades.

Del mismo modo, el fomento de los modos no motorizados ayuda a disminuir la congestión de tráfico y con ello, el riesgo de accidentes de tráfico en la ciudad.

❖ AIRE

Uno de los impactos más importantes derivados del transporte es la pérdida de calidad del aire debido a la contaminación atmosférica y acústica que genera el tráfico rodado.

La implantación del PMUS, conlleva una reducción del uso del vehículo motorizado privado mediante la puesta en marcha de medidas como pueden ser el fomento del vehículo eléctrico, la creación de zonas peatonales o los carriles bici, entre otras. Todo ello, se traduce en una reducción de las emisiones de gases y partículas contaminantes así como del ruido generado, lo que en definitiva ayudará a mejorar la calidad del aire en el municipio.

❖ CAMBIO CLIMÁTICO

El impacto sobre el cambio climático asociado a las medidas del PMUS, tiene un relación directa con lo descrito en el agente anterior, ya que la contaminación atmosférica es uno de los principales efectos ambientales producido por el transporte y asociados al cambio climático.

Las emisiones de agentes contaminantes como los gases derivados de los óxidos de nitrógeno (NO_x) y los gases de efecto invernadero, especialmente el CO₂, son las principales sustancias que contribuyen al cambio climático. Reducir el consumo energético derivado del uso de vehículos motorizados, además de reducir el consumo de combustibles, se traduce en una reducción de las emisiones de CO₂ a la atmósfera, y por tanto, de los impactos negativos sobre el cambio climático.

7.2. Valoración de los impactos

7.2.1. Metodología

Una vez identificados los impactos se procede a su valoración. En este apartado se realiza una predicción de la naturaleza de cada impacto y la posible incidencia sobre el medio mediante su valoración.

El grado de importancia de los impactos depende de la magnitud de las acciones y de la fragilidad y calidad del factor o agente ambiental considerado. La magnitud representa el grado de alteración, junto con su incidencia, de cada agente ambiental en función de los impactos sufridos.

La magnitud de los impactos que se generen sobre cada uno de estos factores no sólo depende de la agresividad de las acciones que los provocan, sino, de forma especial, de la “fragilidad” y de la “calidad” del factor o variable ambiental que los recibe. Para conocer la magnitud de los impactos, se tienen en cuenta las características de sus atributos y su incidencia sobre cada uno de los agentes ambientales. Los atributos de los impactos son los siguientes:

- **Signo (+/-):** “Positivo” cuando sea beneficioso en relación con el estado previo de la actuación y “negativo” cuando sea perjudicial.
- **Acumulación (A):** “Simple” cuando no induce efectos secundarios, acumulativos ni sinérgicos. “Acumulativo” cuando incrementa su gravedad al prolongarse en el tiempo la acción que él genera o “sinérgico” cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente.
- **Extensión (E):** Medida espacial del impacto para la extensión que ocupa sobre la superficie. Puede ser puntual, parcial o extensa.
- **Intensidad (In):** Por su intensidad o grado de destrucción del factor ambiental. Se clasifica como de intensidad alta, media o baja.
- **Persistencia (P):** Características del impacto respecto al tiempo. Se considera que es “permanente” si el efecto origina una alteración indefinida y “temporal” si la alteración tiene un plazo limitado de manifestación.
- **Reversibilidad (Rv):** “Reversible” si las condiciones originales reaparecen de forma natural al cabo de un plazo medio de tiempo o “irreversible” si la actuación de los procesos naturales es incapaz de recuperar por sí mismo las condiciones originales.
- **Recuperabilidad (Rc):** “Recuperable” si es posible realizar prácticas o medidas correctoras que disminuyan o anulen el efecto y “irrecuperable” si no son posibles tales medidas. Se tendrá en cuenta si el medio afectado es reemplazable.

La obtención de la incidencia del impacto se realiza mediante la asignación de un peso a cada forma que puede tener un atributo, acotando entre un valor máximo por la más desfavorable y un valor mínimo por la más favorable.

Después se aplica una valoración cualitativa simple de los atributos según su significación, obteniendo así la incidencia de cada impacto.

$$\text{INCIDENCIA} = +/- (A + E + In + P + Rv + Rc)$$

La asignación numérica de cada atributo es la siguiente:

ATRIBUTO	TIPO	PESO
SIGNO (+/-)	Positivo	+
	Negativo	-
ACUMULACIÓN (A)	Sinérgico	3
	Acumulativo	2
	Simple	1
EXTENSIÓN (E)	Extenso	3
	Parcial	2
	Puntual	1
INTENSIDAD(In)	Alta	3
	Media	2
	Baja	1
PERSISTENCIA (P)	Permanente	3
	Temporal	1
REVERSIBILIDAD (Rv)	Irreversible	3
	Reversible	1
RECUPERABILIDAD (Rc)	Irrecuperable	3
	Recuperable	1

Tabla 7.2.1.01. Atributos de valoración de los impactos

Fuente: elaboración propia

Una vez obtenida la incidencia se estimará la magnitud de cada impacto proporcionando la calificación de “alta”, “media” o “baja”.

Impactos negativos

Esta calificación vendrá dada por la suma de los pesos que se le ha proporcionado a cada atributo, que numéricamente va desde 6 a 18. Así la calificación será la siguiente en función del peso asignado:

Magnitud	Puntuación
Baja	6 - 9
Media	10 - 13
Alta	14 - 18

Impactos positivos

No incluye los atributos reversibilidad (Rv) y recuperabilidad (Rc). Por tanto su calificación vendrá dada por la suma de las valoraciones que se han proporcionado a los atributos acumulación (A), extensión (E), intensidad (I) y persistencia (P) que numéricamente va desde 4 a 12. Así la calificación será la siguiente en función del peso asignado:

Magnitud	Puntuación
Baja	4 - 6
Media	7 - 9
Alta	10 - 12

7.2.2. Evaluación de los impactos identificados

A continuación se realiza la valoración individualizada de cada uno de los impactos identificados en el apartado anterior.

Cabe resaltar que debido a la propia naturaleza del PMUS, todos los impactos ambientales que derivan de su aplicación son positivos. Es por ello, que para su evaluación no se tendrán en cuenta los atributos reversibilidad (Rv) y recuperabilidad (Rc).

Agente ambiental	Impacto asociado	Signo	Acumulación	Extensión	Intensidad	Persistencia	Suma puntuaciones	MAGNITUD
Salud Humana	Mejora del bienestar y la salud de las personas.	+	1	1	2	1	5	Baja
	Reducción del riesgo de accidentes de tráfico	+	2	1	1	1	5	Baja
Aire	Disminución de la contaminación acústica.	+	2	2	2	3	9	Media
	Disminución de la contaminación atmosférica.	+	3	2	2	3	10	Alta
Cambio climático	Reducción de la emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)	+	3	3	3	3	11	Alta

Tabla 7.2.2.01. Evaluación de los impactos identificadas

Fuente: elaboración propia

Conclusiones:

En definitiva podemos afirmar que las medidas enfocadas a la reducción de los vehículos privados donde se prioriza el peatón y la bicicleta sobre todos los modos de movilidad, medidas enfocadas a la reducción de los vehículos de combustión en particular donde se promueve el vehículo eléctrico, el uso del transporte público, etc. Son medidas que ya de por sí, reducen el ratio de vehículos en el flujo del tráfico, pero si además se suman medidas destinadas a la reordenación viaria del municipio para evitar las congestiones de tráfico, se produce una sinergia en la reducción de sus efectos nocivos sobre el medio ambiente, mejorando notablemente la calidad del aire en el municipio, la repercusiones sobre el cambio climático y por ende, mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos.

8. MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

Este apartado por propia definición recoge aquellas medidas previstas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales negativos significativos que se generan de la aplicación del Plan. Teniendo en cuenta, que todos los impactos que derivan de la implantación del PMUS son considerados positivos. Entendemos que el presente plan, no requiere de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

No obstante, si durante la ejecución del mismo se diera lugar a la puesta en marcha de proyectos con algún tipo de repercusión negativa sobre el medio ambiente, estas medidas deberán ser valoradas y definidas de forma previa a la ejecución del mismo.

9. RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

El PMUS de Elvissa analiza las alternativas mediante la comparación de dos escenarios de la movilidad de aquí a 2025:

- *Alternativa 0:* Sería el escenario tendencial, es decir, no llevar a cabo las medidas del Plan ni otras actuaciones que conduzcan a la sostenibilidad del sistema de movilidad.
- *Alternativa 1:* Sería el escenario sostenible, es decir, lo que se espera conseguir con la implantación del PMUS, y por tanto la reducción de externalidades negativas hasta 2025.

La metodología seguida para realizar una estimación de los beneficios del Plan se basa en los procesos habituales utilizados para calcular externalidades del transporte en la Unión Europea.

Las externalidades positivas consideradas en este análisis son tres: la mejora de la salud, la reducción del consumo de energías no renovables, y la cohesión social. Se entiende por externalidad aquellos costes/beneficios que no se reflejan en el precio de un determinado servicio.

Debe indicarse que dentro de cada una de estas externalidades no se han monetarizado todos los beneficios del Plan. Por ello, las cifras que se detallan a continuación no deben entenderse como un análisis sistemático e integral sino únicamente como un orden de magnitud que, en definitiva, viene a indicar que las medidas aquí contempladas, destinadas a mejorar las condiciones de la movilidad, reportan una ganancia para la sociedad que supera ampliamente la inversión prevista.

Mejora de la Salud

La apuesta del Plan por los modos no motorizados (andar y bicicleta) incide en la promoción de hábitos de vida más saludables entre la población.

La OMS indica que la inactividad física constituye el cuarto factor de riesgo más importante de mortalidad en todo el mundo (6% de defunciones a nivel mundial). Así, el transporte activo también puede limitar las 3,2 millones de muertes anuales ocasionadas por la inactividad física. En este sentido, la OMS recomienda 30 minutos diarios de ejercicio para evitar problemas de salud.

La menor utilización del coche también se traduce en menos ruido y contaminación con los beneficios que ello supone para el bienestar y la salud de las personas. Las emisiones de partículas y contaminantes como el NOx son, en buena parte, responsables de problemas respiratorios y cardiovasculares de los habitantes de las grandes ciudades.

El crecimiento natural de la ciudad y de la movilidad prevista para el año 2025 estima un total de 144.500 viajes cada día. Si no se actuara con ninguna medida de las propuestas en el PMUS, este incremento de viajes comportaría un consumo diario de más de 44 Toneladas de CO₂.

Sin embargo el conjunto de medida propuesto en este PMUS pretende conseguir un escenario de la movilidad que para el año horizonte 2025 prevea un consumo energético y unas emisiones de CO₂ de poco inferior al actual y concretamente de 11,5 Tep.

Reducción del consumo de combustible

El petróleo es un recurso escaso, cuyo precio aumentará los próximos años. Reducir nuestro nivel de dependencia del petróleo es una estrategia a nivel estatal, pero también a nivel local, ya que el tráfico urbano es en buena parte responsable de su consumo. En este sentido, el Plan permite evitar la generación de cerca de 42.500 viajes en coche cada día.

Mejora de la Calidad de vida

Pero si hay un beneficio difícil de monetarizar es el que hace referencia al impacto positivo del Plan en la calidad de vida. Así, disponer de una red peatonal y ciclista cómoda y segura mejora notablemente la calidad de vida de los residentes y visitantes de la ciudad, permitiendo un mayor disfrute del espacio público y un entorno más agradable.

Del mismo modo, ofertar un transporte público con información relativa a tiempos de espera, constituye una garantía de servicio que beneficia al ciudadano al evitar incertidumbres. Por lo que se refiere al transporte privado, contener los niveles de congestión también mejora las condiciones de trabajo de la movilidad esencial en vehículo privado, como puede ser la carga y descarga de mercancías, limitando las incomodidades y situaciones de estrés que padecen los distribuidores.

Tampoco se ha monetarizado el atractivo económico que supone disponer de una ciudad amable y bien comunicada en todos los modos de transporte de cara a incentivar la actividad terciaria y atraer inversiones.

En definitiva, la accesibilidad al territorio, la calidad del espacio público, la información que se da al usuario, entre otros, son aspectos difícilmente cuantificables, ya que no se pueden traducir de forma más o menos directa en un valor monetario, aunque ello no signifique que no tengan un beneficio evidente para la sociedad.

10. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El PMUS de Elvissa incluye un listado de indicadores destinados a controlar el seguimiento de los objetivos.

Como mecanismo de seguimiento y evaluación se plantea la realización de un informe anual que recoja la batería de indicadores que se plantean tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos como el seguimiento de cada una de las medidas establecidas en cada línea estratégica. Un exhaustivo seguimiento y evaluación de los efectos del PMUS implicaría que cada año se actualizarán las fichas resumen con los indicadores de referencia, así como el establecimiento de indicadores más concretos que se irían desarrollando a medida que se implanta el PMUS.

Los indicadores se han elegido para un mejor seguimiento de la evolución de cada medida y de los impactos que ellas ejercen sobre la movilidad de Ibiza. En algunos casos se ha podido aportar ya un valor de comienzo del indicador (relativo al año 2017), en otros casos este indicador es nulo o no se dispone del mismo.

En el caso de que los indicadores se desvíen respecto a lo proyectado se realizarán propuestas de modificación, intensificación u ampliación de las medidas del Plan.

Se consideran dos tipos de indicadores:

a) Objetivos

Estos indicadores permiten evaluar el nivel de cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

b) Seguimiento

Estos indicadores están relacionados con el nivel de ejecución de la medida (ej: nº vehículos estacionamiento regulado, km de carriles-bici, km red peatonal accesible, etc.) y están vinculados directamente con cada una de las medidas propuestas. Se ha procurado establecer como mínimo un indicador por cada una de las medidas.

10.1. Indicadores de objetivos

Objetivos generales	Indicador	2017	2025
Potenciar los desplazamientos no motorizados (a pie y bicicleta)	% viajes no motorizados	39,5%	46,7%
Limitar el uso del coche de forma considerable.	% viajes en coche	43,14%	28,65%
Fomentar de forma importante los servicios de transporte público colectivo urbanos	% viajes motorizados transporte público	5,37%	7,93%

Objetivos ambientales	Indicador	2017	2025
Disminución de fuentes energéticas no renovables.	Calidad del aire en el municipio de Ibiza (estaciones Can Misses y Dalt Vila)	Buena (NO ₂)	Excelente (NO ₂)
Reducción del ruido	Lden (dBA)	---	< 55 dBA
Accidentabilidad	Nº accidentes	840	<840
	Nº accidentes con muertos	0	0

10.2. Indicadores de seguimiento

L1. PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA		
Medida	Indicador de seguimiento	2017
1.1. Definición de una jerarquización viaria	Km de viario urbano adaptados a jerarquización	0
1.2. Plan de circulación	IMD (invierno/verano) de Entrada/salida centro ciudad (Av. España, Ignacio Wallis, Santa Eulària des Riu)	IMD Vh/día 19.500/27.000
	Percepción ciudadana	Sin dato
1.3. Creación de área de prioridad residencial	IMD de acceso al centro histórico Control de acceso mediante cámaras, por franjas horarias	Sin dato
	Espacio viario peatonal (Km de vías peatonales adaptadas)	0
L2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO		
Medida	Indicador de seguimiento	2017
2.1. Ampliación y modificación de la zona de estacionamiento regulado	nº plazas de parking estacionamiento regulado	3.030
	Rotación plazas parking (veh./plaza)	2.6-3.3
2.2. Creación de aparcamientos intercambiadores	Nº de plazas en parking intercambiadores	2.967 (rev. PGOU)
2.3. Creación de aparcamientos para motos	nº plazas para aparcamiento de motos	---
	Parque Nº motocicletas municipal e insular	9.667 (municipio) 24.911 (insular)
L2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO		
Medida	Medida	Medida
3.1. Creación de una red de itinerarios peatonales	Km de red peatonal accesible	0
	Gastos en mantenimiento de señalización, ensanche de aceras y adecuación de vados	0
3.2. Creación zonas 30	Participación peatonal en la movilidad global de Ibiza	Viajes/día y %: 43.940 (36,8%)
	Longitud (m) de las calles con algún tipo de prioridad para peatones (peatonales, áreas 30).	0

3.3. Los caminos peatonales escolares	% de niños que van a pie al Cole	0
	Nº escolares inscritos en el proyecto	0
L4. PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA		
<i>Medida</i>	<i>Indicador de seguimiento</i>	<i>2017</i>
4.1. Creación de una red de itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento	Nº de Km de red ciclista	5 km
	Nº de viajes en bicicleta al día	3.170
	Incremento del número de aparcabicis	0
	Porcentaje de superficie dedicados a modos alternativos de transporte	0
4.2. Creación de un servicio de bicicletas públicas	Nº de km de viajes en bici pública por día	0 viajes
L5. PLAN DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE REGULAR Y USO GENERAL DE VIAJEROS		
<i>Medida</i>	<i>Indicador de seguimiento</i>	<i>2017</i>
5.1 Puesta en marcha de las líneas urbanas de Eivissa (EU)	Nº de viajeros en transporte público en la ciudad de Ibiza	Viajes 783.424
5.2 Coordinación y coincidencia del tráfico.		
L6. PLAN SECTORIAL DE USO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO		
<i>Medida</i>	<i>Indicador de seguimiento</i>	<i>2017</i>
6.1. Apoyo económico al uso de V.E.	% incremento de nº de vehículos eléctricos matriculados en Ibiza	0%
6.2. Ventajas en la gestión de la circulación	Nº puntos de carga para vehículos eléctricos	12
	Nº autorizaciones “cero emisiones”	0
6.3. Normalización del uso del V.E.	Nº vehículos eléctricos flota municipal Nº de vehículos eléctricos matriculados en Ibiza	Sin dato
L7. PLAN SECTORIAL DE LOGÍSTICA URBANA		
<i>Medida</i>	<i>Indicador de seguimiento</i>	<i>2017</i>
7.1. Definición de las medidas reguladoras de logística urbana en Ordenanza municipal específica	Estado de implantación de la medida hasta la aprobación de la nueva ordenanza	0%
7.2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos especialmente en la “última milla”	Nº de cargo-bike	0
7.3. Creación de zonas de estacionamiento y C/D con señalización variable.	Nº de plazas en señalización variable	0
7.4. Redacción del Plan de logística urbana sostenible	Estado del procedimiento hasta la aprobación del nuevo plan	0%

11. RESUMEN DE CARÁCTER NO TÉCNICO

Los Planes de Movilidad Sostenible tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico de competencia de este Ayuntamiento, priorizando la reducción del transporte individual motorizado en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes, desarrollando al mismo tiempo aquéllos modos que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Este plan deberá dar cabida a soluciones e iniciativas novedosas, que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

La estrategia de movilidad contemplada en este PMUS **se adapta a las nuevas y futuras necesidades de desplazamiento previstas** para el municipio de IBIZA. Para ello, hay que tener en cuenta que el objetivo de este plan es actuar sobre el nuevo escenario de la movilidad que se va a generar en el plazo de 8 años, durante el año 2025.

A este respecto, destaca la apuesta municipal para potenciar la movilidad peatonal y ciclista, y mejorar la imagen y la eficacia del transporte público urbano.

Más en general los objetivos que persigue este plan son los siguientes:

- Disminución del tráfico.
- Disminución de uso de fuentes energéticas no-renovables.
- Reducción de los tiempos de viaje.
- Potenciación de los modos no motorizados: peatón y bicicleta.
- Potenciación de los servicios de transporte público colectivo.
- Recuperación de espacio urbano y reconversión en favor de la accesibilidad, la igualdad y la inclusión.
- Mejora de la salud de los ciudadanos, definición de áreas de baja contaminación.

Para la consecución de estos objetivos, se plantean las siguiente relación de medidas establecidas mediante la siguiente estructura:



LINEA ESTRATEGICA 1: PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA

Medida 1.1 Definición de un jerarquización viaria

- Actuación 1.1.1 Jerarquización viaria. Actualización de la Ordenanza municipal.
- Actuación 1.1.2 Mejora de la señalización y adecuación a la jerarquización viaria.

Medida 1.2 Plan de Circulación

- Actuación 1.2.1 Nuevo plan de circulación.
- Actuación 1.2.2 Resolución de zonas conflictivas de tráfico con modificación puntual de la red viaria.

Medida 1.3 Creación de Área de Prioridad Residencial.

- Actuación 1.3.1 Definición de la APR, funcionalidad y accesibilidad. Generación de una Normativa de Ordenanza municipal.
- Actuación 1.3.2 Creación de puertas de acceso/salida a la APR.
- Actuación 1.3.3 Actualización de señalización vertical y horizontal.
- Actuación 1.3.4 Medidas de pacificación de tráfico, nuevo diseño y mobiliario urbano.
- Actuación 1.3.5 Creación de vías peatonales.

LINEA ESTRATEGICA 2: PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO

Medida 2.1 Ampliación y modificación de la zona de estacionamiento regulado.

- Actuación 2.1.1 Estudio de un nuevo plan de estacionamiento regulado y modernización de la concesión.
- Actuación 2.1.2 Actualización en la Normativa de Ordenanza municipal.

Medida 2.2 Creación de aparcamientos disuasorios.

- Actuación 2.2.1 Creación de estacionamientos disuasorios en base a la Rev. PGOU.

Medida 2.3 Creación de aparcamientos para motos

- Actuación 2.3.1 Creación de áreas de estacionamiento para motos. Plan de señalización vertical y horizontal.

LINEA ESTRATEGICA 3: PLAN SECTORIAL PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y PMR

Medida 3.1 Creación de una red de itinerarios peatonales

- Actuación 3.1.1 Adecuación de caminos. Supresión de barreras.
- Actuación 3.1.2 Sustitución de las pasarelas peatonales por pasos a nivel.
- Actuación 3.1.3 Mejora y creación de vados peatonales.
- Actuación 3.1.4 Ensanche de aceras.

- Actuación 3.1.5 Señalización de la red peatonal.
- Actuación 3.1.6 Adecuación de las paradas de transporte público.

Medida 3.2 Creación de Zonas 30

- Actuación 3.2.1 Creación de Zonas 30
- Actuación 3.2.2 Señalización de zonas 30

Medida 3.3 Los caminos peatonales escolares.

- Actuación 3.3.1 Impulso de la movilidad peatonal en los más pequeños

LINEA ESTRATEGICA 4: PLAN SECTORIAL PARA LA MOVILIDAD EN BICICLETA

Medida 4.1 Creación de una red de Itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento.

- Actuación 4.1.1 Adecuación de itinerarios.
- Actuación 4.1.2 Conexión con los carriles bici propuestos en el Plan Director Sectorial de carreteras de Ibiza
- Actuación 4.1.3 Señalización ciclista
- Actuación 4.1.4 Creación y mejora de aparca bicicletas

Medida 4.2 Creación de un servicio de bicicleta pública

- Actuación 4.2.1 Definición de criterios generales para la puesta en marcha de un servicio de bicicleta pública
- Actuación 4.2.2 Fomento de la intermodalidad bici-transporte público
- Actuación 4.2.3 Cursos y promoción del uso de la bicicleta

LINEA ESTRATEGICA 5: PLAN DE EXPLOTACIÓN PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR Y USO GENERAL DE VIAJEROS

Medida 5.1 Puesta en marcha de las líneas urbanas de Eivissa (EU)

- Actuación 5.1.1. Diseño y puesta en marcha de la líneas urbanas de Eivissa (EU).

Medida 5.2 Coordinación de tráficos urbanos y suburbanos.

- Actuación 5.2.1. Coordinación de tráficos urbanos y suburbanos.
- Actuación 5.2.2. Plan de penetración de la líneas de carácter insular.

LINEA ESTRATEGICA 6: FOMENTO DEL USO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Medida 6.1 Apoyo económico al uso del vehículo eléctrico.

- Actuación 6.1.1 Descuentos sobre el impuesto de circulación
- Actuación 6.1.2 Estacionamiento gratuito en zona de estacionamiento regulado
- Actuación 6.1.3 Ayudas a empresas que incorporen vehículos eléctricos en sustitución de turismos y furgonetas, así como programas de ahorro energético en los desplazamientos casa-trabajo

Medida 6.2 Ventajas en la gestión de la circulación.

- Actuación 6.2.1 Estacionamientos dedicados
- Actuación 6.2.2 Gestión de acceso a zonas restringidas

Medida 6.3 Normalización del uso del vehículo eléctrico

- Actuación 6.3.1 Inclusión de vehículos eléctricos en la flota municipal y contrataciones municipales (20% en 2020)
- Actuación 6.3.2 Ordenanza sobre la instalación de puntos de recarga en el municipio.
- Actuación 6.3.3 Instalación de puntos de recarga en estacionamientos públicos
- Actuación 6.3.4 Fomento de nuevos modelos de gestión: flotas de empresa, coche compartido, etc.

LINEA ESTRATEGICA 7: PLAN SECTORIAL DE LA LOGISTICA URBANA

Medida 7.1 Definición de medidas reguladoras de logística urbana en una Ordenanza municipal específica.

- Actuación 7.1.1 Creación de la ordenanza municipal que integre las medidas del plan de logística urbana.

Medida 7.2 Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos, especialmente en la “última milla”.

- Actuación 7.2.1 Promoción del uso de cargo-bike (acceso APR y otras zonas).
- Actuación 7.2.2 Creación de un centro de aproximación.

Medida 7.3 Creación de zonas de estacionamiento y C/D con señalización variable.

- Actuación 7.3.1 Creación de un inventario de plazas de C/D (SIG, plataforma Smart City).
- Actuación 7.3.2 Incorporación de las TIC en la gestión de la demanda de plazas de C/D. (Zona naranja)

Medida 7.4 Redacción de un Plan de logística urbana sostenible.

- Actuación 7.4.1 Redacción del Plan de logística urbana sostenible

ANEXO I.

Integración del documento de alcance en el PMUS y el EAE

Anexo I. INTEGRACIÓN DEL DOCUMENTO DE ALCANCE EN EL PMUS Y EL EAE

Conclusiones del Informe técnico emitido por la Comisión Balear de Medio Ambiente (CBMA) (Exp. 227E/2018 – 21/10/2019)

De acuerdo con el art.18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se propone que el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Eivissa tenga en cuenta, además del contenido mínimo detallado en el anexo IV y el previsto en el art.20 de la Ley 21/2013 y la ley 4/2014, de 20 de junio de transporte y movilidad sostenible de las Illes Balears, los siguientes aspectos:

1. Se debe incluir y desarrollar los aspectos relacionados con la elaboración del PMUS, incluidos dentro del Plan Director de Movilidad de las Illes Balears (en proceso de aprobación).

	EAE	PMUS
Estos aspectos quedan incluidos en el PMUS, así como en la parte integrante del EAE.	Punto 4.8 (Pág.81)	Punto 1.4 (pág. 15) Punto 3 (pág. 76)

2. Se ha de aclarar los años de aplicación y duración del PMUS de Ibiza.

	EAE	PMUS
Teniendo en cuenta que el periodo de vigencia establecido inicialmente para el PMUS (2017-2025) se ha consumido en parte durante el proceso de tramitación, consideramos que en este caso el periodo de ejecución del PMUS de Eivissa queda reducido a 5 años (2020-2025), sin que esto suponga ninguna variación ni el contenido del documento ni en los objetivos establecidos.	----	Punto 1.3.2 (pág.15)

3. Se ha de plantear o justificar mejor la metodología de cálculo del incremento de desplazamientos previstos para 2025.

	EAE	PMUS
Los trabajos de investigación del PMUS de Ibiza incluyen una serie amplia de recogida de datos de investigación, se han realizado conteos de coches, encuestas cordón, encuesta en autobuses y además se ha realizado una Encuesta Domiciliaria. El resultado de la matriz O/D es el resultado de todas las técnicas de investigación y de su ajuste sobre los datos reales de carga en redes.	Punto 4.2 (pág.36)	Punto 2.2 (pág. 27)
Estos aspectos quedan incluidos en la nueva revisión del PMUS, así como en la parte integrante del EAE		

4. Se deberían de incluir alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

	EAE	PMUS
--	-----	------

Estos aspectos quedan incluidos en EAE.	Punto 2.2.1 (pág.12) Punto 9 (pág.98)	Punto 4.2 (pág.83)
<p>5. Se debería de incluir los objetivos alcanzados de la aplicación del PMUS, de todos los modelos de transporte desglosados por tipo de transporte (privado, público, motorizado, a pie, bicicleta, etc.) y diferenciar entre residentes y turistas, así como los objetivos a conseguir para cada movilidad y el plazo de duración dentro del plan, en coherencia con lo especificado en el Plan Sectorial de Movilidad de las Illes Balears.</p>	EAE	PMUS
Estos aspectos quedan analizados en el PMUS, así como en la parte integrante del EAE.	Punto 2.2.1 (pág.12)	Punto 4.2 (pág.83)
<p>6. Se debe incluir y desarrollar la “definición de áreas de baja contaminación”, que aparece listado entre los objetivos del PMUS de Ibiza.</p>	EAE	PMUS
<p>Este concepto hace referencia a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), que son aquellas áreas en las que el acceso a determinados vehículos está restringido debido a sus emisiones.</p> <p>Del mismo modo, aunque clasificadas de segundo nivel, se entenderán como tal aquellas áreas en las que se opera la reducción de la circulación mediante reducción de la capacidad o moderación de la velocidad, ensanche de aceras, inclusión de ciclo-calles, etc.</p> <p>En el caso del PMUS de Ibiza, este concepto se ha cumplido a todos los niveles:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ZBE: Se define y remarca la creación de una APR que coincide con el casco antiguo de la ciudad donde la circulación de los vehículos motorizados viene reducida casi por completo mediante barreras físicas y acceso controlados. ▪ Otras zonas en las cuales se aplican reducción de la movilidad vehicular y que de hecho generan una reducción de la contaminación atmosférica: <ul style="list-style-type: none"> • En primer lugar se ha determinado una jerarquización viaria. Lo que discrimina la circulación de ciertos vehículos y reduce de paso la capacidad viaria. • Se generan una serie de macro-manzanas con circulación limitada a 30km/h mediante una pacificación del tráfico rodado. 	Punto 2.1 (pág.11)	Punto 4.1 (pág.81)

<p>7. Se propone ampliar las líneas de actuación y reestructurar las presentadas, de manera que se incluyan aspectos relacionados con la distribución de mercancías, calidad ambiental y ahorro energético, planificador de viajes accesibles, seguridad vial, buenas prácticas. Smart Mobility, así como incluir, dentro de las actuaciones o como acciones propias del desarrollo e integración de las nuevas modalidades de transporte incluidas en el punto 5 (servicios de “sharing”, “car-sharing”, car pooling, Plan de Movilidad de empresas, Smart city). Sería adecuado incluir este tipo de nuevas modalidades de transporte en el PMUS para hacerlo más completo y actualizado.</p>	EAE	PMUS
<p>Las líneas de actuación que conforman el PMUS pretenden dar solución a las principales deficiencias en movilidad existentes a día de hoy en el municipio, lo que prevé que mediante su ejecución se genere un escenario de partida más consolidado, que permita poner en marcha actuaciones de este tipo, encaminadas a incluir nuevas modalidades de transporte.</p>	---	---
<p>8. Sería muy interesante poder devolver las calles a las personas y sus actividades, estudiar y reservar tramos para convertirlos en zona peatonales.</p>	EAE	PMUS
<p>Potenciar la movilidad no motorizada, es uno de los principales objetivos de este PMUS. Como parte de este objetivo, con la LE 3 . Plan Sectorial de movilidad peatonal y PMR del PMUS se pretende establecer un marco general que sirva de orientación para futuras actuaciones en este ámbito, priorizando inicialmente actuaciones sobre los itinerarios ya definidos, y así poder completarlos. Por ello, entendemos que el estudio de nuevos tramos destinados a zonas peatonales, es un segundo paso a incluir en la futura revisión del PMUS, ampliando así el ámbito de actuación de esta línea estratégica.</p>	---	Punto 4.3. (pág.114)
<p>9. Se ha de tener en cuenta el planeamiento urbanístico municipal en la redacción del Plan y su coordinación, interrelación y coherencia.</p>	EAE	PMUS
<p>Estos aspectos quedan recogidos en la medida 2.2. CREACION APARCAMIENTOS DISUASORIOS.</p>	---	Punto 4.3. (pág.107)
<p>10. Se debería tener en cuenta los grandes centros generadores de movilidad en las diferentes líneas estratégicas y medidas del Plan.</p>	EAE	PMUS
<p>Estos aspectos quedan analizados en el PMUS, así como en la parte integrante del EAE.</p>	Punto 4.2 (pág.41 -43)	Punto 2.2 (pág.32-35)
<p>11. Se debería analizar el impacto sobre la movilidad de los coches de alquiler, sobretudo en temporada alta, y proponer soluciones y medidas para disminuir o evitar impactos negativos.</p>	EAE	PMUS
<p>Estos aspectos quedan analizados en el PMUS, así como en la parte integrante del EAE.</p>	Punto 4.7.2 (pág. 74)	Punto 2.7.2 (pág. 69)
<p>12. Se debería de implantar medidas con la finalidad de que la frecuencia del transporte público se incremente en las horas punta:</p>	EAE	PMUS

entradas / salidas lugares de trabajo, escuelas, etc. y disminuir en las horas en las que los desplazamientos disminuyen.		
Aspecto valorado e incluido en la nueva LÍNEA ESTRATÉGICA 5.	---	Punto 4.3. (pág.185)
13. Se debe incluir en el PMUS el estudio económico financiero, exigido por el Art. 190e) de la Ley 4/2014, conjuntamente con el resto de información solicitada en este artículo. Además, se ha de incorporar un apartado específico para describir y cuantificar en los costes y los ingresos tangibles e intangibles su aportación para conseguir los objetivos fijados en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (PDSMIB)		
Queda Incluido en el PMUS.	---	Punto 5.2. (pág. 231)
14. Se debe de prever y desarrollar un proceso de participación durante el proceso de tramitación del Plan, con el fin de dar cumplimiento a los principios establecidos en el art. 2 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears.		
Queda Incluido en el PMUS.	---	Punto 1.4 (pág. 15)
15. Se tendrán en cuenta las observaciones realizadas por la D.G. de Energía y Cambio Climático.	EAE	PMUS
Estas observaciones han sido valoradas de manera individualizada en el anexo1.A	---	---
16. Se debe solucionar la falta de concordancia entre el PMUS presentado y el planeamiento municipal vigente en relación a los intercambiadores existentes y propuestas en suelo urbano, detectadas en el informe aportado por la sección de Territorio del Dpto. de Territorio y movilidad del Consell Insular Ibiza.	EAE	PMUS
Se valoran de manera individualizada en el anexo1.B	---	---
17. Se debe ampliar e incluir las deficiencias de información detectadas en el informe de las Sección de Medio Ambiente del Dpto. de Economía, Hacienda, Medio Ambiente, Medio Rural y Marino del CI Ibiza ¹ .	EAE	PMUS
Estas deficiencias han sido subsanadas y se valoran de manera individualizada en el anexo1.C.1	---	---
18. Se debe de tener en cuenta las consideraciones realizadas en el informe de la sección de Infraestructuras Viarias del Dpto. de Territorio y movilidad del CI Ibiza, con el fin de solucionar los aspectos desfavorables indicados, así como las adaptaciones a las previsiones del Plan Director Sectorial de Carreteras de Ibiza (PDSCE).	EAE	PMUS
Se valoran de manera individualizada en el anexo1.C.2	---	---
19. Se deben solucionar las graves contradicciones y problemas de	EAE	PMUS

coordinación entre el PMUS propuesto por el Ayuntamiento de Ibiza y el Plan Insular de Servicios de Transporte Regular de viajeros por carreteras (PISTRVC), aprobado inicialmente por el CI Ibiza.

Los aspectos abordados en este informe están siendo solucionados con el CI de Eivissa, quedando plasmado en la nueva Línea estratégica 5. Recientemente se ha firmado un protocolo de intenciones con el fin de desarrollar un convenio que permita una planificación consensuada para la consecución de los objetivos establecidos.

Punto 4.3
(pág.185)

Anexo. I-A. Informe D.G. de Energía y Cambio Climático (23/01/2019)

El PMUS presentado es muy completo. No obstante, se podrían mejorar algunos aspectos que se indican a continuación:

1. Se podrían llegar a contemplar futuras (Post 2025) ampliaciones de conversión en zonas de peatones o Áreas de Prioridad Residencial (APR). Al menos establecer cuales podrían ser las zonas candidatas. La superficie APR que se propone no supone una apuesta disruptiva respecto al estado de la movilidad actual.

EAE

PMUS

La medida 1.3. “Creación de APR” incluida en el PMUS, tiene como finalidad optimizar y controlar las APR ya existentes, y por tanto, consideramos que esta propuesta será un paso más a incluir en la revisión del PMUS, con el fin de poder analizar los resultados obtenidos, y con ello realizar una selección más acertada de las zonas candidatas donde poder exportar el modelo establecido.

Punto 4.3.
(pág.97)

2. Si bien es cierto que se podría hablar de los nuevos modelos de movilidad, no se dice nada de la necesidad de elaborar una Ordenanza que regule los usos de algunos de estos vehículos; patinetes (eléctricos o no), segways, etc.

EAE

PMUS

Queda incorporado en la medida 1.1. “Definición de la jerarquización viaria”.

Punto 4.3.
(pág.89)

3. Se proponen muy pocas plazas nuevas de aparcamiento disuasorio respecto de las ya existentes.

EAE

PMUS

Las plazas propuestas se adaptan a la previsión recogida en la aprobación inicial del PGOU de Eivissa, quedando prevista su posible ampliación tras su aprobación definitiva y durante la puesta en marcha de la medida 2.2. “Creación de aparcamientos disuasorios”.

Punto 4.3.
(pág.107)

4. Se debería de explicar con más concreción como queda establecida la conexión de aparcamientos disuasorios con el centro. Es cierto que se marcan rutas a pie, en bicicleta y en transporte público, pero no queda claro que todos los aparcamientos disuasorios consten de conectividad adecuada.

EAE

PMUS

Esta apreciación ha sido incluida en el PMUS, dentro de la medida 2.2. “Creación de aparcamientos disuasorios”.

Punto 4.3.
(pág.107)

5. Ya hay grandes centros generadores de la movilidad que están fuera de la ciudad. Se debería explicar específicamente como queda la conectividad de estos centros generadores de movilidad con la propuesta del PMUS existente. Ya que eso podría servir para diagnosticar si hay cualquier deficiencias.

EAE

PMUS

Estos aspectos quedan analizados en el PMUS, así como en la parte integrante del EAE.	Punto 4.2 (pág.41-43)	Punto 2.2 (pág.32-35)
6. No se realiza una evaluación demasiado desarrollada del efecto que puede tener la estacionalidad en la ciudad. Se podría profundizar en este tema. Es evidente que el transporte público se regulará en función de la época escolar, la época de verano (...) pero también se podrían poner en marcha otras iniciativas, como por ejemplo, en época de verano poner tarifas de ORA diferentes para los vehículos de alquiler.	EAE	PMUS
Esta aportación queda incluido en el PMUS.	Punto 4.7 (pág.72)	Punto 2.7 (pág.67)
7. Las tarifas de la ORA podrían ir en función de lo contaminante que sea el vehículo. Los expendedores de la ORA de Ibiza ya están preparados, pues se ha de indicar la matrícula para poder hacer el pago. Así pues, no es necesario hacer un cambio tecnológico importante para implantar este tipo de sistemas.	EAE	PMUS
Esta propuesta de mejora se incorpora al PMUS, y se tendrá en cuenta como parte de la actuación 2.1.1. Estudio de un nuevo plan de estacionamiento regulado y modernización de la concesión	---	Punto 4.3 (pág.98)
8. No queda claro quien hará de monitor de movilidad hacia los centros educativos. Tal vez sean madres o padres voluntarios o quizás se trate de personal contratado (agentes de movilidad),	EAE	PMUS
Se especifica en el PMUS que los monitores serán personal contratado.	---	Punto 4.3 (pág.153)
9. En las APR se podrían indicar mejor que se consideran vehículos de baja contaminación. No queda claro con lo indicado en la imagen 4.11, y no cuadra con la categorización elaborada por la DGT.	EAE	PMUS
El concepto de "vehículo de baja contaminación" para evitar confusiones queda sustituido por vehículos cero emisiones, concepto incluido dentro de las categorías de la DGT.	---	Punto 4.3 (pág.98)
10. En las APR se limita también a ciertas horas el tránsito de motocicletas. También podría haber una diferenciación en función del tipo de tecnología de este vehículo, por ejemplo, si es una moto eléctrica permitir su circulación durante todo el día, ya que no hacen ruido.	EAE	PMUS
Esta aportación se incorpora en el PMUS, y se tendrá en cuenta durante el desarrollo de la actuación 2.1.2. Actualización de la normativa de Ordenanza municipal prevista.	---	Punto 4.3 (pág.106)

11. No se comenta nada de la posibilidad de puntos de recarga eléctrica para motocicletas.	EAE	PMUS
La medida 2.1. incluye entre los elementos complementarios de la futura concesión del servicio de estacionamiento limitado, la posibilidad de crearse puntos de recarga en la vía pública para vehículos eléctricos (VE) cuya propia definición de VE engloba tanto coches como motocicletas. No obstante, se añade dicha concreción.	---	Punto 4.3. (pág.106)
12. No se presenta una valoración global del número de aparcamientos existentes de turismos en la ciudad. Si que se valora el número de aparcamientos que podrían llegar a existir de motocicletas y bicicletas con este PMUS. Se debería llegar a tener, más aparcamientos de moto, bicicletas, ... que de turismos.	EAE	PMUS
El PMUS establece como punto de partida el sistema de aparcamientos propuestos en las normas urbanísticas, donde se calculan 2.967 plazas existentes y se proponen 3.288 plazas nuevas, apostando por aumentar éstos en las zonas periféricas para reducir los desplazamientos motorizados en el casco antiguo, favoreciendo los modos no motorizados (bicicleta y vías peatonales).	---	Punto 4.3 (pág.107)
13. Las rutas a pie prioritarias convendría que fuesen diferentes de las vías prioritarias para vehículos, de manera que caminando se esté menos expuesto a la contaminación atmosférica.	EAE	PMUS
Esta consideración se incluye dentro de la medida 3.1. "Creación de una red de itinerarios peatonales."	---	Punto 4.3 (pág. 115)
14. No se comenta nada de poner radares dentro de la ciudad, sobretudo para las zonas 30. Si bien un radar puede ser caro de comprar y mantener, también es cierto que ya hay ciudades que han puesto cajas en altura fijas, donde se pueden colocar estos dispositivos, y se va cambiando la calle donde se ubica.	EAE	PMUS
Consideramos que es una mejora muy interesante que no se ha tenido en cuenta en el PMUS de Eivissa, pero que se podría incluir entre las actuaciones que se propongan en la futura revisión del documento, ya que ayudarán a complementar las actuaciones ya llevadas a cabo, como sería el caso de las nuevas zonas 30.	---	---
15. Se podría considerar tener espacios para que se monten aparcamientos seguros para las bicicletas de noche. Si bien los espacios puede ser públicos, el sistema de aparcamiento podría ser privado o , incluso, en concesión. Un ejemplo son los aparcamientos de Barcelona.	EAE	PMUS
Consideramos que es una mejora muy interesante que no se ha tenido en cuenta en el PMUS de Eivissa, pero que se podría incluir	---	---

entre las actuaciones que se propongan en la futura revisión del documento.

16. Un PMUS o un PGOU pueden ser herramientas para mejorar el nivel de confort de la población. Existen indicadores muy útiles para determinar cuanto pertenece verdaderamente la ciudad a su población. Ejemplos serían: porcentaje de superficie pública libre que se dedica al uso de los ciudadanos; porcentaje de superficie pública dedicada a la infancia; porcentaje de superficie dedicados a modos alternativos de transporte (bicicleta, patinetes,...); porcentaje de superficie dedicada a parques; superficie dedicada a vehículos privados; superficie dedicada a la ocupación por parte de negocios, ...

EAE

PMUS

Consideramos que es una propuesta de mejora que podría integrarse como parte de los indicadores que se propongan en la futura revisión del documento.

Anexo I.B - Conclusiones del informe de la D.G. de Movilidad y Transporte (25/01/2019)

Tanto la movilidad, como la adecuación de los diferentes modos de transporte en servicio, están estrechamente ligados a la planificación de la actividad humana, urbanística y territorial. Así, el desarrollo residencial y turístico disperso, ha propiciado un aumento en la longitud de los desplazamientos, y con ello, un mayor uso del vehículo privado, seguramente por la falta de alternativas de transporte colectivo. El PMUS pretende regular esta tendencia, no obstante se considera que, se han de revisar algunos de estos aspectos:

1. Se considera que el diagnóstico de la movilidad municipal actual está incompleto. No se expone ni se explica como se obtienen los datos ni que estudios de campo o de datos existentes se ha realizado. No se ha tenido en cuenta la movilidad turística.

EAE

PMUS

Este aspecto queda desarrollado en el PMUS.

Punto 4
(pág.29)

Punto 2
(pág.19)

2. Los retos y objetivos se consideran adecuados y ajustados a las directrices del PDSMIB. Recordar que las directrices del PDSMIB persiguen, como objetivo principal, el cambio modal de la movilidad, tanto de residentes como de turistas, desplazando éste a los modos más sostenibles.

EAE

PMUS

Los trabajos de conteo realizados durante la fase de diagnosis del PMUS (aforos de tráfico, encuestas cordón y encuestas en Transporte Público) incluye también a los turistas ya que el periodo de investigación se desarrolló en los meses de septiembre y octubre de 2017. Con todo ello afirmamos que, si bien no conocemos concretamente la movilidad específica de turistas, las redes de transporte (tráfico vehicular y TP) están cargadas con el total de los viajes. Esto va en línea con cuanto afirma la D.G. Movilidad y Transporte: “Los retos y objetivos se consideran adecuados y ajustados a las directrices del PDSMIB. Recordar que las directrices del PDSMIB persiguen, como objetivo principal, el cambio modal de la movilidad, tanto de residentes como de turistas, desplazando éste a los modos más sostenibles”.

3. Debería ser herramienta principal e irrenunciable del PMUS la devolución de las calles (sin olvidar el uso motorizado, pero no centrándose en él) a la movilidad no motorizada, principalmente a pie o en bicicleta.

EAE

PMUS

Potenciar la movilidad no motorizada es uno de los principales objetivos de este PMUS.

Como parte de este objetivo, con la *LE 3 . Plan Sectorial de movilidad peatonal* y *PMR* del PMUS se pretende establecer un marco general que sirva de orientación para futuras actuaciones en este ámbito, priorizando inicialmente actuaciones sobre los itinerarios ya

Punto 4.3.
(pág. 114)

definidos, y así poder completarlos. Por ello, entendemos que el estudio de nuevos tramos destinados a zonas peatonales, es segundo paso a incluir en la futura revisión del PMUS, ampliando así el ámbito de actuación de esta línea estratégica.

4. En lo que se refiere a las actuaciones previstas para el estacionamiento:

- a) El incremento de la rotación facilita la posibilidad de aparcar en el centro y por tanto, incrementa el volumen de tránsito de las calles.
- b) Este incremento de tránsito afecta directamente a las vías 1 y 2, restando espacio tanto para el transporte público como para las vías ciclistas que se proponen (tanto segregadas como no segregadas).
- c) En vías, ya de por sí, de circulación densa (ejes principales de Ibiza) y teniendo en cuenta la intención de realizar pocos cambios en el plan de circulación, se augura difícil implementar carriles de uso exclusivo para el transporte público y para las bicicletas.
- d) La creación de los aparcamientos intercambiadores es adecuada para reducir el acceso al centro, no obstante, ha de competir con las facilidades de aparcamiento que se pueden encontrar en el centro (zona azul), con el agravante de que precisa, para el usuario, un cambio de modo de transporte.

EAE

PMUS

Consideramos que son apreciaciones bien planteadas, pero no necesarias para el conjunto de las medidas del PMUS , las cuales se derivan de otras decisiones tomadas por el Ayuntamiento de Ibiza con el fin de garantizar la autonomía necesaria para hacerlas efectivas en su totalidad.

5. En lo que se refiere al fomento del uso de la bicicleta:

- a) La red de itinerarios propuesta se considera que en algunos de los itinerarios es demasiado “perimetral” elevando el tiempo de desplazamiento y creando la sensación de poca efectividad del trayecto.
- b) El carril bici segregado previsto en la carretera Ibiza – San Antoni no parece compatible actualmente con el tipo de sección de la carretera y con la explotación en concesión existente.
- c) Más de la mitad de la red ciclista propuesta se basa en el denominado “Itinerario Urbano” que está formado principalmente por “ciclocalles” en las que el flujo motorizado convive con el flujo ciclista. Estas ciclocalles han de ir acompañadas de medidas de pacificación y reducción del tránsito motorizado.

EAE

PMUS

Consideramos que son apreciaciones bien planteadas, pero no necesarias para el conjunto de las medidas del PMUS , las cuales se derivan de otras decisiones tomadas por el Ayuntamiento de Ibiza

con el fin de garantizar la autonomía necesaria para hacerlas efectivas en su totalidad.		
6. Se debería de justificar la necesaria reordenación de la oferta de transporte público con los datos de movilidad que se genera.	EAE	PMUS
Aspecto valorado e incluido en la nueva LÍNEA ESTRATÉGICA 5.	---	Punto 4.3 (pág. 185)
7. La sustitución de la flota de vehículos actual a flota eléctrica no se debería hacer incentivando el uso de vehículo, ni con medidas que se contradigan con el objetivo de reducción del uso del vehículo privado por las calles de Ibiza.	EAE	PMUS
Esta indicación se tendrá en cuenta a la hora de poner en marcha la medida 6.3. Normalización del uso del VE. Se incorpora como parte de la actuación 6.3.1. Inclusión de vehículos eléctricos en la flota municipal y contrata municipal.	---	Punto 4.3 (pág. 210)
8. La gestión de la logística urbana es uno de los retos importantes de la reconversión de la movilidad urbana y por tanto se ha de tener muy en cuenta a la hora de diseñar los nuevos esquemas de gestión de la movilidad.	EAE	PMUS
Se tendrá en cuenta a la hora de poner en marcha las medidas de la línea estratégica 7. Se incorpora esta indicación como parte de la medida 7.4. Redacción del Plan de logística urbana sostenible (pág. 207).	---	Punto 4.3 (pág. 218)

Anexo I.C- Informe del Consell Insular de Eivissa (8-2-19)

Conclusiones derivadas de los informes técnicos: de los siguientes departamentos:

1. Departamento de Economía, Hacienda, Medio Ambiente, Medio Rural y Marino .

SECCIÓN DE MEDIO AMBIENTE (22/01/2019)

1. Incluir una diagnosis detallada y concretada para el caso del municipio, con el fin de valorar la situación actual en cuanto a detectar el punto de partida, los diferentes aspectos, deficiencias, oportunidades, de la actual situación, con el fin de conseguir los objetivos esperados.

EAE

PMUS

Queda incorporado un apartado específico en el PMUS

Punto 2
(pág.19)

2. Ampliar el apartado dedicado al seguimiento del plan y los indicadores, detallando cuales son los procedimientos de seguimiento, evaluación y revisión del plan y de las medidas propuestas.

EAE

PMUS

Queda incorporado un apartado específico en el PMUS

Punto 6
(pág.239)

3. Incorporar un estudio económico financiero del Plan estipulado como un contenido mínimo de la normativa de referencia.

EAE

PMUS

Queda incorporado un apartado específico en el PMUS

Punto 5.2
(pág.231)

4. Incorporar un análisis de alternativas razonables a nivel de viabilidad técnica y ambiental.

EAE

PMUS

Quedan incorporadas como parte del EAE.

Punto 2.2.1
(pág.12)

Punto 9
(pág.98)

Punto 4.2
(pág.98)

5. Realizar un análisis más profundo y detallado de los potenciales impactos del conjunto de actuaciones que se derivan del Plan.

EAE

PMUS

Queda incluido como parte del EAE.

Punto 7
(pág.90)

2. Departamento de Territorio y Movilidad

a) SECCIÓN DE TERRITORIO (29/01/2019)

En el informe se indica los siguiente:

“Se echa en falta un análisis de la concordancia de lo que plantea el documento del PMUS con el planeamiento municipal vigente (PGOU de 1987), especialmente, con lo que se encuentra en tramitación [...].

EAE

PMUS

Este análisis sería necesario ya que, sin entrar en un análisis profundo de los usos, se observan discrepancias entre lo que prevé el PMUS y la calificación que el planeamiento otorga a algunos intercambiadores [...].

[...] habría sido conveniente que el PMUS incluyera la situación actual de los intercambiadores y las actuaciones que se pueden llevar a cabo en este momento para su concordancia con el planeamiento – así como un análisis a futuro que recogiese las previsiones de la revisión en tramitación con el fin de que el documento tuviese todas las garantías de poder ejecutarse”

Se ha adaptado la propuesta de aparcamientos disuasorios a los que recoge el planeamiento municipal vigente, así como las modificaciones del PGOU en estado de aprobación inicial actualmente.

b) SECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS (04/02/2019)

Línea 1. Plan sectorial de circulación y red viaria

Medida 1.1. Definición de una jerarquización viaria según 3 niveles:

1. Considerar el tramo de carretera El 300 (antigua C-/33), entre las rotondas de acceso al puerto y el enlace con Jesús (conexión con EI-20), como de nivel supramunicipal (red primaria de carreteras).
2. Estudiar la posibilidad de plantear un nivel superior de jerarquía viaria en los viales que conectan la Avenida 8 de Agosto con la zona de cap Martinet (Talamanca i Camí de l’Horta).
3. Estudiar la posibilidad de potenciar el Camí de cas Ferró con vía de acceso desde Puig d’en Valls, y analizar la posibilidad de modificar la intersección con el EI-600 (antigua C-731).
4. No parece razonable considerar nivel 2 para la Avenida Santa Eulàlia, cuando el propio Plan determina que en esta vía se dirige gran parte del tráfico de salida de la ciudad.

EAE

PMUS

Quedan incluidas las consideraciones técnicas 1 y 3 en la medida 1.1. del PMUS, para que sean valoradas durante el desarrollo de las actuaciones previstas. Con respecto al punto 4, se corrige directamente en el PMUS pasando la Av. Santa Eulària de Riu de Nivel 2 a Nivel 1.

Punto 4.3.
(pág.93)

En relación al punto 3, y tras su análisis, se decide no incluirlo por los siguientes motivos:

- Talamanca: Calle de Ses Figueres, que es una calle con MMA limitada a 10Tn , por cruzar ses Feixes des Prat de ses Monges, debe ser un vial de secundario nivel 2 y no puede

<p>ser de superior nivel por las características del mismo, estrechez, limitado a 30 Km, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Camí de l'Horta. que en nuestro termino municipal es la calle de sa Llevanera, es una calle urbana de doble sentido con carriles de 3 metros de ancho, con edificación en ambos lados, aceras y estacionamientos que conecta el termino de Santa Eulalia (Jesús) con el termino municipal de Eivissa con conexión mediante intersección a la avenida Vuit d'agost. Siendo el Camí de l'Horta en el tramo del término municipal de Santa Eulalia un camino asfaltado donde apenas se pueden cruzar dos turismos. Por lo que respecta a nuestra calle debe ser de nivel 2. 	
<p>Medida 1.2. Plan de circulación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No se puede valorar la solución adoptada por estar pendiente del informe de la sección de Infraestructuras Viarias del Consell de Ibiza. 2. Sería necesario evaluar la incidencia que podría tener la modificación de la circulación prevista en el PMUS en los ramales de acceso al enlace de Blancadona (actualmente congestionado). 3. Las actuaciones a realizar dentro del PMUS deben ser coherentes con las previsiones establecidas en el Anteproyecto de la urbanización formada por las carreteras PM-801(PK 1+030 al PK 2+210), ronda E-10 (PK 0+000 al PK 2+400) y C-733 (PK 1+150 al PK 1+750). 4. Se debe tener presente los problemas de drenaje que se producen actualmente en las rotondas de acceso al parque. 5. En cuanto a las modificaciones de los accesos propuestos en las carreteras EI-10 y EI-800 informa favorablemente con el condicionante de que se justifique la viabilidad. 	<p>EAE PMUS</p>
<p>Queda especificado en el PMUS que las actuaciones incluidas en esta medida se desarrollarán con la autorización previa del Consell Insular de Eivissa, en el caso de aquellas vías titularidad del mismo, o bien se pondrán en marcha cuando dichas vías pasen a ser competencia del ayuntamiento de Eivissa.</p>	<p>--- Punto 4.3. (pág.96)</p>
<p>Línea 2. Plan Sectorial de estacionamiento</p> <p>Los nuevos sectores de estacionamiento disuasorios propuestos (medida 2.2.) han de situarse, en principio, fuera de la zona de reserva prevista en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Ibiza (PDSCE).</p>	<p>EAE PMUS</p>
<p>Se incorpora esta indicación como parte de la medida 2.2. del PMUS.</p>	<p>--- Punto 4.3. (pág.107)</p>

<p>Línea 3. Plan sectorial de movilidad para los peatones y PMR.</p> <p>Medida 3.1. Creación de una red de itinerarios para los peatones</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informa desfavorablemente la sustitución de la pasarela de Blancadona (EI-20), por un paso a nivel, atendiendo a las características y funcionalidad de la carretera. 2. Informa desfavorablemente a la sustitución de las pasarelas existentes en la EI-10 por pasos a nivel, mientras no se ejecuten los proyectos de remodelación integral de los tramos de la carretera correspondientes (acondicionamiento EI-10). 3. Se deben presentar los planos de la pasarela de s´Olivera sobre la EI-20. 4. En cuanto a la ampliación de aceras mínimos planteados en carreteras del Consell Insular de Ibiza, deben ser compatibles con el dominio público disponible y con el ancho de plataforma requerido para el tráfico motorizado. 	EAE	PMUS
<p>El punto 1 corresponde con la <i>medida 3.1. Creación de una red de itinerarios peatonales</i>, concretamente hace referencia al itinerario “polígono”. Se ha eliminado el párrafo que hace referencia al paso a nivel.</p> <p>El punto 2 y 3 hace referencia a la <i>actuación 3.1.2. Sustitución de las pasarelas peatonales por pasos a nivel</i>. donde se añade el siguiente párrafo al final de la actuación: <i>La puesta en marcha de esta actuación estará condicionada a la ejecución de los proyectos de remodelación integral de la carretera (acondicionamiento EI-10) previstos por el Consell. Del mismo modo, en el caso de la pasarela de s´Olivera sobre la EI-20, requerirá para su ejecución la presentación previa en el Consell de los planos correspondientes.</i></p> <p>El punto 4 hace referencia a la <i>actuación 3.1.4. Ensanche de aceras</i>, donde se especifica dicha aportación con el siguiente párrafo: <i>Se deberá tener en cuenta que la ampliación de aceras mínimas planteada en esta actuación deberá ser compatible con el dominio público disponible y con el ancho de plataforma requerido para el tránsito motorizado, en el caso de las carreteras de Consell Insular de Eivissa.</i></p>	---	Punto 4.3 (pág. 114)
<p>Línea 4. Plan sectorial de movilidad ciclista</p> <p>La ampliación mínima y el trazado de los itinerarios propuestos en carreteras de Consell Insular de Ibiza, deben ser compatibles con el dominio público disponible y con el ancho de plataforma requerido para el tráfico motorizado.</p>	EAE	PMUS
<p>Queda incluida esta indicación en la LÍNEA ESTRATÉGICA 4.</p>	---	Punto 4.3 (pág. 157)
<p>c) SECCIÓN DE TRANSPORTE (29/01/2019)</p>		
<p>Los aspectos abordados en este informe están siendo solucionados con el CI de Eivissa, quedando plasmado en la nueva Línea</p>	---	Punto 4.3 (pág.185)

estratégica 5. Recientemente se ha firmado un protocolo de intenciones con el fin de desarrollar un convenio que permita una planificación consensuada para la consecución de los objetivos establecidos.