DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO DEL **PMUS. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE EIVISSA**

Septiembre 2018

Ayuntamiento de Eivissa

Gest Ambiental
Qualitat, turisme i mediambient

Septiembre 2018

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. Introducción 4

2. Antecedentes de la planificación de la movilidad urbana. 5

3. Objetivos de la planificación 10

4. Alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables 12

5. Desarrollo previsible del plan 21

6. Potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático 23

7. Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes 24

1. Introducción

La EAE tiene como objetivos promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa y sus revisiones, responden a las características previstas por en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, relativo al ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica y, por tanto, requieren de dicha evaluación, así como a la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Illes Balears.

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.

El presente documento lo realiza el Ayuntamiento de Eivissa actuando como órgano promotor y se dirige al órgano ambiental, en este caso la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, con la finalidad de que disponga de la información pertinente para preparar el Documento de Alcance que ha de guiar el proceso de evaluación ambiental.

Atendiendo a lo establecido en el articulo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, desde el inicio de la fase de redacción y elaboración del plan o programa, el órgano promotor ha de evaluar:

a) Los objetivos de la planificación.
b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
c) El desarrollo previsible del plan o programa.
d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.
e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

2. Antecedentes de la planificación de la movilidad urbana

EL MARCO 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 acarreaba 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 Désplacements 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 Mobilitá (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.

EL MARCO 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 abandonó 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 está 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.

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.

3. Objetivos de la planificación

La estrategia de avanzar hacia 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.

Con estos principios se han analizado y propuesto las distintas actuaciones que se recogen en el PMUS de Eivissa.

El diagnóstico previo llevado a cabo permite disponer de una visión general sobre la movilidad del municipio de Eivissa 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:

> *El Planes de Movilidad Sostenible tiene 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.*

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.
- Mejora de la salud de los ciudadanos, definición de áreas de baja contaminación.

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 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

Imagen 1. Espacio requerido por los distintos medios de locomoción. Fuente: PMUS de Eivissa

4. Alcance y contenido del plan propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables

Tal y como se explica en el apartado anterior, el desarrollo de las líneas estratégicas que conforman el PMUS de Eivissa se basa en los principios y objetivos básicos de la Movilidad Sostenible. Por ello, se considera innecesario incluir en este apartado un análisis de las alternativas técnica y ambientalmente viables, al quedar estas valoradas en el propio análisis de viabilidad de las medidas propuestas a partir de criterios económicos, sociales y ambientales.

4.1. Alcance del plan

La estrategia de movilidad contemplada en este PMUS se adapta a las nuevas y futuras necesidades de desplazamiento previstas para el municipio de Eivissa. 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 superior 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.

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	33.383	26.595	59.978

Imagen 2. Estimación de los viajes en coche escenario actual y previsión 20125 con las medidas del PMUS. Fuente: PMUS de Eivissa

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.

Los principales objetivos de este cambio son:

- **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.
- **Limitar el uso del coche de forma muy considerable**. Como se observa en la tabla más adelante las medidas aquí contempladas deberían conseguir la reducción de hasta casi 35mil viajes al día.
- **Potenciar de forma importante los servicios de transporte público colectivo** urbanos, mediante el diseño de un nuevo servicio urbano en coordinación con los mapas concesionales del Consell.

Las siguientes tablas muestran cómo se podría modificar el escenario de la movilidad con la puesta en marcha de las medidas contempladas en este PMUS:

CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LA MOVILIDAD (2017)	
Personas totales	50.209
Personas > 12 años	44.403
Viajes Totales	119.311
Viajes a pié + 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 motorizado/persona día**

CARACTERIZACIÓN BÁSICA DE LA MOVILIDAD (2025)	
Personas totales	59.600
Personas > 12 años	50.100
Viajes Totales	144.500
Viajes a pié + 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 motorizado/persona día**

Imagen 3. Características básicas de la movilidad escenario actual y previsión 2025 con las medidas del PMUS. Fuente: PMUS de Eivissa

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.

		2017		2025		Δ
MODOS		**Nº VIAJES**	**%**	**Nº VIAJES**	**%**	**Δ%**
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%

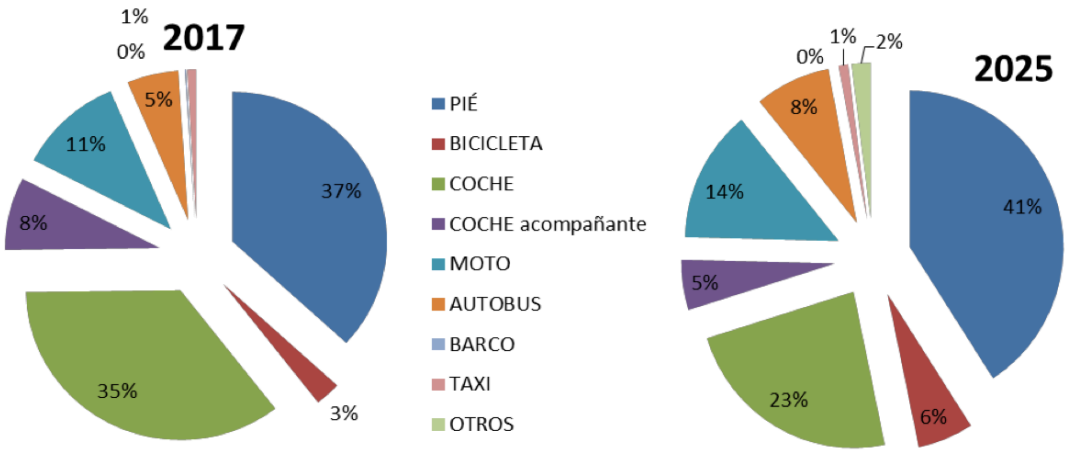

Imagen 4. Reparto modal de los residentes escenario actual y previsión futura con las medidas del PMUS. Fuente: PMUS de Eivissa

4.2. Contenido 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:

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 intercambiadores 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 SECTORIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO

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. El siguiente plan deberá ejecutarse a medio plazo y de acuerdo con las nuevas licitaciones de concurso que el Consell está preparando. 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.

A continuación se resumen el conjunto de actuaciones conforman cada una de las líneas explicadas anteriormente:

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS
1. PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA	**Medida 1.1.** Definición de una jerarquización viaria – Actuación 1.1.1 Jerarquización viaria. Actualización en la Normativa de 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. Redacción de una Ordenanza municipal específica.

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS
	– 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. – 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 intercambiadores. – Actuación 2.2.1 Definición de Áreas de estacionamiento Park and Ride y proyecto de adecuación.
	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.
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 Ensanches de aceras. – Actuación 3.1.5 Señalización de la red peatonal. – Actuación 3.1.6 Adecuación de 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. Caminos peatonales escolares. – Actuación 3.3.1 Impulso de la movilidad peatonal en los más pequeños.
4. PLAN SECTORIAL DE LA MOVILIDAD CICLISTA	**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 Eivissa. – 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.

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS
	– 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 SECTORIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	**Medida 5.1.** Definición de un plan de coordinación con el Consell finalizado a la definición de un servicio de transporte público urbano en coordinación con las concesiones metropolitanas. – Actuación 5.1.1 Negociación y forma de un convenio entre el Consell y el Ayuntamiento de Eivissa.
	Medida 5.2. Definición de un plan de renovación de paradas de autobuses – Actuación 5.2.1. Contratación de una marquesinas de TP y su mantenimiento. – Actuación 5.2.2 Adecuación de aceras y calzadas a las paradas de TP.
6. FOMENTO DEL USO DE 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 contratas 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.
7. PLAN SECTORIAL DE LOGÍSTICA URBANA	**Medida 7.1.** Definición de las medidas reguladoras de logística urbana en 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

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS
	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 del Plan de logística urbana sostenible. – Actuación 7.4.1 Redacción del Plan de logística urbana sostenible.

Fuente: elaboración propia a partir del PMUS.

5. Desarrollo previsible del plan

El Ayuntamiento de Eivissa, remitirá a la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica, acompañada de la propuesta del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y del presente documento inicial estratégico.

A partir de este momento se iniciará el procedimiento de evaluación ambiental estratégica para la formulación de la declaración ambiental estratégica, en base a lo dispuesto en los artículos 17 al 28 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Finalmente, una vez recibida la Declaración Ambiental Estratégica, y requeridos por parte del Ayuntamiento de Eivissa, los informes preceptivos referidos en el art. 191 de la Ley 4/2014, de transporte terrestre y movilidad sostenible de las Illes Balears, se emitirá la Aprobación Definitiva del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Eivissa, que será publicado en el Boletín Oficial de las Illes Balears.

Tras dicha aprobación, y en función de la prioridad establecida en el PMUS para cada actuación, se pondrán en marcha las diversas medidas establecidas en la planificación aprobada. Los plazos establecidos según la priorización de las medidas son los siguientes:

- Prioridad Alta: Corto periodo 1-2 años de la aprobación del plan.
- Prioridad Media: Medio periodo 2-4 años de la aprobación del plan.
- Prioridad Baja: Largo periodo 3-5 años de la aprobación del plan.

Dichas medidas conllevarán actuaciones de índole física: reordenación del tráfico, ampliación de aceras, carriles bici, etc. así como, actuaciones de gestión: vados, regulación del estacionamiento, control y vigilancia, etc. , tal y como se han explicado en el apartado anterior.

A continuación se resumen las previsiones recogidas en el PMUS según las líneas estratégicas y prioridades de actuación:

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS	Nº ACTUACIONES SEGÚN PRIORIZACIÓN		
		Alta	Media	Baja
1. PLAN SECTORIAL DE CIRCULACIÓN Y RED VIARIA	Medida 1.1. Definición de una jerarquización viaria	1	1	---
	Medida 1.2. Plan de circulación	2	---	---
	Medida 1.3. Creación de Área de Prioridad Residencial	4	---	1
2. PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO	Medida 2.1. Futura ampliación y modernización de la zona de estacionamiento regulado	---	1	1
	Medida 2.2. Creación de aparcamientos intermodales	---	1	---
	Medida 2.3. Creación de aparcamientos para	---	1	---

LÍNEA ESTRATÉGICA	MEDIDAS	Nº ACTUACIONES SEGÚN PRIORIZACIÓN		
		Alta	Media	Baja
	motos			
3. PLAN SECTORIAL PARA LA MOVILIDAD PEATONAL Y PMR	Medida 3.1. Creación de una red de itinerarios peatonales	3	3	---
	Medida 3.2. Creación de zonas 30	1	1	---
	Medida 3.3. Caminos peatonales escolares	1	---	---
4. PLAN SECTORIAL DE MOVILIDAD CICLISTA	Medida 4.1. Creación de una red de itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento.	4	---	---
	Medida 4.2. Creación de un servicio de bicicleta pública.	3	---	---
5. PLAN SECTORIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO	Medida 5.1. Definición de un plan de coordinación con el Consell finalizado a la definición de un servicio de transporte público urbano en coordinación con las concesiones metropolitanas.	1	---	---
	Medida 5.2. Definición de un plan de renovación de paradas de autobuses.	2	---	---
6. FOMENTO DEL USO DE VEHÍCULO ELÉCTRICO	Medida 6.1. Apoyo económico al uso de vehículo eléctrico.	3	---	---
	Medida 6.2. Ventajas en la gestión de la circulación	1	1	---
	Medida 6.3. Normalización del uso del vehículo eléctrico.	2	2	---
7. PLAN SECTORIAL DE LOGÍSTICA URBANA	Medida 7.1. Definición de las medidas reguladoras de logística urbana en Ordenanza municipal específica.	1	---	---
	Medida 7.2. Promoción del uso de vehículos innovadores y ecológicos especialmente en la "última milla"	1	1	---
	Medida 7.3. Creación de zonas de estacionamiento y C/D con señalización variable	1	1	---
	Medida 7.4. Redacción del Plan de logística urbana sostenible	1	---	---
	TOTAL	**32**	**13**	**2**

Fuente: elaboración propia a partir del PMUS.

6. Potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático

Dada la naturaleza del PMUS y la formulación de sus objetivos, así como la naturaleza de las líneas estratégicas indicadas en él y las medidas derivadas de estas últimas, el impacto ambiental derivado de su aplicación va a ser, por propia vocación, positivo.

De manera mayoritaria, los impactos del PMUS van a provenir de la reducción del uso del vehículo privado, normalmente a favor del transporte público colectivo o del uso medios de transporte no motorizados (a pie, bicicleta, otros). Además, existen otros impactos que son de naturaleza variada, siempre positiva por propia definición de los objetivos.

Entre los principales efectos ambientales asociados al cambio climático y derivados del transporte, destaca en primer lugar, la contaminación atmosférica. Las emisiones de agentes contaminantes (NO_x) y de gases de efecto invernadero (CO_2) derivados del uso de vehículos, ha generado en los últimos años una gran preocupación debido a su aumento progresivo. La puesta en marcha de actuaciones encaminadas a reducir el uso de vehículos privados, supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo a nivel de emisiones sino de ruido, ya que el transporte es considerado uno de los principales focos de contaminación acústica en las zonas urbanas.

Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles y su sustitución por otras modalidades de transporte (a pie, bicicleta, etc.) permitirán reducir el impacto negativo que supone el uso de este recurso no renovable.

De manera global, todos estos impactos positivos repercuten en la calidad de vida de la población, no solo por la mejora de la calidad atmosférica, si no por el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población, como es andar o ir en bicicleta. Todo ello supone una mejora tanto del bienestar, como de la salud de las personas.

7. Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes

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. 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. Decreto 96/2005 de 23 de septiembre, BOIB 143 de 27/09/2005.

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.