



Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (document d'abast sobre l'Estudi Ambiental Estratègic)

Antecedents

1. El 26 de novembre de 2018 té entrada a la CMAIB (Reg. Entrada 25569) ofici de l'alcalde de l'Ajuntament d'Eivissa per donar compliment a l'art. 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11/12/2013) amb la finalitat de que l'òrgan ambiental determini l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic, adjuntant la següent documentació en format digital:
 - Sol·licitud de tramitació ambiental.
 - Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi d'Eivissa (PMUS). Document inicial estratègic, redactat per GestAmbiental, Setembre 2018 i esborrany del Pla, redactat per Decópolis i Movus.
2. El 7 de desembre de 2018 l'òrgan ambiental va realitzar consulta a les administracions públiques afectades, segons el que preveu l'art. 19 de l'esmentada llei; el present informe s'emet una vegada transcorreguts el termini de 45 dies hàbils prevists a l'esmentat article.

Resum Document Inicial Estratègic - DIE (setembre 2018)

Introducció

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) es regulen de forma específica als articles 189, 190, 191 i 192 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

Els PMUS són les eines que tenen per objecte ordenar i planificar la mobilitat als entorns urbans, essent l'àmbit d'aplicació els municipis.

Els PMUS determinaran el disseny i el dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic, les infraestructures i les mesures específiques per vianants i ciclistes, les condicions de seguretat lligades a la mobilitat, els sistemes

d'estacionament, les accions de gestió de la mobilitat per col·lectius específics, com persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, col·legis o centres de treball, entre d'altres, i els aspectes de l'ordenació urbanística rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport i establir mesures de promoció d'una mobilitat més sostenible.

Dins la línia estratègica 2 «Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans» del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (en procés d'aprovació), inclou com a primera mesura «Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 habitants», entre els que s'inclou el municipi d'Eivissa.

En aquest punt s'inclouen els següents aspectes que s'han d'incloure i desenvolupar, a més dels continguts establerts a la Llei 4/2014 de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears:

- Disseny i el dimensionament justificat des de la perspectiva ambiental de les xarxes viàries i de transport públic.
- Infraestructures i les mesures específiques per a vianants i ciclistes.
- Definir les condicions de seguretat lligades a la mobilitat.
- Establiment dels sistemes de gestió d'estacionament adients.
- Mesures de gestió de la mobilitat per a col·lectius específics, com ara persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, escoles o centres de treball, entre d'altres.
- Aspectes d'ordenació urbanística rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport.
- Foment del vehicle elèctric.
- Establir mesures de promoció d'una mobilitat més sostenibles.
- Afavorir la participació ciutadana al llarg del procés d'elaboració i implantació del PMUS.
- Establir polítiques de regulació de l'estacionament, especialment en els punts amb més demanda d'aparcament de no residents.
- Restringir l'espai destinat al cotxe (ampliació de voreres, zones de vianants, carrils-bici en calçada, etc.).
- Aposta decidida per els modes de transport sostenibles (especialment peu-bici), creant xarxes que potenciïn la seva utilització.

- Hauran d'establir directrius pel que fa al planejament urbanístic (criteris d'amplada mínima de vorera, cobertura xarxa ciclista, etc.), fins a tal punt que es considera recomanable la revisió del planejament urbà conjuntament amb l'elaboració del PMUS.
- A més, hauran d'incorporar un apartat específic per descriure i quantificar en costos i en ingressos tangibles e intangibles la seva aportació per assolir els objectius fixats al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB).

Objectius del PMUS d'Eivissa

Els objectius que persegueix el PMUS d'Eivissa són els següents:

- Disminució del tràfic
- Disminució de l'ús de fonts energètiques no renovables
- Reducció dels temps de viatge.
- Potenciació dels modes no motoritzats: vianants i bicicleta
- Potenciació dels serveis de transport públic col·lectiu
- Recuperació d'espai urbà i reconversió en favor de l'accessibilitat
- Millora de la salut dels ciutadans, definició d'àrees de baixa contaminació.

Es troben a faltar dins aquests objectius d'altres contemplats a la Llei 4/2014, com la definició de les condicions de seguretat lligades a la mobilitat i la participació ciutadana al llarg del procés d'elaboració i implantació del PMUS.

Abast i contingut del pla proposat i les seves alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables

• *Abast del Pla*

Al DIE presentat es diu a la pàg. 12 «*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.*» No queda clar l'any d'inici d'aplicació del PMUS, ja que 8 anys fins 2025 correspon a un inici del pla a l'any 2017, i estem a l'any 2019 sense tenir el Pla aprovat. S'hauria d'aclarir els anys d'aplicació i duració del PMUS d'Eivissa.

Dins aquest punt es fa una previsió dels desplaçaments prevists per al 2025, emprant dos supòsits:

1. Increment de població esperada (taxa de creixement per any del 1,1 del 2007 al 2016)

2. Increment de la taxa de mobilitat per habitant (superior a l'1%).

Aquests valors són incoherents amb l'increment de 119.000 viatges/dia a 144.500 viatges/dia, amb una taxa d'1,5. La metodologia del càlcul de l'increment de desplaçaments prevists per a 2025 no queda clara i és confosa, s'hauria de replantejar aquest càlcul o aclarir i justificar la metodologia emprada.

Les mesures incloses dins el pla cerquen un canvi modal entre els modes motoritzats, canviant els viatges del cotxe privat com altres modes més sostenibles. El PMUS evitara la generació de 42.500 viatges en cotxe cada dia.

Els principals objectius d'aquest canvi són:

- Potenciar els desplaçaments no motoritzats (a peu + bicicleta), increment total del 7,24%, del 39,5% (2017) a 46,7% (2025).
- Limitar l'ús del cotxe de forma molt considerable: reducció de 35.000 viatges al dia.
- Potenciar els serveis de transport públic col·lectiu: nou servei urbà en coordinació amb el Consell.

El document inicial estratègic no inclou les alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables.

- *Contingut del Pla*

El PMUS es desenvolupa en 7 línies d'actuació:

- **Línia 1 – Pla Sectorial de Circulació i Xarxa Viària**

- Mesura 1.1. Definició d'una jerarquització viària
 - Actuació 1.1.1. Jerarquització viària. Actualització en la Normativa d'Ordenança municipal
 - Actuació 1.1.2. Millora de la senyalització i adequació a la jerarquització viària
- Mesura 1.2. Pla de Circulació
 - A. 1.2.1. Nou Pla de Circulació
 - A. 1.2.2. Resolució de zones conflictives de tràfic amb modificació puntual de la xarxa viària
- Mesura 1.3. Creació d'Àrea de Prioritat Residencial (APR)
 - A. 1.3.1. Definició de la APR, funcionalitat i accessibilitat. Redacció d'una Ordenança específica
 - A. 1.3.2. Creació de portes d'accés/sortida a la APR

- A.1.3.3. Actualització de senyalització vertical i horitzontal
- A. 1.3.4. Mesures de pacificació de tràfic, nou disseny i mobiliari urbà
- A. 1.3.5. Creació de vies per als vianants

- Línia 2 – Pla Sectorial d'estacionament

- Mesura 2.1. Ampliació i modernització de la zona d'estacionament regulat
 - A. 2.1.1. Estudi d'un nou pla d'estacionament regulat i modernització de la concessió
 - A. 2.1.2. Actualització en la Normativa d'Ordenança municipal
- Mesura 2.2. Creació d'aparcaments intercanviadors
 - A. 2.2.1. Definició d'Àrees d'estacionament Park and Ride i projecte d'adequació
- Mesura 2.3. Creació d'aparcaments per a motos
 - A. 2.3.1. Creació d'àrees d'estacionament per a motos. Pla de senyalització vertical i horitzontal.

- Línia 3 – Pla Sectorial de mobilitat per als vianants i persones de mobilitat reduïda (PMR)

- Mesura 3.1. Creació d'una xarxa d'itineraris per als vianants.
 - A. 3.1.1. Adequació de camins / supressió de barreres
 - A. 3.1.2. Substitució de les passarel·les per als vianants per passos a nivell
 - A. 3.1.3. Millora i creació de guals per als vianants.
 - A. 3.1.4. Eixamples de voreres
 - A. 3.1.5. Senyalització de la xarxa per als vianants
 - A. 3.1.6. Adequació de parades de transport públic
- Mesura 3.2. Creació de zones 30
 - A. 3.2.1. Creació de zones 30
 - A.3.2.2. Senyalització de Zones 30
- Mesura 3.3. Camins per als vianants escolars
 - A. 3.3.1. Impuls de la mobilitat per als vianants més petits.

- Línia 4 – Pla Sectorial de Mobilitat Ciclista

- Mesura 4.1. Creació d'una xarxa d'itineraris ciclistes e infraestructures d'estacionament
 - A. 4.1.1. Adequació d'itineraris
 - A. 4.1.2. Connexió amb els carrils bici proposats al Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa.
 - A. 4.1.3. Senyalització ciclista
 - A. 4.1.4. Creació i millora d'aparcament de bicicletes.
- Mesura 4.2. Creació d'un servei de bicicleta pública

- A. 4.2.1. Definició de criteris generals per la posada en marxa d'un servei de bicicleta pública
- A. 4.2.2. Foment de la intermodalitat bici-transport públic.
- A. 4.2.3. Cursos i promoció de l'ús de la bicicleta
- Línia 5 – Pla Sectorial de Transport Públic
- Mesura 5.1. Definició d'un pla de coordinació amb el consell finalitzat a la definició d'un servei de transport públic urbà en coordinació amb les concessions metropolitanas.
 - A. 5.1.1. Negociació i forma d'un conveni entre el Consell i l'Ajuntament d'Eivissa
- Mesura 5.2. Definició d'un pla de renovació de parades d'autobusos
 - A. 5.2.1. Contractació de marquesines i el seu manteniment
 - A. 5.2.2. Adequació de voreres i calçades a les parades
- Línia 6 – Foment de l'ús de vehicles elèctrics
- Mesura 6.1. Recolzament econòmic a l'ús del vehicle elèctric
 - A. 6.1.1. Descomptes sobre l'impost de circulació
 - A. 6.1.2. Estacionament gratuït a zona d'estacionament regulat
 - A. 6.1.3. Ajudes a empreses que incorporin vehicles elèctrics en substitució de turismes i furgonetes, així com programes d'estalvi energètic als desplaçaments casa-treball.
- Mesura 6.2. Avantatges en la gestió de la circulació
 - A. 6.2.1. Estacionaments dedicats
 - A. 6.2.2. Gestió d'accés a zones restringides.
- Mesura 6.3. Normalització de l'ús del vehicle elèctric.
 - A. 6.3.1. Inclusió de vehicles elèctrics a la flota municipal i contractes municipals (20% en 2020)
 - A. 6.3.2. Ordenança sobre la instal·lació de punts de recàrrega al municipi
 - A. 6.3.3. Instal·lació de punts de recàrrega en estacionaments públics.
 - A. 6.3.4. Foment de nous models de gestió: flotes d'empresa, cotxe compartit, etc.
- Línia 7 – Pla Sectorial de Logística Urbana.
- Mesura 7.1. Definició de les mesures reguladores de logística urbana en Ordenança municipal específica.
 - A. 7.1.1. Creació de l'ordenança municipal que integre les mesures del pla de logística urbana.
- Mesura 7.2. Promoció de l'ús de vehicles innovadors i ecològics, especialment de la «darrera milla»
 - A. 7.2.1. Promoció de l'ús de cargo-bike (accés APR i altres zones)

- A. 7.2.2. Creació d'un centre d'aproximació
- Mesura 7.3. Creació de zones d'estacionament i C/D (càrrega/descàrrega) amb senyalització variable.
 - A. 7.3.1. Creació d'un inventari de places de C/D (SIG, plataforma Smart City)
 - A. 7.3.2. Incorporació de les TIC en la gestió de la demanda de places de C/D (Zona taronja)
- Mesura 7.4. Redacció del Pla de Logística Urbana Sostenible.
 - A. 7.4.1. Redacció del Pla de Logística Urbana Sostenible.

Dins els objectius del PMUS d'Eivissa s'inclou «definició d'àrees de baixa contaminació.» No s'ha trobat dins el document presentat cap referència a aquest punt.

Desenvolupament previsible del Pla

En aquest apartat s'ha inclòs el procediment de la tramitació ambiental del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Eivissa, a més d'establir en 3 nivells de prioritat (Alta, Mitjana i Baixa) l'aplicació de les diferents mesures.

Potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic

En aquest punt el DIE estableix de manera molt genèrica que els impactes de l'aplicació del pla seran positius, incidint en la reducció de l'ús del vehicle privat, a favor del transport públic col·lectiu o de l'ús de mitjans de transport no motoritzats (a peu, bicicleta, altres). Per tant, suposarà una reducció de la contaminació atmosfèrica, tant d'emissions com de renou, i també un estalvi en el consum de combustibles fòssils.

Incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials recurrents

En aquest punt s'han llistat els plans o instruments d'ordenació del territori relacionats amb el PMUS d'Eivissa a nivell autonòmic i insular.

No s'ha tingut en compte el planejament urbanístic municipal dins aquest punt.

Informes administracions afectades

Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (23/01/2019)

El cap del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera emet un extens informe amb les següents conclusions:

El PMUS presentat és molt complet. Si bé es podria arribar a millorar en alguns aspectes que es llisten a continuació:

- *Es podrien arribar a contemplar futures (Post 2025) ampliacions de conversió en zona de vianants o Àrees de Prioritat Residencial (APR). Almenys establir quines podrien ser les zones candidates. La superfície APR que es proposa no suposa una aposta disruptiva respecte de l'estat de la mobilitat actual.*
- *Si bé és cert que es parla dels nous modes de mobilitat, no es diu res de la necessitat d'elaborar una Ordenança que reguli l'ús d'alguns d'aquests vehicles: patinets (elèctrics o no), segways...*
- *Es proposen molt poques places noves d'aparcament dissuasiu respecte de les ja existents.*
- *S'hauria d'explicar amb més concreció com queda establerta la connexió dels aparcaments dissuasius amb el centre. És cert que es marquen rutes a peu, en bicicleta i en transport públic, però no resta clar que tots els aparcaments dissuasius constin de connectivitat adequada.*
- *Hi ha grans centres generadors de la mobilitat que estan fora de la ciutat. S'hauria d'explicar específicament com resta la connectivitat d'aquests centres generadors de mobilitat amb la proposta de PMUS existent. Doncs això pot servir per diagnosticar si hi ha qualche deficiència.*
- *No es fa una avaluació massa desenvolupada de l'efecte que pot tenir l'estacionalitat a la ciutat. Es podria aprofundir en aquest tema. És evident que el transport públic es regularà en funció de l'època d'escola, l'època d'estiu (...) Però també es poden posar en marxa altres iniciatives, com per exemple, en època d'estiu posar tarifes d'ORA diferents per als vehicles de lloguer.*
- *Les tarifes de l'ORA podrien anar en funció del contaminant que sigui el vehicle. Els expenedors de l'ORA d'Eivissa ja estan preparats, doncs s'ha d'indicar la matrícula per a poder fer el pagament. Així doncs, no s'ha de fer un canvi tecnològic important per implementar aquests tipus de sistemes.*
- *No resta clar qui farà de monitor de mobilitat cap als centres educatius. Tal vegada seran mares i pares voluntaris o tal vegada es tracta de personal contractat (Agents de mobilitat)...*
- *En les APR es podria indicar millor què es consideren vehicles de baixa contaminació. No resta clar amb l'indicat a la imatge 4.11, i no quadra amb la categorització elaborada per la DGT.*
- *A les APR es limita també a certes hores el trànsit de motocicletes. També podria haver-hi una diferenciació en funció del tipus de tecnologia d'aquest vehicle, per exemple, si és moto elèctrica permetre tot el dia la seva circulació, doncs no fan renou.*
- *No es parla res de la possibilitat de punts de recàrrega elèctrica per motocicletes.*
- *No es presenta una valoració global del nombre d'aparcaments existents de turismes a la ciutat. Sí que es valora el nombre d'aparcaments que poden arribar a existir de motocicletes i bicicletes amb aquest PMUS. S'haurien d'arribar a tenir més aparcaments de moto, bicicletes... que de turismes.*
- *Les rutes a peu prioritàries convindria que fossin diferents de les vies prioritàries per a vehicles, de manera que caminant s'estigui menys exposat a la contaminació atmosfèrica.*

- No es parla res de posar radars de dins ciutat, sobretot per a zones 30. Si bé un radar pot ser car de comprar i mantenir, també es cert que hi ha ciutats que han posat caps en altura fixes, on es poden col·locar aquests dispositius, i es va canviant el carrer en el qual s'ubica.
- Es podria considerar tenir espais perquè es muntin aparcaments segurs per a bicicletes el vespre. Si bé els espais poder ser públics, el sistema d'aparcament podria ser privat o, fins i tot, en concessió. Un exemple són els aparcaments de Barcelona.
- Un PMUS o un PGOU poden ser eines per millorar el nivell de confort de la població. Existeixen indicadors molt útils per a determinar quant pertanyia vertaderament la ciutat la seva població. Exemples serien: percentatge de superfície pública lliure que es dedica a l'ús dels ciutadans; percentatge de superfície dedicada als infants; percentatge de superfície dedicada als modes alternatius de transport (bicicleta, patinets...); percentatge de superfície dedicada a parcs; superfície dedicada al vehicle privat; superfície dedicada a ocupació per part de negocis...

Direcció General de Mobilitat i Transports (25/01/2019)

El cap de Departament d'Obres Públiques emet les següents conclusions al seu informe:

Tant la mobilitat, com l'adequació dels diferents modes de transport en servei, estan estretament lligats a la planificació de l'activitat humana, urbanística i territorial. Així, el desenvolupament residencial i turístic dispers, ha propiciat un augment en la longitud dels desplaçaments, i derivat d'això, un major ús del vehicle privat, segurament per falta d'alternativa de transport col·lectiu. El PMUS pretén regular aquesta tendència, no obstant es considera que, s'han de revisar alguns d'aquests aspectes:

- 1. Es considera que la diagnosi de la mobilitat municipal actual és incompleta. No s'exposa ni explica com s'han obtingut les dades ni quins estudis de camp o de dades existents s'han realitzat. No s'ha tengut en compte la mobilitat turística.*
- 2. Els reptes i objectius es consideren adequats i ajustats a les directrius del PDSMIB. Recordar que les directrius del PDSMIB persegueixen, com a objectiu principal, el canvi modal de la mobilitat, tant de residents com de turistes, desplaçant el mateix als modes més sostenibles.*
- 3. Hauria de ser eix principal i irrenunciable del PMUS la devolució dels carrers (sense oblidar l'ús motoritzat, però no centrant-se en ell) a la mobilitat no motoritzada, principalment a peu o en bicicleta.*
- 4. Pel que fa a les previsions d'actuació per l'estacionament:*
 - a) L'increment de la rotació facilita la possibilitat d'aparcar al centre i per tant, incrementa el volum de trànsit dels carrers.*
 - b) Aquest increment de trànsit afecta directament a les vies de nivell 1 i 2, restant espai tant pel Transport Públic (T.P.) com per les vies ciclistes que es proposen (tant segregades com no segregades).*
 - c) En vies, ja de per se, de circulació densa (eixos principals d'Eivissa) i tenint en compte la intenció de realitzar pocs canvis en el pla de circulació, s'augura difícil implementar carrils d'ús exclusiu pel transport públic i per les bicicletes.*
 - d) La creació dels aparcaments intercanviadors és adequada per a reduir l'accés al centre, no obstant, ha de competir amb les facilitats d'aparcament que es puguin donar al centre (zona blava) amb l'agreujant de que precisa, per l'usuari, un canvi de mode de transport.*
- 5. Pel que fa al foment de l'ús de la bicicleta:*



- a) La xarxa d'itineraris proposada es considera que en alguns dels itineraris és massa «perimetral» elevant el temps de desplaçament i creant la sensació de poca efectivitat del trajecte.
- b) El carril bici segregat previst a la carretera Eivissa – Sant Antoni no sembla compatible actualment amb el tipus de secció de la carretera i amb l'explotació en concessió existent.
- c) Més de la meitat de la xarxa ciclista proposada es basa en l'anomenat «Itinerari Urbà» que està conformat principalment per «ciclocarrers» en els que el flux motoritzat conviu amb el flux ciclista. Aquest ciclocarrers han d'anar acompanyats amb mesures de pacificació i reducció del trànsit motoritzat.
6. S'hauria de justificar la necessària reordenació de l'oferta de transport públic amb les dades de mobilitat que es genera.
7. La substitució de la flota de vehicles actual a flota elèctrica no s'hauria de fer incentivant l'ús del vehicle, ni amb mesures que es contradiguin amb l'objectiu de reducció de l'ús del vehicle privat pels carrers d'Eivissa.
8. La gestió de la logística urbana és un dels reptes importants en la reconversió de la mobilitat urbana i per tant s'ha de tenir molt en compte a l'hora de dissenyar els nous esquemes de gestió de mobilitat.

Consell Insular d'Eivissa

El 8 de febrer de 2019 s'emet Acord del Consell Executiu del Consell Insular d'Eivissa amb les conclusions derivades dels següents informes tècnics:

- *Departament de Territori i Mobilitat (Secció de Territori) (29/01/2019)*

A l'informe s'indica el següent:

«Es troba a faltar una anàlisi de la concordança del que planteja el document del PMUS amb el planejament municipal vigent (PGOU de 1987) i, especialment, amb el que es troba en tramitació [...].

Aquesta anàlisi sembla necessària ja que, sense entrar en un anàlisi profund dels usos, s'observen discrepàncies entre el que es preveu en el PMUS i la qualificació que el planejament atorga a alguns intercanviadors [...]

[...] hauria estat convenient que el PMUS inclogués la situació actual dels intercanviadors i les actuacions que es poden dur a terme en aquest moment -per la seva concordança amb el planejament – així com una anàlisi a futur que recollís les previsions de la revisió en tramitació per tal que el document tingués totes les garanties de poder-se executar.»

- *Departament d'Economia, Hisenda, Medi Ambient, Medi Rural i Marí (Secció de Medi Ambient) (22/01/2019)*

Es resumeixen les consideracions fetes al seu informe :

- Incloure una diagnosi detallada i concretada pel cas del municipi, per tal de valorar la situació actual en quant a detectar el punt de partida, els diferents aspectes, mancances, oportunitats, de l'actual situació, per tal d'aconseguir els esmentats objectius.

- Ampliar l'apartat dedicat al seguiment del pla i els indicadors, detallant quins son els procediments de seguiment, avaluació i revisió del pla i de les seves mesures proposades.
- Incorporar l'estudi econòmic financer del Pla estipulat com a contingut mínim a la normativa de referència.
- Incorporar l'anàlisi d'alternatives raonables a nivell de viabilitat tècnica i ambiental.
- Realitzar una molt més acurada i detallada analítica dels potencials impactes del conjunt de les actuacions que es deriven del Pla.

- *Departament de Territori i Mobilitat (Secció d'Infraestructures Viàries) (04/02/2019)*

A continuació es resumeixen les consideracions fetes per cadascuna de les mesures proposades dins el PMUS:

Línia 1. Pla Sectorial de circulació i xarxa viària

Mesura 1.1. Definició d'una jerarquitització viària segons tres nivells:

- Considerar el tram de la carretera EI 300 (antiga C-733), entre les rotondes d'accés al port i l'enllaç amb Jesús (connexió amb EI-20), com de nivell supramunicipal (xarxa primària de carreteres).
- Estudiar la possibilitat de plantejar un nivell superior de jerarquia viària als vials que connecten l'Avinguda 8 d'Agost amb la zona de cap Martinet (Talamanca i camí de l'Horta).
- Estudiar la possibilitat de potenciar el Camí de cas Ferró com via d'accés des de Puig d'en Valls, i analitzar la possibilitat de modificar la intersecció amb l'EI-600 (antiga C-731).
- No sembla raonable considerar nivell 2 per l'Avinguda Santa Eulàlia, quan al propi Pla determina que a aquesta via es dirigeix gran part del tràfic de sortida de la ciutat.

Mesura 1.2. Pla de circulació:

- No es pot valorar la solució adoptada per estar pendent d'informe per la Secció d'Infraestructures Viàries del Consell d'Eivissa.

- Seria necessari avaluar la incidència que pot tenir la modificació de la circulació prevista en el PMUS als ramals d'accés a l'enllaç de Blancadona (actualment congestionats).
- Les actuacions a fer dins el PMUS han de ser coherents amb les previsions establertes a l'Avantprojecte de la urbanització formada per les carreteres PM-801 (PK 1+030 al PK 2+210), ronda E-10 (PK 0+000 al PK 2+400) i C-733 (PK 1+150 al PK 1+750).
- S'ha de tenir present els problemes de drenatge que es produeixen actualment a les rotondes d'accés al port.
- Quant a la modificació dels accessos proposats a les carreteres EI-10 i EI-800 informa favorablement l'actuació prevista amb condicionants que justifiquin la viabilitat.

Línia 2. Pla sectorial d'estacionament

Els nous sectors d'estacionament dissuasiu proposats (mesura 2.2.) han de situar-se, en principi, fora de la zona de reserva prevista al Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa (PDSCE).

Línia 3. Pla sectorial de mobilitat per als vianants i PMR

Mesura 3.1. Creació d'una xarxa d'itineraris per als vianants

- Informa desfavorablement la substitució de la passarel·la de Blancadona (EI-20) per un pas a nivell, ateses les característiques i funcionalitat de la carretera.
- Informa desfavorablement la substitució de les passarel·les existents en l'EI-10 per passos a nivell, mentrestant no s'executin els projectes de remodelació integral dels trams de carretera corresponents (condicionament EI-10).
- S'ha de representar en plànols la passarel·la de s'Olivera sobre l'EI-20.
- Quant a l'amplada de voreres mínims plantejats en carreteres del Consell Insular d'Eivissa, han de ser compatibles amb el domini públic disponible i amb l'amplària de plataforma requerida pel tràfic motoritzat.

Línia 4. Pla sectorial de mobilitat ciclista

L'amplària mínima i el traçat dels itineraris proposats en carreteres del Consell Insular d'Eivissa, han de ser compatibles amb el domini públic disponible i amb l'amplària de plataforma requerida pel tràfic motoritzat.

- *Departament de Territori i Mobilitat (Secció de Transports) (29/01/2019):*

El Consell Insular s'oposa a la vigent redacció donada a esborrany per a l'aprovació del PMUS de la ciutat d'Eivissa per una sèrie de qüestions, que de forma resumida serien:

3.1 No es comparteix el model de mobilitat proposat per l'Ajuntament, en el qual unes preteses línies urbanes, circularien i operarien al viari urbà del municipi mentre la resta de línies interurbanes s'adreçarien directament a l'estació d'autobusos del CETIS.

[...]

3.2. Aquesta oposició al model de mobilitat plantejat per l'Ajuntament pel que fa al transport col·lectiu es basa en la **incorrecta apreciació sobre la cobertura de la demanda de mobilitat que es genera «cap a» i «des de» la ciutat d'Eivissa** en primera instància i, en segon lloc, per **no considerar adequada la manifestada centralitat de l'estació d'autobusos** ubicada al CETIS.

3.3. L'aplicació d'aquest model, **lluny d'aconseguir el canvi modal a favor del autobús en perjudici del vehicle privat sembla que, al contrari, podria resultar en l'efecte oposat**: els vehicles privats provinents de la resta de municipis (i els propis de la ciutat amb destinació als mateixos) podrien circular i estacionar per la ciutat mentre el transport interurbà es situaria a una distància del centre pròxima als 1.000 metres de distància.

3.4. Aquesta apreciació municipal sembla recolzar-se en la **incorrecta associació entre circulació d'autobusos al viari municipal i congestió del trànsit**, fruit possiblement de la incorrecta lectura que es fa dels motius que ocasiona la congestió actual en les principals avingudes: en opinió del Consell (i en aplicació de tota la literatura especialitzada de mobilitat), la congestió es dona per la competència per l'espai públic de les modes de transport col·lectius i els privats, que en aquest cas sembla que, per decisió municipal, es resol a favor del vehicle privat.

3.5. La proposta recollida al PMUS **contradiu l'acord recentment arribat entre Consell i Ajuntament** en relació a la circulació i operació de les diferents línies una vegada es produeixi l'obertura del CETIS, més particularment en la part relacionada amb les operacions a la ciutat (que no es preveuen) de les línies amb origen o destinació a la capçalera de la resta de municipis de l'illa d'Eivissa.

3.6. I finalment, **resultant la qüestió més important de totes**: encara que s'estigués d'acord en tot l'anterior (que en aquest moment no s'està) el PMUS demana l'inici d'unes negociacions que conduïxin a la signatura d'un conveni que permeti, en el seu cas, la licitació conjunta i integrada en un únic concurs de la suma de les línies interurbanes (del Consell) amb l'addició de les línies urbanes (proposades i dissenyades per l'ajuntament). Aquesta qüestió, que resulta ser la central i vertebradora de tota la resta de qüestions sobre les quals se base la línia estratègica núm. 5 del PMUS, relativa al «Pla Sectorial de Transport Públic» suposaria:

3.6.1. que s'articulàs un conveni o figura jurídicament viable que permetés licitar al Consell (i prestar a través d'una empresa operadora dependent del Consell) dos serveis diferents: l'interurbà insular i l'urbà de l'Ajuntament d'Eivissa, competencialment atribuïts a administracions diferenciades. A l'efecte s'hauria d'establir també clarament la situació que derivaria del fet d'arribar a tenir en qualsevol moment 50.000 habitants en el municipi d'Eivissa.

3.6.2. que aquesta prestació integrada, s'articulàs a través d'aquest instrument jurídic amb una aportació econòmica que resultàs correcta, en la seva aportació per part de l'ajuntament d'Eivissa, sent que a quantia puntada a priori (160.000 €) sembla molt llunyana a la que finalment resultaria d'un acurat estudi econòmic financer de l'atribució de drets i càrregues i el sosteniment econòmic de l'actuació.

3.6.3. que es comptàs amb temps suficient per realitzar aquesta negociació, obviant el fet de no haver aconseguit arribar a aquesta posició d'acord negociat entre ambdues administracions, en els dos darrers anys dedicats a l'efecte. Aquest temps s'hauria de posar en relació als terminis fixats per finalitzar les tasques per treure la licitació del nou sistema de transports i a la situació actual de provisionalitat per la pròrroga de les vigents concessions, atès que en cas de considerar-se realitzable suposaria, entre altres qüestions, tornar a aprovar inicialment i sotmetre a informació pública l'aprovació inicial del PISTRVC (Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera), en suposar una variació substancial sobre el ja aprovat i atenent a que s'hauria de modificar en el sentit ara proposat per l'ajuntament, donat el seu caràcter d'ordre jeràrquicament superior com instrument de planificació i que en cas de no modificar-se (el PISTRVC) impediria l'aprovació del PMUS tal i com ara s'ha redactat.

Tota aquesta postura tècnica i el plantejament de les solucions proposades pel Consell Insular per atendre les necessitats de la mobilitat general de l'illa (i també les específiques que entren en relació amb la demanda i oferta de mobilitat vinculada amb la ciutat d'Eivissa) es troba incorporada en els documents tècnics elaborats per les dos consultores tècniques especialitzades que el Consell Insular ha contractat per a l'elaboració dels documents i es suporta i valida tècnicament pel tècnic que subscriu en el detall de les tasques ja realitzades, que han conformat la documentació tècnica utilitzada per a l'aprovació inicial del PISTRVC.

De tot el que es dóna compte i s'informa en relació a la petició de realitzar informe tècnic sobre el contingut de l'esborrany de Pla de Mobilitat Urbana sostenible (PMUS) elaborat per l'Ajuntament d'Eivissa i que es troba en aquest moment en tràmit d'informació ambiental, informe que s'eleva per a la seva consideració per poder passar a formar part de la postura del Consell Insular front l'eventual aprovació d'aquest document en els termes en que es redacta i que **expressament es posa en relació al darrer punt tractat (3.6.3) i la valoració política (ja no tècnica) de la conveniència o oportunitat de diferir més en el temps el necessari tancament dels documents que permetin la pròxima licitació del sistema de transport regular en autobús de l'illa d'Eivissa.**

Informes entitats consultades

No s'han enviat consultes a altres entitats.

Consideracions tècniques

- Entre els objectius establerts dins el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB), a l'apartat dedicat a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible, s'inclouen els següents objectius:

Objectiu Pla	Objectiu mesura	2.1.
3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	Baix
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	Mitjà
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	Alt
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	Alt
	Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	Baix
	Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)	Baix
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat	Mitjà

A la informació proporcionada al Document Inicial Estratègic es fa referència als objectius assolits de l'aplicació del PMUS, quant als viatges totals i en cotxe (pàg.12). Quant a la resta de modes de transport (privat, públic, motoritzat, a peu, bicicleta) s'exposa l'evolució de la mobilitat de l'any 2017 al 2025, sense definir els objectius a assolir per cada modalitat i en el plaç de duració del pla. Tampoc es diferencien els turistes dels residents, ni es té en compte les èpoques turístiques on hi ha major afluència de visitants a Eivissa.

- Els reptes i objectius es consideren adequats i ajustats a les directrius del PDSMIB, on s'estableix el canvi modal de la mobilitat.
- El document presentat fa una descripció molt bàsica i generalista de la mobilitat del municipi d'Eivissa, amb molt poca concreció. Serà necessari incloure una diagnosi més amplia, detallada i concreta de la mobilitat del

municipi d'Eivissa, per tal de valorar la situació actual, com a punt de partida, i analitzar les mancances, oportunitats per tal d'aconseguir els objectius del Pla.

4. Es podria millorar molt el Pla presentat si s'inclouen, tal i com es recomana a la *Guía para la elaboración de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Gobierno de las Islas Canarias*, com a línies d'acció les següents:

- Pla Sectorial de Millores de la distribució de mercaderies, on s'inclouen la demanda de transport de mercaderies i l'anàlisi de les infraestructures per al tràfic de mercaderies.
- Pla de Millores de la Qualitat Ambiental i Estalvi Energètic, on millorar la qualitat atmosfèrica en relació a disminuir renous i millorar la qualitat de l'aire.
- Pla Sectorial d'Accessibilitat per als vianants urbana i planificador de viatges accessibles.
- Pla Sectorial de Seguretat vial, on s'analitza els impactes del sistema de seguretat en la seguretat, anàlisi de la influència de la perillositat circulatòria percebuda i planificació urbana intel·ligent.
- Pla Sectorial de Bones Pràctiques de Mobilitat, incloent mesures per reduir l'ús de l'automòbil (millores de gestió, mesures fiscals), dificultar el seu ús, pautes per reduir els impactes de l'automòbil, green city tool, plans de mobilitat d'empreses, etc.
- Pla Sectorial Smart Mobility

A més, s'ha introduït com a punt 5. «Estrategia Acogida de nuevas modalidades de transporte» noves modalitats de transport com a debat, com els serveis de «sharing» (car-sharing, car pooling), Pla de Mobilitat d'Empreses, Smart City i Smart Mobility, però no s'han inclòs com a mesures dins el Pla, que podrien ser interessants per a un desenvolupament més complet del Pla. Seria adequat incloure aquest tipus nous de modalitat de transport al Pla per fer-ho més complet i actualitzat.

5. Dins la mesura 3.1. «Creació d'una xarxa d'itineraris per a vianants» es diu el següent: «En el caso de Eivissa, como ya se comentó en el documento diagnóstico, el casco antiguo se encuentra peatonalizado en la mayor parte de sus calles, pero aún queda algún tramo de calles colindantes sin peatonalizar y con aceras estrechas. Un ejemplo de esto es la calle Joan Xicó. Esta calle es una vía muy importante para viandantes ya que conecta la Universidad con Av. España y también alberga muchos de los tráfico que se dirigen al casco antiguo.». No



obstant, no s'inclou al PMUS cap proposta per convertir en zona de vianants, al menys, aquest tram que es comenta (carrer Joan Xicó). Seria molt interessant per a retornar els carrers a les persones i les seves activitats, estudiar i reservar trams per convertir en zona de vianants,

6. No s'han tingut en compte les àrees periurbanes que generen una alta mobilitat, com els parcs empresarials, universitats, hospitals públics o privats, grans empreses, centres d'oci (discoteques, centres comercials), centres educatius, centres esportius, etc. Com a referència es pot fer servir la definició de grans centres generadors de mobilitat que s'estableix a l'apartat segon de la Disposició Addicional 3ª de la LUIB (Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears).
7. No s'ha previst al PMUS un procés de participació ciutadana al llarg de la seva tramitació i aprovació. Es considera indispensable incloure un procés participatiu dirigit a tota la ciutadania (agents socials, menors d'edat, persones majors, etc) essencial per l'aplicació i acceptació per part de la ciutadania de mesures que modifiquen les actuals pautes de mobilitat. S'hauria d'incloure aquest punt, per tal de donar compliment als principis establerts a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, Art. 2 h) *La implicació de la ciutadania mitjançant la participació social en la presa de decisions*, i a l'Estratègia Espanyola de mobilitat sostenible i els governs locals.
8. Quant al seguiment del Pla, s'enumera un indicador per a cadascuna de les mesures, sense detallar com es concretarà la seva avaluació i revisió. Es considera important ampliar aquest apartat, detallant els procediments de seguiment, avaluació i revisió del Pla i les mesures proposades.
9. S'ha inclòs al document presentat una avaluació energètica del Pla, concloent que amb l'aplicació del PMUS s'evitarà fins l'any 2025 l'emissió de 10 Tones de CO₂ i el consum de més de 3 Tep/dia, ates el menor ús del cotxe i un repartiment modal entre els vehicles motoritzats a favor de les motos i autobusos.
10. El document presentat no inclou un estudi econòmic financer, exigit segons l'Art. 190 e) de la Llei 4/2014. S'hauria d'incloure al PMUS aquest estudi, juntament a la resta d'informació demanada en aquest article.
11. No s'ha tingut en compte al PMUS dins l'apartat d'incidències previsible sobre els plans sectorials i territorials concurrents, l'aprovació inicial per part del

Consell Insular d'Eivissa del PISTRVC (Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera).

12. A l'informe emès per la Secció de Territori del Departament de Territori i Mobilitat del Consell Insular d'Eivissa es posa en evidència la manca de concordança entre el PMUS presentat i el planejament municipal vigent en relació als intercanviadors existents i proposats en sòl urbà. S'haurà d'aclarir aquest punt.
13. A l'informe de la Secció d'Infraestructures Viàries del Departament de Territori i Mobilitat del Consell Insular d'Eivissa, s'indica un seguit d'aspectes desfavorables, així com canvis per adaptar-se a les previsions del Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa (PDSCE), que s'hauran de solucionar.
14. Segons l'informe del Departament de Territori i Mobilitat (Secció de Transports) del Consell Insular d'Eivissa, hi ha greus contradiccions entre la proposta de PMUS i el PISTRVC, atès que a Eivissa no té servei urbà de transport públic urbà propi. El que hi ha són línies interurbanes que cobreixen (en la mesura del possible) necessitats de caràcter urbà al seu pas pel municipi. Per qüestions competencials no correspon al Consell Insular realitzar el transport urbà de la ciutat d'Eivissa, i no es pot negociar i signar un conveni entre consell i ajuntament sense que hi hagi prèviament un servei urbà propi dins del municipi d'Eivissa que ara mateix no existeix. Per fer viable la implantació del PMUS d'Eivissa és fonamental solucionar aquestes contradiccions i entre l'Ajuntament d'Eivissa i el Consell Insular d'Eivissa.

Conclusió

Per tant, d'acord amb l'art. 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es proposa que l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) d'Eivissa tenguin en compte, a més del contingut mínim detallat a l'Annex IV i el previst a l'art. 20 de la Llei 21/2013 i a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, els següents aspectes:

1. S'haurà d'incloure i desenvolupar els aspectes relacionats amb l'elaboració de PMUS, inclosos dins el Pla Director de Mobilitat de les Illes Balears (en procés d'aprovació)
2. S'hauria d'aclarir els anys d'aplicació i duració del PMUS d'Eivissa.

3. S'hauria de replantejar o justificar millor la metodologia del càlcul de l'increment de desplaçaments prevists per a 2025.
4. S'hauria d'incloure alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables.
5. S'hauria d'incloure els objectius assolits de l'aplicació del PMUS, de tots els modes de transport desglossats per tipus de transport (privat, públic, motoritzat, a peu, bicicleta, etc) i diferenciant entre residents i turistes, així com els objectius a assolir per cada modalitat i en el plaç de duració del pla, en coherència amb allò especificat al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears.
6. S'hauria d'incloure i desenvolupar la «definició d'àrees de baixa contaminació.», que apareix llistat entre els objectius del PMUS d'Eivissa.
7. Es podria ampliar les línies d'acció i reestructurar les presentades, de manera que s'incloguin aspectes relacionats amb la distribució de mercaderies, qualitat ambiental i estalvi energètic, planificador de viatges accessibles, seguretat vial, bones pràctiques, Smart Mobility, així com incloure, dins les accions o com accions pròpies el desenvolupament i integració de les noves modalitats de transports incloses al punt 5 (serveis de «sharing», car-sharing, car pooling, Pla de Mobilitat d'Empreses, Smart City). Seria adequat incloure aquest tipus nous de modalitat de transport al PMUS per fer-ho més complet i actualitzat.
8. Seria molt interessant per a retornar els carrers a les persones i les seves activitats, estudiar i reservar trams per convertir en zona de vianants.
9. S'ha de tenir en compte el planejament urbanístic municipal en la redacció del Pla i la seva coordinació, interrelació i coherència.
10. S'hauria de tenir en compte els grans centres generadors de mobilitat a les diferents línies estratègiques i mesures del Pla.
11. S'hauria d'analitzar l'impacte sobre la mobilitat dels cotxes de lloguer, sobretot a la temporada alta, i proposar solucions i mesures per disminuir o evitar els impactes negatius.
12. S'hauria d'implementar mesures amb la finalitat que la freqüència del transport públic s'incrementés en les hores punta: entrades/sortides llocs de treball, escoles, etc. i disminuir-la a les hores en què els desplaçaments disminueixen.

13. S'haurà d'incloure al PMUS l'estudi econòmic financer, exigit per l'Art. 190 e) de la Llei 4/2014, juntament a la resta d'informació demanada en aquest article. A més, haurà d'incorporar un apartat específic per descriure i quantificar en costos i en ingressos tangibles i intangibles la seva aportació per assolir els objectius fixats al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB).
14. S'hauria de preveure i desenvolupar un procés de participació durant el procés de tramitació del Pla, per tal de donar compliment als principis establerts al Art. 2 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.
15. Es tindran en compte les observacions realitzades per la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic.
16. S'haurà de solucionar la manca de concordança entre el PMUS presentat i el planejament municipal vigent en relació als intercanviadors existents i proposats en sòl urbà, detectat a l'informe emès per la Secció de Territori del Departament de Territori i Mobilitat del Consell Insular d'Eivissa.
17. S'haurà d'ampliar i incloure les mancances d'informació detectades a l'informe de la Secció de Medi Ambient del Departament d'Economia, Hisenda, Medi Ambient, Medi Rural i Marí del Consell Insular d'Eivissa.
18. S'haurà de tenir en compte les consideracions fetes a l'informe de la Secció d'Infraestructures Viàries del Departament de Territori i Mobilitat del Consell Insular d'Eivissa, per tal de solucionar els aspectes desfavorables indicats, així com les adaptacions a les previsions del Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa (PDSCE).
19. S'hauran de solucionar les greus contradiccions i problemes de coordinació entre el PMUS proposat per l'Ajuntament d'Eivissa i el Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera (PISTRVC), aprovat inicialment pel Consell Insular d'Eivissa.

Tramitació i consultes:

Respecte a la tramitació s'ha de recordar que, per tal de donar compliment a l'art. 21 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11/12/2013), l'Ajuntament d'Eivissa ha de sotmetre a informació pública la versió inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) d'Eivissa, acompanyat de l'Es-

tudi Ambiental Estratègic (EAE), el qual s'haurà tengut en compte per a l'elaboració del PMUS.

Simultàniament, l'Ajuntament d'Eivissa trametrà la versió inicial del PMUS i l'EAE a les Administracions públiques afectades i a les persones interessades que han estat consultades prèviament:

Consell Insular d'Eivissa.

- Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries i Lluita contra l'Intrusisme

- Departament d'Innovació, Transparència, Participació i Transports.

- Departament de Presidència i Gestió Ambiental.

Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius:

DG d'Energia i Canvi Climàtic

o Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera

Conselleria de Mobilitat i Habitatge:

DG Mobilitat i Transport Terrestre

A més també es considera que s'haurà de consultar a:

Conselleria de Medi Ambient i Territori:

DG d'Espais Naturals i Biodiversitat

o Servei de Planificació al Medi Natural (XN2000)

DG de Territori i Paisatge

o Servei de Costes i Litoral

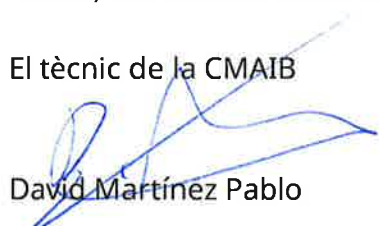
o Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme

GEN-GOB Eivissa

Associacions veïnats

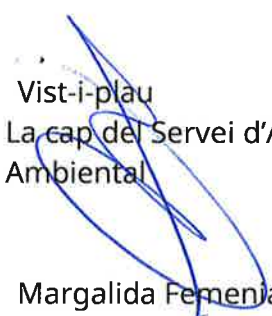
Palma, 4 d'octubre de 2019

El tècnic de la CMAIB



David Martínez Pablo

Vist-i-plau
La cap del Servei d'Assessorament
Ambiental



Margalida Femenia Riutort