

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

184976*Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla de mobilitat urbana sostenible del municipi d'Eivissa (PMUS), TM Eivissa (227E/2018)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 25.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 22 d'abril de 2021,

DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

L'art. 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix els plans o programes que són objecte d'una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària.

1. Antecedents

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) es regulen de forma específica en els art. 189, 190, 191 i 192 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears; a l'art. 192 s'indica que els PMUS s'han de revisar cada 8 anys.

També li és d'aplicació el Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (BOIB de 11/5/2019).

2. Objecte del pla

El PMUS d'Eivissa, amb les mesures proposades, pretén introduir un important canvi modal entre els modes motoritzats, en especial, canviant els viatges amb cotxe privat cap a altres modes més sostenibles.

L'objectiu general del Pla és el d'avançar cap a una mobilitat sostenible; aquest objectiu es concreta amb les següents línies d'actuació:

Línia 1 – Pla Sectorial de Circulació i Xarxa Viària.

Línia 2 – Pla Sectorial d'estacionament.

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

Línia 4 – Pla Sectorial de Mobilitat Ciclista.

Línia 5 – Pla d'Explotació per als serveis de Transport Regular i ús general de viatgers.

Línia 6 – Foment de l'ús de vehicles elèctrics.

Línia 7 – Pla Sectorial de Logística Urbana.

Anàlisi d'alternatives

Es contemplen dos escenaris:

- Alternativa 0: no dur a terme el PMUS, ni altres actuacions que conduïxin a la sostenibilitat del sistema de mobilitat.
- Alternativa 1: implantació del PMUS.

L'alternativa 1 és l'escenari sostenible ja que es reduiran els impactes negatius i se'n produiran de positius: millora de la salut, la reducció del consum d'energies no renovables i la cohesió social.

Elements ambientals significatius afectats pel Pla i mesures proposades

El conjunt de mesures proposades pel PMUS pretén aconseguir un consum energètic i unes emissions de CO₂ inferiors als actuals.

S'estima que, amb l'aplicació del PMUS es podran evitar uns 42.500 viatges en cotxe cada dia.

Tots els impactes generats per l'aplicació del PMUS són positius, per la qual cosa no es considera necessari proposar mesures preventives, correctores o compensatòries.

Resum del procés d'avaluació

Fase Prèvia de Consultes

Tal com preveu l'art. 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va redactar el Document d'Abast que va ser tramès a l'Ajuntament el 8 d'octubre de 2019, juntament amb còpia dels informes rebuts de les administracions afectades.

Fase d'informació pública i de consultes

La versió inicial del PMUS junt amb l'Estudi Ambiental Estratègic (que inclou el Resum no Tècnic) es varen sotmetre al tràmit d'informació pública durant un període de 45 dies (BOIB núm. 120 de 9/7/2020) i durant un període de 64 dies en la plataforma «esPublico Gestiona».

El 20 d'agost de 2020 es va presentar una al·legació per uns particulars que s'ha analitzat pel promotor i ha estat acceptada parcialment.

Dels informes rebuts es destaquen els següents:

1. Direcció General de Territori i Paisatge. Conselleria Medi Ambient i Territori (9/11/2020)

Les conclusions de l'informe tècnic són:

La realització de les obres proposades estan subjectes a l'autorització d'aquesta DG, essent necessari informe preceptiu i vinculant per part de la Demarcació de Costes en Illes Balears pel que fa a les construccions i instal·lacions situades a Zona de Servitud de Trànsit (ZST).

2. Departament d'Obres Públiques. Direcció General de Mobilitat i Transport Terrestre. Conselleria de Mobilitat i Habitatge (18/3/2020)

[...] s'ha de tenir en compte el Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) i la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

3. Consell d'Eivissa

El Consell Executiu del 9/9/2020 va prendre l'acord d'acceptar els informes emesos pels diferents Departaments:

1. Departament de Presidència i Gestió Ambiental. Secció de Medi Ambient (28/8/2020):

Consideracions sobre el Document Inicial Estratègic:

No existeix cap anàlisi d'alternatives raonables a nivell de viabilitat tècnica i ambiental. [...] es considera necessari incorporar l'esmentat anàlisi d'alternatives al Document Ambiental Estratègic.

[...] es considera important realitzar una molt més acurada i detallada analítica de potencials impactes.

Apartat característiques ambientals de la zona: es considera necessari ampliar aquesta descripció amb altres variables ambientals d'interès.

Es considera necessari proposar mesures correctores o preventives per aquelles actuacions desfavorables per alguna de les variables, encara que la suma amb els favorables sigui positiva.

2. Departament de Gestió del Territori, Infraestructures Viàries i Lluita contra l'Intrusisme:

1. Servei de Territori. (1/9/2020)

Es transcriu l'informe emès el 29/1/2019, ja tingut en compte alhora de redactar el Document d'Abast.

2. Servei d'Infraestructures Viàries (2/9/2020)

“- La jerarquización viaria propuesta en el PMUS debe ser coherente con la prevista en el PDSCE (Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa), en particular en lo que se refiere a la red primaria de carreteras.

- Para poder informar favorablemente la reordenación del tráfico prevista en el PMUS, en lo que se refiere a las avenidas Ignacio Wallis y Santa Eulalia, se requiere aportar nueva documentación que permita evaluar si efectivamente las medidas planteadas por el Ayuntamiento de Eivissa corrigen las deficiencias en el tráfico producidas por dicha reordenación, que consisten en un descenso significativo del nivel de servicio de las intersecciones de la EI-10 y EI-300 con la calle Ignacio Wallis y Avenida Santa Eulalia respectivamente, así como analizar la incidencia que puede tener la modificación de la circulación planteada en los ramales de acceso al enlace de Blancadona.





- En lo que respecta a la modificació de los accesos propuestos en las carreteras EI-10 y EI-800 se informa favorablemente la actuación prevista, siempre que la solución planteada sea coherente con la transformación global que se defina para las vías (EI-800 y EI-10) y que el proyecto de acondicionamiento de los accesos contemple el estudio de la repercusión, que supone su ejecución, en la seguridad y fluidez del tráfico de las travesías correspondientes, de manera que quede justificada la viabilidad de los mismos.
- Los pasos peatonales sobre la EI-20 deben efectuarse a distinto nivel, dadas las características y funcionalidad de la carretera (pasarelas de Blancadona y s'Olivera)."

3. Departament d'Innovació, Transparència, Participació i Transports. Servei de Transports (4/9/2020)

Es fan una sèrie d'observacions a la LINIA 5 PLA D'EXPLOTACIÓ PELS SERVEIS DE TRANSPORT REGULAR I ÚS GENERAL DE VIATGERS, ja que és la que fa referència a les competències en matèria de transport que exerceix el Consell Insular d'Eivissa. A més, també s'indica que el que es defineix en el PMUS resta subjecte al resultat de les tasques de negociació i al contingut final del conveni de col·laboració que haurà de signar-se.

Conclusions

Per tot l'anterior, es formula la declaració ambiental estratègica favorable respecte del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Eivissa-PMUS amb la següent condició:

-S'ha de modificar la data d'assoliment (any 2020, que ja ha passat) de una de les actuacions proposades a la línia 6 (foment de l'ús de vehicles elèctrics):

6.3.1. Inclusió de vehicles elèctrics a la flota municipal i contractes municipals (20% en 2020)

Tot això sense perjudici de les competències que corresponguin a les diverses institucions en matèria de mobilitat i a la seva necessària coordinació.

Palma, 30 d'abril de 2021

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

