

## Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

### ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

#### **184976** *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Plan de movilidad urbana sostenible del municipio de Ibiza (PMUS), TM Ibiza (227E/2018)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 22 de abril de 2021,

#### **DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**

El art. 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece los planes o programas que son objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica (AAE) ordinaria.

##### 1. Antecedentes

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se regulan de forma específica en los art. 189, 190, 191 y 192 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares; en el art. 192 se indica que los PMUS se tienen que revisar cada 8 años.

También le es de aplicación el Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (BOIB de 11/5/2019).

##### 2. Objeto del plan

El PMUS de Ibiza, con las medidas propuestas, pretende introducir un importante cambio modal entre los modos motorizados, en especial, cambiando los viajes en coche privado hacia otros modos más sostenibles.

El objetivo general del Plan es el de avanzar hacia una movilidad sostenible; este objetivo se concreta con las siguientes líneas de actuación:

- Línea 1 – Plan Sectorial de Circulación y Red Viaria.
- Línea 2 – Plan Sectorial de estacionamiento.
- Línea 3 – Plan Sectorial de movilidad peatonal y personas con movilidad reducida (PMR).
- Línea 4 – Plan Sectorial de Movilidad Ciclista.
- Línea 5 – Plan de Explotación para los servicios de Transporte Regular y uso general de viajeros.
- Línea 6 – Fomento del uso de vehículos eléctricos.
- Línea 7 – Plan Sectorial de Logística Urbana.

##### Análisis de alternativas

Se contemplan dos escenarios:

- Alternativa 0: no llevar a cabo el PMUS, ni otras actuaciones que conduzcan a la sostenibilidad del sistema de movilidad.
- Alternativa 1: implantación del PMUS.

La alternativa 1 es el escenario sostenible puesto que se reducirán los impactos negativos y se producirán impactos positivos: mejora de la salud, la reducción del consumo de energías no renovables y la cohesión social.

Elementos ambientales significativos afectados por el Plan y medidas propuestas

El conjunto de medidas propuestas por el PMUS pretende conseguir un consumo energético y unas emisiones de CO<sub>2</sub> inferiores a los actuales.

Se estima que, con la aplicación del PMUS se podrán evitar unos 42.500 viajes en coche cada día.

Todos los impactos generados por la aplicación del PMUS son positivos, por lo que no se considera necesario proponer medidas preventivas,

correctoras o compensatorias.

Resumen del proceso de evaluación

Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue enviado al Ayuntamiento el 8 de octubre de 2019, junto con copia de los informes recibidos de las administraciones afectadas.

Fase de información pública y de consultas

La versión inicial del PMUS junto con el Estudio Ambiental Estratégico (que incluye el Resumen no Técnico) se sometieron al trámite de información pública durante un periodo de 45 días (BOIB n.º 120 de 9/7/2020) y durante un periodo de 64 días en la plataforma «esPublico Gestiona».

El 20 de agosto de 2020 se presentó una alegación por unos particulares que se ha analizado por el promotor y ha sido aceptada parcialmente.

De los informes recibidos se destacan los siguientes:

1. Dirección General de Territorio y Paisaje. Consejería Medio Ambiente y Territorio (9/11/2020)

Las conclusiones del informe técnico son:

La realización de las obras propuestas están sujetas a la autorización de esta DG, siendo necesario informe preceptivo y vinculante por parte de la Demarcación de Costas en Islas Baleares en cuanto a las construcciones e instalaciones situadas en Zona de Servidumbre de Tránsito (ZST).

2. Departamento de Obras Públicas. Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre. Consejería de Movilidad y Vivienda (18/3/2020)

[...] se tiene que tener en cuenta el Decreto 35/2019, de 10 de mayo, de aprobación del Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (PDSMIB) y la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares.

3. Consell de Ibiza

El Consejo Ejecutivo del 9/9/2020 tomó el acuerdo de aceptar los informes emitidos por los diferentes Departamentos:

1. Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental. Sección de Medio Ambiente (28/8/2020):

Consideraciones sobre el Documento Inicial Estratégico:

No existe ningún análisis de alternativas razonables a nivel de viabilidad técnica y ambiental. [...] se considera necesario incorporar el mencionado análisis de alternativas al Documento Ambiental Estratégico.

[...] se considera importante realizar una analítica mucho más cuidadosa y detallada de potenciales impactos.

Apartado características ambientales de la zona: se considera necesario ampliar esta descripción con otras variables ambientales de interés.

Se considera necesario proponer medidas correctoras o preventivas para aquellas actuaciones desfavorables por alguna de las variables, aunque la suma de los favorables sea positiva.

2. Departamento de Gestión del Territorio, Infraestructuras Viarias y Lucha contra el Intrusismo:

1. Servicio de Territorio. (1/9/2020)

Se transcribe el informe emitido el 29/1/2019, ya tenido en cuenta cuando se redactó el Documento de Alcance.

2. Servicio de Infraestructuras Viarias (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 Ibiza), 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 Ibiza 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 modificación 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 travessías correspondientes, de forma 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. Departamento de Innovación, Transparencia, Participación y Transportes. Servicio de Transportes (4/9/2020)

Se hacen una serie de observaciones en la LINIA 5 PLAN DE EXPLOTACIÓN POR LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE REGULAR Y USO GENERAL DE VIAJEROS, puesto que es la que hace referencia a las competencias en materia de transporte que ejerce el Consell Insular de Ibiza. Además, también se indica que lo que se define en el PMUS queda sujeto al resultado de las tareas de negociación y al contenido final del convenio de colaboración que tendrá que firmarse.

#### Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración ambiental estratégica favorable respecto del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ibiza-PMUS con la siguiente condición:

-Se tiene que modificar la fecha de alcance (año 2020, que ya ha pasado) de una de las actuaciones propuestas en la línea 6 (fomento del uso de vehículos eléctricos):

#### 6.3.1. Inclusión de vehículos eléctricos a la flota municipal y contratos municipales (20% en 2020)

Todo esto sin perjuicio de las competencias que correspondan a las diversas instituciones en materia de movilidad y a su necesaria coordinación.

Palma, 30 de abril de 2021

**El presidente de la CMAIB**  
Antoni Alorda Vilarrubias

