

*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL*

---

*Taula de Contingut*

**OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL**

- A. Introducció i justificació del pla director
- B. Objectius
- C. Metodologia de treball i fases



*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL***A. INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ DEL PLA DIRECTOR**

Tal i com es desprèn de les dades ambientals analitzades els darrers anys a Eivissa, el model de mobilitat a l'illa es demostra insostenible i genera importants desequilibris i externalitats. En són causants, entre d'altres, l'increment poblacional dels darrers anys, la forta estacionalitat entre temporades, un abús en l'ús del vehicle privat motoritzat i la manca d'alternatives de transport efectives i viables per a la ciutadania. Aquestes externalitats afecten tant l'economia productiva com turística, a part dels impactes que provoca sobre el medi ambient i natural. Per aquest motiu, el Consorci de Mobilitat per Eivissa, considera necessari promoure el desenvolupament de polítiques de mobilitat sostenibles que contribueixin a reduir l'ús dels mitjans de transport més contaminants en favor de la promoció dels modes més sostenibles.

La planificació des de punt de vista del transport a les Illes Balears emana de les Directrius d'Ordenació del Territori, i es constata amb l'aprovació del Pla Director Sectorial del Transport de les Illes Balears l'any 2006. El document es compon de quatre plans directors subsectorials que comprenen el transport regular de viatgers per carretera, el transport ferroviari, el transport interinsular i la intermodalitat. D'altra banda, la Llei de Carreteres de 1990 es desenvolupa mitjançant el Pla Director Sectorial de Carreteres de les Illes Balears.

En el cas eivissenc, la planificació de la mobilitat s'ha realitzat en sentit ascendent. És a dir, són els municipis els qui han pres la iniciativa en la redacció de Plans de Mobilitat Urbana, com Eivissa, Sant Antoni de Portmany i Santa Eulària des Riu. En base aquesta iniciativa, el Consorci Mobilitat per Eivissa considera necessari redactar un document de rang superior que fixi les estratègies a seguir a nivell d'illa i determini els criteris a seguir en els documents de planificació urbana. D'aquesta forma, s'impulsa una metodologia de treball coordinada i comuna, que permet unificar objectius i assolir un model de mobilitat més sostenible en conjunt.

El Pla Director de Mobilitat d'Eivissa és doncs un document que té per objecte la planificació i gestió de la mobilitat a l'illa, mitjançant l'establiment de criteris i estratègies comuns que permetin afrontar de forma coordinada la problemàtica de mobilitat existent. Per tal de definir aquestes línies de treball futures és convenient un estudi detallat de l'oferta infraestructural i de serveis, junt a una caracterització de la demanda, que permeti detectar les incongruències del model de mobilitat i proposar les actuacions requerides.

*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL***B. OBJECTIUS**

Un Pla Director de Mobilitat és el document que té per objectiu configurar les estratègies de mobilitat sostenible en un àmbit territorial. Per tal d'assolir-ho es fixen un seguit d'objectius generals que posteriorment es desenvoluparan en línies estratègiques específiques.

Els objectius que es marca el Pla Director de Mobilitat són els següents:

- **Determinar l'estat actual** en què es troben els diferents modes de transport d'Eivissa per tal de diagnosticar les debilitats del sistema i proposar les actuacions necessàries que alterin les tendències negatives.
- **Establir un model de mobilitat més eficient i sostenible**, que optimitzi l'ús de la infraestructura existent i la gestió dels recursos disponibles per tal de millorar la mobilitat i minimitzar l'impacte sobre el medi ambient.
- **Incrementar l'ús del transport públic** eivissenc per a donar resposta tant a la mobilitat quotidiana com turística, adequant les rutes i serveis actuals a la demanda concreta de cada època de l'any, i incrementant la informació de cara a l'usuari.
- **Millorar la seguretat dels desplaçaments**, ja sigui en modes motoritzats com no motoritzats, de forma que s'eviti les víctimes causades per accidents de trànsit a l'illa.
- **Augmentar la qualitat de vida dels ciutadans**, donant alternatives vàlides de transport per a un mateix recorregut i evitant l'exclusió social que genera la impossibilitat de realitzar un determinat moviment per a gran part de la població.

*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL***C. METODOLOGIA DE TREBALL I FASES**

El procés d'elaboració del present Pla Director de Mobilitat, a partir d'ara PDM, es pot dividir en les següents fases:

- FASE 1: Inventari i estudis.
- FASE 2: Diagnosi.
- FASE 3: Estudis justificatius.
- FASE 4: Anàlisi d'alternatives i escenaris.
- FASE 5: Propostes del Pla.
- FASE 6: Validació de les propostes.
- FASE 7: Programació.

La primera de les fases, *FASE 1: inventari i estudis*, consta d'un treball de recopilació de dades i iniciació del projecte. Durant aquesta etapa s'ha realitzat una cerca exhaustiva d'informació relativa a la mobilitat de l'illa i que en fases posteriors determinaran el cos del Pla (diagnosi) i la presa de decisions en forma de propostes.

La recerca d'informació ha estat possible gràcies al treball de camp i a les sessions tècniques i alhora complementada amb un recull de documents i diversos estudis ja existents en matèria de mobilitat i que han servit com a marc de referència per a la gestació d'aquest PDM.

És destacable l'importància que han tingut cadascun dels processos que han servit per endegar aquest projecte. Així doncs, i gràcies a la feina realitzada "in situ" (treball de camp) a l'illa s'ha pogut extreure'n gairebé la totalitat del material gràfic i constatar en primera persona els problemes i les virtuts de la mobilitat actual a l'illa. En aquesta fase s'ha dut a terme la primera de les varies sessions tècniques programades durant l'elaboració del PDM, i que comptava amb la presència dels principals representants de l'administració municipal. Les sessions tècniques no deixen de ser reunions amb els principals tècnics i agents implicats de mobilitat de l'illa i per tant una altra via d'obtenció d'informació.

La *FASE 2: diagnosi*, marca el desenvolupament del PDM i passa a ser la part troncal del projecte, en ella es fa una descripció geogràfica i social de l'illa, es retrata el funcionament de la mobilitat alhora que es determina l'estat de l'oferta i la demanda de les xarxes d'infraestructures i serveis relatives a la mobilitat. Aquesta fase s'ha realitzat a partir de l'informació de les fonts obtingudes a la fase inicial així com a una nova feina de treball de camp i de gabinet i d'una nova sessió tècnica amb els representants dels ajuntaments locals.

A partir de la diagnosi, el Pla comença a agafar cos i s'acaba de perfilar a partir de les conclusions extretes gràcies a l'anàlisi de les xarxes, l'estat de l'oferta i la demanda i de les pautes de mobilitat que seran validades en la *FASE 3: d'estudis justificatius* amb la sessió tècnica amb els agents implicats. Els agents presents en aquesta sessió tècnica van ésser els principals representants d'Empreses de transport públic regular, mercaderies, consell escolar, vehicles de lloguer i transport col·lectiu discrecional.

*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL*

Aquestes reunions, es van realitzar per tal de validar i comprovar que la diagnosi s'adequava a la situació real de l'illa i consensuar tant aquesta informació com el seu posterior anàlisi amb els principals agents privats afectats.

A partir de la validació dels resultats obtinguts a la diagnosi s'estudien a la *FASE 4: Anàlisi d'alternatives i escenaris*, la situació a la qual tendeix la mobilitat de l'illa (escenari tendencial) i es duen a terme les pertinents modelitzacions de la xarxa viària per dictaminar la projecció de la mobilitat en un futur i per veure si les característiques actuals són sostenibles/assumibles.

Un cop detectades les deficiències i mancances es duen a terme les últimes fases del projecte, totes elles relacionades amb la millora de la situació actual i futura. A tal fi, es realitzen les propostes d'actuació del Pla (Fase 5), la posterior validació de les propostes (Fase 6) i la programació de les mesures establertes (Fase 7).

A la *FASE 5: Propostes del Pla* és l'etapa en la que, a partir de l'anàlisi i diagnosi de la mobilitat de l'illa, es desenvolupen tot un seguit de propostes d'actuació que seran consensuades a tres nivells mitjançant sessions tècniques amb tècnics del Consell, els administradors municipals i els principals agents privats implicats.

Un cop consensuades les propostes a partir del treball de gabinet i realitzades les sessions tècniques a la *FASE 6: Validació de les Propostes* tant amb els agents públics com els privats implicats dins el procés d'elaboració d'aquest Pla, s'inicia la fase final *FASE 7: Programació* consistent en definir les fases d'actuació de les propostes, aquesta fase determina el calendari d'actuació i la despesa estimada (pressupost) per a cadascuna de les mesures proposades.

En definitiva, l'elaboració del PDM d'Eivissa es divideix en 7 fases que podrien ser agrupades en una fase inicial de cerca d'informació (Fase 1), una fase de diagnosi i anàlisi (Fases 2, 3 i 4) i finalment una fase de propostes correctores (Fases 5, 6 i 7).

Un cop realitzades una per una totes les fases del present PDM tan sols queda la presentació i l'esperada campanya de difusió i publicitat del Pla.

Aquestes fases estan representades esquemàticament en la pàgina següent i explicades a continuació:

*DOC. I: OBJECTIUS I METODOLOGIA DE TREBALL*

