

CONSELL INSULAR DE FORMENTERA



ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL DE SES SALINES DE FORMENTERA



FEBRERO DE 2022



C/ Can Dusai, 3 07001 – PALMA (Mallorca, Illes Balears)
☎ 971 425 675 / ✉ uap2100@uap2100.com



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

CSV: ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d

ÍNDICE

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | INTRODUCCIÓN | 2 |
| 1.1. | ANTECEDENTES DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN..... | 2 |
| 1.2. | NECESIDAD DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD | 3 |
| 2. | OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD | 4 |
| 3. | CONTENIDO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD | 4 |
| 4. | ÁMBITO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD..... | 5 |
| 5. | NORMATIVA APLICABLE | 12 |
| 6. | DIAGNÓSTICO ACTUAL DE LA MOVILIDAD..... | 13 |
| 6.1. | DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL | 13 |
| 6.2. | DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA | 18 |
| 6.3. | DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO | 20 |
| 6.3.1. | AUTOBÚS DE LINEA REGULAR..... | 20 |
| 6.3.2. | AUTOBÚS TURÍSTICO..... | 22 |
| 6.3.3. | TAXI | 24 |
| 6.3.4. | FERRY..... | 24 |
| 6.4. | DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO..... | 25 |
| 6.5. | DIAGNÓSTICO DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO | 27 |
| 7. | PROGNOSIS DE LA SITUACIÓN FUTURA | 31 |
| 7.1. | ESCENARIO FUTURO PARA RESIDENTES | 31 |
| 7.2. | ESCENARIO FUTURO PARA TURISTAS | 32 |
| 8. | EVALUACIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD | 33 |
| 9. | PROPUESTA DE MEDIDAS PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE..... | 37 |
| 10. | CONCLUSIONES | 42 |



1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de movilidad pretende dar cumplimiento a la Ley 12/2017 de urbanismo de las Illes Balears, en relación a sus disposiciones relativas a la movilidad.

El Plan Especial de Protección del Bien de Interés Cultural de ses Salines de Formentera, en adelante el PEP, tiene por objeto la ordenación y protección del conjunto de los elementos constructivos y de ingeniería de ses Salines de Formentera que fueron declarados BIC en la tipología de Lugar Histórico por acuerdo del Pleno del Consell Insular d'Eivissa i Formentera de fecha 16 de julio de 2004, publicado en el BOIB número 114 de fecha 19 de agosto de 2004 y en el BOE número 9 de fecha 11 de enero de 2005.

Al encontrarse el conjunto del BIC incluido en el ámbito del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera, declarado así por la Ley 17/2001, de 19 de diciembre, de protección ambiental de ses Salines d'Eivissa i Formentera, el PEP incorpora las determinaciones de obligado cumplimiento que de los instrumentos específicos de desarrollo de la ordenación del Parque Natural resultan.

1.1. ANTECEDENTES DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN

La Comisión Insular del Patrimonio Histórico Artístico de Eivissa y Formentera, en sesión ordinaria celebrada el día 28 de noviembre de 2002, adoptó el acuerdo de incoar el expediente para la declaración como BIC de los elementos de ingeniería y otros elementos constructivos de ses Salines de Formentera, expediente que culminó con el acuerdo del Pleno del Consell Insular d'Eivissa i Formentera de fecha 16 de julio de 2004, por el que se declararon BIC con la tipología de Lugar histórico ses Salines de Formentera.

Dada la acumulación en el ámbito del BIC de elementos técnicos e histórico-industriales de los definidos en el artículo 6 de la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears, se adopta la tipología de BIC "Lugar histórico", definida en la misma ley.

Además de por las determinaciones de la Ley de Patrimonio Histórico, los terrenos que integran el ámbito del BIC se encuentran afectados por las determinaciones de una serie de leyes y normas que se encuentran en vigor a la fecha de formulación del PEP y que se enumeran a continuación:

- 1) Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Illes Balears.
- 2) Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias.
- 3) Ley 17/2001, de 19 de diciembre, de protección ambiental de ses Salines de Ibiza y Formentera que declara parque, con la denominación de Parque Natural de ses Salines de Eivissa y Formentera, entre otras, el área terrestre, marina y de estanques salineros de la isla de Formentera y sus aguas interiores, que incluye la práctica totalidad de los que integran el ámbito del BIC.
- 4) Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de ses Salines d'Eivissa i Formentera.
- 5) Plan Territorial Insular d'Eivissa i Formentera, cuyas determinaciones resultaron sustituidas por las del Plan Territorial Insular de Formentera.
- 6) Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de Ses Salines de Ibiza y Formentera.



- 7) Orden FOM/3152/2003, de 27 de octubre, por la que se aprueba el plan de utilización de los espacios portuarios del Puerto de la Savina.
- 8) Decisión 2006/613/CE de fecha 19 de julio de 2006, por la que la Comisión Europea adoptó la lista de lugares de importancia comunitaria, LIC, para la región biogeográfica mediterránea de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE.

En la memoria del PEP se recoge la relación de la normativa mencionada, acompañada de un breve resumen de lo concerniente a las determinaciones que inciden en la ordenación de los terrenos del BIC.

1.2. NECESIDAD DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El PEP constituye, en aplicación de lo señalado por el artículo 45 de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears, en adelante la LUIB, un instrumento de desarrollo de las determinaciones del PTI en el marco general que las determinaciones del artículo 36.2 de la LPHIB establecen respecto de la obligación de formulación del planeamiento urbanístico de protección de los BIC así declarados en la modalidad de Lugar Histórico.

Como antes se ha señalado, el artículo 45 de la LUIB establece, en lo que al PEP se refiere, que los planes especiales:

- a) Son instrumentos de planeamiento que pueden ser de desarrollo de instrumentos de ordenación territorial o municipal, en cuyo caso deberán de ajustarse a sus previsiones.
- b) Sin perjuicio de los que se puedan aprobar en virtud de la legislación sectorial aplicable en razón de la materia tienen por objeto, entre otros, la ordenación de elementos o conjuntos protegidos por la legislación sobre patrimonio histórico.
- c) Contendrán las determinaciones que exijan los instrumentos de ordenación territorial o de planeamiento general correspondiente o, a falta de estas, las propias de su naturaleza y finalidad, justificadas debidamente a través de una memoria informativa y justificativa de la necesidad o la conveniencia de la formulación del plan.
- d) Dispondrán, como mínimo, del desarrollo de los estudios justificativos y complementarios necesarios, de los planos de información y de ordenación que correspondan, y de las normas y los catálogos que procedan.
- e) Incluirán un estudio de evaluación de la movilidad generada que, en su caso, debe definir las medidas para adoptar respecto de los grandes centros generadores de movilidad que se prevean.
- f) Deben de incorporar el estudio ambiental estratégico en los casos y términos previstos en la legislación de evaluación ambiental



2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El objetivo del estudio de movilidad es definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la movilidad generada en el ámbito de estudio sigue unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles.

En línea con los objetivos marcados por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Formentera, en adelante PMUS, los objetivos del presente estudio de movilidad son los que se enumeran a continuación:

- a) Potenciar la movilidad sostenible (incrementar la cuota de los peatones, la bicicleta, el transporte público, potenciar los vehículos más sostenibles y un uso más racional del vehículo privado).
- b) Reducir los consumos energéticos derivados de la movilidad.
- c) Disminuir las emisiones contaminantes generadas por los desplazamientos.
- d) Rebajar los niveles de contaminación acústica generados por el tránsito motorizado.
- e) Reducir el impacto paisajístico de la movilidad motorizada en el espacio público.
- f) Aumentar la seguridad de los usuarios del espacio público.
- g) Garantizar la accesibilidad universal a los espacios públicos.
- h) Mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y los foráneos que visiten la isla.

Para ello en primer lugar, se realiza un diagnóstico de la situación actual de la movilidad en el ámbito del plan especial, identificando las características de los modos de transporte generales y de los elementos básicos de la movilidad. En segundo lugar, se estiman los escenarios futuros de la movilidad. Y por último se proponen medidas preventivas y correctoras que impulsen los objetivos definidos anteriormente.

3. CONTENIDO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El artículo 45.5 de la Ley 12/2017 de urbanismo de las Illes Balears, en adelante LUIB, establece que los planes especiales *“dispondrán, como mínimo, del desarrollo de los estudios justificativos y complementarios necesarios, de los planos de información y de ordenación que correspondan, y de las normas y los catálogos que procedan. Se incluirá un estudio de evaluación de la movilidad generada que, en su caso, debe definir las medidas para adoptar respecto de los grandes centros generadores de movilidad que se prevean, y deben incorporar el estudio ambiental estratégico en los casos y términos previstos en la legislación de evaluación ambiental.”*

El estudio de movilidad del plan especial se divide en los siguientes capítulos:

- Introducción
- Objetivos
- Contenido
- Ámbito
- Normativa aplicable
- Diagnóstico de la situación actual
- Prognosis de la situación futura
- Evaluación general de la movilidad
- Propuesta de medidas preventivas y correctoras
- Conclusiones

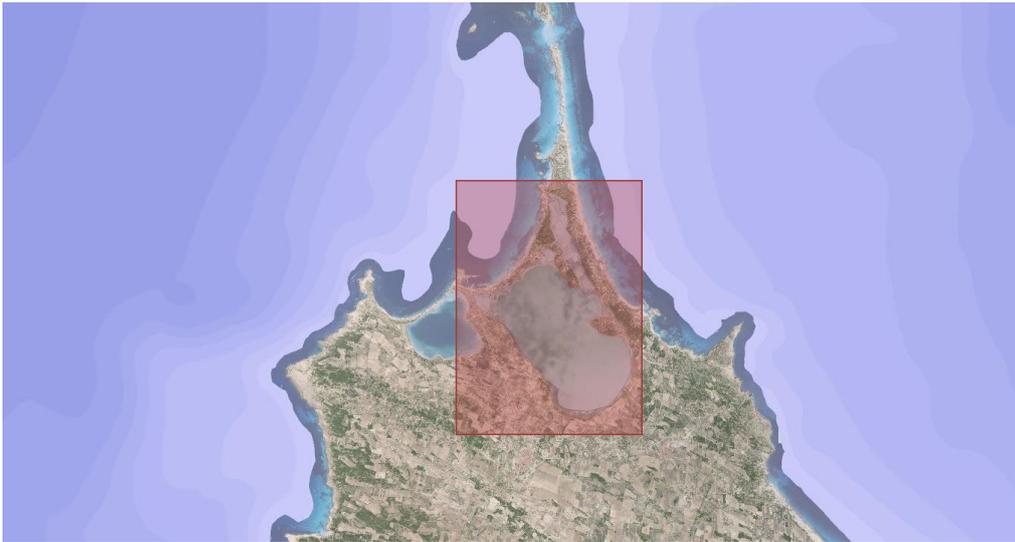


4. ÁMBITO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El ámbito del plan especial se encuentra en el norte de la isla, en una franja de terreno rodeada por La Savina al oeste, Sant Francesc y Sant Ferran al sur, Es Pujols al este y la zona natural de Ses Illetes al norte.



Situación general del PEP del BIC de ses Salines de Formentera.



Emplazamiento del PEP del BIC de ses Salines de Formentera.

El Estany Pudent es el eje vertebrador del ámbito, estando el ámbito del BIC a su alrededor, tal como se observa en la siguiente imagen.





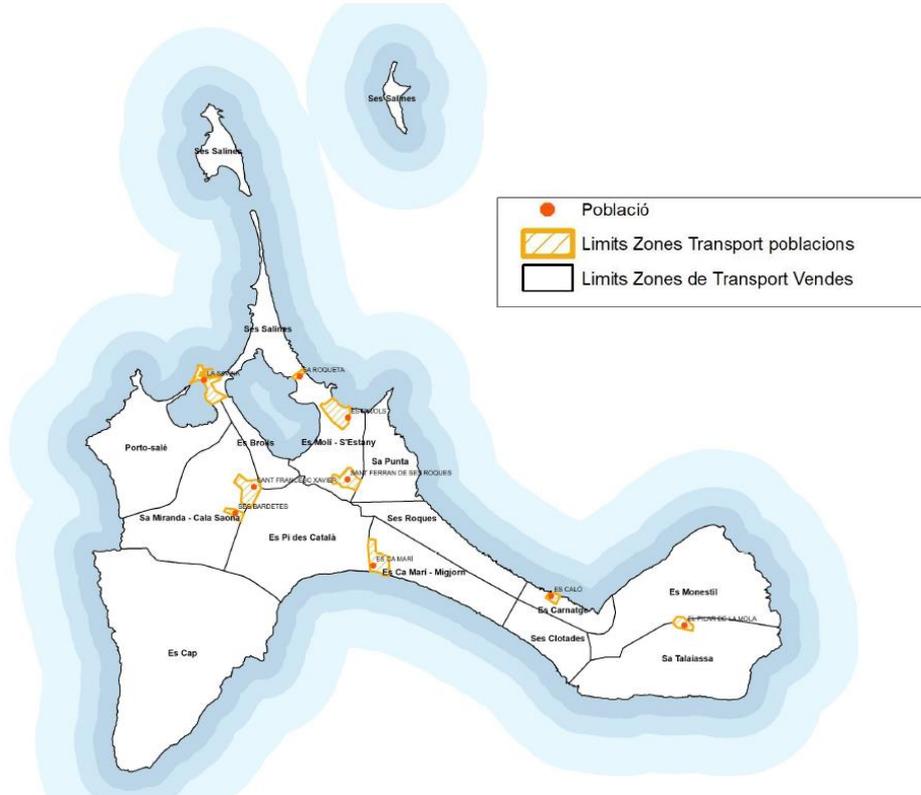
Àmbito del PEP del BIC de ses Salines de Formentera (en rojo) sobre ortofotografía.

Los elementos integrantes del BIC objeto de este estudio se enumeran y describen en la resolución del Consell Insular d'Eivissa i Formentera, de fecha 22 de octubre de 2004, por la que resultaron declarados BIC en la tipología de Lugar Histórico el conjunto de los construcciones e instalaciones de ingeniería de ses Salines de Formentera, constituido por:

- a) Los restos del sistema de transporte y tratamiento último de la producción salinera constituidos por el muro plataforma de tránsito de vagonetas y las zonas de almacenamiento anejas, la torre del triturador y los restos del Guafe.
- b) Las instalaciones para la producción de la sal constituidos por los estanques de las salinas d'en Ferrer y las d'en Marroig, el muro de circunvalación del Estany Pudent y las conexiones con el mar abierto en sa Sèquia y con el Estany des Peix mediante el canal.
- c) Las instalaciones y edificaciones vinculadas a la base de hidroaviones de Formentera.
- d) Una serie de edificaciones vinculadas a la explotación salinera que básicamente se concentran en el entorno próximo del núcleo de la Savina y que a día de hoy mantienen un uso industrial en algunos casos mientras que el resto se destinan a usos residenciales y de alojamiento turístico.



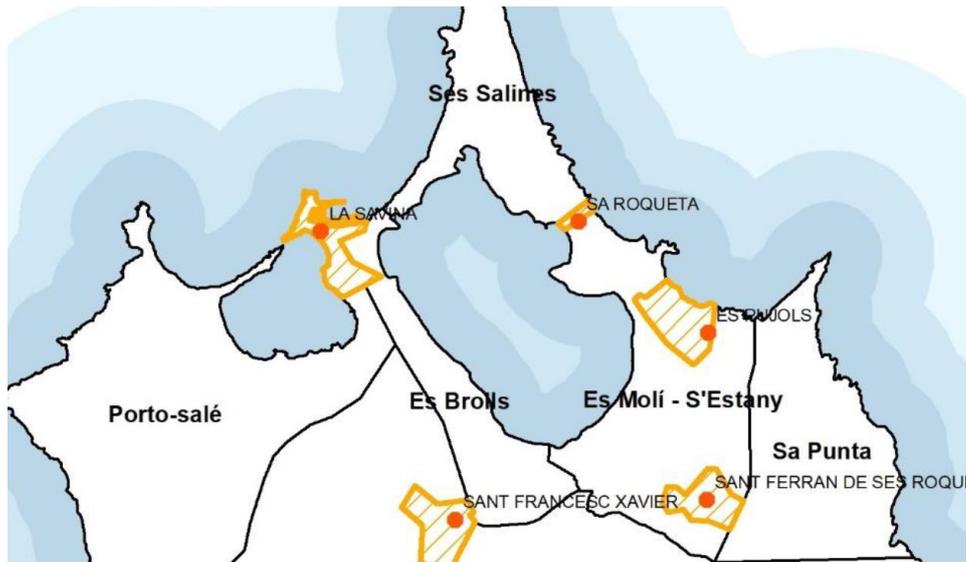
En el PMS de Formentera, se zonifica la isla en zonas de transporte, que quedan definidas por las áreas aproximadas que ocupan las superficies clasificadas como urbanas de cada núcleo de población.



En el ámbito de estudio, se concentran las zonas de transporte que se detallan a continuación:

- La Savina: núcleo urbano situado al noroeste del Estany Pudent y entre este y el Estany des Peix. Incluye el puerto del mismo nombre, que es la única entrada a la isla de pasajeros y mercancías. Cuenta con un total de 943 habitantes.
- Sant Francesc Xavier: núcleo urbano situado al suroeste del Estany Pudent, con un total de 3.483 habitantes; capital y principal población de la isla, en ella se encuentra la sede del Consell Insular y los principales servicios de la isla.
- Sant Ferran: núcleo urbano situado al sur del Estany Pudent; cuenta con un total de 3.040 habitantes, formando junto con Sant Francesc Xavier el área más poblada de la isla, aglomerando más de la mitad de la población.
- Es Pujols: núcleo urbano turístico ubicado al este del Estany Pudent; cuenta con una variada oferta turística y su población es en un alto porcentaje estacional. Su número de habitantes censados es de 915.
- Sa Roqueta: pequeña urbanización ubicada al oeste del Estany Pudent, en una lengua de tierra entre este y el mar. Cuenta con numerosas instalaciones hoteleras y escasa población permanente.





Zonas de transporte en el ámbito de estudio, según el PMS de Formentera.

En el ámbito del Parque Natural de ses Salines se encuentran las playas del Cavall den Borràs, ses Xalanes, ses Illetes, y de Llevant, que constituyen importantes focos generadores de movilidad estacional, especialmente durante los meses de la temporada turística. La alta concentración de visitantes durante un periodo concreto genera toda una serie de problemas de congestión y pérdida de calidad ambiental provocada por el excesivo tránsito de vehículos motorizados.



Ubicación de las playas del parque natural, al norte del ámbito del plan especial



La playa del Cavall den Borràs, también conocida como Cala den Borràs, se sitúa al este del puerto de La Savina, a una distancia de 2 km. Se trata de un arenal enclavado entre cala Savina y la Platgeta des Carregador, con una longitud de 500 metros y una anchura media de 35 metros. Se caracteriza por su variabilidad de pendientes, siendo en algunos puntos muy plana y en otros con pendiente pronunciada.



Vista de la playa del Cavall den Borràs.

La playa de ses Illetes es seguramente la más conocida y turística de toda la isla de Formentera. Se encuentra situada en el extremo norte de la isla. El nombre proviene de la existencia de varios islotes y arrecifes situados frente a sus aguas. Situada a 4 km de La Savina, con servicios de autobuses, de trayectos marítimos y con una ruta para bicicletas, es una de las playas más frecuentadas de Formentera. La playa está orientada a poniente, excepto los tramos de n'Adolf, es Primer, es Segon y es Tercer, que están abiertas tanto a poniente como levante. Las playas son dunares, formando un talud de arena fina con una pendiente suave. La profundidad a 50 metros de la playa es de 1,5 m. Por su belleza y alto valor natural, ha sido declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.





Vista de la playa del ses Illetes.

La playa de Llevant se encuentra en la parte opuesta a ses Illetes en la península. Se trata de una playa de 1450 metros de longitud y de 90 metros de anchura media, supiendo en estos parámetros a ses Illetes. Discurre desde su encuentro con ses Illetes hasta la zona rocosa de la Seca des Muntanyar. Su valor natural es comparable al de ses Illetes.



Vista de la playa de Llevant.



El acceso principal al parque natural se efectúa a través de dos entradas situadas en la carretera PM820-2, una en el punto kilométrico 1,8, que da acceso a la playa de ses Illetes, y la otra en el punto kilométrico 3,2, que da acceso a la playa de Llevant. Existe un acceso secundario desde el puerto de la Savina, que únicamente puede ser utilizado por ciclistas y peatones.



5. NORMATIVA APLICABLE

Se enumera en este capítulo la normativa aplicable al presente estudio de movilidad:

- **Ley 4/2014**, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears.
- **Plan Director Sectorial de Movilidad (2019-2026)**, aprobado definitivamente por Decreto 35/2019, de 10 de mayo.
- **Plan de Movilidad Sostenible de Formentera**, aprobado por acuerdo del Pleno del Consell Insular de Formentera de 27 de julio de 2018.
- **Ley 12/2017**, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears. Esta ley, por medio de su disposición derogatoria única 1, deroga con efectos 1 de enero de 2018 la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y usos del suelo.
- **Reglamento general de la Ley 2/2014**, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo, para la isla de Mallorca. La Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears indica en el epígrafe segundo de la disposición final segunda, régimen transitorio de normativa reglamentaria, que *«hasta que no sea sustituido por el desarrollo reglamentario a que se refiere la disposición final primera anterior, en el ámbito de la isla de Mallorca, continuará siendo vigente, en todo lo que sea compatible con esta ley y el resto de disposiciones, el Reglamento general de la Ley 2/2014, de 25 de marzo, de ordenación y uso del suelo, para la isla de Mallorca, aprobado por acuerdo del pleno del Consejo Insular de Mallorca, de 16 de abril de 2015. Se considera en todo caso incompatible con esta ley el título VIII del citado reglamento, a excepción de su capítulo V»*.
- **Ley 8/2017**, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las Illes Balears. Vigente desde 06 de agosto de 2017. Esta nueva ley deroga el Decreto 110/2010 de 15 de octubre, por el cual se aprueba el Reglamento para la mejora de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas. Vigencia desde 29 de noviembre de 2010. Revisión vigente desde 6 de agosto de 2017.
- **Real Decreto Legislativo 1/2013**, de 29 de diciembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley general de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social. Vigente desde el 04 de diciembre de 2013.
- **Orden VIV/561/2010**, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.
- **Real Decreto 1544/2007**, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de las formas de transporte para personas con discapacidad.
- **Código Técnico de la Edificación**, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, y modificado por el Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero en materia de accesibilidad y no discriminación de personas con discapacidad, y las correspondientes modificaciones posteriores.
- **Directiva 2014/94/UE** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- **ITC BT 52** Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos.
- Normativa de aplicación al plan especial, enumerada en el punto 1.1 del presente estudio.

- 12 -



C/. Can Dusai, 3. 07001 - Palma. Teléfono 971-425675



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

CSV: ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d

6. DIAGNÓSTICO ACTUAL DE LA MOVILIDAD

En el presente capítulo se analiza la situación actual de la movilidad a través de la recopilación de información de los diferentes modos de transporte y de los elementos básicos que participan en la movilidad, en el ámbito de estudio, que coincide con el ámbito del plan especial ampliado a su entorno de influencia. Posteriormente se realiza un diagnóstico de cada modo y elemento analizado.

Se analiza la movilidad en el ámbito del plan especial y en su entorno, abarcando la zona norte de la isla de Formentera.

El análisis y diagnóstico de la movilidad se divide en los siguientes subcapítulos:

- Movilidad peatonal
- Movilidad ciclista
- Movilidad en transporte público
- Movilidad en vehículo privado
- Oferta de estacionamiento

6.1. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

La infraestructura para peatones en los diferentes núcleos urbanos de la isla de Formentera presenta una situación diversa dependiendo del núcleo urbano que se analice. En términos de accesibilidad y continuidad de aceras y espacios urbanos dedicados a los peatones, el esfuerzo realizado en la isla en los últimos años es más que notable, con nuevas infraestructuras y remodelaciones urbanas en los diferentes núcleos de la isla, en especial en los cascos históricos.

Por lo que respecta a la conexión supramunicipal de las diferentes poblaciones de la isla, desde el punto de vista de la movilidad a pie, hay que destacar la importancia entre La Savina, Sant Francesc Xavier, Sant Ferran y Es Pujols. La distancia media entre estos núcleos urbanos es alrededor de 1.5 km, una cifra razonable para ser potenciada desde la movilidad no motorizada.

Según datos de movilidad obtenidos para la realización de este estudio, la conexión entre estos núcleos urbanos mueve casi el 30% de la movilidad interurbana de la isla, mientras que recogen el 60% si se considera la movilidad interna. En total, estos cuatro núcleos urbanos concentran casi el 77% del total de la movilidad de la isla en cuanto a desplazamientos internos, entre ellos y con otros núcleos urbanos de Formentera. Con estas cifras, y con un patrón de movilidad que muestra una gran preferencia por el vehículo privado, la mejor conectividad entre estos núcleos permitiría una conexión más favorable a los modos más sostenibles y saludables.

Por tanto, la situación actual de la infraestructura para peatones que conecta estos núcleos urbanos dificulta los desplazamientos interurbanos de los residentes. La red de caminos rurales existentes permite caminar de manera segura, aunque por su estructura territorial, da como resultado itinerarios de mayor distancia que los presentados por el trazado viario. Así, se necesita una red para peatones más eficiente que articule el conjunto de las áreas urbanas cercanas, y que garantice una conectividad adecuada, condicionando la infraestructura existente viaria con tal de conseguir la mayor eficiencia posible al mismo tiempo que



preservando el medio ambiente y territorio. Como ejemplo, en el caso de la conexión entre Sant Francesc Xavier y La Savina, solo la PM820 permite la conexión entre ambos núcleos urbanos, la cual actualmente no dispone de infraestructura de aceras o camino adaptado.

La conexión con núcleos urbanos más distantes entre ellos resulta importante pero como objetivo de una movilidad de los visitantes y turistas, con una potenciación de la visita de los diferentes puntos de interés de la isla mediante rutas a pie. La distancia resulta elevada para los residentes que día a día se desplazan entre los núcleos urbanos, resultando más factible el uso del transporte público o medios de transporte motorizados sostenibles.

En el ámbito del plan especial, cabe destacar la existencia del camí des Brolls que conecta la Savina con Es Pujols, bordeando el Estany Pudent por sus lados oeste y sur; el camí de sa Guia, que conecta la Savina con el acceso a las playas turísticas del norte de la isla; y el camino que bordea la costa y que une el núcleo de Es Pujols con sa Roqueta y con las playas del norte.



Principales itinerarios peatonales en el ámbito el plan especial. En azul: camí des Brolls, en marrón: camí de sa Guia, en verde: camino Es Pujols – ses Illetes. PMS de Formentera.

El camí des Brolls (en azul en la imagen superior) conecta la Savina con es Pujols, tal como se ha especificado anteriormente. Se trata de un camino de tierra, sin pavimentar, por que el que discurre tanto tráfico motorizado como bicicletas y peatones. La distancia total del camino es de 4,3 km y su anchura media es de 3 metros. Goza de unas vistas privilegiadas hacia el Estany Pudent en la práctica totalidad de su recorrido.





Vista del camí des Brolls, con el Estany Pudent a la izquierda.

El camí de sa Guia conecta el núcleo urbano de la Savina con la playa de ses Illetes bordeando por el lado marítimo la lengua de tierra que separa el Estany Pudent con el propio mar. Se trata de un camino de una longitud total de 2,5 km, que excluye el tráfico motorizado en su tramo inicial, hasta su cruce con la carretera PM-820-2.



Ortofotografía del recorrido del camí de sa Guia.





Vista del camí de sa Guia en su tramo motorizado.

El camí Es Pujols – ses Illetes es un camino peatonal que discurre entre las playas y las zonas rocosas existentes entre Es Pujols y la zona de ses Illetes. Se trata de un trazado de una longitud de 3,5 km y una anchura media de 2 metros, que discurre íntegramente por zona de dominio público marítimo terrestre, misma condición que cumplen los caminos mencionados anteriormente.



Vista del camí Es Pujols – ses Illetes.



En relación a la movilidad peatonal, se dispone de los datos obtenidos para la redacción del PMS de Formentera. El aforo manual realizado arroja los siguientes resultados:

| | Direcció | Percentatge Total | | Direcció | Percentatge Ciclistes |
|----|---------------------------|----------------------|----|---------------------------|-----------------------|
| M1 | Els Pujols - La Savina | 25% | M1 | Els Pujols - La Savina | 21% |
| M2 | Els Pujols - San Francesc | 25% | M2 | Els Pujols - San Francesc | 32% |
| M3 | La Savina - Els Pujols | 23% | M3 | La Savina - Els Pujols | 15% |
| M4 | La Savina - San Francesc | 5% | M4 | La Savina - San Francesc | 5% |
| M5 | San Francesc - La Savina | 6% | M5 | San Francesc - La Savina | 5% |
| M6 | San Francesc - Els Pujols | 17% | M6 | San Francesc - Els Pujols | 22% |
| | | | | | |
| | Direcció | Percentatge Vianants | | Direcció | Percentatge Footing |
| M1 | Els Pujols - La Savina | 21% | M1 | Els Pujols - La Savina | 38% |
| M2 | Els Pujols - San Francesc | 25% | M2 | Els Pujols - San Francesc | 8% |
| M3 | La Savina - Els Pujols | 17% | M3 | La Savina - Els Pujols | 49% |
| M4 | La Savina - San Francesc | 10% | M4 | La Savina - San Francesc | 0% |
| M5 | San Francesc - La Savina | 12% | M5 | San Francesc - La Savina | 0% |
| M6 | San Francesc - Els Pujols | 15% | M6 | San Francesc - Els Pujols | 5% |

Resultados del aforo manual en el camí des Brolls. PMS de Formentera.

| | Direcció | Percentatge Total | | Direcció | Percentatge Ciclistes |
|-----|---------------------|----------------------|-----|---------------------|-----------------------|
| M1 | PM820-2 - Illetes | 17% | M1 | PM820-2 - Illetes | 18% |
| M2 | PM820-2 - Platges | 1% | M2 | PM820-2 - Platges | 1% |
| M3 | PM820-2 - La Savina | 2% | M3 | PM820-2 - La Savina | 4% |
| M4 | Illetes - Platges | 0% | M4 | Illetes - Platges | 0% |
| M5 | Illetes - La Savina | 19% | M5 | Illetes - La Savina | 17% |
| M6 | Illetes - PM820-2 | 28% | M6 | Illetes - PM820-2 | 29% |
| M7 | Platges - La Savina | 2% | M7 | Platges - La Savina | 1% |
| M8 | Platges - PM820-2 | 1% | M8 | Platges - PM820-2 | 1% |
| M9 | Platges - Illetes | 0% | M9 | Platges - Illetes | 0% |
| M10 | La Savina - PM820-2 | 3% | M10 | La Savina - PM820-2 | 4% |
| M11 | La Savina - Illetes | 24% | M11 | La Savina - Illetes | 25% |
| M12 | La Savina - Platges | 1% | M12 | La Savina - Platges | 0% |
| | | | | | |
| | Direcció | Percentatge Vianants | | Direcció | Percentatge Footing |
| M1 | PM820-2 - Illetes | 17% | M1 | PM820-2 - Illetes | 0% |
| M2 | PM820-2 - Platges | 2% | M2 | PM820-2 - Platges | 0% |
| M3 | PM820-2 - La Savina | 0% | M3 | PM820-2 - La Savina | 0% |
| M4 | Illetes - Platges | 0% | M4 | Illetes - Platges | 4% |
| M5 | Illetes - La Savina | 21% | M5 | Illetes - La Savina | 30% |
| M6 | Illetes - PM820-2 | 30% | M6 | Illetes - PM820-2 | 4% |
| M7 | Platges - La Savina | 4% | M7 | Platges - La Savina | 7% |
| M8 | Platges - PM820-2 | 2% | M8 | Platges - PM820-2 | 4% |
| M9 | Platges - Illetes | 1% | M9 | Platges - Illetes | 0% |
| M10 | La Savina - PM820-2 | 2% | M10 | La Savina - PM820-2 | 0% |
| M11 | La Savina - Illetes | 19% | M11 | La Savina - Illetes | 44% |
| M12 | La Savina - Platges | 2% | M12 | La Savina - Platges | 7% |

Resultados del aforo manual en el camí de sa Guia. PMS de Formentera.

Por otro lado, el PMS detecta las áreas o tramos con deficiencias de accesibilidad en los diferentes núcleos de población. En el núcleo de la Savina y en colindancia con el ámbito del plan especial, se detectan tramos sin acera, tramos con acera excesivamente estrecha y pasos de peatones no accesibles.





Áreas con deficiencias de accesibilidad en el núcleo de la Savina. PMS de Formentera.

Por lo que respecta a los turistas y excursionistas, el patrón de movilidad a pie tiende a conectar los núcleos con un porcentaje elevado de alojamientos turísticos, como Es Pujols, o de llegada de estos, como La Savina, con las playas y áreas más turísticas de la isla, como son la Playa de las Illetes o el núcleo urbano de Pilar de la Mola y su Faro. Se propone Incrementar el número de caminos y sendas, manteniendo el carácter natural de la isla, que comuniquen las diferentes playas con los puntos emisores y receptores de turistas y excursionistas permitiría un cambio de patrón, promoviendo los modos no motorizados respecto a las motocicletas o el vehículo privado, en especial en itinerarios de corta distancia.

6.2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD CICLISTA

Según el PMS, la movilidad ciclista en la isla de Formentera se caracteriza por representar un porcentaje relativamente reducido en cuanto al número de viajes de la isla, según los datos obtenidos de la encuesta de movilidad del mismo PMS. Esta situación, sin embargo, contrasta con los flujos de ciclistas entre los núcleos urbanos y áreas turísticas de la isla.

La movilidad ciclista de Formentera se concentra, en el caso de los residentes, principalmente en el eje Sant Francesc Xavier-Caló de Sant Agustí, haciendo uso de la PM820. Igualmente existe una concentración significativa de ciclistas entre Sant Francesc y Sant Ferran, La Savina-Sant Francesc y Sant Francesc -Cap de Barbaria.

En cambio, en el caso de los turistas, son las Playas de Es Pujols y Les Illetes las que concentran la mayor parte de movilidad ciclista, tal y como muestra el plano siguiente. Esta situación se muestra con la gran concentración de bicicletas que se pueden observar en los

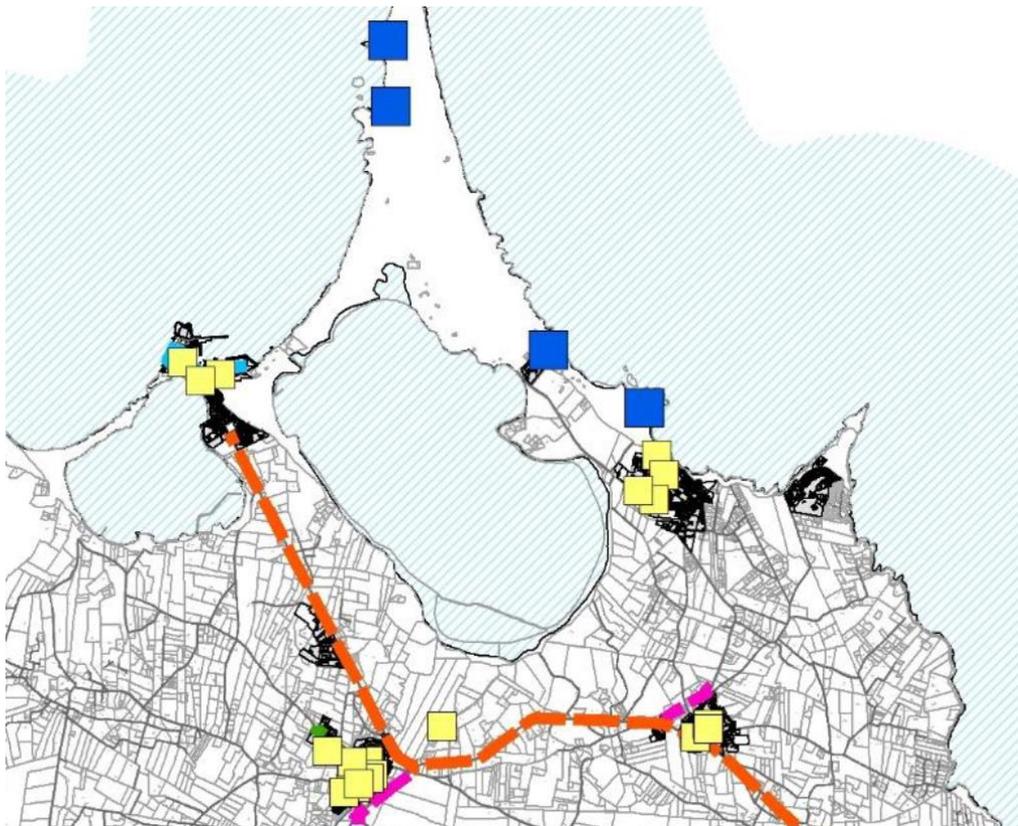


estacionamientos existentes en les Illetes, con la necesidad de áreas temporales de estacionamiento en época estival con tal de acomodar el número de turistas y excursionistas que llegan.

De los 3.767 excursionistas que llegan al día a la isla, el 11% coge la bicicleta para ir directamente a Ses Illetes. Esta afluencia ciclista también se puede ver en los resultados de los aforos previamente presentados, donde el número de ciclistas contabilizados en las entradas a les Illetes y el Estany Pudent representan casi el 50% del total de modos no motorizados (peatones, ciclistas y actividad deportiva o footing).

La oferta de viario e instalaciones en el ámbito de estudio destinado a la bicicleta se centra en las siguientes categorías:

- Carril bici en calzada con diseño en los arcenes: este diseño se encuentra a lo largo de la carretera PM820 que conecta los núcleos urbanos de La Savina, Sant Francesc Xavier y Sant Ferran.
- Carril bici sobre acera: la infraestructura ciclista presente en el núcleo urbano de La Savina se encuentra prácticamente en su totalidad desarrollada en acera, con una señalización horizontal a lo largo de la misma.
- Rutas verdes que comparten este modo de transporte con otros. Se trata de los caminos des Brolls y de sa Guia y Es Pujols – ses Illetes.
- Aparcabicis en diversos puntos.



Carriles bici y estacionamientos para bicicletas en el ámbito de estudio. PMS de Formentera.





Estacionamiento para bicicletas en la Savina.

El PMS incide, de forma genérica en que la infraestructura existente puede incrementarse en cuanto número y localizaciones, siendo recomendable un incremento de los lugares habilitados en todos los núcleos urbanos de la isla para acomodar la demanda en verano y la demanda potencial. La falta de estacionamiento da como resultado una presencia en los meses de verano de estacionamiento irregular de bicicletas, ocupando espacios reservados a peatones o a otras actividades.

6.3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

En este apartado se realiza un análisis de los datos de la oferta y demanda de transporte público en el ámbito de estudio, con tal de obtener conclusiones que permitan detectar el estado en que se encuentra el sistema y, de esta manera, facilitar la realización del diagnóstico de movilidad, así como de las propuestas de actuación.

En este estudio, se analiza el uso de los tres tipos de transporte público en Formentera: el autobús, subdividido en líneas regulares de autobús y autobús turístico, el taxi y el ferry.

6.3.1. AUTOBÚS DE LINEA REGULAR

La empresa Autocares Paya es el actual gestor que explota la red de autobuses públicos urbanos de la isla de Formentera, conectando los diferentes núcleos urbanos entre sí. La oferta de la red de transporte varía considerablemente en función de la estacionalidad, de manera que en los meses de verano la red cuenta con un total de 9 líneas mientras que en invierno la oferta se reduce a solo 2 líneas. De las 9 líneas que operan en verano, 5 son del tipo regular, una nocturna y 3 para turistas.

A continuación, se muestran las expediciones diarias de ida y de vuelta de cada uno de los itinerarios de las líneas regulares, tanto para la temporada de invierno como para la de verano.



Algunas de las expediciones en el invierno no realizan el recorrido completo, mientras que otras (las dos primeras expediciones del día) son servicios a demanda por lo que requieren una reserva previo aviso.

| LÍNIAS REGULARES | | | | |
|------------------|-----------|--|---------|---|
| Codi | Itinerari | Expedicions/dia | | |
| | | Anada | Tornada | |
| Estiu | 1 | Port de la Savina - Ses Salines - Sa Roqueta - Es Pujols - Sant Ferran - Sant Francesc - Port de la Savina | | 24 |
| | 2 | 14 | 16 | Port de la Savina - Sant Francesc - Sant Ferran - Ca Marí - Es Caló - H. Riu Maryland - Far Mola El Pilar |
| | 5 | 5 | 5 | Port de la Savina - Sant Francesc - Cala Saona |
| | 7 | 4 | 4 | H. Riu Maryland - Es Caló - Ca Marí - Sant Ferran - Es Pujols - Sa Roqueta - Ses Illetes |
| | Fira | 1 | 1 | Sa Roqueta - Es Pujols - Sant Ferran - Es Caló - H. Riu Maryland - Pilar - Far la Mola |
| | N6 | 1 | 1 | Port de la Savina - Sant Francesc - Es Pujols - Sant Ferran - Ca Marí - Es Caló - H. Riu Maryland |
| Hivern | 1 | Port de la Savina - Ses Salines - Sa Roqueta - Es Pujols - Sant Ferran - Sant Francesc - Port de la Savina | | 13* |
| | 2 | 9* | 9* | Port de la Savina - Sant Francesc - Sant Ferran - Ca Marí - Es Caló - H. Riu Maryland - Far Mola El Pilar |

A continuación se analiza la oferta y la demanda de la línea 1, que es la única que recorre el ámbito del plan especial. La línea 1 es una línea circular que recorre el Estany Pudent a partir del Puerto de la Savina. Se detalla en itinerario junto con el horario de las 23 expediciones que realiza durante la época estival.

| L1 | PORT LA SAVINA | SES SALINES | SA ROQUETA | ES PUJOLS | SANT FERRAN | SANT FRANCESC | PORT LA SAVINA |
|----|----------------|-------------|------------|-----------|-------------|---------------|----------------|
| | | | | 06.50 | 06.55 | 07.00 | 07.10 |
| | | | | 07.15 | 07.20 | 07.25 | 07.30 |
| | 07.45 | 07.50 | 07.55 | 08.00 | 08.05 | 08.10 | 08.15 |
| | 08.30 | 08.35 | 08.40 | 08.45 | 08.50 | 08.55 | 09.00 |
| | 09.15 | 09.20 | 09.25 | 09.30 | 09.35 | 09.40 | 09.45 |
| | 10.00 | 10.05 | 10.10 | 10.15 | 10.20 | 10.25 | 10.30 |
| | 10.45 | 10.50 | 10.55 | 11.00 | 11.05 | 11.10 | 11.15 |
| | 11.30 | 11.35 | 11.40 | 11.45 | 11.50 | 11.55 | 12.00 |
| | 11.45 | 11.50 | 11.55 | 12.00 | 12.05 | 12.10 | 12.15 |
| | 12.15 | 12.20 | 12.25 | 12.30 | 12.35 | 12.40 | 12.45 |
| | 13.00 | 13.05 | 13.10 | 13.15 | 13.20 | 13.25 | 13.30 |
| | 13.45 | 13.50 | 13.55 | 14.00 | 14.05 | 14.10 | 14.15 |
| | 14.30 | 14.35 | 14.40 | 14.45 | 14.50 | 14.55 | 15.00 |
| | 15.15 | 15.20 | 15.25 | 15.30 | 15.35 | 15.40 | 15.45 |
| | 16.00 | 16.05 | 16.10 | 16.15 | 16.20 | 16.25 | 16.30 |
| | 16.45 | 16.50 | 16.55 | 17.00 | 17.05 | 17.10 | 17.15 |
| | 17.30 | 17.35 | 17.40 | 17.45 | 17.50 | 17.55 | 18.00 |
| | 18.15 | 18.20 | 18.25 | 18.30 | 18.35 | 18.40 | 18.45 |
| | 19.00 | 19.05 | 19.10 | 19.15 | 19.20 | 19.25 | 19.30 |
| | 19.45 | 19.50 | 19.55 | 20.00 | 20.05 | 20.10 | 20.15 |
| | 20.30 | 20.35 | 20.40 | 20.45 | 20.50 | 20.55 | 21.00 |
| | 21.15 | 21.20 | 21.25 | 21.30 | 21.35 | 21.40 | 21.45 |
| | 22.00 | 22.05 | 22.10 | 22.15 | 22.20 | 22.25 | 22.30 |
| | 22.45 | 22.50 | 22.55 | 23.00 | | | |





Itinerario de la línea 1 de autobús con inicio y final en la Savina.

En el aforo manual realizado durante la redacción del PMS de Formentera se obtuvieron las siguientes cifras: 470 pasajeros el domingo y 538 el jueves, repartidos en las 23 expediciones a lo largo del día.

Los datos plasmados en el PMS permiten observar directamente cuáles son los mayores flujos dentro de la isla de Formentera.

Así, en el caso del sábado, destacan tres principales movimientos, Puerto de la Savina - Es Pujol 2, Es Pujols 2 - Sant Francesc y Es Pujols 2 - Puerto de la Savina, con 52, 55 y 53 pasajeros respectivamente, lo que significa una demanda del 15% respecto al total por cada relación.

El martes en cambio, sobresale la relación Es Pujol 2 - Puerto de la Savina con 41 movimientos (17% de la demanda), sobre un grupo formado por Puerto de la Savina - Es Pujol 2, Sant Francesc - Es Pujol 2, Sant Francesc - Puerto de la Savina, que cuenta con entre 20 y 30 pasajeros en sus relaciones (8% - 12% de la demanda).

6.3.2. AUTOBÚS TURÍSTICO

En verano en Formentera hay tres líneas adicionales a las regulares preparadas para los turistas, que se grafían por colores en los planos: amarillo, azul y verde:

- La ruta amarilla tiene un precio de 8 euros y servicio para ir desde el Puerto de la Savina hasta la Playa de Ses Illetes y volver.
- La ruta azul combina la anterior con la Playa de Es Pujols, y tiene un precio de 12 euros. Sale de ses Illetes y vuelve de Es Pujols.
- La ruta verde incluye, además de las anteriores, una parada en un mirador y en el Faro de la Mola, por 15 euros.

A continuación, se muestra el recorrido de las tres líneas.

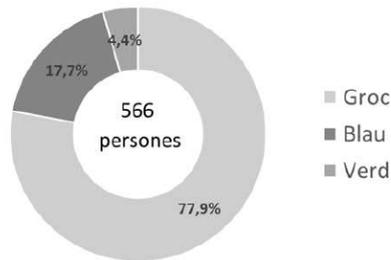




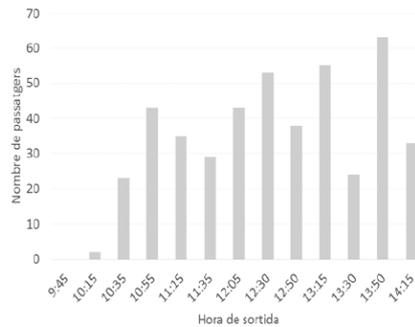
Rutas de líneas de autobuses turísticos.

El viernes 4 de agosto se llevaron a cabo unos recuentos en el Puerto de la Savina para observar la demanda de estas líneas. El número total de usuarios de estas líneas es de 566, sin embargo, más del 75% de los pasajeros únicamente hace servir la línea amarilla para ir a la Playa de ses Illetes.

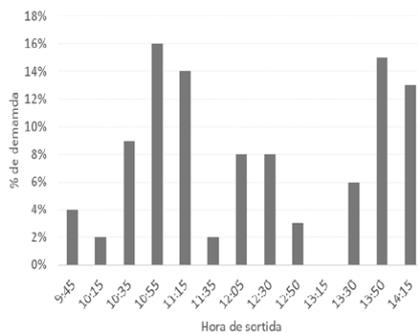
Ús del bus turístic



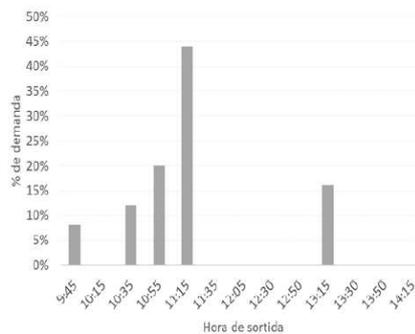
Ús de la línia groc



Ús de la línia blau



Ús de la línia verde



Demanda del bus turístic. PMS de Formentera.



Cabe apuntar la existencia de otros tipos de transporte público en autobús, como los autobuses escolares o el servicio a demanda para gente mayor.



Rutas de líneas de autobuses escolares.

6.3.3. TAXI

Otra forma de transporte público que es objeto de estudio, y que, precisamente en Formentera por su potencialidad en el transporte a demanda cobra gran importancia, es el taxi.

A día de hoy, el servicio de taxis dispone de 4 paradas a lo largo de toda la isla, que se distribuyen tal como se aprecia en la imagen, entre los núcleos urbanos de la Savina, Sant Francesc Xavier, Sant Ferran y Es Pujols.

Según los datos de 2017 proporcionados por el Consell, hay un total de 25 licencias permanentes (2 de las cuales están adaptadas para PMR), que operan todo el año, mientras que en los meses de verano se añaden un total de 8 vehículos estacionales (4 de ellos híbridos).

6.3.4. FERRY

Dado que la única manera de llegar a Formentera es mediante vía marítima, los ciudadanos de Formentera cuentan con una oferta diaria de barcos que realiza la línea marítima regular entre Ibiza y Formentera. Las compañías que actualmente operan esta ruta son Mediterrània Pitiusa, Trasmapi, Baleària y Aquabus, mediante barcos rápidos que hacen el recorrido en 30 minutos o barcos que lo realizan en 1 hora. El número de expediciones que conectan los dos puertos varía según la estación, incrementando el número de expediciones en el verano.

Así mismo, los ciudadanos cuentan con una plataforma de información en línea y una aplicación de móvil llamada "Próximo Ferry" que avisa del horario de las expediciones, de posibles incidencias que puedan alterar los trayectos previstos e informa de las condiciones



meteorológicas en el mar, entre Ibiza y Formentera. A parte de estos servicios de información, los usuarios pueden acceder a los motores de compra de cada una de las compañías navieras.

El año 2017 las líneas regulares movieron, según datos de la Autoridad Portuaria de Baleares y Ministerio de Fomento, un total de 2.137.238 pasajeros, suponiendo un incremento del 3% respecto a 2016, cuando llegaron a mover a 2.074.261 pasajeros.

6.4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

Tal como se plasma en el PMS de Formentera, El vehículo privado es actualmente el principal modo de transporte de la isla de Formentera, tanto para los residentes, como para los turistas y excursionistas, con una cuota modal del 79%, 77,5% y 55,1% respectivamente.

Tal como se ha indicado en la sección del índice de motorización, la media en el periodo 2011-2017 se encuentra cercana al 1.670 vehículos/1.000 hab (1.654 veh/1.000 hab a 2016). Se ha de tener en cuenta que unos 10.000 vehículos (8.000 motocicletas y 2.000 turismos) se encuentran registrados por compañías de alquiler en el 2017 según datos del Consell de Formentera. Si se calcula el índice de motorización sustrayendo estos vehículos de tal forma que se pueda obtener el índice de motorización solo para los residentes de la isla, el resultado para el 2016 se reduce hasta los 829,4 veh/1.000 hab.

Si se comparan estas cifras, el índice de motorización global en Formentera se encuentra sobre la media de las Illes Balears (875,5 veh/1.000 hab en 2016) y de España (689,5 veh/1.000 hab en 2016), mientras que la cifra de motorización de los residentes presenta un valor más moderado, pero todavía superior al valor español.

En Formentera, los turismos representen el 34,9% del total del parque de vehículos mientras que las motocicletas y ciclomotores constituyen la gran mayoría del parque con un 55,7%. La participación de vehículos pesados sobre el total es de un 9%, y concretamente para los camiones de un 8,1%.

A causa de la estructura de la isla, la red viaria se puede considerar sencilla pero bien estructurada, con tres carreteras principales:

- La PM-820, de la Savina al faro de la Mola, enlazando los núcleos de Sant Francesc, Sant Ferran, es Caló y el Pilar de la Mola.
- La PM-820-1, de Sant Francesc al faro del cap de Barbaria, enlaza el núcleo de ses Bardetes y sirve de acceso a cala Saona.
- La PM-820-2, de la Savina a Sant Ferran, da acceso a la zona de ses Illetes y al núcleo de Es Pujols.





Red viaria en el ámbito del plan especial. PMS de Formentera.

La red viaria constituida por las tres carreteras antes mencionadas se complementa con una serie de caminos municipales que dan acceso a las zonas de costa y una densa red de caminos rurales. La red presenta problemas de congestión durante los meses punta de la actividad turística dada la elevada cuota modal del transporte privado a la isla, además, se puede apuntar que el parque de vehículos ha sufrido un incremento constante en los últimos años, concretamente del 16% en los últimos 6 años, que se refleja en el elevado índice de motorización.

| Punt | Carretera/Cami | IMD 2009 | IMD 2017 | % Creixement 2017 respecte 2009 |
|------|-----------------|----------|----------|---------------------------------|
| 1 | C. Almadrava | 9.737 | 11.986 | 23% |
| 2 | Av. Mediterrani | - | 15.831 | - |
| 3 | PM-820 | 13.791 | 16.921 | 23% |
| 4 | PM-820 | 13.778 | 16.849 | 22% |
| 5 | PM-820-1 | 7.713 | 8.778 | 14% |
| 6 | PM-820-1 | 6.037 | 7.174 | 19% |
| 7 | Cala Saona | 3.621 | 4.573 | 26% |
| 8 | PM-820-1 | 2.445 | 2.997 | 23% |
| 9 | PM-820 | 18.943 | 19.877 | 5% |
| 10 | PM-820 | 19.217 | 19.930 | 4% |
| 11 | Vell de la Mola | - | 2.583 | - |
| 12 | PM-820 | 17.120 | 18.102 | 6% |
| 13 | Es Ca Mari | - | 5.292 | - |
| 14 | PM-820 | 13.593 | 16.835 | 24% |
| 15 | PM-820 | 7.489 | 8.222 | 10% |
| 16 | Maryland | 3.149 | 3.458 | 10% |
| 17 | PM-820 | 4.169 | 4.577 | 10% |
| 18 | PM-820-2 | 13.337 | 13.967 | 5% |
| 19 | PM-820-2 | 14.034 | 14.300 | 2% |
| 20 | PM-820-2 | 9.103 | 8.708 | -4% |
| 21 | PM-820-2 | 7.767 | 8.321 | 7% |



Según los datos aportados por el PMS de Formentera, el tráfico de la red viaria del ámbito de estudio (destacados en amarillo) se resume en:

- Los datos ponen de relieve que la demanda en vehículo de motor sigue creciendo, un incremento del IMD del 11% de media desde el 2009.
- Solo el tramo PM-820-2 entre Es Pujols y ses Illetes ha experimentado un ligero descenso del 4%. El resto de puntos de aforos, muestran cómo se ha producido un incremento que va desde el 2% hasta el 26%.
- Se puede apuntar también que el tránsito a la PM 820-2 también es bastante elevado, especialmente en el tramo entre Sant Ferran y Es Pujols, pero tampoco se ha de menospreciar el tránsito que circula pasando por Ses Salines alrededor del Estany Pudent.

Este incremento de tránsito, producido por el incremento de población, la elevada cuota modal del transporte privado, así como por la alta demanda turística que hace uso del transporte privado, tanto de alquiler como particular, sin duda pueden llevar hacia la no sostenibilidad del sistema, del sistema de movilidad en general y del sistema viario en particular, si no se actúa racionalizando el vehículo privado y se mantiene esta tendencia en los años futuros. Ya que hay que señalar que si se quiere preservar el entorno natural de la isla, la red viaria no se ha de ampliar.

Por tanto, no solo se tienen que hacer propuestas que promuevan y que provoquen el cambio modal a modos más sostenibles, sino que si se quiere preservar la calidad de vida de los ciudadanos de Formentera, y la calidad medioambiental, natural y territorial de la isla, es necesario limitar también el uso directamente de los vehículos privados, haciendo necesario limitar el número de vehículos que puedan acceder a la isla para poder intentar frenar el futuro insostenible que soportaría la red viaria si no se actuara.

6.5. DIAGNÓSTICO DE LA OFERTA DE ESTACIONAMIENTO

En este apartado se analizan la oferta y la demanda de estacionamiento en el ámbito de estudio. Los núcleos objeto de este análisis son La Savina, Sant Francesc, Sant Ferran y Es Pujols.

La oferta de estacionamiento se divide en dos grandes grupos; estacionamientos en la calle y solares específicos de mediano y gran tamaño, donde se puede acumular un número de vehículos elevado. En la calle se pueden encontrar plazas para todo tipo de usuario: vehículo ligero, vehículo eléctrico, PMR, motos, taxis, policía, así como plazas reservadas para carga y descarga. Según los datos del PMS de Formentera, las plazas de aparcamiento se distribuyen casi al 50% entre la calle y los solares.

El caso de La Savina es pionero por lo que respecta a la regulación del estacionamiento dentro de la isla. A partir de febrero de 2015 entró en vigor la nueva regulación del aparcamiento en el núcleo urbano de La Savina. Los principales motivos que incentivaron a reordenar el sistema de estacionamiento se debían al estacionamiento de los vehículos en la vía pública durante largos periodos de tiempo y la infrutilización del aparcamiento del puerto en horario nocturno.

El objetivo del proyecto era mejorar el aparcamiento en la Savina para lograr los siguientes beneficios:



- Aumento de la rotación para facilitar la accesibilidad en los comercios de la Savina.
- Agilizar el aparcamiento para los usuarios del puerto y optimizar el parking en horario nocturno.
- Garantizar el aparcamiento cerca de casa a todos los vecinos residentes en la Savina.

Las zonas de aparcamiento se dividieron en cuatro grupos: uso comercial (zona azul) y uso residencial (zona verde), zona rápida (permitido por una duración máxima de 5 minutos) y zona fuera de regulación.



Distribución de aparcamientos en la Savina. PMS de Formentera.

En el ámbito del plan especial cabe destacar las siguientes zonas de aparcamiento para vehículos:

- Aparcamiento Beso Beach, frente al restaurante del mismo nombre. Acceso a la playa del Cavall den Borràs. Se trata de un aparcamiento de carácter turístico debido a su ubicación, en plena entrada al parque natural de ses Salines y a escasos metros de la playa del Cavall den Borràs y de un establecimiento de restauración. El aparcamiento cuenta con un total de 96 plazas para turismos y 20 plazas para motocicletas.





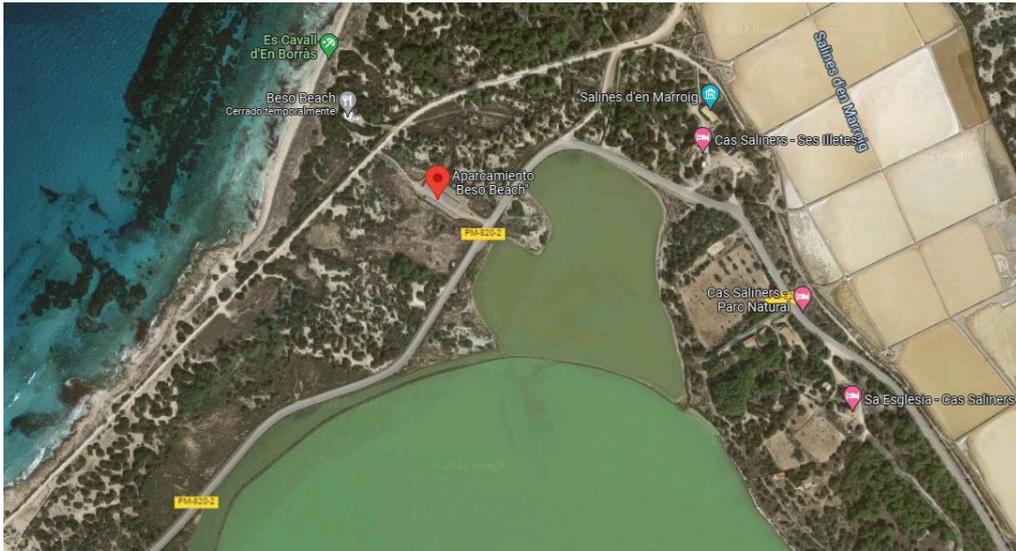
Ubicació del aparcament Beso Beach, a escasos metros de la playa del Cavall den Borràs y del Estany Pudent.

- Aparcamiento en La Savina: se trata de una bolsa de aparcamiento libre en una parcela urbana colindante con el Estany des Peix, a escasos metros del ámbito del plan especial. Cuenta con un total de 175 plazas de aparcamiento.



Ubicació de la bolsa de aparcament en la Savina, a escasos metros del Estany des Peix.





Ubicación del aparcamiento Beso Beach.



Ubicación del aparcamiento de la Savina.



7. PROGNOSIS DE LA SITUACIÓN FUTURA

Al no disponer de los datos suficientes de los tráficos de los itinerarios del ámbito de estudio, se opta por adoptar los valores de tráfico obtenidos en el PMS de Formentera como escenario actual y por aplicar unos incrementos o decrementos de los porcentajes en el reparto para la obtención del estado futuro. Se realiza la estimación por separado para residentes y para turistas dada la disparidad de comportamiento entre ambos grupos.

7.1. ESCENARIO FUTURO PARA RESIDENTES

Según el PMS de Formentera, actualmente para los residentes el reparto modal es claramente favorable para el uso del vehículo privado con una cuota del 79% de los 37.609 desplazamientos totales que se realizan en Formentera, seguido por los modos no motorizados, a pie y bicicleta, con un 15,8% en total, que sumados al 0,5% del transporte público y 1,3% de los autobuses de empresa y escolares, da una cuota para los modos sostenibles del 17,7%.

Si se agrupan los modos de transporte a semejanza del PDS de Movilidad, se obtiene un reparto modal en el escenario actual de un 79,9% de los desplazamientos hechos en transporte privado, un 4,2% en transporte público, un 14% a pie y un 1,8% en bicicleta. Se adoptan estos datos como reparto modal del escenario actual, a año 2022.

| Modo de transporte | % Actual | Modo de transporte (agrupado) | % Actual |
|------------------------------|----------|---|----------|
| Transporte privado | 79,0% | Transporte privado (transporte privado + otros) | 79,9% |
| Transporte público (bus) | 0,5% | Transporte público (bus + taxi + ferri + bus escolar) | 4,2% |
| A pie | 14,0% | A pie | 14,0% |
| Bicicleta | 1,8% | Bicicleta | 1,8% |
| Autobús de empresa / Escolar | 1,3% | | |
| Taxi | 0,4% | | |
| Ferri | 2,0% | | |
| Otros | 0,9% | | |

Para la obtención del reparto modal futuro, en el año horizonte (2042) se plantean tres escenarios:

- Escenario actual continuado: en caso de no aplicación de medidas preventivas o correctoras. La situación continuará presentando unas cifras parecidas al reparto modal expuesto.
- Escenario futuro: aplicación de las medidas propuestas con unos resultados sobre el reparto modal mayormente satisfactorios.
- Escenario futuro más favorable: aplicación de las medidas propuestas en este PMS con una efectividad completamente satisfactoria, donde todas las propuestas han conseguido los objetivos de modificación del reparto modal.

| Modo de transporte | Escenario actual 2022 (%) | Escenario futuro 2042 (%) | | |
|--------------------|---------------------------|---------------------------|--------|-----------|
| | | continuado | futuro | favorable |
| Transporte privado | 79,9 % | 79,9 % | 63,0 % | 42,0 % |
| Transporte público | 4,2 % | 4,2 % | 5,7 % | 14,0 % |
| A pie | 14,0 % | 14,0 % | 27,6 % | 34,0 % |
| Bicicleta | 1,8 % | 1,8 % | 3,6 % | 11,0 % |

- 31 -



C/. Can Dusai, 3. 07001 - Palma. Teléfono 971-425675



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

CSV: ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d

7.2. ESCENARIO FUTURO PARA TURISTAS

Según el PMS el reparto modal actual para turistas es el siguiente. Del total de desplazamientos (72.726) el 81,1% son viajes en transporte privado, seguido por los modos no motorizados, a pie y bicicleta, con un 14,1% en total, que sumados al 4,8% del transporte público, da una cuota para los modos sostenibles del 18,9%, prácticamente el mismo que el de los residentes.

| Modo de transporte | % Actual | Modo de transporte (agrupado) | % Actual |
|--------------------------|----------|--|----------|
| Transporte privado | 11,1% | Transporte privado (Transporte privado +otros) | 14,7% |
| Coche alquiler | 66,4% | Coche alquiler | 66,4% |
| A pie | 13,1% | Pie-bici | 14,1% |
| Bicicleta | 1% | Transporte público (bus+taxi) | 4,8% |
| Transporte público (bus) | 2,5% | | |
| Taxi | 2,3% | | |
| Otros | 3,6% | | |

Para la obtención del reparto modal futuro, en el año horizonte (2042) se plantean los tres mismos escenarios que para los residentes:

- Escenario actual continuado: en caso de no aplicación de medidas preventivas o correctoras. La situación continuará presentando unas cifras parecidas al reparto modal expuesto.
- Escenario futuro: aplicación de las medidas propuestas con unos resultados sobre el reparto modal mayormente satisfactorios.
- Escenario futuro más favorable: aplicación de las medidas propuestas en este PMS con una efectividad completamente satisfactoria, donde todas las propuestas han conseguido los objetivos de modificación del reparto modal.

| Modo de transporte | Escenario actual 2022 (%) | Escenario futuro 2042 (%) | | |
|--------------------|---------------------------|---------------------------|--------|-----------|
| | | continuado | futuro | favorable |
| Transporte privado | 14,7 % | 14,7 % | 11,5 % | 6,0 % |
| Transporte público | 66,4 % | 66,4 % | 51,8 % | 23,0 % |
| A pie | 14,1 % | 14,1 % | 17,6 % | 29,0 % |
| Bicicleta | 4,8 % | 4,8 % | 19,1 % | 42,0 % |

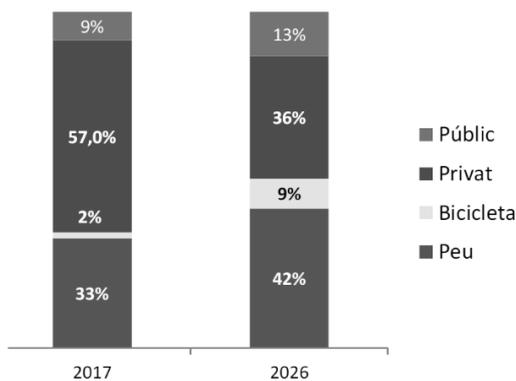


8. EVALUACIÓN GENERAL DE LA MOVILIDAD

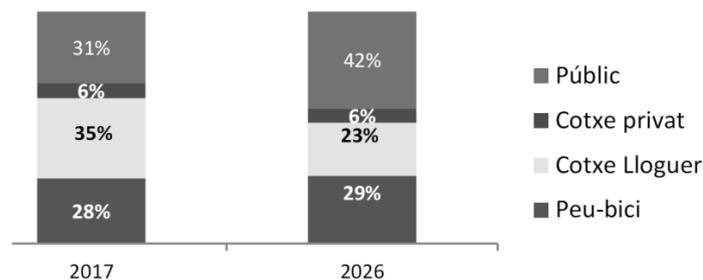
El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears establece un objetivo para 2026 para el total de las Islas de un 13% de cuota modal del transporte público, 36% en vehículo privado, 9% en bicicleta y 42% a pie por los residentes de las Illes Balears. En el caso de los turistas en las Islas, el plan busca conseguir para 2026 un reparto modal en las Baleares donde el 42% de los desplazamientos sean en transporte público, 6% en coche privado, 23% en coche de alquiler y 29% a pie o bici.

En referencia a Formentera, el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears presenta una distribución modal de los desplazamientos de los residentes equivalente a los resultados obtenidos en el PMS de Formentera, con unas diferencias mínimas debidas a la metodología estadística utilizada.

Los objetivos que este establece para Formentera presentan unos objetivos igualmente ambiciosos, con una clara apuesta con fuerza por los modos sostenibles, estableciendo una cuota modal del 14% en transporte público, 42% en vehículo privado, 11% en bicicleta y 34% a pie a conseguir en el 2026. En el presente estudio se plantea este objetivo para el año horizonte, 2042, al estimarse que los objetivos del PDS son irrealizables en el espacio de tiempo de 4 años.



Distribución modal de residentes actual y objetivo



Distribución modal de los turistas actual y objetivo.

Cabe destacar, dentro del objetivo general de aumentar las tasas de los modos de transporte sostenibles, la evolución que debe llevarse a cabo en la movilidad ciclista, con la pretensión de lograr los objetivos marcados por el PMS.



Por otro lado, cabe recordar que el objeto del plan especial es definir la ordenación y protección del conjunto de elementos constructivos y de ingeniería de ses Salines de Formentera declarados BIC. De ello se estima que su aplicación y probable desarrollo no suponga por sí mismo la generación de nuevos viajes, ni la alteración de la distribución actual de la movilidad.

A continuación, se analiza la incidencia potencial sobre la movilidad de cada una de las determinaciones del plan especial.

| ELEMENTOS CATALOGADOS | GRADO DE PROTECCIÓN | POTENCIAL INCIDENCIA SOBRE LA MOVILIDAD |
|--|---------------------|---|
| 1. Mur de Ponent | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 2. Torre del triturador (737) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 3. Caseta adossada al mur N vora la torre del triturador | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 4. Parte del Mur del camí de sa Guía | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 5. Taller (sa Fusteria, 738) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 6. Can Cosmi (744) | C | Su potencial cambio de uso podría tener una muy leve incidencia sobre la movilidad. No se prevé que vaya a alterar en ningún caso el estado actual de la movilidad ni su distribución modal |
| 7. Plaça del Carregador de la Savina (736) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 8. Sènia den Ferrer (741) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 9. Can Miquelet (734) | B | Su potencial cambio de uso podría tener una muy leve incidencia sobre la movilidad. No se prevé que vaya a alterar en ningún caso el estado actual de la movilidad ni su distribución modal |
| 10. Sènia de s'Estanyol (742) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 11. Dipòsit i mollet dels hidroavions (731) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 12. Pabelló militar i cotxera (969) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 13. Casa del generador d'electricitat (967) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |



ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL BIC DE SES SALINES DE FORMENTERA
CONSELL INSULAR DE FORMENTERA

| | | |
|---|---|---|
| 14. Es Telègraf o Caseta dels Carabiners (965) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 15. Pont sobre sa Sèquia (964) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 16. Es Viver (964) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 17. Sa Sèquia (964) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 18. Sènia dels Estanys den Marroig (743) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 19. Sa màquina den Palla (1189) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 20. Molí den Ferrer (687) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 21. Carregador den Cosmi (968) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 22. Murs de separació del estanys (149) | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 23. Parte del mur de circumval·lació de s'Estany Pudent | A | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 24. Casa de sa ràdio (732) | B | Su potencial cambio de uso podría tener una muy leve incidencia sobre la movilidad. No se prevé que vaya a alterar en ningún caso el estado actual de la movilidad ni su distribución modal |
| 25. Magatzem (733) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 26. Casa del Motor (739) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 27. Talleres (740) | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 28. Edifici militar de la base d'hydroavions | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 29. Cas Carabiners (735) | B | Su potencial cambio de uso podría tener una muy leve incidencia sobre la movilidad. No se prevé que vaya a alterar en ningún caso el estado actual de la movilidad ni su distribución modal |
| 30. Magatzem vora el carregador den Cosmi | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |
| 31. Rasa per a la via del tren saliner | B | No se prevé que la protección del elemento ni las actuaciones sobre el mismo vayan a tener incidencia alguna sobre la movilidad |

- 35 -



C/. Can Dusai, 3. 07001 - Palma. Teléfono 971-425675



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

CSV: ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d

Del anterior cuadro se desprende que la aplicación y desarrollo de las determinaciones del plan especial sobre 27 de los 31 elementos protegidos tendrá una incidencia nula sobre la movilidad del ámbito y de su entorno. Únicamente tendría una potencial incidencia sobre la movilidad, aunque de magnitudes muy reducidas, la aplicación de las determinaciones del plan sobre los elementos 6, 9, 24 y 39.

También cabe destacar la existencia en el entorno del ámbito del plan de varios focos importantes de generación de movilidad, sobre todo estacional, como son las playas de ses Illetes, del Cavall den Borràs y de Llevant, tal como se indica en el Plan de Movilidad Sostenible de Formentera. El volumen de viajes que generan estos focos hace poco probable la incidencia de cualquiera de las determinaciones del plan sobre la movilidad de la zona.

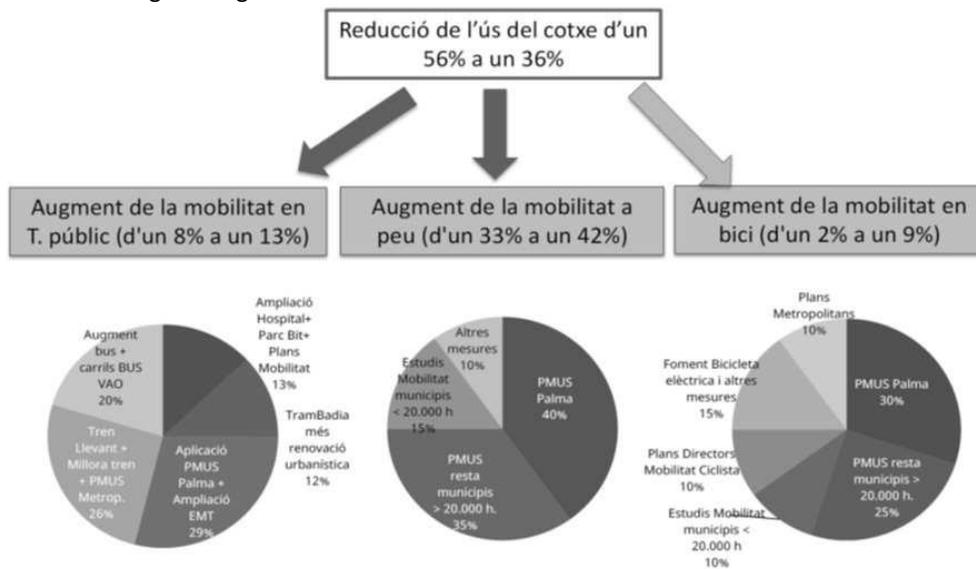
Por todo ello, se estima nula la incidencia de la aprobación y aplicación del plan especial sobre la movilidad de su ámbito y de su entorno de influencia.



9. PROPUESTA DE MEDIDAS PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

De todas las medidas planteadas en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, son las medidas enfocadas al transporte público las que más previsión presentan de reducir el reparto modal del vehículo privado en Formentera. Así para aumentar el número de desplazamientos en transporte público, se proponen medidas para flexibilizar el transporte público y dar rigidez a la oferta de transporte privado: hacer que, de media, en las relaciones radiales en transporte público el tiempo de trayecto no sea de más de un 10% superior que en vehículo privado.

Por otra parte, se propone optimizar la conexión entre islas, estableciendo una integración tarifaria total a todas las islas (mismo soporte, tarifa plana interinsular...) y acometer una mejora de la conexión con Formentera en el invierno. Todas estas medidas se encuentran representadas en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears, tal y como se muestra en el siguiente gráfico.



Las medidas concretas a aplicar se establecen en el PMS de Formentera, en su documento de propuestas. Las medidas que se adaptan a los objetivos contemplados y que inciden en el ámbito de estudio del plan especial se enumeran a continuación:

Propuesta 1. Creación de una plataforma única para peatones y ciclistas en calles de la Savina.

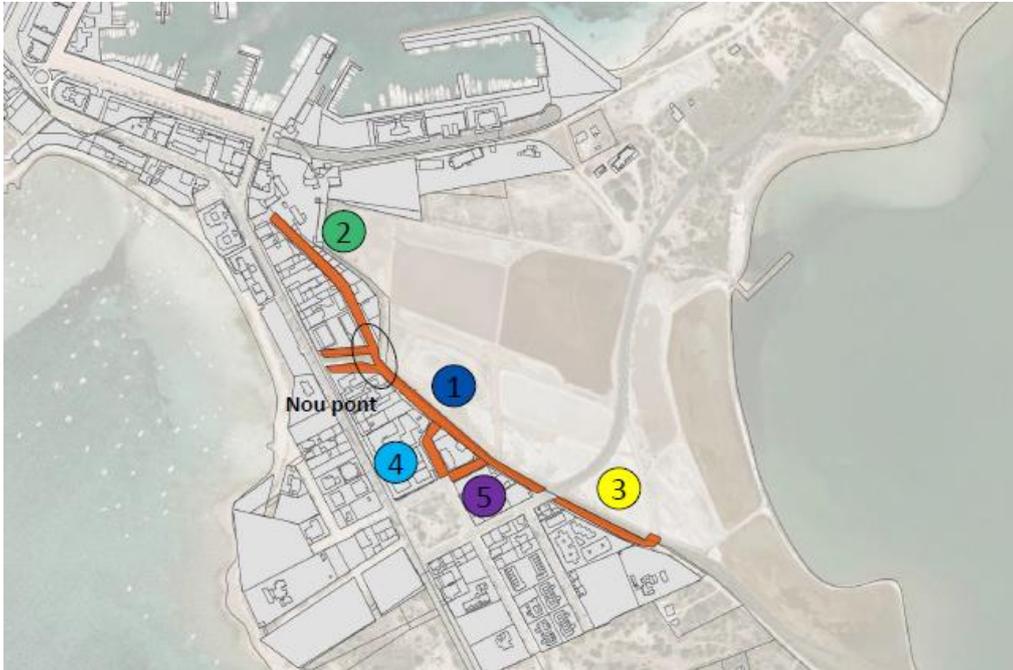
La propuesta busca mejorar este entorno de límite con tal de crear un espacio de fachada urbana natural que acerque al ciudadano a recorrer y dar visibilidad a las salinas desde el entorno urbano de La Savina.

Con tal de conseguirlo, se propone la creación de una plataforma única para peatones y ciclistas, con acceso restringido a vecinos con la posibilidad de estacionamiento para vecinos únicamente en los puntos donde la amplitud lo permita, con tal de ofrecer todo el espacio urbano al ciudadano y visitante de La Savina.



El entorno propuesto está formado por las calles siguientes:

- Calle de Gregal (280 m)
- Calle de Ponent (230 m)
- Calle de Llevant (100 m)
- Passaje de les Salines (70 m)
- Plaza de Llebeig (40 m)



Propuesta 2. Regular el acceso al parque natural

A pesar de la actual regulación, la demanda de acceso con vehículos a motor continúa siendo elevada, en especial en los meses centrales de la temporada turística. Esta situación no es compatible con la belleza y cualidades paisajísticas de este espacio natural.

Por tanto, se recomienda ir disminuyendo los aparcamientos para los vehículos motorizados de manera progresiva y sustituir las plazas por otras para bicicletas, motocicletas y vehículos eléctricos.

Propuesta 3 Conexión de carriles bici con rutas verdes en La Savina

La infraestructura actual de carril bici en La Savina se encuentra concentrada en la zona Portuaria, con un carril bici sobre acera que conecta el área de desembarque con el itinerario ciclopeatonal de ses Salines. Además de la potenciación de la Zona 30 en el núcleo urbano, es necesario mejorar la conexión con otras infraestructuras y potenciar la conectividad territorial de la infraestructura ciclista.

Con este objetivo, la propuesta busca aprovechar la propuesta de creación de plataforma compartida a lo largo de las calles Gregal y Ponent con tal de establecer una conexión más



segura y cómoda con la Ruta Verde, con posibilidad de cerrarse en verano o crear un nuevo carril bici.

Propuesta 4. Segregación rutas verdes

Actualmente las Rutas Verdes se encuentran accesibles en la mayor parte de los casos en los vehículos motorizados, con el consecuente peligro e incomodidad para ciclistas y peatones.

Por ello se propone una segregación de parte de las rutas verdes existentes y de nueva, tal y como se presenta con más detalle en la Propuesta 6.1. Estas rutas se encontrarán restringidas a solo peatones y ciclistas, con un acceso permitido únicamente a vecinos que tengan su residencia a lo largo de los mismos. El objetivo es conectar los principales núcleos urbanos y puntos de interés de Formentera mediante rutas seguras y con tránsito reducido

Propuesta 5. Creación sistema público de alquiler de bicicletas

Promover el uso de la bicicleta como modo de transporte tanto en los núcleos urbanos como al territorio es un objetivo que este plan de Movilidad busca conseguir. Mediante la mayor presencia de la bicicleta en las calles de Formentera se consigue una mayor concienciación de los habitantes y la posibilidad de utilizarla en sus desplazamientos diarios.

La implementación de un sistema de bicicleta pública, además de dar la posibilidad al ciudadano de probar y conocer la experiencia con bicicleta, facilita que, de manera cómoda y fácil, se opte por este modo de transporte respecto a otros menos sostenibles.

Propuesta 6. Mejora del transporte público

Una baja densidad y una diseminación de la población en Formentera incentiva el uso del vehículo privado. La configuración de la red ha quedado prácticamente intacta desde hace años y no ha seguido el ritmo de crecimiento y la evolución de la movilidad de la isla con el dinamismo que la propia situación demandaba.

Se propone actuar sobre las líneas de transporte público siguiendo las estrategias que se detallan a continuación:

- Líneas regulares todo el año: garantizar las relaciones de los residentes puedan moverse como actualmente, pero en transporte público.
- Líneas regulares verano: Garantizar las relaciones de los residentes que tienen las mismas necesidades que en el invierno, pero incrementan las relaciones entre los núcleos y zonas turísticas y playas por motivos laborales y de ocio y las conexiones para los turistas que pernoctan en la isla garantizar con servicios regulares las conexiones entre el puerto y los alojamientos y entre estos y los núcleos.
- Líneas turísticas: Han de ser servicios turísticos potenciales con un precio más elevado porque ayudan a financiar una parte/o el todo el déficit del transporte público en el invierno.

Propuesta 7. Mejora del camí de sa Guia

La propuesta busca recobrar el carácter natural del entorno mediante la recuperación de los caminos existentes, la reducción de su sección y el control del estacionamiento del vehículo privado. Incluye:

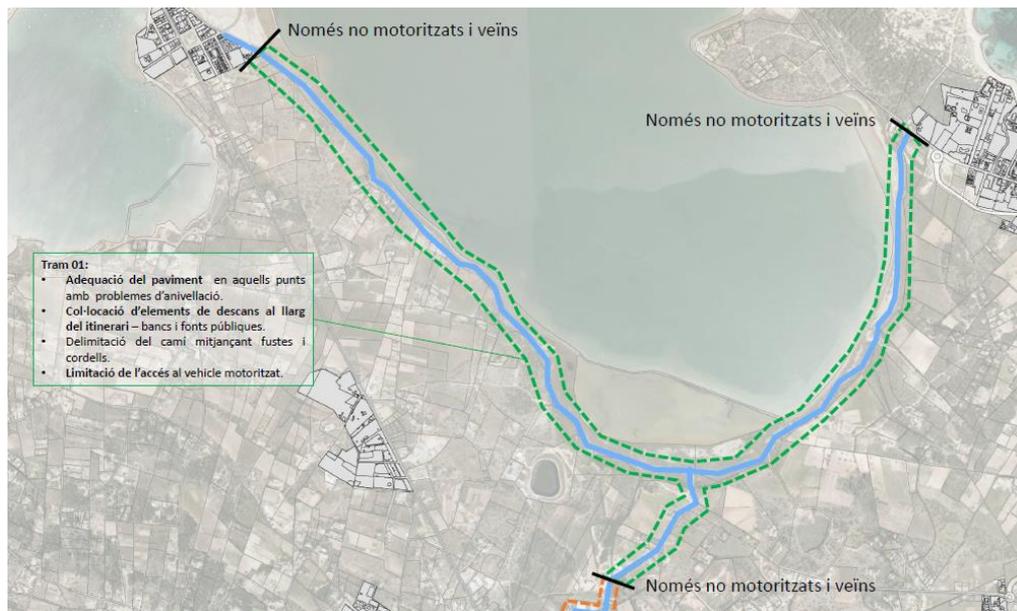


- Recuperación del entorno natural en el camino de conexión con la PM820-2. Se propone la eliminación de las actuales barreras de aproximadamente 1 m de altura, que tienen una afección paisajística elevada, y su sustitución por palos de madera que indiquen el camino a seguir.
- Mejora de las condiciones de la ruta. En el resto de la ruta se propone mejorar la nivelación de la misma en aquellos puntos que presentan irregularidad. Además, se propone segregar la parte de ciclistas y peatones del camino mediante la colocación de palos de madera a lo largo de la ruta, con la posibilidad de implementar un pavimento continuo de madera similar al presentado en la ilustración. Complementariamente, se podrá estudiar la colocación de elementos de descanso a lo largo del recorrido.

Propuesta 8. Mejora del camí des Brolls

Actualmente, el Camí des Brolls presenta una elevada presencia de ciclistas, peatones y deportistas, en especial durante los meses estivales. Atravesando un paraje de cualidades muy atractivas, actualmente se encuentra accesible para los vehículos motorizados en todo su itinerario.

Por ello la propuesta busca limitar el acceso del vehículo motorizado en este punto mediante la restricción de paso a La Savina, Es Pujols y Sant Francesc Xavier, permitiendo únicamente el acceso a los vecinos.

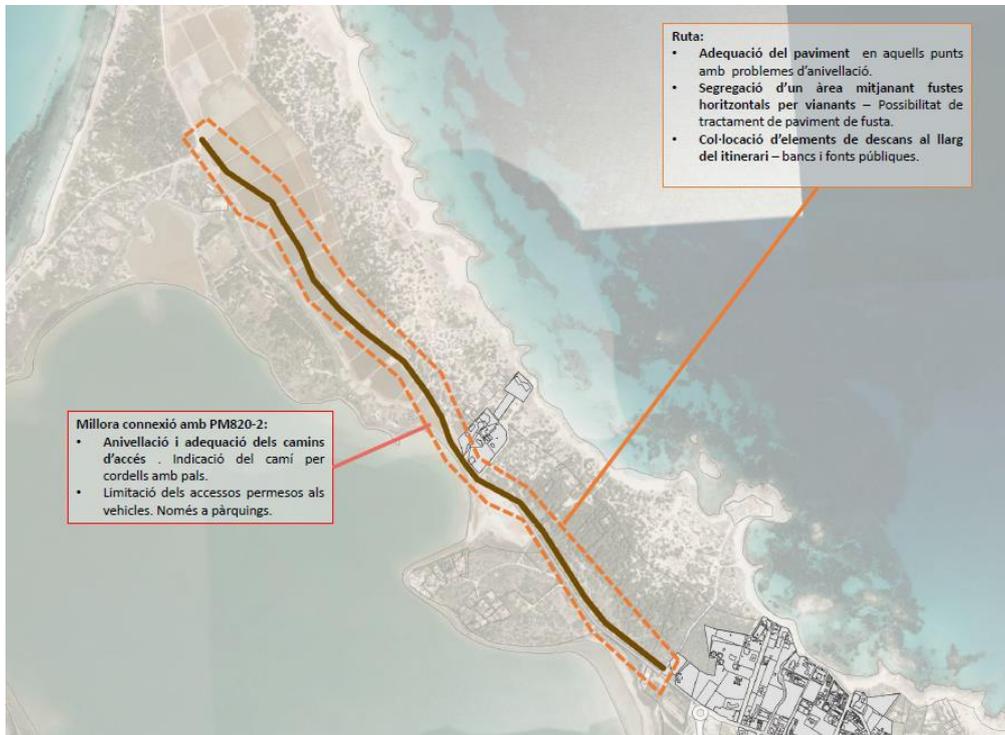


Propuesta 9. Ruta Es Pujols- Sa Roqueta-ses Illetes

Actualmente la conexión entre Es Pujols y Illetes se da principalmente por la PM820-2 para los ciclistas. Por tanto, es necesario dar alternativas de calidad que permitan una segura y correcta conexión entre Es Pujols, Sa Roqueta y el parque Natural de ses Salines que incrementen la preferencia de los residentes y turistas para el uso de los modos no motorizados. La propuesta busca adecuar el camino actual paralelo a la PM820-2 y que comienza en es Pujols (2,40 km). Se propone:



- Adecuación del pavimento en aquellos puntos con problemas de nivelación.
- Segregación de un área mediante maderas horizontales para peatones – Posibilidad de tratamiento de pavimento de madera a lo largo del recorrido.
- Colocación de elementos de descanso a lo largo del itinerario.



10. CONCLUSIONES

El presente estudio ha permitido analizar la movilidad existente en la zona de estudio, determinar los cambios que se proponen en caso de aplicación del Plan Especial de Protección del BIC de ses Salines de Formentera y evaluar su repercusión en la movilidad.

Dada la naturaleza y el objeto del plan especial, que es definir la ordenación y protección del conjunto de elementos constructivos y de ingeniería de ses Salines de Formentera declarados BIC, se estima, tal como se ha justificado en apartados anteriores, que su aplicación y probable desarrollo no suponga por sí mismo la generación de nuevos viajes, ni la alteración de la distribución actual de la movilidad del ámbito del plan ni de su entorno.

Cabe destacar la existencia en el entorno del ámbito del plan de varios focos importantes de generación de movilidad, sobre todo estacional, como son las playas de ses Illetes, del Cavall den Borràs y de Llevant, tal como se indica en el Plan de Movilidad Sostenible de Formentera. El volumen de viajes que generan estos focos hace poco probable la incidencia de cualquiera de las determinaciones del plan sobre la movilidad de la zona.

Del mismo modo, se considera que mediante la concreción y adopción de las medidas de mejora de las redes planteadas en el apartado 9 se consigue el objetivo inicial del estudio, que, siguiendo las directrices del Plan de Movilidad Sostenible de Formentera, es incentivar la movilidad sostenible.

Por todo ello, se estima nula la incidencia de la aprobación y aplicación del Plan Especial de Protección del BIC de ses Salines de Formentera sobre la movilidad de su ámbito y de su entorno de influencia.

Formentera, febrero de 2022

43014294Q
PABLO
SOCIAS (R:
B57229593)

Firmado digitalmente por 43014294Q
PABLO SOCIAS (R: B57229593)
Nombre de reconocimiento (DN):
2.5.4.13=Reg07017/HojaPM-45269/
Tomoc2017_Folios251
Fecha:18/11/2003 /Inscripción:1,
serialNumber=dCES-43014294Q,
givenName=PABLO, sn=SOCIAS
MORELL, cn=43014294Q PABLO
SOCIAS (R: B57229593),
2.5.4.97=vATES-857229593, o=UAP
2100 SL, c=ES
Fecha: 2022.02.24 09:18:52 +01'00'

Pau Socías
Ingeniero de caminos, canales y puertos
Col. núm. 9.230

Pedro Morell
Ingeniero de caminos, canales y puertos
Col. núm. 35.726





GOVERN
ILLES
BALEARS

DOCUMENT ELECTRÒNIC

CODI SEGUR DE VERIFICACIÓ

ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d

ADREÇA DE VALIDACIÓ DEL DOCUMENT

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

INFORMACIÓ DELS SIGNANTS

Signant

PABLO SOCIAS MORELL

Signant

ARXIU ELECTRÒNIC DEL GOVERN DE LES ILLES BALEARS

COMUNITAT AUTÒNOMA DE LES ILLES BALEARS

Firma amb segell de temps: 16-sep-2022 01:45:26 PM GMT+0200

METADADES ENI DEL DOCUMENT

Identificador: ES_A04003003_2022_gjtqaf053iqav7if4lce818kq0pbg2

Nom del document: Estudi_de_mobilitat.pdf

Versió NTI: <http://administracionelectronica.gob.es/ENI/XSD/v1.0/documento-e>

Tipus de document: Altres

Estat elaboració: Original

Òrgan: A04003003

Data captura: 16-sep-2022 09:12:34 AM GMT+0200

Origen: Administració

Tipus de signatura: Pades

Pàgines: 44

ADVERTÈNCIA: Hi ha 3 comentaris del document original que no s'han copiat a la versió impresa



Adreça de validació:

<https://csv.caib.es/hash/ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d>

CSV: ca7b34f1fc197bffb09f72682ecac8196c1ec1295e3296c8eda8f8c60d320b2d