

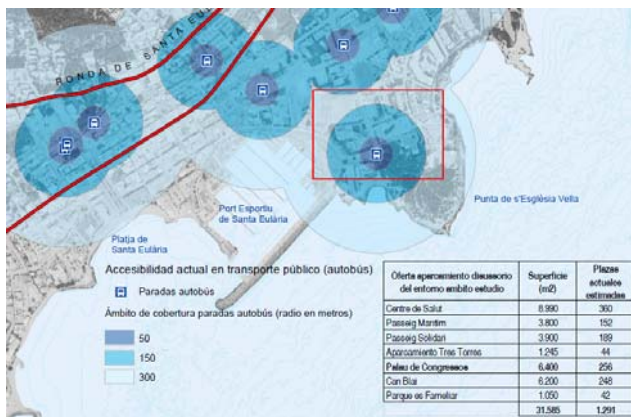
ESTUDIO DE MOVILIDAD

ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS DE EIVISSA, TM SANTA EULÀRIA DES RIU

Ubicación: Barrio de Cas Capità. TM SANTA EULÀRIA DES RIU

Ciente:  **Ajuntament de Santa Eulària des Riu**
Sant Carles... Santa Gertrudis... Santa Eulària... Jesús... Puig d'en Valls

Fecha: 21 de julio de 2023



CONSULTORÍA:

 **GRADUAL**

Nº Expediente: 28/2023

GRADUAL INGENIEROS SL

C/ SANT CRISTÒFOL 30. ED CETIS. TORRE 6. PLANTA 2º. OFICINA 204

ÍNDICE GENERAL

DOCUMENTO I. MEMORIA Y ANEJOS

DOCUMENTO II: PLANOS

DOCUMENTO I. MEMORIA Y ANEJOS

ÍNDICE GENERAL MEMORIA Y ANEJOS

MEMORIA

ANEJO 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

ANEJO 2. ESTUDIO MANIOBRABILIDAD AUTOBUSES

MEMORIA

MEMORIA

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	5
1.1 ANTECEDENTES	6
1.1.1 Antecedentes administrativos y urbanísticos.....	6
1.1.2 Antecedentes normativos	6
1.2 NORMATIVA DE APLICACIÓN.....	9
1.3 OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD.....	10
1.4 ÁMBITO DE ESTUDIO.....	11
1.5 METODOLOGÍA.....	13
2. MARCO TERRITORIAL.....	14
2.1 CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS.....	14
2.2 DATOS DEL NÚMERO DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS FAMILIARES.....	15
2.3 EVOLUCIÓN DEL PARQUE VEHICULAR.....	16
2.4 MEDIO CULTURAL Y PATRIMONIO.....	17
2.5 ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA DE LA ZONA	17
2.5.1 Oferta turística municipio de Santa Eulària des Riu	18
3. PLANEAMIENTO VIGENTE	19
3.1 NORMAS SUBSIDIARIAS DE SANTA EULÀRIA DES RIU, 2011	19
3.2 PREVISIONES DE DESARROLLO URBANÍSTICO EN EL ENTORNO	21
3.2.1 Nueva estación de autobuses santa Eulària	23
3.3 PLAN TERRITORIAL INSULAR DE IBIZA Y FORMENTERA (PTI).....	24
4. DIAGNOSIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ÁMBITO.....	26
4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO Y PUNTOS DE INTERÉS	26

4.2 MOVILIDAD A PIE Y EN BICICLETA.....	26
4.2.1 Movilidad en bicicleta	27
4.2.2 Movilidad a pie.....	30
4.3 ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS DISCRECIONALES.....	32
4.3.1 Servicios regulares de autobuses.....	32
4.3.2 Taxi.....	34
4.3.3 Servicio discrecional de autobús	35
4.4 ACCESIBILIDAD VIARIA	37
4.4.1 Principales infraestructuras viarias del entorno del ámbito de estudio	37
4.4.2 Principales accesos viarios al ámbito de estudio	39
4.5 TRÁFICO ACTUAL EN LOS PRINCIPALES ACCESOS VIARIOS.....	41
4.5.1 Intersección rotonda Ronda Santa Eulària – Carretera EI-200 Sant Carles.....	41
4.5.2 Intersección rotonda Carretera es Canar	45
4.6 OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTO	48
4.6.1 Estimación de la oferta actual de aparcamiento en el parking del paseo de la Paz.....	48
4.6.2 Estimación de la oferta actual de aparcamiento en la vía pública del núcleo. Zona regulada ORA.....	48
4.6.3 Estimación de la oferta actual de aparcamiento disuasorio.....	49
5. DINÁMICAS DE MOVILIDAD ACTUAL	52
5.1 PAUTAS DE MOVILIDAD	52
5.2 ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA ACTUAL DEL PALACIO DE CONGRESOS (FASE I).....	53
5.2.1 Distribución modal actual.....	54
5.3 PERCEPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICAS DE LA MOVILIDAD	56
6. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PDSC FASE II.....	57
6.1.1 Actuaciones en la red viaria	57
6.1.2 Actuaciones en la oferta de infraestructura para los desplazamientos en bicicleta.....	58
7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS.....	59
7.1 ANTECEDENTES: FASE I DEL PALACIO DE CONGRESOS	59

7.2 CONTEXTO FASE II PALACIO DE CONGRESOS	59
7.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	60
7.3.1 Intervención sobre edificio Fase I	62
7.4 CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES	63
7.5 CAPACIDAD DEL NUEVO AUDITORIO DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS.....	64
7.6 OFERTA DE APARCAMIENTO PROPUESTO	64
7.7 VEHÍCULOS CARGA DESCARGA MERCANCÍAS	65
8. EVALUACIÓN DEL PROYECTO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MOVILIDAD	66
8.1 JUSTIFICACIÓN DE LA NO APLICACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL FUTURA DEL ESCENARIO OBJETIVO DEL PDSMIB 2019-2026	66
8.2 ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN FASE II PALACIO DE CONGRESOS.....	67
8.2.1 Escenario 1. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario proyectado por el nuevo auditorio / Palacio de Congresos Fase II.....	68
8.2.2 Escenario 2. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario futuro: funcionamiento simultáneo centro cultural (Fase I) y Auditorio / Palacio de Congresos (Fase II)	69
8.2.3 Escenario 3. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario futuro: funcionamiento simultáneo Salón de actos del centro cultural (Fase I) y Auditorio / Palacio de Congresos (Fase II).....	71
8.2.4 Resumen movilidad generada futura Palacio de Congresos.....	72
8.3 DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA MOVILIDAD GENERADA ESTIMADA EN LOS ESCENARIOS PROYECTADOS	73
8.4 EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO PROYECTADAS	74
8.4.1 Comparativa oferta plazas aparcamiento actuales – plazas aparcamiento proyectadas	74
8.4.2 Demanda de plazas de aparcamiento para los escenarios de movilidad generada analizados.....	74
8.4.1 Justificación resultado demanda de plazas de aparcamiento	75
9. RESUMEN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MOVILIDAD DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN	76
10. PROPUESTAS DE MEJORA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	77
10.1 PROPUESTAS PARA LA DOTACIÓN DE OFERTA DE APARCAMIENTO	77
10.2 PROPUESTA MEJORA MANIOBRABILIDAD AUTOCARES	79

10.3 GESTIÓN DEL APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS DE GRANDES DIMENSIONES (TRÁILER)	81
10.4 PROPUESTA PARA LA MEJORA DE LOS ESPACIOS PEATONALES	81
10.5 RESERVA PLAZAS ESTACIONAMIENTO DEL PALACIO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	82
11. OTRAS RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES DE MEJORA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD	82
11.1 RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES DE MEJORA RED VIARIA	82
11.1.1 Reordenación rotonda de Sant Carles y rotonda de es Canar	82
11.2 PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA: ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD DE DOTACIÓN DE CARRIL BICI	86
11.3 RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO.....	86
11.3.1 Futura estación de autobús de Santa Eulària y su impacto en la movilidad sostenible.....	86
11.3.2 Mejora del servicio del Eularibus.....	86
11.4 RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN DE LA ACCESIBILIDAD y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	87
12. RESUMEN Y CONCLUSIONES	88
13. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PRESENTE ESTUDIO	94

MEMORIA

1. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de movilidad del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Eivissa, en el TM de Santa Eulària des Riu en la isla de Eivissa, se encarga en marzo de 2023 a través del departamento de Urbanismo del Ajuntament de Santa Eulària des Riu que solicita a la empresa Gradual Ingenieros la redacción de la presente documentación. El objetivo es determinar si **en términos de movilidad la ampliación del Palacio de Congresos de Eivissa es viable y que la propuesta se ajusta y da respuesta a las necesidades actuales y futuras.**

En resumen, el objetivo es conocer si el proyecto de ejecución responde y cubre la demanda futura en cuanto a movilidad especialmente en lo referente **a la dotación de plazas de aparcamiento y accesibilidad.**

El objetivo del proyecto de ejecución es completar la Fase I del Palacio de Congresos para dotar de funcionalidad al equipamiento cultural con el objetivo de adaptarse a las nuevas necesidades del sector de organización de congresos al tiempo que se reduce el coste de los trabajos para favorecer la viabilidad de su ejecución, al mismo tiempo que conseguir un edificio alimentado por energía limpia y sostenible.

En los últimos años, la dinámica turística de la isla de Eivissa ha ido sufriendo diversos cambios, que se resume en que ha habido un notable incremento de turistas que visitan la isla. Se destaca que el turismo ha aumentado un 200% en la isla de Eivissa desde 2005 hasta 2017 (según el diagnóstico previo a la revisión del PTI insular que se encargó como paso previo a la revisión de la normativa insular). Por otro lado, también se está produciendo un fenómeno de desestacionalización que atrae a más turistas, tanto en temporada alta como en temporada baja.

El **proyecto supondrá una mejora competitiva significativa** para la isla y una mejora importante en la diversificación económica del municipio y de toda Eivissa; destaca su capacidad de diversificar la demanda turística; al mismo tiempo que da repuesta a las necesidades del sector y que crea nueva demanda turística de un perfil distinto al que predomina actualmente en Eivissa.

Analizar la situación de partida proporcionará información que permita diagnosticar problemáticas en cuanto a movilidad se refiere y proponer actuaciones o soluciones, así como recomendaciones que permitan equilibrar las necesidades actuales y futuras en cuanto a infraestructuras de movilidad minimizando el posible impacto sobre el consumo de territorio, afecciones ambientales, sociales, etc.

El reto es encontrar el **equilibrio entre dotar de infraestructura al sistema de movilidad que cubra las necesidades sin que implique un gran impacto**, en consumo de territorio, etc. evitando que sea desproporcionado, es decir, teniendo presente que las necesidades que se puedan derivar de la Fase II del Palacio

de Congresos irán vinculadas al desarrollo de su programación, plan funcional o actividad que irá implantándose progresivamente una vez esté ejecutado todo el conjunto cultural.

1.1 ANTECEDENTES

Actualmente surge la necesidad de gestionar y prestar atención a la movilidad derivada de zonas, o puntos generadores de un importante número de desplazamientos, ya que la concentración de personas y vehículos tienen afecciones directas sobre la red viaria, sobre el medio ambiente, sobre las emisiones de partículas contaminantes, calidad de vida de los residentes, etc.

1.1.1 Antecedentes administrativos y urbanísticos

- El ámbito ocupa un suelo clasificado como urbano, calificado como equipamiento socio cultural.
- El proyecto de ejecución se ha redactado por parte de los arquitectos Jesús Ulargui Agurruza y Eduardo Pesquera González, de la empresa Pesquera Ulargui Arquitectos s.l.p.
- El proyecto de ejecución define la “Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu”. Dicha fase consiste en la construcción del Palacio de Congresos que amplía el Centro Cultural construido en la Fase I.

1.1.1.1 Antecedentes tramitación Fase II Palacio de Congresos

- Noviembre de 2005 se cursa encargo del Proyecto de Ejecución Fase II.
- Noviembre de 2006 se entrega el Proyecto de Ejecución de la Fase II.
- En 2008 finalizan las obras de la Fase I.
- Marzo de 2021 se hace entrega de la modificación y actualización del Proyecto Básico de la Fase II.
- Julio de 2021 se hace entrega de la revisión del Proyecto Básico de la Fase II con diversas modificaciones solicitadas.
- Diciembre de 2022 finalización redacción de Proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos.

1.1.2 Antecedentes normativos

1.1.2.1 Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears

A efectos de la Disposición Adicional Tercera de la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de les Illes Balears, el estudio de movilidad de los grandes centros generadores son los instrumentos de evaluación de la movilidad que tienen por objeto definir las medidas y actuaciones necesarias para garantizar que las necesidades de movilidad generadas por determinados desarrollos urbanísticos serán satisfechas de acuerdo con los principios de la legislación sectorial en materia de transportes.

En la misma Disposición se consideran grandes centros generadores de movilidad:

- Establecimientos comerciales, individuales o colectivos, con superficie de venta superior a 5.000 m²
- Edificios para oficinas con un techo de más de 10.000 m²

- **Instalaciones deportivas, lúdicas, culturales, con un aforo superior a 2.000 personas**
- Hospitales, clínicas, centros sanitarios y similares con una capacidad superior a 200 camas
- Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos
- Edificios, centros de trabajo y complejos donde trabajen más de 500 personas
- Otras instalaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000

Excepto cuando en los instrumentos de planeamiento urbanístico ya hubiera una previsión de estos centros y de las medidas a adoptar, la previa aprobación de los estudios de movilidad de los grandes centros generadores será preceptiva, y su contenido vinculante, para el otorgamiento de las licencias municipales de:

- a) Proyectos de nueva planta de gran centro generador de movilidad.
- b) Proyectos de reforma de instalaciones existentes que como consecuencia de la reforma pasen a tener la consideración de gran centro generador de movilidad.
- c) Proyectos de ampliación de los grandes centros generadores de movilidad existentes.

Su contenido constará de la siguiente documentación:

- a) Una memoria descriptiva y justificativa, donde se determinará la caracterización de la movilidad en el ámbito afectado antes de la ejecución del gran centro generador, así como la cuantificación de los efectos potenciales de este sobre la movilidad y el sistema de transporte.
- b) Planos de información y, si procede, de propuesta de nueva ordenación viaria y de transporte.
- c) Presupuesto estimativo de las actuaciones a realizar.
- d) Otra documentación que se determine reglamentariamente.

1.1.2.1 Instrumentos de planificación de la movilidad de les Illes Balears

Los instrumentos de planificación de la movilidad en las Illes Balears están recogidos en el artículo 185.3 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears:

Artículo 185. Instrumentos de planificación.

1. Los instrumentos de planificación de la movilidad son un conjunto de herramientas que persiguen el objetivo de implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros medios no motorizados de transportes y desarrollando los que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social, la seguridad viaria y la defensa del medio ambiente, garantizando a su vez una mejor calidad de vida para los ciudadanos.
2. Las determinaciones de los instrumentos de planificación relativas a la movilidad prevalecerán sobre las determinaciones de los instrumentos de ordenación del territorio, de ordenación urbanística, de infraestructuras y de transporte.

3. Se establecen los siguientes instrumentos de planificación de la movilidad:
 - a) **El Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears**, regulado en el capítulo II del título II de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias.
 - b) **Los planes insulares de servicios de transporte regular de viajeros por carretera (PISTRVC).**
 - c) **Los planes de movilidad urbana sostenible.**

1.1.2.2 Plan Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026

El Plan Director Sectorial de Movilidad de les Illes Balears (PDSMIB) tiene como objeto formular la política común en materia de movilidad y transporte que el Gobierno pretende desarrollar en los próximos años con el objetivo final de conseguir un modelo de movilidad sostenible en las islas Baleares.

El Plan Director Sectorial de Movilidad de les Illes Balears 2019 – 2026 (PDSM) se aprueba inicialmente el 20 de junio de 2018 y es el primer plan integral de movilidad que se realiza en las islas Baleares. Algunos de los parámetros de este documento servirán de referencia para el presente estudio de movilidad generada.

El documento contempla la siguiente estructura y definición de objetivos respecto al modelo de movilidad de las islas:

- objetivos del sistema de movilidad
- diagnosis cualitativa y cuantitativa por islas
- cuantificación de los indicadores objetivo por islas
- medidas y programas de actuación

Son objetivos del Plan (escenario objetivo futuro de movilidad en Baleares):

1. Garantizar la accesibilidad al territorio a través del transporte público, especialmente a los colectivos vulnerables
2. Reducir la contaminación y el consumo energético generado por la movilidad
3. Reducir la siniestralidad
5. Minimizar la distancia media de los desplazamientos, mediante una ordenación territorial compacto y compleja que potencie los desplazamientos de proximidad
6. Cambiar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos (a nivel general de Baleares: incrementar al 15% el uso del transporte público, incrementar el uso al 9% de la bicicleta, reducir hasta el 34% los desplazamientos de los residentes en vehículo privado)
7. Flexibilizar el Transporte Público y dar rigidez a la oferta de transporte privado favoreciendo la intermodalidad

Los parámetros obtenidos en el PDSM se obtienen en gran parte de encuestas a residentes y turistas y de las bases de datos de tráfico con su posterior modelización.

Como resultados destacados de la situación actual se obtiene que desde el 2005 el tráfico en las carreteras de las islas se ha incrementado un 42%, mientras que en el estado español se ha reducido un 6% en el mismo periodo. Es necesario revertir esta tendencia potenciando modos de transporte más sostenibles, con mejoras en el transporte público como principal eje alternativo.

Como principales datos que presenta el PDSMIB a tener en cuenta respecto a la movilidad del conjunto de Baleares se destaca que:

- El 55% de los desplazamientos de los residentes se realizan en vehículo privado
- El 34% de los desplazamientos de los turistas en vehículos de alquiler
- El uso preferente del vehículo privado en las islas se mantiene sin cambios en los últimos 16 años

Se destaca que el cambio en la distribución modal de los desplazamientos es ambicioso, especialmente en la isla de Eivissa donde la infraestructura de transporte público se limita a los servicios de autobús regular.

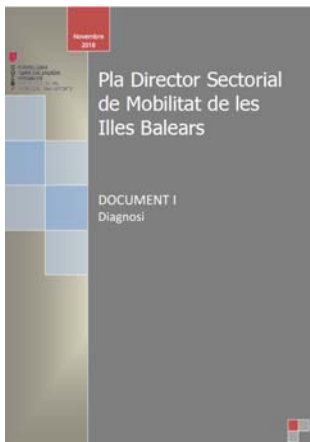


Imagen 1. Portada del documento I de Diagnòsis del PDSMIB. Fuente: Govern Balear

1.2 NORMATIVA DE APLICACIÓN

Para la elaboración del presente estudio es de aplicación la siguiente normativa:

- Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera (PTI) (21 de marzo 2005).
- Aprobación inicial de la revisión del Plan Territorial d'Eivissa i Formentera (septiembre 2018)
- Modificación núm. 1 aprobada por el Pleno del Consell d'Eivissa el 15 de mayo de 2019 del PTI.
- Modificación núm. 2 aprobada por el Pleno del Consell d'Eivissa, el 30 de enero de 2023

- Normas Subsidiarias del término municipal de Santa Eulària des Riu (PL 1/2011, publicadas en el BOIB Núm. 20 EXT. 08-02-2012) y sus modificaciones puntuales.
- Norma territorial cautelar por la cual se adoptan medidas provisionales para asegurar la viabilidad y efectividad de la modificación del Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera (PTI) (26 de abril de 2017).
- Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears
- Decreto 58/2016, de 16 de septiembre, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las islas Baleares, en desarrollo de la Ley 4/2014, de 20 de junio.
- Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears
- Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de las islas Baleares.
- Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética en las Illes Balears.

1.3 OBJETO DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

El principal objetivo del estudio de movilidad del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos es **evaluar el impacto de los desplazamientos generados** en los diferentes modos de transporte (vehículo privado, autocar discrecional, transporte público, etc.), **así como las necesidades de aparcamiento que se derivarán de la movilidad generada en un día de máxima afluencia**, y en un escenario desfavorable de predominio de movilidad en vehículo privado con el objetivo de garantizar la dotación necesaria de aparcamiento y evitar colapsos o congestión en la red viaria local que se podría derivar de la movilidad en vehículo privado causada por la búsqueda de plaza para estacionar.

La ejecución de la nueva edificación del Palacio de Congresos es en el ámbito contiguo al edificio actual, se trata de un escenario proyectado de parte de esta parcela que aún queda por consolidar a nivel urbanístico y que es **utilizada actualmente como zona de aparcamiento**, por lo que con el **desarrollo de la fase II del palacio supondrá la eliminación de dicha oferta**, que por otro lado **se compensará con aparcamiento subterráneo** proyectado.

El reto es dotar de una oferta de aparcamiento suficiente y acorde con las necesidades derivadas de la movilidad generada sin ser una oferta sobredimensionada y que no suponga un “efecto llamada” o promueva la movilidad en vehículo privado.

En este sentido, y para analizar el impacto, se **evaluarán y analizarán los datos de movilidad generada derivada del potencial desarrollo urbanístico** de esta fase II del Palacio de Congresos, se obtendrán estimaciones de la distribución modal de los desplazamientos, etc.

En base a todo lo anterior, el **objeto del estudio** se centra en la **dotación de plazas de aparcamiento**, vinculado también al **análisis de la nueva propuesta de ordenación** de diferentes parcelas del entorno cuyo desarrollo urbanístico no se ha llevado a cabo y que contempla la localización de la futura estación de autobús de Santa Eulària, etc.

Se analiza la situación actual en cuanto al sistema de movilidad, oferta actual de transporte público, de aparcamiento, problemáticas, etc. y en base a la diagnosis y movilidad estimada generada en el escenario proyectado (donde se incluye el nuevo aforo del Palacio de Congresos, etc.) se evalúan los requerimientos y necesidades en cuanto a dotación de aparcamiento con el objetivo de determinar si la localización propuesta y número de plazas son adecuadas, y se da cobertura a la demanda total, garantizando la seguridad y accesibilidad de forma general sin ofertar un número sobredimensionado de plazas de aparcamiento.

A partir de los resultados de la evaluación, se propondrán si es necesario, medidas y recomendaciones para llevar a cabo mejoras en lo que al sistema de movilidad se refiere.

1.4 ÁMBITO DE ESTUDIO

El Palacio de Congresos se localiza en el término municipal de Santa Eulària des Riu, en la parte oriental del núcleo urbano de Santa Eulària (hacia la zona de es Canar) y próximo al ámbito costero. Se caracteriza por encontrarse en un entorno residencial y con actividad turística, con un perfil marcadamente familiar, donde destaca la presencia de diversos establecimientos hoteleros de prestigio, así como el paseo marítimo y el Port Esportiu de Santa Eulària des Riu con gran afluencia de personas, especialmente durante la temporada estival, siendo una zona atractiva para los visitantes y residentes para pasear, etc.

La actividad objeto de este informe se ubica en la parcela con referencia catastral (según la sede electrónica del catastro) 4065101CD7146S0001WR, localizada en CM ses Estaques, en Santa Eulària des Riu. La parcela catastral cuenta con una superficie de 13.670 m². La clasificación del suelo es urbano, calificado como equipamiento socio cultural.

La parcela limita al norte con la calle peatonal "Pasaje Josep Torres Colomar" y zona residencial, al este con la c/ Pare Vicent Costa, al oeste con la c/ Salvador Camacho que constituye el acceso principal y directo entre la carretera de Santa Eulària a es Canar y la zona del Puerto Deportivo y al sur con el edificio correspondiente a la Fase I del Palacio de Congresos de Ibiza.



Imagen 2. Situación y emplazamiento del Palacio de Congresos de Eivissa. TM Santa Eulària des Riu. Fuente: IDEIB

1.5 METODOLOGÍA

- a) Recopilación de información de proyecto.
- b) Recopilación de artículos publicados en prensa, en el Ajuntament de Santa Eulària, etc. sobre el proyecto Fase II.
- c) Realización de trabajo de campo:
 - Aforos realizados en 2 puntos:
 - Rotonda que conforma el enlace con la carretera EI-200 a Sant Carles y distribuye el tráfico de la ronda de Santa Eulària des Riu, así como el tramo viario que conecta con la carretera de es Canar.
Se han recopilado los datos de tráfico en hora punta de día laborable (12 de junio de 2023, 08:00h – 09:00h aprox.)
 - Intersección de la carretera de es Canar / glorieta es Canar / c/ Salvador Camacho.
Se han recopilado los datos de tráfico de diversos puntos de interés para conocer el funcionamiento de la intersección durante 15 minutos.
 - Reportaje fotográfico para conocer la situación actual del entorno territorial e infraestructuras viarias, transporte público, para los desplazamientos a pie o en bicicleta, aparcamiento, etc.
- d) Transporte público
 - Localización de paradas, frecuencias y horarios
- e) Estudio de los viales del entorno que conforman el acceso al Palacio de Congresos de Eivissa
- f) Análisis de las pautas y dinámicas de la movilidad actual.
- g) Estudio de la oferta actual de plazas de aparcamiento en el municipio.
- h) Estudio de la oferta de espacios disponibles para el estacionamiento de vehículos de grandes dimensiones tipo tráiler en el entorno próximo.
- i) Cálculo de la movilidad generada actual de la Fase I y la movilidad generada derivada del desarrollo completo de la Fase II que aún resta por edificar (hecho que supondrá un incremento en la movilidad generada y sobre todo en la oferta de plazas de aparcamiento, etc.)
- j) Distribución modal de estos nuevos viajes generados.
- k) Análisis de la maniobrabilidad y necesidades de autobuses de servicio regular y autocares de servicio discrecional que cubran la demanda en transporte colectivo del ámbito de estudio.
- l) Estudio de la capacidad de las plazas de aparcamiento proyectado en el Palacio de Congresos y análisis de necesidades de dotación de mayor número de plazas, escenarios de oferta de plazas de aparcamiento en relación a la ejecución de la segunda fase del Palacio de Congresos, etc.

2. MARCO TERRITORIAL

Desde la perspectiva de la movilidad es importante conocer el contexto territorial del ámbito de estudio para comprender las dinámicas de movilidad de residentes y turistas.

Históricamente la organización territorial de Eivissa se estructuraba en base a un núcleo urbano, Santa Eulària des Riu, y el resto del territorio suele configurarse como zona rural dispersa.

Santa Eulària des Riu se localiza en la costa oriental de Eivissa, el municipio ocupa una extensión de casi 154 km². Destaca la presencia del Río de Santa Eulària, considerado históricamente como el único cauce fluvial con categoría de Río en Baleares, curso que era muy importante por el regadío de la huerta y por los molinos harineros.

A modo de información complementaria, en el Plan Hidrológico de les Illes Balears se cambiaron los cursos catalogados como ríos, dónde el río de Santa Eulària quedaba incluido en los 7 de Eivissa, con lo cual su naturaleza fluvial quedó equiparada a la de un torrente ordinario.

La zona del ámbito de estudio, y su entorno, se caracteriza por ser **una zona turística y residencial**, donde predominan establecimientos hoteleros, viviendas, así como **actividad comercial, centros educativos**, etc. y por haber sufrido en los últimos años **una importante evolución y consolidación urbanística, pasando de ser la parte periférica del núcleo a una zona con importante potencial de atracción de movilidad** debido a la presencia de equipamientos educativos, gran superficie comercial (supermercado), establecimientos hoteleros de alta categoría, nuevas promociones residenciales, etc. y la presencia del tramo final del paseo marítimo y el Puerto Deportivo, así como la Fase I del Palacio de Congresos.

2.1 CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

Según datos publicados en el IBESTAT *Institut d'Estadística de les Illes Balears*, Eivissa cuenta con una superficie de 572 km² y una población total censada que ha pasado de 132.637 habitantes en el año 2010 a 152.820 en 2021. Actualmente la densidad poblacional media en la isla de Eivissa es de 267 habitantes / km².

En el municipio de Santa Eulària des Riu se contabilizan 40.038 habitantes (población censada año 2021), en una superficie de 153,6 km², lo que se resume en una densidad de población censada de 260 habitantes / km².

Según los datos del padrón de habitantes, el núcleo Es figueral cuenta con aproximadamente 200 habitantes (núcleo es Figueral 158 y resto de la zona Bungalow Park (diseminado). Además, cuenta con 2.200 plazas turísticas. En total, se contabilizan 2.400 habitantes (tanto temporales (época estival alojados en hoteles) como residentes).

Entidad, núcleo y diseminado	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
07054 SANTA EULÀRIA DEL RIU	40.038	20.177	19.861
070540001 Nuestra Señora de Jesús	6.515	3.291	3.224

Entidad, núcleo y diseminado	Ambos sexos	Hombres	Mujeres
- 07054000101 Can Furnet	192	103	89
- 07054000104 Can Ramon, Jesús	167	88	79
- 07054000106 Ca na Negreta	273	143	130
- 07054000108 Nuestra Señora de Jesús	3.499	1.760	1.739
- 07054000109 Puig d'en Vinyets	143	71	72
- 07054000111 Punta Martinet	202	100	102
- 07054000112 Roca Llisa	777	387	390
- 07054000113 Torres, Ses	163	92	71
- 07054000199 Diseminado	1.099	547	552
070540002 Puig de'n Valls	4.607	2.285	2.322
- 07054000202 Can Negre	553	265	288
- 07054000203 Cas Corp	90	47	43
- 07054000204 Puig d'en Valls	3.392	1.688	1.704
- 07054000299 Diseminado	572	285	287
070540003 San Carlos	5.557	2.787	2.770
- 07054000304 Cala Llenya	1.018	516	502
- 07054000306 Cana, Es	1.531	782	749
- 07054000309 Figueral, Es	158	80	78
- 07054000312 San Carlos	113	54	59
- 07054000313 Trenca, Sa	346	173	173
- 07054000399 Diseminado	2.391	1.182	1.209
070540004 Santa Eulària	20.506	10.385	10.121
- 07054000402 Cala Llonga	1.273	674	599
- 07054000405 Can Nadal	190	104	86
- 07054000406 Can Ramon	106	61	45
- 07054000411 Font, Sa	165	92	73
- 07054000415 Santa Eulària	11.711	5.867	5.844
- 07054000416 Sargamasa	794	395	399
- 07054000417 Siesta	2.653	1.353	1.300
- 07054000499 Diseminado	3.614	1.839	1.775
070540005 Santa Gertrudis	2.853	1.429	1.424
- 07054000501 Santa Gertrudis	619	315	304
- 07054000599 Diseminado	2.234	1.114	1.120

Tabla 1. Resumen distribución de la población censada en el municipio de Santa Eulària. 2021. Fuente. Elaboración propia a partir datos IBESTAT

2.2 DATOS DEL NÚMERO DE EDIFICIOS Y VIVIENDAS FAMILIARES

Según el censo de 2011, se obtienen los siguientes datos del municipio de Santa Eulària:

Datos censo 2011	
Edificios utilizados principalmente como viviendas	8.191
Edificios utilizados principalmente con otros usos	93
Viviendas familiares	20.225
Viviendas familiares principales	13.436

Datos censo 2021

Edificios utilizados principalmente como viviendas	12.927
Edificios utilizados principalmente con otros usos	93
Viviendas familiares	22.812
Viviendas familiares principales	15.282

Tabla 2. Resumen tipologías edificios y viviendas el municipio de Santa Eulària. Fuente. Censos de población y viviendas, INE

2.3 EVOLUCIÓN DEL PARQUE VEHICULAR

Se presentan a continuación datos de la evolución del número de turismos por cada mil habitantes del municipio de Santa Eulària y comparativa con la media de la isla de Eivissa e Illes Balears. Destaca que a lo largo de los últimos 5 años la tendencia se ha ido igualando y el número de vehículos cada 1.000 habitantes en el municipio de Santa Eulària des Riu (para el año 2022) es de 640,82 vehículos, 638,12 en la isla de Eivissa y 636,72 de media en Illes Balears.

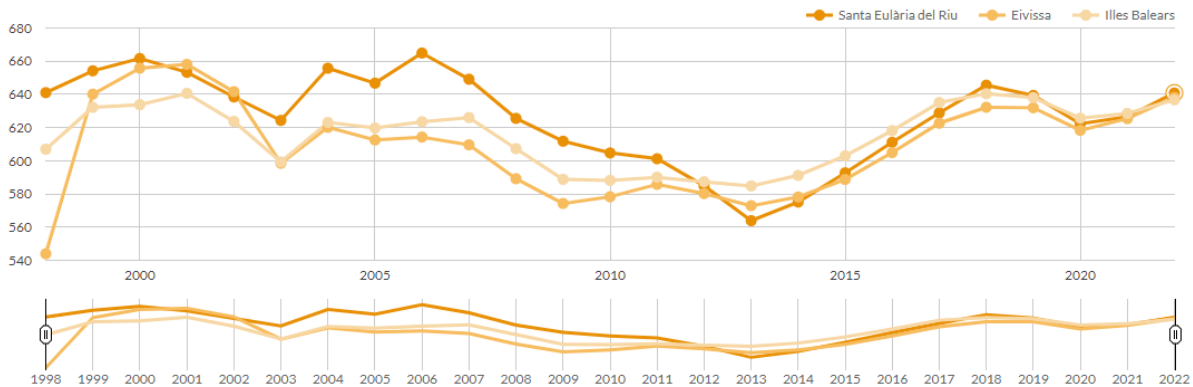


Gráfico 3. Evolución parque de vehículos, 1998 a 2022 Fuente: IBESTAT a partir de datos de la DGT

En cuanto a la distribución del parque de vehículos, destaca el mayor predominio de turismos (casi el 62% de los vehículos censados en el municipio) y destaca que casi el 20% de vehículos son camiones o furgonetas.

Número de vehículos por tipo				
Datos	1.996	%	2.021	%
TOTAL	15.893	100,0%	41.974	100,0%
Turismos	11.274	70,9%	25.984	61,9%
Motocicletas	1.717	10,8%	6.864	16,4%
Autobuses	49	0,3%	37	0,1%
Camiones y furgonetas	2.753	17,3%	8.240	19,6%
Tractores industriales	8	0,1%	84	0,2%
Remolques y semirremolques		0,0%	285	0,7%
Otros	92	0,6%	480	1,1%

Tabla 4. Número de vehículos por tipo. Gráfico 5. Evolución parque de vehículos, 1998 a 2022 Fuente: IBESTAT a partir de datos de la DGT

Se destaca que, aunque el parque móvil de los residentes es numeroso, también es evidente que los vehículos de alquiler son en parte responsables de los problemas de saturación existentes en muchos puntos de las carreteras insulares durante la temporada turística de verano.

2.4 MEDIO CULTURAL Y PATRIMONIO

En base al catálogo municipal de patrimonio histórico de Santa Eulària des Riu, se destaca que no se localiza ningún elemento catalogado de interés patrimonial, cultural o Bien de Interés Cultural, en el ámbito de estudio.


Destaca el conjunto histórico des Puig de Missa, declarado como Bien de Interés Cultural, junto con el Pont Vell de Santa Eulària, y el “Bastió de l’esglèsia de Santa Eulària”. Todos los anteriores elementos catalogados como BIC.

En el entorno del Puig de Missa también se localizan 2 torres catalogadas como BIC, así como la “Església de Santa Eulària des Riu”:

- Torre de l’Església de Santa Eulària (en la misma iglesia de Santa Eulària, la Torre se declaró BIC)
- Torre des Molí d’enmig, se cataloga como fortificación rural de la isla de Eivissa, torre “predial”.

En el entorno próximo, destaca la presencia de los siguientes elementos incluidos en el catálogo municipal de patrimonio histórico de Santa Eulària des Riu:

- 81 Punta de s’Esglesia Vella - Yacimiento arqueológico (elemento catalogado más próximo al ámbito de estudio)
- 72 Can Blai - Casa pagesa catalogada
- 77 Can Marc de sa Botiga - Casa pagesa catalogada
- 149 Pou de can Joan de s’Hisenda – Pozo catalogado

CATÀLEG DE PATRIMONI HISTÒRIC DEL MUNICIPI DE SANTA EULÀRIA DES RIU	
Denominació jaciment	Punta de s’Esglesia Vella
Fitxa jaciment	81
	
Dades ubicació	
Coordenades UTM	X: 374.149,85 Y: 4.316.249,75
Parròquia	Santa Eulària des Riu
Dades descriptives	
Tipologia	Alqueria
Cronologia	Medieval islàmic
Datació	S. XII - XIII

2.5 ACTIVIDAD SOCIOECONÓMICA DE LA ZONA

El turismo es un fenómeno eminentemente espacial, modificador del paisaje urbano y al mismo tiempo, la actividad turística es de interés público por todo el movimiento económico y puestos de trabajo que ello conlleva. Resulta

imprescindible entender el turismo no solo como un sector, sino como una suma de sectores que interactúan con las personas visitantes y entre sí de una forma transversal: alojamiento, restauración, movilidad y transportes, servicios complementarios, ocio en su más amplia acepción, cultura, deportes, seguridad, sanidad, entorno natural y medio ambiente, logística, etc.

2.5.1 Oferta turística municipio de Santa Eulària des Riu

En base a datos publicados en el IBESTAT, el municipio de Santa Eulària cuenta con unos 142 establecimientos de alojamiento turístico que pueden albergar 21.500 plazas (datos 2017), lo que supone el 28% de la oferta de la isla de Eivissa.

	EIVISSA		07026 Eivissa		07054 Santa Eulària del Riu	
	Número establecimientos	Número plazas	Número establecimientos	Número plazas	Número establecimientos	Número plazas
TOTAL	548	77.785	113	13.743	142	21.500
(AG) AGROTURISMO	31	542	0	0	14	253
(AP) APARTAMENTOS TURÍSTICOS	231	21.270	46	4.250	61	5.189
(CH) CASA DE HUÉSPEDES	25	466	13	222	1	18
(CT) CAMPING TURÍSTICO	5	1.598	0	0	3	924
(CV) CIUDAD VACACIONES	5	2.953	0	0	3	2.041
(F) FONDA	3	89	0	0	3	89
(H) HOTEL	111	36.717	29	7.071	27	10.327
H 1 estrella	8	695	4	337	0	0
H 2 estrellas	18	4.343	4	723	4	701
H 3 estrellas	50	19.332	9	2.802	14	6.586
H 3 estrellas superior	0	0	0	0	0	0
H 4 estrellas	24	7.857	7	2.050	7	2.472
H 4 estrellas superior	2	755	2	755	0	0
H 5 estrellas	7	3.354	1	23	2	568
H 5 G.L.	2	381	2	381	0	0
(HA) HOTEL APARTAMENTO	27	7.119	2	730	7	1.450
(HR) HOTEL RURAL	7	183	1	20	1	29
(HRE) HOTEL RESIDENCIA	16	2.158	5	695	1	284
(HSR) HOSTAL RESIDENCIA	59	3.477	14	579	12	480
(RA) RESIDENCIA APARTAMENTO	2	104	0	0	0	0
(TI) TURISMO DE INTERIOR	3	30				

Tabla 6. Resumen oferta establecimientos de alojamiento turístico y plazas a nivel insular y municipal. Fuente. Elaboración propia a partir de datos IBESTAT

En el entorno próximo del Palacio de Congresos se localizan los siguientes establecimientos de alojamiento turístico:

- Aguas de Ibiza Gran Luxe Hotel
- Catalonia ses Estaques
- Catalonia Royal ses Estaques
- Sol Beach house Ibiza
- Hotel Tres Torres
- Aparthotel Tropic Garden

En base a datos disponibles, en los establecimientos hoteleros del entorno próximo al Palacio de Congresos se estiman unas **1.950 plazas turísticas**.

Establecimiento	Habitaciones	Estimación plazas
Aguas de Ibiza Gran Luxe Hotel	145	290
Catalonia ses Estaques	159	318
Catalonia Royal ses Estaques	39	78
Sol Beach house Ibiza	287	574

Establecimiento	Habitaciones	Estimación plazas
Hotel Tres Torres	118	236
Aparthotel Tropic Garden	225	450

Tabla 7. Resumen oferta establecimientos de alojamiento turístico y plazas. Fuente. Diversas fuentes (webs hoteles)

A nivel de movilidad, se destaca que la mayoría de los establecimientos hoteleros del entorno urbano del Palacio de Congressos no cuentan con una oferta propia de aparcamiento para sus clientes, que acaban estacionando en la vía pública o en aparcamientos disuasorios del entorno.

3. PLANEAMIENTO VIGENTE

3.1 NORMAS SUBSIDIARIAS DE SANTA EULÀRIA DES RIU, 2011

El ámbito dónde se proyecta la ampliación de la Fase II del Palacio de Congressos se localiza en el núcleo urbano de Santa Eulària, al final del paseo marítimo junto con el Puerto Deportivo, en una zona que se ha ido consolidando a nivel urbanístico en los últimos años, donde se ha ido edificando tanto vivienda, como establecimientos hoteleros, etc.

El planeamiento vigente en el municipio son las Normas subsidiarias de Santa Eulària des Riu aprobadas en fecha 23 de noviembre de 2011 y publicadas en BOIB número 020 EXT de 08 de febrero de 2012.

Según determinan las NNSS vigentes, los terrenos del objeto de estudio son suelos urbanos que disponen de la siguiente calificación:

a. **Equipamiento sociocultural EQ_SC**, en una superficie total de 14.278,4 m² con parte ya ejecutada (actual Palacio de Congressos).

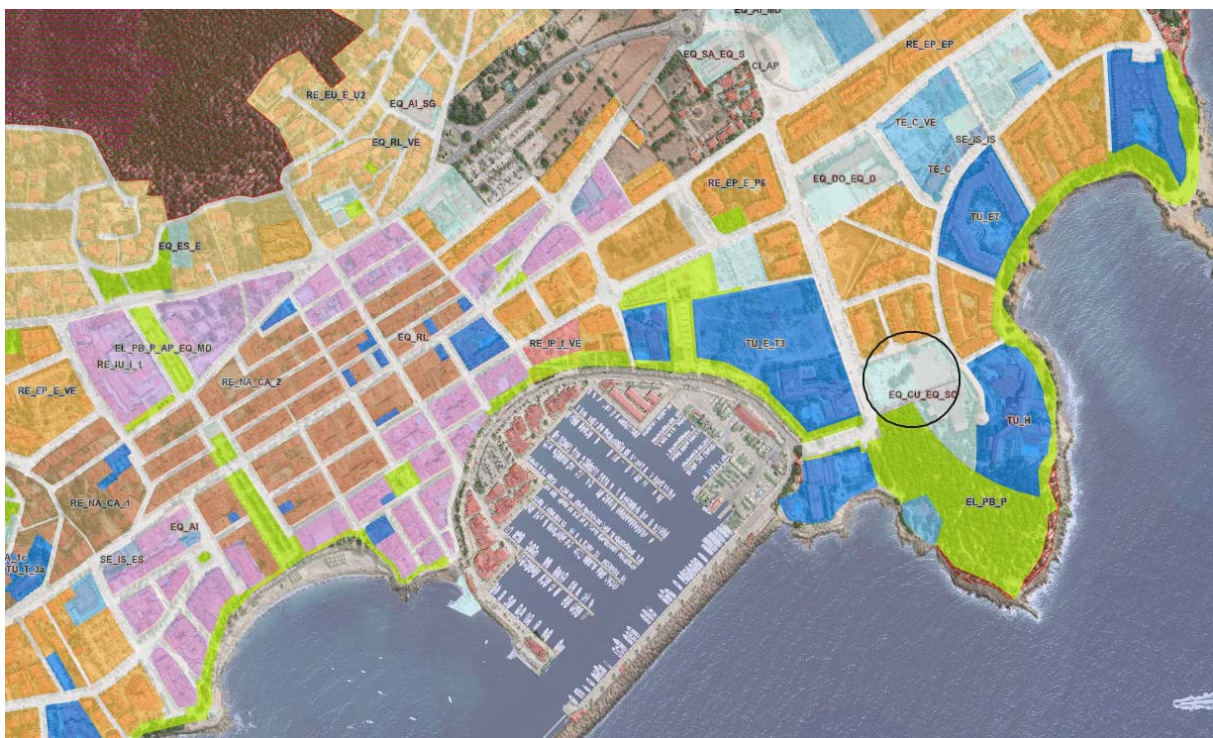


Imagen 3. Mapa urbanístico Illes Balears, calificaciones suelo urbano y APRS. Fuente: IDEIB

En el entorno se localizan diferentes calificaciones urbanas, con predominio de **extensiva turístico o hotelera** en las zonas laterales que limitan con la parcela del palacio de congresos, así como un ámbito calificado como **espacio libre público al sur** del emplazamiento del Palacio de Congresos (formado por una pequeña masa forestal de coníferas que alcanza la línea de costa), y suelos ocupados por viviendas en zona extensiva plurifamiliar justo al norte de la parcela donde se proyecta la ampliación del palacio de congresos.



Imagen 4. Detalle del Mapa urbanístico Illes Balears de calificaciones del entorno. Fuente: IDEIB

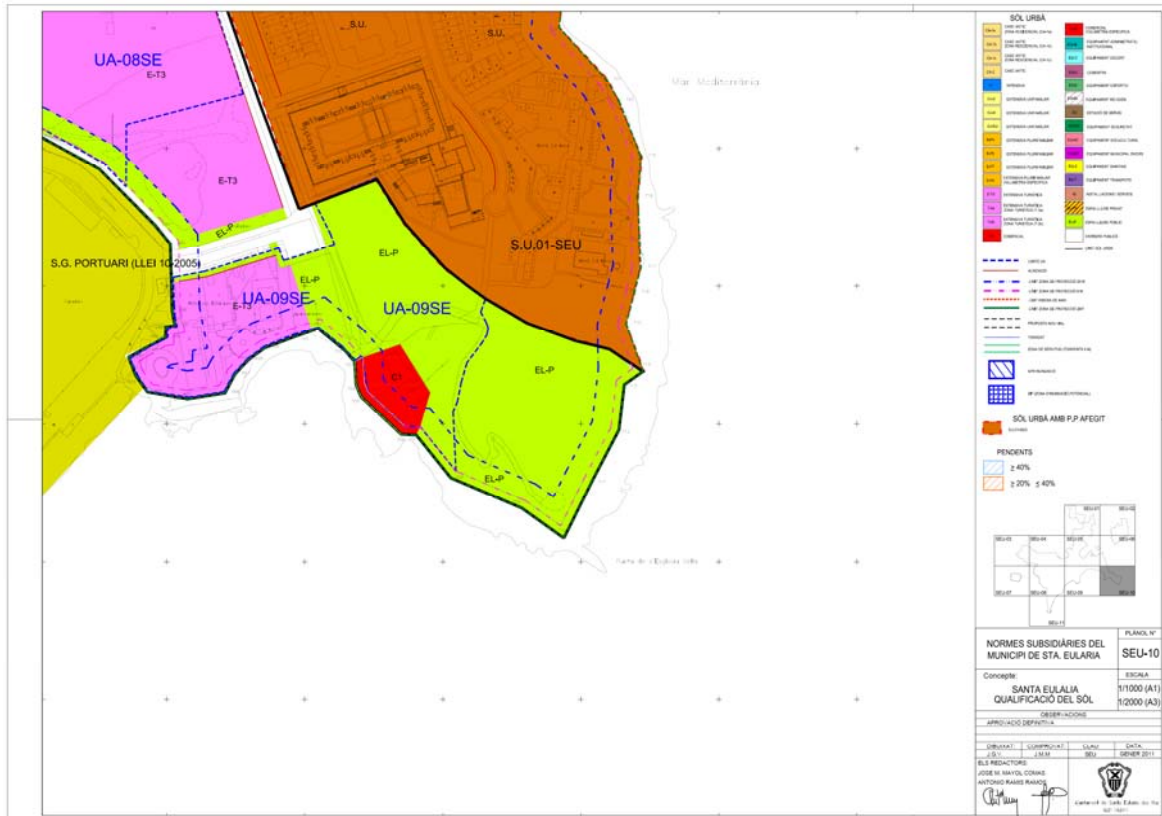


Imagen 5. Normas Subsidiarias de Santa Eulària des Riu del entorno ámbito de estudio. Hoja SEU-10. Fuente: Ajuntament de Santa Eulària des Riu.

3.2 PREVISIONES DE DESARROLLO URBANÍSTICO EN EL ENTORNO

Hay **diversas parcelas** situadas al norte del entorno que **aún no se han consolidado** a nivel urbanístico, pero que **se prevé su desarrollo** en los próximos años. Se trata tanto de iniciativas privadas (promotor privado), como públicas (por parte de diferentes administraciones).

Dichos desarrollos urbanísticos **pueden condicionar tanto la accesibilidad** al futuro palacio de congresos, como la **configuración viaria**, e **incluso la oferta de aparcamiento disponible del ámbito**. En este sentido es muy importante tenerlo presente desde la perspectiva de la movilidad, ya que el Ajuntament de Santa Eulària des Riu está trabajando en una propuesta de ubicación de la **nueva estación de autobús en el entorno próximo al ámbito de estudio, equipamiento que supondrá un salto cualitativo** y un cambio importante en la accesibilidad al ámbito, así como en las dinámicas actuales de la movilidad.

También se está analizando la **ubicación del nuevo Centro de Salud de Santa Eulària des Riu**, cuyo emplazamiento podría contemplarse en alguna de las parcelas no desarrolladas en la actualidad.

Además se prevé el emplazamiento de un nuevo centro educativo, promociones de viviendas privadas y de protección oficial, etc.

	Ref catastral	Superficie (m2) (gráfica parcela según catastro)	Calificación	Descripción calificación	Uso actual
1	4065101CD7146S	13.670	SU EQ_SC	Equipamiento socio-cultural	Aparcamiento municipal (aprox. 256 plazas) y edificio Fase I Palacio de Congresos
2	07054A01000243	8.877	SU EQ_DO	Equipamiento docente	zona boscosa pinos, matorral
3	07054A01000242	5.868	SU TE_C_VE	Comercial VE	matorral, sin edificación
4	07054A01000241	7.956	SU E-PVE	Extensiva plurifamiliar	suelo compactado, en proceso urbanización
5	07054A01000244	15.507	SU EQ_MD	Equipamiento municipal diverso	Parte del suelo se utiliza como aparcamiento municipal. Presencia edificación.
6	07054A01000202	5.540	SU EQ_MD	Equipamiento municipal diverso	Centro personas mayores y zona aparcamiento Can Blai. No se prevé actuaciones urbanísticas que puedan afectar al edificio residencia Can Blai. Si está previsto en planeamiento otra configuración viaria del entorno próximo del ámbito.
7	07054A01100385	12.229	SR	suelo rústico	zona de aparcamiento disuasorio (contiguo al centro de salud)
8	07054A01100336	2.727	SR	Suelo rústico	zona de aparcamiento disuasorio (contiguo al centro de salud)
9	07054A01100335	3.096	SR	Suelo rústico	zona de aparcamiento disuasorio (contiguo al centro de salud)
10	3867011CD7136N	5.193	SU E-P6	Extensia plurifamiliar	suelo sin edificar
11	3867012CD7136N	3.155			
12	3565008CD7136N	3.228	SU RE_IP_I SU EL_P	Intensiva plurifamiliar Espacios libre	Suelo sin edificar, zona de aparcamiento disuasorio
13	07054A01100386	5.079	SR	Suelo rústico	Zona con presencia de matorral, sin edificación

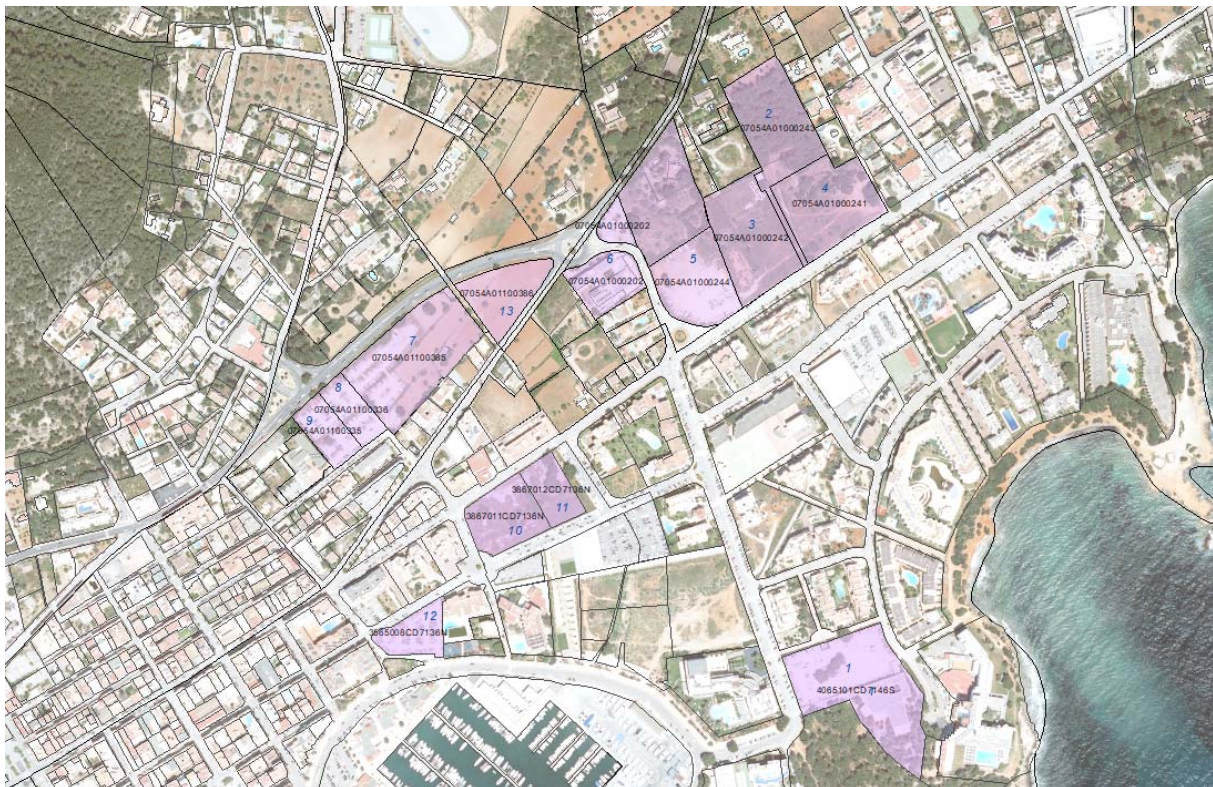


Imagen 6. Parcelas del entorno del ámbito de estudio con potencial de desarrollo urbanístico. Fuente: elaboración propia y catastro.

3.2.1 Nueva estación de autobuses santa Eulària

Santa Eulària es un municipio que ha experimentado un importante crecimiento poblacional y de visitantes en los últimos años, pasando de una población censada de 16.000 habitantes en el año 2010 a 40.000 en el año 2021. En este sentido, es necesario **contar con una infraestructura de transporte público adecuada**, que dé respuesta a las demandas que van surgiendo y que cuente con todas las instalaciones en cuanto a seguridad, infraestructura, etc. propias de una estación intermodal de autobús.

En este sentido, el Ajuntament de Santa Eulària ha trabajado en la obtención de los terrenos correspondientes donde ubicar la estación, a mediados de junio de 2017 el ayuntamiento firmó un convenio urbanístico que incluía la reordenación de espacios de cesión obligatoria a una parcela próxima a la residencia de Can Blai. En dichos terrenos se preveía una zona para hacer la nueva estación de autobuses. Así, a priori, se prevé que la nueva estación de autobuses de Santa Eulària se ubique en dicho ámbito, en la zona de cas Capità, contiguo al núcleo urbano y próximo a importantes ejes viarios, aunque su localización definitiva y exacta no se ha concretado.

En cualquier caso, la nueva estación de autobuses **supondrá un gran salto cualitativo** tanto en la oferta de una **estación intermodal de transporte** como en una potencial mejora de las líneas de servicio regular.

Se destaca también que se prevé desarrollar en un **ámbito próximo al Palacio de Congresos**, por lo que será un **nodo importantísimo que supondrá un avance en la dotación y promoción del transporte público** municipal e insular, así como un modo de promocionar la accesibilidad en modos de transporte sostenibles al ámbito.

El desarrollo y ejecución de la futura estación de autobús de Santa Eulària tendrá un **impacto muy positivo y favorable en términos de movilidad**, suponiendo un nuevo nodo de transporte que podrá acoger tanto a las compañías de transporte regular como servicios discretionales. Por otro lado, se favorecerá la intermodalidad entre diferentes modos de transporte; por ejemplo, si cuenta con oferta de aparcamiento permitirá estacionar el vehículo y continuar el itinerario en autobús, etc. Se destaca que **esta infraestructura de transporte deberá contar con una buena accesibilidad**, que sea cómoda, segura y confortable y que garantice la **conectividad** con la red viaria y la fluidez de tráfico.

Los objetivos del futuro intercambiador deben perseguir potenciar y favorecer el intercambio modal de transportes y generar un punto de ordenación de las líneas de autobuses urbanos. Este intercambiador permitirá también ordenar los itinerarios de líneas de autobús (en caso necesario) y eliminar la presión circulatoria existente en diversos ejes viarios del núcleo urbano (con la reducción del tráfico de autobuses en ejes viales más próximos al centro urbano donde se ubica la actual estación).

3.3 PLAN TERRITORIAL INSULAR DE IBIZA Y FORMENTERA (PTI)

El plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera se aprobó el 21 de marzo de 2005. Posteriormente se llevaron a cabo diferentes modificaciones del documento inicial:

- *Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera* (PTI) (21 de marzo 2005).
- Norma territorial cautelar por la cual se adoptan medidas provisionales para asegurar la viabilidad y efectividad de la modificación del Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera (PTI) (26 de abril de 2017).
- Modificación núm. 1 aprobada por el Pleno del Consell d'Eivissa el 15 de mayo de 2019 del PTI.

Según el PTI de Eivissa, el ámbito aparece calificado como suelo urbanizable con plan parcial.

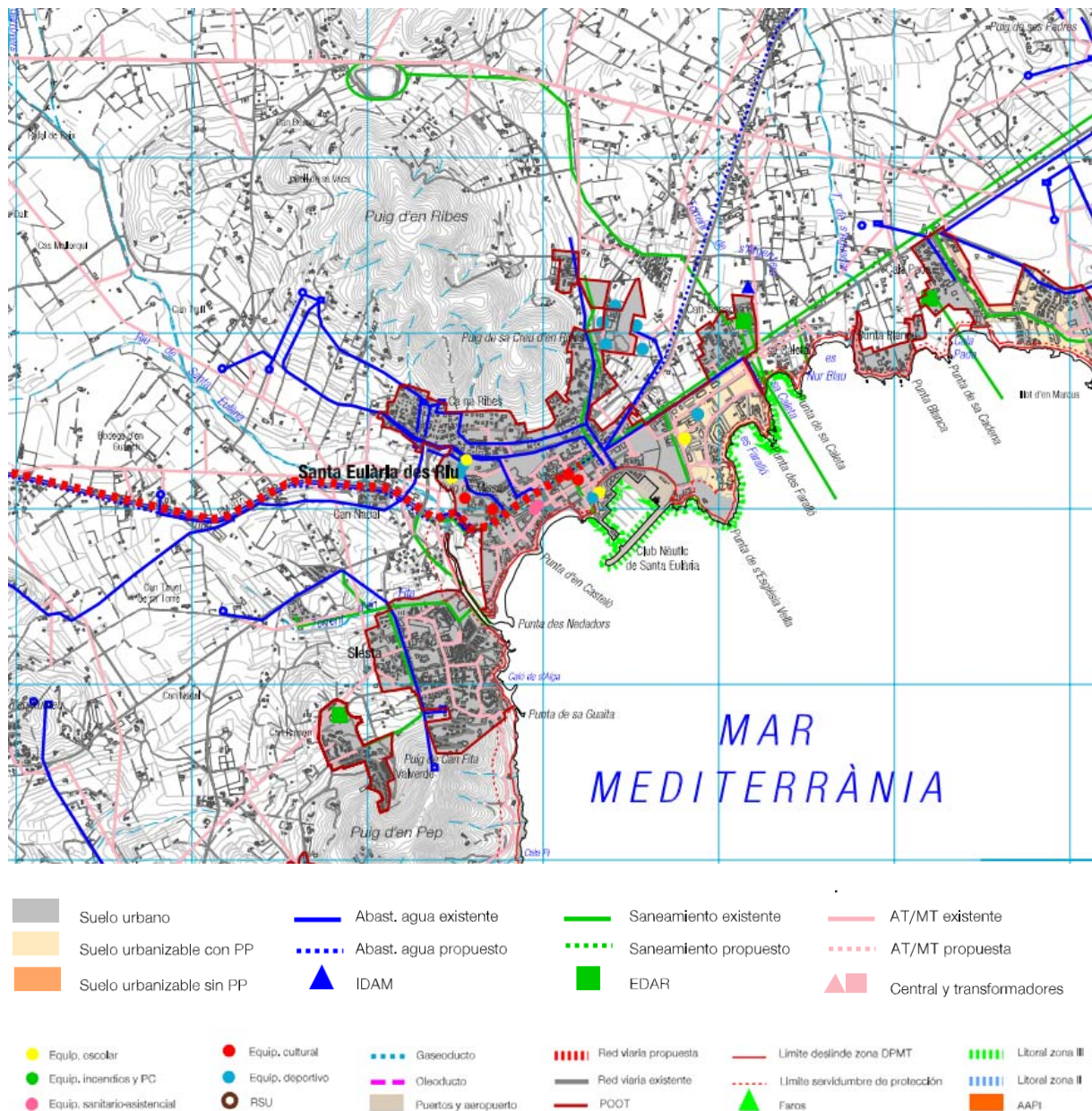


Imagen 7. Áreas de desarrollo urbano, infraestructuras, equipamientos, zona es Figural. Fuente: PTI Eivissa

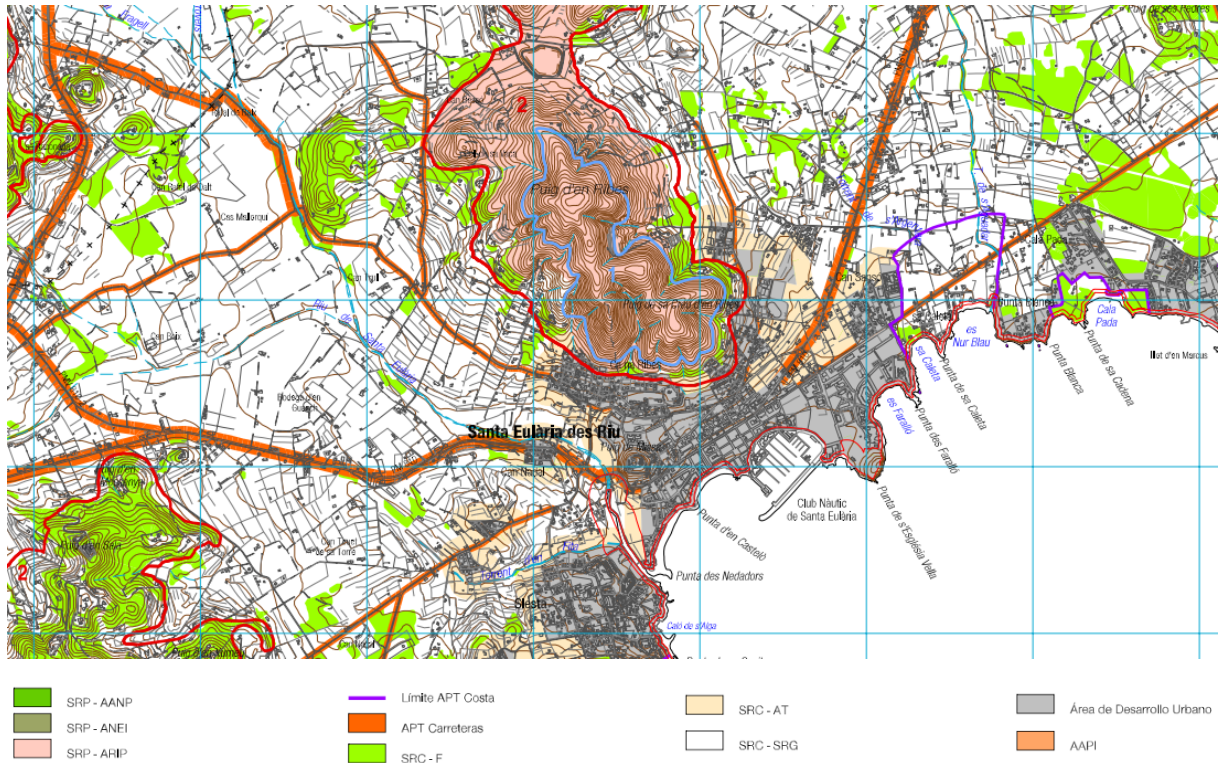


Imagen 8. Categorías de suelo Rustico. Hoja 7. Fuente: PTI Eivissa

4. DIAGNOSIS DE LA ACCESIBILIDAD EN EL ÁMBITO

Actualmente el emplazamiento del Palacio de Congresos presenta en su conjunto una **buena accesibilidad viaria en cuanto a la sección de su acceso principal**, a través de la c/ Salvador Camacho y su **proximidad a importantes ejes viarios**, pero con **deficiencias en cuanto a servicios de transporte público**.

Desde la perspectiva de la movilidad, el tejido urbano del entorno, junto a la distribución de equipamientos, oferta de aparcamiento, la proximidad a importantes ejes viarios como la EI-200 o la ronda de Santa Eulària, así como una oferta de transporte público reducida son factores que favorecen la utilización del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos.

Hay que señalar que la circulación de vehículos presenta ciertos problemas de fluidez en hora punta, especialmente en el tramo comprendido entre la rotonda de Sant Carles y la rotonda de es Canar, donde confluyen diversos ejes viarios que conectan la franja litoral con la EI-200, así como en la denominada ronda de Santa Eulària.

4.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL ENTORNO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO Y PUNTOS DE INTERÉS

Respecto a características generales del entorno Entre los puntos de interés cultural, paisajístico y etnológico, distribuidos en el núcleo urbano de Santa Eulària destacan;

- **Museo de etnografía de Ibiza.** Antigua casa payesa que funciona como museo de etnografía local. Constituye un ejemplo de la arquitectura rural ibicenca y se exponen todo tipo de elementos, indumentaria, objetos domésticos, etc. utilizados en las casas payesas.
- **Conjunto de la Iglesia del Puig de Missa**, construida en el x. SVI tiene la particularidad, por su emplazamiento, de constituir una especie de fortificación de defensa y vigilancia.
- **El Rio de Santa Eulària**, cuyo entorno resulta atractivo para la movilidad a pie o en bicicleta por la presencia del centro de interpretación del río (casa payesa que cuenta con un molino de agua), el “Pont d'en Taltavuit” (puente), etc.
- **Franja litoral urbana** que cuenta con el paseo marítimo y el puerto deportivo como principales atractivos.
- **Calas y playas**, como la platja de Santa Eulària (en pleno núcleo urbano) y la zona de es Canar, con una playa de arena localizada en la zona turística de Punta Arabí y su mercado Hippy.

4.2 MOVILIDAD A PIE Y EN BICICLETA

En general, el entorno del equipamiento cultural se caracteriza por ser un tejido urbano residencial y turístico, con el c/ Salvador Camacho como eje viario principal de acceso al ámbito y que también estructura y ordena la movilidad entre la fachada litoral y la parte más al norte del municipio.

Es importante contar con una red de espacios peatonales para favorecer la movilidad a pie, que sean seguros, continuos y confortables para los viandantes.

El entorno del ámbito de estudio destaca por contar con una **buena infraestructura para la movilidad a pie**, con presencia de aceras, buena iluminación, pasos peatonales, etc. que dotan de continuidad y seguridad a los peatones.

Destaca la presencia del paseo marítimo de Santa Eulària, próximo al Palacio de Congresos, espacio atractivo para la movilidad a pie especialmente por motivos de ocio.

Se destaca que la mayoría de los desplazamientos a la zona del Palacio de Congresos acceden al mismo en modos de transporte motorizados, siendo la movilidad en bicicleta y a pie poco significativa a nivel interurbano.

Es en la movilidad interna del núcleo de Santa Eulària donde la movilidad a pie tiene un mayor protagonismo, que se traduce en desplazamientos en el interior del centro, por las calles peatonales, paseos, aceras para realizar gestiones, compras, movilidad cotidiana (si hay proximidad entre la residencia y los lugares de destino) etc.

También hay cierto flujo de desplazamientos a pie o en bicicleta por motivos de ocio, es decir, excursiones y rutas por el entorno próximo, que es tanto de residentes como de turistas que quieren conocer el paisaje costero del ámbito tanto a pie como en bicicleta.

Se estima que actualmente la movilidad a pie al Palacio de Congresos es, mayoritariamente, de residentes del núcleo de Santa Eulària que tienen sus viviendas próximas al equipamiento.

4.2.1 Movilidad en bicicleta

A nivel urbano, se considera imprescindible el diseño de vías seguras «con carriles diferenciados tanto para ir en bici como para caminar, que conecten los centros educativos, deportivos, etc. con los barrios o zonas residenciales para promover estos modos de movilidad sostenible en desplazamientos cortos y asumibles por usuarios de diferentes edades. La problemática surge con la dificultad de disponer espacio para habilitar dicha infraestructura para promover la movilidad en bicicleta de forma segura en los centros urbanos.

En la zona de es Canar se habilitó recientemente un carril bici, que está separado de la plataforma de circulación de vehículos a motor y cuenta con una longitud aproximada de 1,5 kilómetros con una anchura de unos 2,2 metros.

Respecto a la oferta actual de infraestructura para los desplazamientos en bicicleta, y a nivel urbano, se destaca que, actualmente, el **ámbito no cuenta con carril bici** o similar, **la c/ Salvador Camacho no cuenta con infraestructura para la movilidad segregada en bicicleta**: no existe ningún carril bici en las calles que limitan con el futuro equipamiento.

Desde la **perspectiva interurbana**, de desplazamientos en bicicleta por motivos de ocio en trayectos de una longitud considerable, se destaca la oferta que tiene el Ajuntament de Santa Eulària de rutas cicloturísticas para

realizar en bicicleta, ahora bien, no son rutas con carriles bici segregados del tráfico rodado, son itinerarios señalizados que conectan con diversos puntos de interés, que se realizan a través de senderos y caminos o incluso a lo largo de la carretera. Dichas rutas no cuentan con una infraestructura específica para la movilidad en bicicleta; es decir no son carriles bici segregados del tráfico motorizado.

Entre las rutas cicloturísticas que conectan con el núcleo de Santa Eulària destacan las rutas 5, 6 y 7.

Ruta	Nombre	km	Tiempo aproximado	Dificultad técnica (cicloturista de paseo)	Localización
5	Playas	30	2h 40'	alta	Toda la costa de Santa Eulària entre s'Aigua Blanca, pasando por es Canar, Santa Eulària y por tramo interior Dalias, Sant Carles, etc.
6	Río de Santa Eulària	25	2h 15'	Media	Conecta el núcleo de Santa Eulària recorrido paralelo río, llegando a Santa Gertrudis y regreso
7	Santa Eulària	17	1h 30'	Media	Núcleo de Santa Eulària hacia el norte, límite con Sant Joan de Labritja

Tabla 8. Oferta de rutas cicloturísticas del ámbito y entorno. Fuente. Elaboración propia

ROUTE - RUTA
SANTA EULÀRIA 7

KURZBESCHREIBUNG / FICHA TÉCNICA
 Entfernung: 17 km
 Voraussichtliche Fahrdauer: 1 Stunde 30 Minuten
 Schwierigkeitsgrad:
 Für unerfahrene Radfahrer = mittel
 Für gelegentliche Radfahrer = leicht bis mittel
 Für regelmäßige Radfahrer = leicht

Distancia: 17 km
Tiempo aproximado: 1 hora 30 minutos
Dificultad técnica:
 Cicloturista de paseo = media
 Cicloturista esporádico = media-baja
 Cicloturista habitual = baja

LEGENDE / LEYENDA

- A Ausgangspunkt / Salida
- Landstraße / Carretera
- Route / Ruta
- Optionales Wegstück / Tramo opcional
- 0,33km Entfernung zwischen zwei Punkten / Distancia entre dos puntos
- 80m Höhe über dem Meeresspiegel / Altura sobre el nivel del mar
- Kirche / Iglesia
- Wehrturm / Torre
- Brunnen / Pozo
- Quelle / Fuente
- Richtung / Sentido

WICHTIGE TELEFONNUMMERN / TELEFONOS DE INTERÉS

Rathaus / Ayuntamiento
 (+34) 971 332800

Notfalldienst / Emergencias
 112

Medizinisches Versorgungszentrum Santa Eulària / Centro Médico de Santa Eulària
 (+34) 971 332453

Tourismus-Informationsbüro / Oficina de Información Turística
 (+34) 971 330728
 turismo@santaeularia.com
 www.santaeulariadesriu.com

Imagen 9. Rutas ciclo turísticas. Fuente: Ajuntament de Santa Eulària des Riu

Por otro lado, en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa se incluyen una serie de rutas en bicicleta, tanto por carretera como rutas en BTT (de montaña).

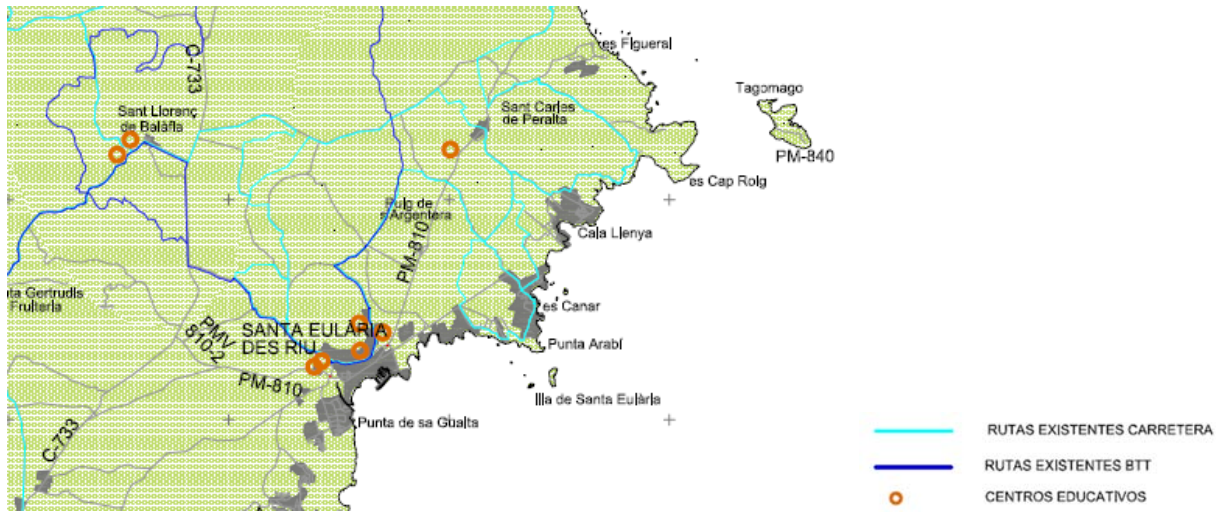


Imagen 10. Oferta de rutas ciclistas en carretera y BTT. Fuente: Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa.

4.2.2 Movilidad a pie

El Palacio de Congresos se localiza en el núcleo urbano del municipio de Santa Eulària des Riu, en la parte final del paseo marítimo y puerto deportivo y a 12 minutos a pie del centro urbano. Se sitúa en una posición estratégica, ya que está muy próximo a la fachada litoral, zona muy atractiva para la movilidad a pie tanto de residentes como visitantes, y a establecimientos hoteleros, y zonas de servicios, etc. debido a las distancias a pie, son asumibles, y a la proximidad del paseo marítimo que constituye un itinerario confortable para realizar a pie.

En general, los desplazamientos a pie de los residentes del núcleo son mayoritariamente por motivos de ocio, realización de paseos, excursiones o en dirección a la playa, paseo marítimo, compras, gestiones diarias, etc. En el caso de motivos laborales o para desplazarse a centros educativos, habrá una parte de residentes del núcleo urbano que, si coincide el lugar de residencia y su puesto de trabajo en el mismo núcleo y, que, por lo tanto, puedan desplazarse a pie. Lamentablemente, en la mayoría de las ocasiones hay una mayor distancia entre el lugar de residencia y el puesto de trabajo / centro educativo, etc. que provoca la realización del desplazamiento en vehículo privado.

En temporada estival, los turistas alojados en establecimientos del entorno o del núcleo urbano del municipio tienen una elevada movilidad a pie para desplazarse por el centro urbano, o ámbito costero.

En relación a la movilidad a pie de viajes con origen / destino el Palacio de Congresos, se ven favorecidos por la **presencia de acera en los tramos viarios más próximos al Palacio**, así como el **Paseo marítimo**, lo que hace que sea **cómodo moverse a pie para dirigirse al edificio cultural**.

Lo cierto es que este equipamiento es de ámbito insular y atrae tanto movilidad urbana como interurbana. Se intuye que los espectadores del centro urbano de Santa Eulària se dirigirán a pie al Palacio de Congresos para asistir a algún evento cultural, exposición, etc.

Se considera que el ámbito cuenta con una oferta adecuada de espacios para la movilidad a pie, itinerarios definidos y con elementos como pasos peatonales, aceras, y buena iluminación, etc. que favorecen la seguridad y continuidad del trayecto a pie, además del Paseo Marítimo, elemento muy importante que vertebraba y engloba toda la movilidad a pie (también en bicicleta) a lo largo de la fachada litoral.

No obstante, se detecta que la anchura del tramo de acera existente que limita con la parcela donde se ejecutará la Fase II del Palacio de Congresos (actual aparcamiento disuasorio) es reducida, aproximadamente de 1 metro.



Imagen 11. Detalle sección tramo C/ Salvador Camacho frente al acceso principal al Palacio de Congresos, perspectiva sentido al mar.. Paso peatonal y plazas PMRs. Paso peatonal conecta el acceso del Palacio de Congresos con el tramo final del Paseo marítimo, contiguo al establecimiento hotelero. Fuente: elaboración propia



Imagen 12. Detalle sección tramo C/ Salvador Camacho frente al acceso principal al Palacio de Congresos, perspectiva sentido montaña. Paso peatonal y plazas PMRs. Fuente: elaboración propia

4.3 ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO Y SERVICIOS DISCRECIONALES

4.3.1 Servicios regulares de autobuses

El autobús es el principal medio de transporte público colectivo para acceder al ámbito de estudio.

En relación a la oferta de transporte público, se destaca que hay **2 servicios de autobús** de tipo regular que permite aproximarse a la zona del **Palacio de Congresos**: la línea 17 Eularibus, de reciente creación, y la línea 24 de servicio estival que conecta Santa Eulària con el Aeropuerto de Eivissa.

Línea 17 Eularibus

- El Eularibus es un servicio de transporte público regular que realiza un recorrido circular en el núcleo urbano de Santa Eulària.
- Es la línea **Línea 17 Eularibus: Siesta > Can Guasch > Santa Eulària > Cas Capità > Can Frígoles > Santa Eulària > Can Guasch > Siesta**, que conecta entre diversos puntos de interés del núcleo urbano de Santa Eulària des Riu. Es una línea urbana, anual, con una frecuencia de paso de 60 minutos.
- La parada que da servicio al ámbito del palacio de congresos es la denominada IES Xarc, en la zona frente al instituto de secundaria, en la c/ Salvador Camacho. **Se localiza a unos 250 metros lineales** del Palacio de Congresos.
- Tiene **10 servicios al día** por lo que pasa **un autobús cada hora** aproximadamente.
- Se destaca que, por los horarios y días de funcionamiento del Eularibus es un modo de transporte público limitado para acceder al Palacio de Congresos, ya que circula en días laborables.

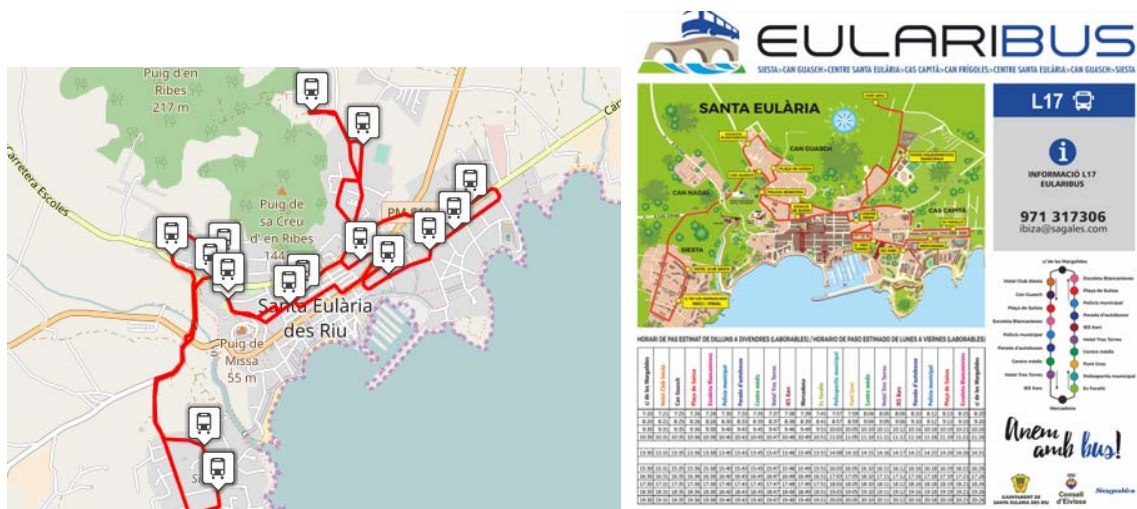


Imagen 13. Recorrido Línea 17 Eularibus: Siesta > Can Guasch > Santa Eulària > Cas Capità > Can Frígoles > Santa Eulària > Can Guasch > Siesta. Fuente: TIB Eivissa y Ajuntament de Santa Eulària des Riu



Imagen 14. Detalle parada IES Xarx de la línea 17 Eularibus: Siesta > Can Guasch > Santa Eulària > Cas Capità > Can Frígoles > Santa Eulària > Can Guasch > Siesta. Fuente: elaboración propia

Línea 24 Cala nova <> es Canar <> Santa Eulària <> Aeroport

- Conecta el aeropuerto con Santa Eulària y la zona turística de es Canar y Cala Nova. Es una línea estival, con funcionamiento solo los meses de temporada alta (normalmente entre abril y octubre). Tiene una frecuencia de paso de 2h en los meses de menor demanda y de 1h durante los meses de junio a septiembre.
- Dispone de una parada justo frente en el Palacio de Congresos.

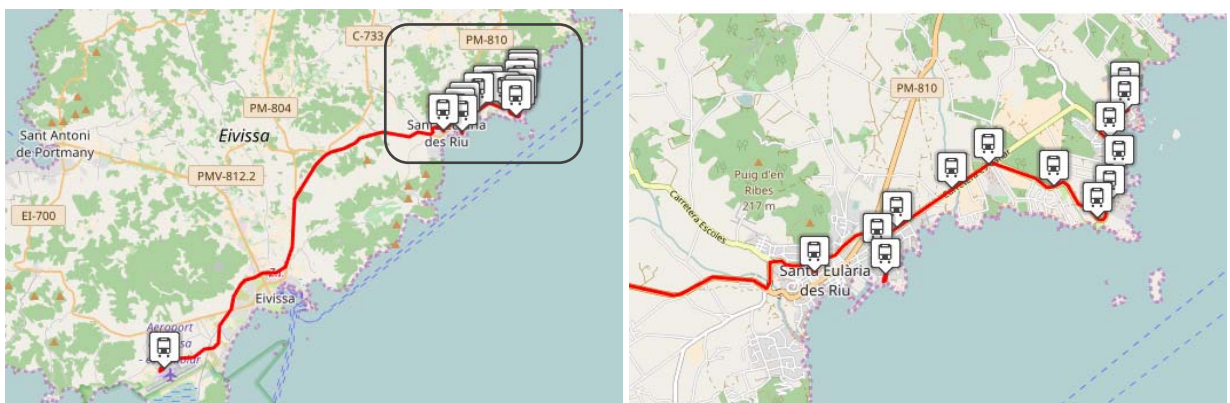


Imagen 15. Recorrido Línea 24 Cala nova <> es Canar <> Santa Eulària <> Aeroport > Siesta. Fuente: TIB Eivissa



Imagen 16. Detalle cartel informativo parada (en báculo) Palacio de Congresos de la línea Cala nova < > es Canar < > Santa Eulària < > Aeroport. Fuente: elaboración propia

En la siguiente tabla se resumen las principales características del servicio de transporte público que da cobertura a la zona del Palacio de Congresos en la actualidad:

Línea	Nombre	Características servicio	Paradas en el ámbito o entorno próx.	Horario servicio línea (salidas en origen)	Frecuencia de paso (servicio estival)
L17	Siesta > Can Guasch > Santa Eulària > Cas Capità > Can Frígoles > Santa Eulària > Can Guasch > Siesta	Circular, días laborables, servicio anual	IES XARC	7:20 8:20 9:30 10:30 13:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30	10 expediciones / día
L24	Cala nova < > es Canar < > Santa Eulària < > Aeroport	Lineal, de Lunes a domingos y festivos, servicio estival	PALAU DE CONGRESSOS	de 7:00h a 0:00h cada 60 minutos	18 expediciones / día (en meses de mayor afluencia)

4.3.2 Taxi

En el núcleo urbano de Santa Eulària des Riu hay una oferta de unas 4 paradas reguladas de taxi:

- Santa Eulària centro
- Santa Eulària puerto
- Santa Eulària zona Mercadona
- Santa Eulària parada de autobús

Nombre	Ubicación	Capacidad (nº vehículos)
Santa Eulària Centro	Carrer de Sant Jaume, 49	10
Santa Eulària Puerto	c/ de San Lorenzo	8
Santa Eulària Mercadona	Carrer Maria Villangómez, 2	de 3 a 6
Santa Eulària parada autobús	Camí de l'Església	5

Además de las paradas, hay zonas reservadas de carga / descarga de pasajeros en diversos puntos del municipio, como frente al Palacio de Congresos donde hay un espacio reservado destinado tanto a autobuses como taxi.

En los meses de temporada alta la accesibilidad al entorno del Palacio de Congresos en taxi es también importante; algunos de los turistas alojados en los establecimientos hoteleros del entorno utilizan este medio de transporte para desplazarse de forma ocasional. También hay una parte reducida de usuarios del Palacio de Congresos que utilizan el taxi como medio de transporte para acceder al centro.

La parada de taxi regulada más próxima al ámbito de estudio, y que presta servicio en la zona, se localiza a unos 325 metros de distancia, en la calle Marià Villangómez, frente al Instituto de Secundaria IES Xarc. Es una parada que comparte espacio con el autobús, especialmente transporte escolar o servicios discrecionales que estacionan en ese ámbito.



Imagen 17. Espacio reservado para carga y descarga de pasajeros de autobuses, autocares y taxis frente al acceso principal del Palacio de Congresos. Fuente: elaboración propia

4.3.3 Servicio discrecional de autobús

El servicio discrecional de autobús permite un transporte directo y ajustado a las necesidades de sus usuarios, y requiere de espacios o zonas reservadas para realizar la carga / descarga de pasajeros o como zona de espera.

Se destaca que **justo en el acceso principal al edificio existente de la Fase I del palacio de congresos hay una zona reservada para autobuses** y taxis que se puede utilizar por servicios discrecionales de autobús.

Es importante promover la movilidad en medios más sostenibles, en los que predomine el transporte colectivo que individual. En este sentido, una parte de la movilidad generada por el palacio de congresos debería ser en servicio discrecional de autobús, especialmente para determinados eventos o congresos en los que acuden visitantes desde los mismos puntos de origen (alojamiento, etc.).

En el **entorno próximo**, en la c/ Marià Villangómez y más bien vinculado al Instituto de secundaria, hay un **espacio reservado para autocares discrecionales** y transporte escolar, con una capacidad de 2 vehículos, aunque

también es utilizado por todo tipo de autocares discrecionales. Comparte ubicación con la parada de taxi existente en la zona



Imagen 18. Espacio reservado en la c/ Marià Villangómez para autocares, frente al IES Xarc, centros educativos. Fuente: Google y elaboración propia

Se destaca que, en un futuro cuando el Palacio de Congresos esté a pleno rendimiento debería haber una parte importante de la movilidad generada en servicios de transporte colectivo, especialmente para determinados eventos o actos relacionados con el turismo MICE. Suelen ser autocares alquilados por la organización del evento, para determinados grupos de usuarios (conferenciantes, colegios profesionales, etc.), que transportan a los clientes que han adquirido un servicio completo que incluye el transporte a/del aeropuerto o del establecimiento de alojamiento al evento, jornada, conferencia, etc.

En este sentido, la **maniobrabilidad para acceder al palacio de congresos es una variable importante**, así como la disponibilidad de ámbitos o zonas de parada / estacionamiento de dichos vehículos de transporte discrecional.

4.4 ACCESIBILIDAD VIARIA

4.4.1 Principales infraestructuras viarias del entorno del ámbito de estudio

El Palacio de Congresos se localiza en el núcleo urbano del municipio de Santa Eulària des Riu, en la parte final del paseo marítimo y puerto deportivo y a 12 minutos a pie del centro urbano.

El itinerario de acceso más habitual, para vehículos que llegan desde el municipio de Eivissa, es a través de la EI-300 continuando después por la EI-200, carreteras que forman parte de la red principal de carreteras de Eivissa, hasta que llega a la rotonda de Santa Eulària Norte (rotonda de Sant Carles frente a la residencia Can Blai), atraviesa la carretera de es Canar y conecta con la calle Salvador Camacho, donde al final de esta calle se ubica el palacio de congresos.

Características EI-200 eje viario principal interurbano que conecta con los accesos viarios locales al ámbito:

- La EI-200 es de titularidad del Consell d'Eivissa, competencia del CIE.
- En la EI-200, en un tramo no muy lejano al ámbito, el Consell d'Eivissa dispone de dos estaciones de aforo de vehículos.
- Las estaciones de referencia son la E-10 y la E-38, situadas en el pk 0,2 y pk 8,0 respectivamente en el tramo entre Santa Eulària des Riu – Sant Carles de Peralta. Son estaciones secundarias de aforos.
- La carretera EI-200 conecta Santa Eulària y Sant Carles de Peralta tiene una capacidad teórica de unos 25.974 vehículos al día.

En cuanto a características físicas de la EI-200 en el tramo urbano que circunvala el núcleo de Santa Eulària des Riu, y que constituye parte del itinerario principal de vehículos con origen en la zona de Eivissa o Sant Antoni de Portmany, se destaca:

Ronda Santa Eulària: Tramo Rotonda Sur Santa Eulària – Rotonda Norte Santa Eulària

- 1+1 carril / sentido
- Anchura por carril 3,5 metros
- Velocidad 50 km/h
- Anchura plataforma viaria 7m
- Terreno llano

En cuanto a datos funcionales (en base plan de aforos del CIE 2018) se destaca:

- Velocidad media 50 km/h
- IMD 9.710 veh/día
- Porcentaje de VP 3,5%
- Nivel de servicio: C

Tramo rotonda Santa Eulària Norte – Sant Carles de Peralta

- 1+1 carril / sentido
- Anchura por carril 3,4 metros
- Velocidad 70 km/h
- Anchura plataforma viaria 6,8m
- Terreno llano

En cuanto a datos funcionales (en base plan de aforos del CIE 2018) se destaca:

- Velocidad media 60 km/h
- IMD 7.537 veh/dia
- Porcentaje de VP
- Nivel de servicio: C



Imagen 19. Infraestructura y jerarquía viaria de Eivissa. Fuente: Pla Director Sectorial de Carreteres d'Eivissa.

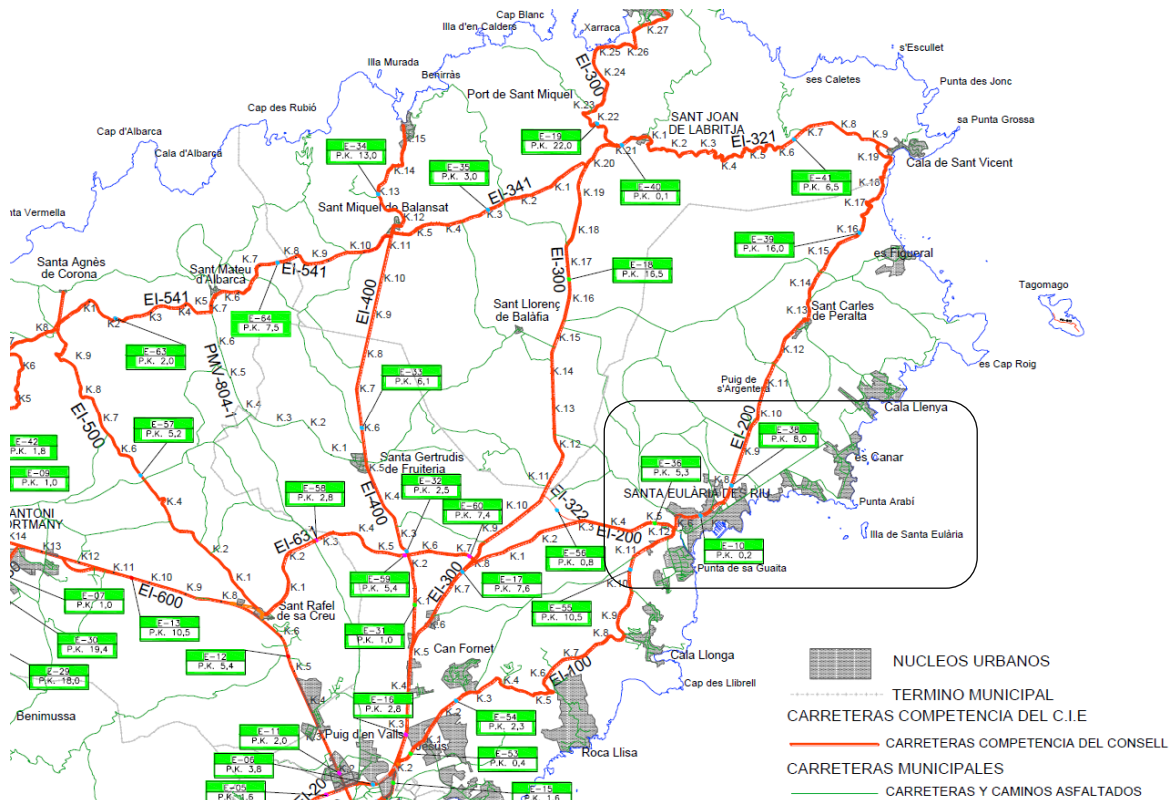


Imagen 20. Estaciones de aforo de la red viaria del Entorno de estudio. Fuente: Consell d'Eivissa

4.4.2 Principales accesos viarios al ámbito de estudio

4.4.2.1 c/ Salvador Camacho (denominado también c/ ses Estaques)

En cuanto a la accesibilidad viaria al Palacio de Congresos, se ha comentado anteriormente que se localiza en un ámbito urbano que está finalizando su consolidación y que cuenta con accesos viarios adecuados.

La calle Salvador Camacho es un vial de conexión urbana, estructurante, de tipo longitudinal y que conecta la parte N, zona de la Ronda de Santa Eulària con la parte S o fachada litoral. Constituye la continuidad del tramo viario que une la rotonda de “San Carles” con la intersección de la carretera des Canar, atravesando la zona residencial y turística y finalizando en el Puerto Deportivo de Santa Eulària / inicio del Paseo Marítimo.

Constituye el principal acceso viario al Palacio de Congresos. Es un vial con características urbanas, con un límite de velocidad de 30 km/h y que engloba todo el tráfico de residentes, estudiantes, visitantes, turistas, etc. de la zona de Cas Capità, al ser una de sus principales calles, constituye el principal eje vertebrador del barrio.

Cuenta con una longitud de unos 440 metros, 6 pasos peatonales y plazas de aparcamiento en batería en ambos lados del vial.

La c/ Salvador Camacho conecta con diferentes viales transversales que conforman una red viaria que permite la conectividad con la trama viaria básica municipal.

4.4.2.2 c/ Pare Vicent Costa

Constituye el acceso secundario al Palacio de Congressos, ya que no conecta con la entrada principal del edificio cultural, si no que constituye el acceso “trasero” desde la perspectiva de la situación del edificio. Es un vial de tipo local que conecta con los establecimientos hoteleros y viviendas próximas a la línea de costa de la zona de ses Roquetes, es el principal acceso para el Hotel situado al final del tramo viario Pare Vicent Costa. Discurre de forma paralela a la línea de costa, haciendo curva en su recorrido conectando con el camí Bucarest que también conecta con el de la c/ Marià Villangómeiz.

Tiene una sección más estrecha que la c/ Salvador Camacho y también acaba en “fondo de saco”.



Imagen 21. Vial de acceso ámbito de estudio. Fuente: Google Earth

Nombre vía	Tipo de vía	Tipo de sección	Ancho espacio circulación	Sentido de circulación	Separación sentidos	Dotación aparcamiento
c/ Salvador Camacho	Vial urbano estructurante	1+1	6 metros	Doble dirección	no	Sí, en ambos márgenes (en batería)
c/ Pare Vicent Costa	Vial urbano local	1 bidireccional (sin señalización horizontal)	4,5 metros (aprox)	Doble dirección	no	Sí, en un margen (en cordón)

Tabla 9. Resumen características ejes viarios de acceso y conexión local ámbito de estudio. Fuente. Elaboración propia.

4.5 TRÁFICO ACTUAL EN LOS PRINCIPALES ACCESOS VIARIOS

El pasado 12 de junio se realiza una campaña de **aforo con el objetivo de obtener datos reales** y actuales del tráfico en hora punta de la mañana (y en consecuencia se obtiene una magnitud del tráfico diario) de los principales ejes viarios implicados en el acceso al Palacio de Congresos y en el entorno próximo.

Si bien es cierto que no se realiza en los meses de mayor afluencia de visitantes (julio o agosto), se obtiene un orden de magnitud ajustada a los desplazamientos que se producen en la zona, así como características de estos (en cuanto a composición del tráfico, etc.) dado que se realiza en junio donde el tráfico ya se ha incrementado respecto al resto del año y permite observar pautas y dinámicas de los movimientos, observando cuales son de mayor trascendencia de los secundarios.

4.5.1 Intersección rotonda Ronda Santa Eulària – Carretera EI-200 Sant Carles

Se ha realizado el aforo manual de vehículos entre las 8.00h y las 9.00h, hora punta de tráfico de los residentes que se desplazan a sus puestos de trabajo, o a los centros educativos, etc.

Los datos obtenidos de intensidad en hora punta se han extrapolado a cifras de intensidad media diaria.

Se ha considerado como punto importante a caracterizar la rotonda que enlaza la ronda de Santa Eulària con la EI-200 y c/ César Puget Riquer. En este sentido se han tomado información del tráfico de vehículos de los siguientes ramales:

- Punto 1: corresponde a la Ronda de Santa Eulària, en el tramo anterior a la rotonda Santa Eulària Norte. Doble sentido.
- Punto 2: corresponde al tramo final del c/ de Sant Jaume anterior a la rotonda Santa Eulària Norte. Doble sentido.
- Punto 3: localizado al inicio del tramo de la EI-200 entre la rotonda Santa Eulària Norte – Sant Carles. Doble sentido.
- Punto 4: situado entre la rotonda Santa Eulària Norte y la intersección de la glorieta que enlaza con c/ César Puget Riquer (denominada coloquialmente carretera des Canar). En este punto se destaca la presencia de 2 ramales de “salida” del núcleo urbano, o en sentido norte, uno hacia la rotonda de Santa Eulària Norte y otro acceso directo hacia la EI-200 dirección Sant Carles, así como el carril en sentido contrario, en sentido sur (hacia intersección de es Canar).



Imagen 22. Distribución puntos de aforo manual. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 23. Datos obtenidos (por cada carril de circulación) de IMD a partir de los aforos manuales. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 24. Porcentaje / sentido de cada ramal. Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.1 Intensidades Medias Diarias de circulación (IMD) – Intensidades de circulación en hora punta (IHP)

		TIPO VEHÍCULO	ENTRAN A ROTONDA (de la Ronda)	SALEN DE ROTONDA (a la Ronda)	TOTAL 2 SENTIDOS	
60' (de 8:00h a 09:00h)	1 RONDA STA EULÀRIA	Coches	298	493	791	
		Camiones	32	29	61	
		Motos	22	23	45	
		Furgonetas	102	98	200	
		Bus	19	18	37	
		TOTAL	473	661	1134	
		% VP	6,8%	4,4%	11,2%	
		Bici	1	1	2	
		Ihp	473	661	1.134	
		IMD	4.730	6.610	11.340	
		42%	58%			
			ENTRAN A ROTONDA (desde c/ Sant Jaume)	SALEN DE ROTONDA (hacia c/ Sant Jaume)	TOTAL 2 SENTIDOS	
60' (de 8:00h a 09:00h)	2 CARRER SANT JAUME	Coches	162	249	411	
		Camiones	8	9	17	
		Motos	6	14	20	
		Furgonetas	55	60	115	
		Bus	3	1	4	
		TOTAL	234	333	567	
		Ihp	234	333	567	
		IMD	2.340	3.330	5.670	
		41%	59%			
			ENTRAN A ROTONDA (desde ctra Sant Carlos)	SALEN DE ROTONDA (a la Ctra Sant Carlos)	TOTAL 2 SENTIDOS	
60' (de 8:00h a 09:00h)	3 EI-200	Coches	264	194	458	
		Camiones	25	30	55	
		Motos	30	15	45	
		Furgonetas	51	64	115	
		Bus	7	6	13	
		TOTAL	377	309	686	
		Bici	1	1	2	
		IMD	3.770	3.090	6.860	
		55%	45%			
			ENTRAN A ROTONDA (desde c/ es Canar)	ENTRAN A VIAL SERVICIO (desde c/ es Canar)	SALEN DE ROTONDA (hacia ctra de es Canar)	TOTAL 2 SENTIDOS
60' (de 8:00h a 09:00h)	4 Ctra es Canar	Coches	391	25	204	620
		Camiones	11	2	10	23
		Motos	24	3	9	36
		Furgonetas	43	4	29	76
		Bus	13	0	17	30
		TOTAL	482	34	269	785
		IMD	4.820	340	2.690	7.850
				66%		34%

Se destaca que dichas cifras constituyen un orden de magnitud, pero con el hándicap de que no es una muestra real de toda la dinámica de movilidad del ámbito cuando está en plena temporada estival, actividad económica y turística plena, donde la movilidad será superior en cuanto a volumen y quizás también diferenciada en cuanto a pautas horarias y composición. Pero es información valiosa e importante a partir de la cual se obtiene el predominio de los siguientes movimientos:

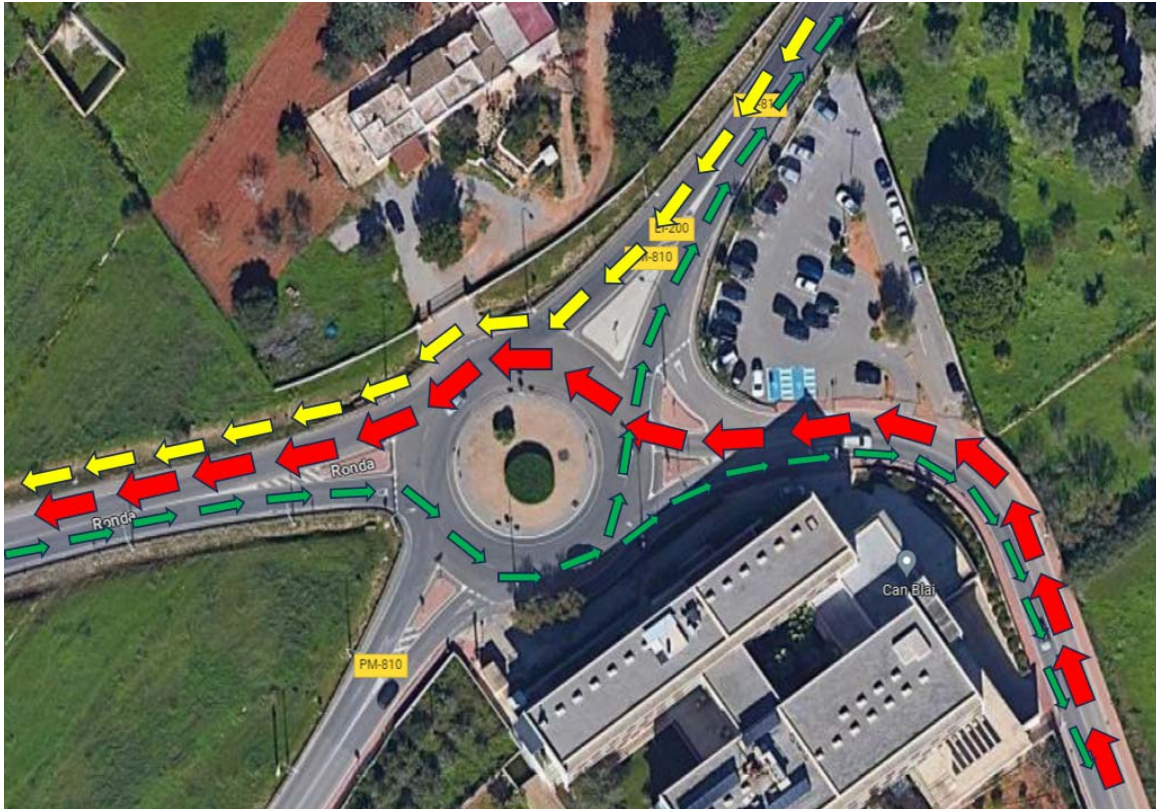


Imagen 25. Comportamiento del tráfico, flujos principales de vehículos de la rotonda Norte de Santa Eulària (rotonda que conecta con la E-200 hacia Sant Carles). Fuente: Elaboración propia.

Se recuerda que estos flujos principales de vehículos se producen en la hora punta matinal, entre las 8.00h y las 9.00h de un día laborable de principios de junio. Seguramente al analizar otras franjas horarias, e incluso de otros meses, o en día festivo, las pautas de movilidad variarán.

4.5.2 Intersección rotonda Carretera es Canar

Si bien es cierto que el acceso principal, para la movilidad interurbana, al Palacio de Congresos pasa por la Ronda de Santa Eulària y la rotonda Norte de Santa Eulària, se ha considerado oportuno analizar también las pautas de los movimientos de la intersección / glorieta que enlaza la rotonda Norte de Santa Eulària con la c/ Salvador Camacho y c/ de Cèsar Puget Riguer.

En este caso se han analizado los diferentes movimientos en franjas de 15 minutos, que después se han extrapolado a datos de intensidad en hora punta y a intensidad media diaria de tráfico de vehículos.

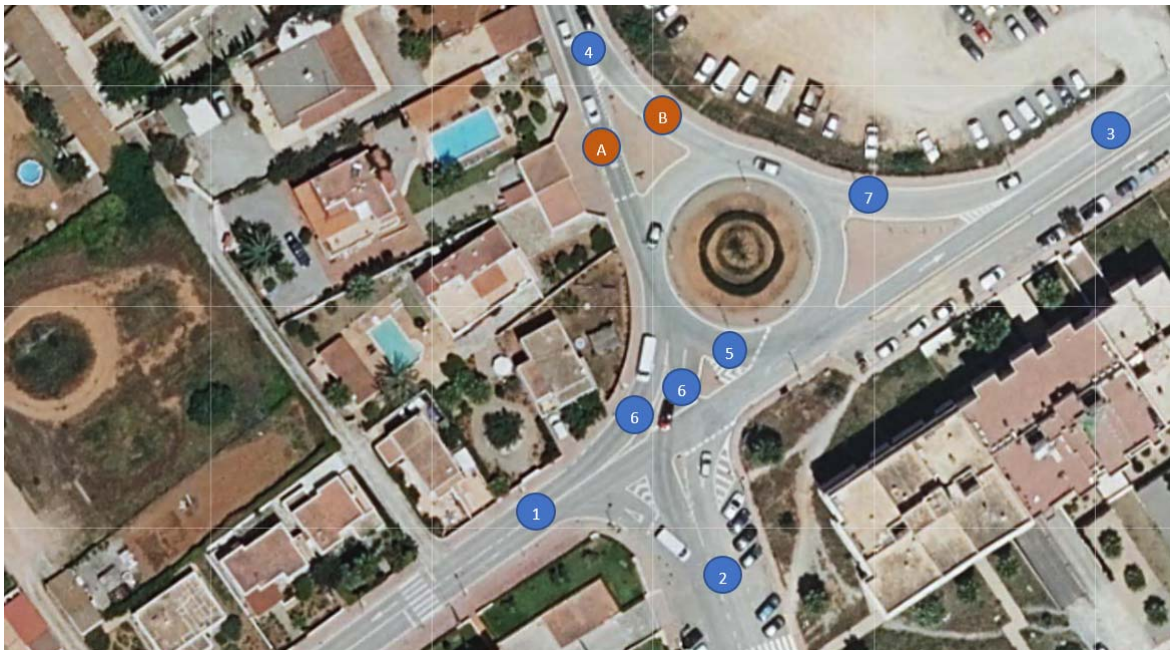


Imagen 26. Distribución puntos de aforo manual. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 27. Datos obtenidos (por cada carril de circulación) de IMD a partir de los aforos manuales. Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.1 Intensidades Medias Diarias de circulación (IMD) – Intensidades de circulación en hora punta (IHP)

		TIPO VEHÍCULO	ENTRAN A STA EULÀRIA	SALEN DE STA. EULÀRIA (hacia es Canar)	TOTAL 2 SENTIDOS		
15' (de 9:30h a 9:45h)	1	Coches	47	40	87		
		Camiones	4	2	6		
		Motos	2	3	5		
		Furgonetas	6	6	12		
		Bus		1	1		
		TOTAL	59	52	111		
		Ihp	236	208	444		
		IMD	2.360	2.080	4.440		
		ENTRADA desde c/ César		Entrada desde ROTONDA STOP	Salida (hacia el N)	TOTAL	
15' (de 9:55h a 10:10h)	2	Coches	9	45	75	129	
		Camiones			1	1	
		Motos	1	6	4	11	
		Furgonetas	4	10	14	14	
		Bus		1	11	12	
		TOTAL	14	62	91	167	
		Ihp	56	248	364	668	
		IMD	560	2.480	3.640	6.680	
		SENTIDO A STA EULÀRIA (7)		SENTIDO HACIA ES CANAR	TOTAL 2 SENTIDOS		
15' (de 9:30h a 9:45h)	3	Coches	101	80	181		
		Camiones	2	5	7		
		Motos	7	3	10		
		Furgonetas	14	19	33		
		Bus	4	1	5		
		TOTAL	128	108	236		
		bici		2			
		Ihp	512	432	944		
		IMD	5.120	4.320	9.440		
		SENTIDO MAR (hacia el S)		SENTIDO ROTONDA ST CARLES (hacia el N)	TOTAL 2 SENTIDOS		
15' (de 9:55h a 10:10h)	4	Coches	87	129	216		
		Camiones	1	1	2		
		Motos	6	5	11		
		Furgonetas	20	28	48		
		Bus	2	2	4		
		TOTAL	116	165	281		
		bici	1	2			
		tren turístico	1		1		
		Ihp	464	660	1124		
		IMD	4.640	6.600	11.240		
		SALIDA DE RTDA ES CANAR HACIA ES CANAR (CEDA DE LA ROTONDA)					
15' (de 10:15h a 10:30h)	5	Coches	38				
		Camiones	3				
		Motos	1				
		Furgonetas	9				
		Bus	1				
		TOTAL	52				
		Ihp	208				
		IMD	2080				

		ENTRADA RAMAL NÚCLEO URBANO	STOP HACÍA PALACIO CONGRESOS
15' (de 10:15h a 10:30h)	6	Coches	32
		Camiones	1
		Motos	5
		Furgonetas	9
		Bus	2
		TOTAL	47
		bici	
		lhp	188
		IMD	1.880
			2.080

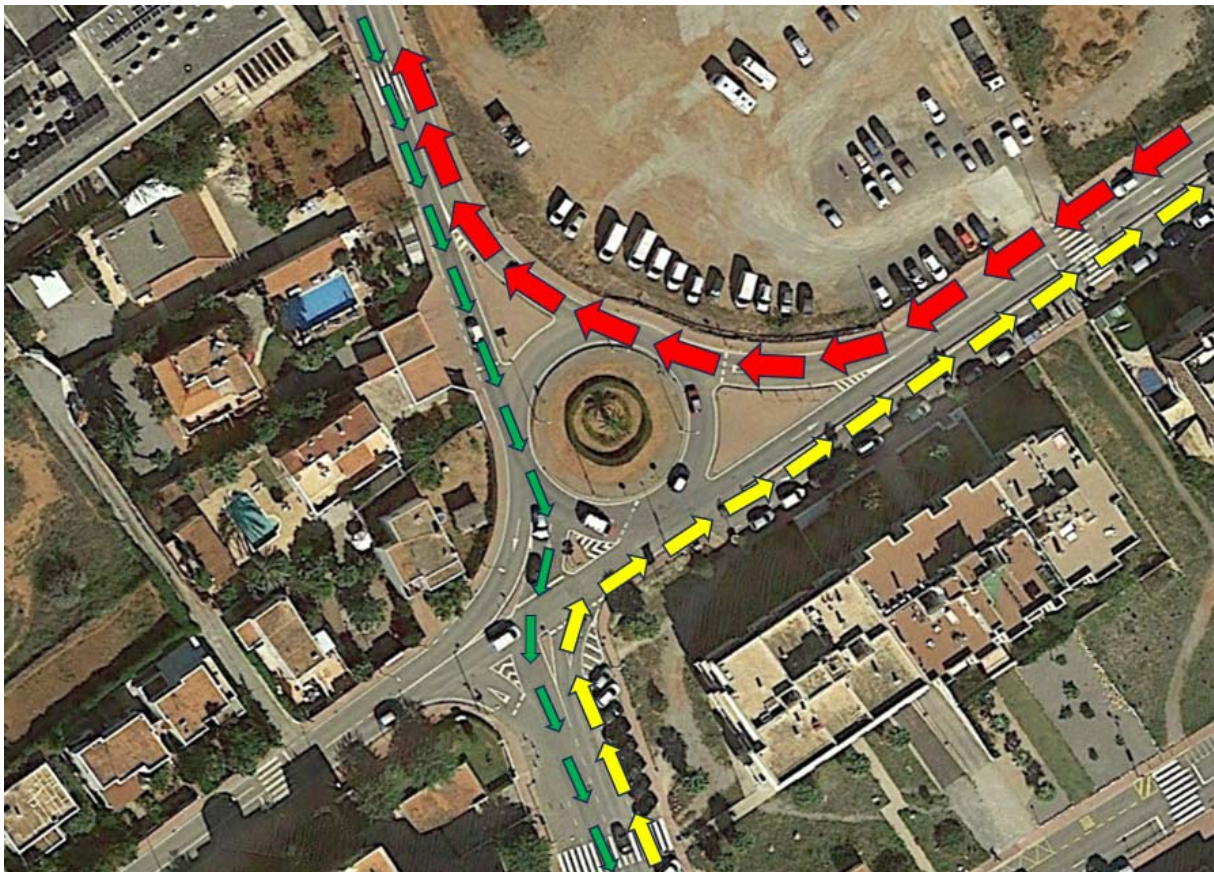


Imagen 28. Comportamiento del tráfico, flujos principales de vehículos de la glorieta intersección con c/ Salvador Camacho, c/ César Puget Riquer / carretera es Canar. Fuente: Elaboración propia.

Como en la intersección anterior, se destaca que estos flujos principales de vehículos se producen en la hora punta matinal de un día laborable de principios de junio. Seguramente al analizar otras franjas horarias, e incluso de otros meses, o en día festivo, las pautas de movilidad variarán.

4.6 OFERTA ACTUAL DE APARCAMIENTO

En el núcleo urbano de Santa Eulària des Riu nos encontramos con diversas tipologías de oferta de aparcamiento, por un lado, el municipio cuenta con diversos aparcamientos públicos de tipo disuasorio, localizados principalmente en las zonas periféricas del municipio en parcelas donde actualmente no hay ningún desarrollo urbano, además de la oferta de aparcamiento en la vía pública (que puede ser gratuita o zona azul / verde), así como el aparcamiento subterráneo del Paseo de la Paz.

4.6.1 Estimación de la oferta actual de aparcamiento en el parking del paseo de la Paz

El aparcamiento del paseo de la Paz fue construido en el año 2010. Cuenta con 425 plazas y fue planteado para dar respuesta a las necesidades de estacionamiento del núcleo urbano de Santa Eulària. Dicho aparcamiento era gratuito en horario nocturno (se desconoce si aún, además de contar con un descuento del 45% para los residentes el resto del horario).

4.6.2 Estimación de la oferta actual de aparcamiento en la vía pública del núcleo. Zona regulada ORA.

En el año 2021 comenzó el nuevo servicio de gestión del estacionamiento regulado (ORA) en Santa Eulària des Riu. El objetivo de la zona de estacionamiento regulado de Santa Eulària des Riu es la gestión inteligente del aparcamiento y el fomento de la rotación en una época en la cual ha aumentado mucho el número de residentes y del parque automovilístico del municipio.

Una de las características del servicio ORA es la aplicación móvil, que permite aparcar y desapparcar con facilidad y recuperando el dinero no gastado, pero también que es un sistema con capacidad para integrar múltiples funcionalidades. De manera progresiva, se prevé dotar de sensores a todas las plazas azules para conseguir un aparcamiento “inteligente” que permita fluidez y agilidad en el proceso de búsqueda de estacionamiento.

En total, el servicio cuenta con 346 plazas de zona azul, 244 plazas de zona verde y 70 plazas de carga y descarga.

Tipo de zona	Número de plazas
Zona Azul	346
Zona Verde (residentes)	244
Carga / descarga	70

La delimitación territorial de las diferentes zonas o sectores es la siguiente:

- Sector comercial: calles Joan Tur Tur, Pintores Puget, Marià Riquer Wallis, Ricardo Curtois Gotarredona, Sant Vicent (tramo entre Sol y pl. España) y del Sol.
- Sector centro: calles del Mar, Sant Joan (hasta cruce con c/Huesca), Rodríguez Valcárcel, Molins de Rei, Osca, Sant Jaume, Sant Llorenç y Sant Josep.
- Sector Tres Torres: calles Sant Joan (desde cruce con Osca), José Guasch Vich, teniente coronel Costa Ribas y apartamiento Tres Torres.



Imagen 29. Delimitación de zonas de estacionamiento regulado de Santa Eulària des Riu. Fuente: WEB Ajuntament Santa Eulària des Riu.

4.6.3 Estimación de la oferta actual de aparcamiento disuasorio

Se considera importante destacar que, en general, la manera de estacionar y acceder al aparcamiento del núcleo urbano tiene un impacto directo en la fluidez viaria de todo el conjunto.

En general, Santa Eulària tiene más de **2.000 plazas de aparcamiento disuasorio** distribuidas por todo el núcleo urbano de la población: en la zona de Joan Tur, Camí de Missa, el Centro de Salud, Can Blai, adjunto al edificio de la Fase I del Palacio de Congressos, etc.

4.6.3.1 Oferta de aparcamiento disuasorio en superficie del núcleo de Santa Eulària des Riu

Se estima una oferta de estacionamiento en superficie, y fuera de la vía pública (fuera de las calles), de aproximadamente 2.230 plazas, cifra que alcanza las 2.500 plazas si se incluye una zona de aparcamiento de uso muy puntual y excepcional gracias al permiso de la propiedad para ello en determinados eventos especiales (zona que se ubica próxima al Palacio de Congressos).

A priori se contabiliza una oferta en aparcamientos disuasorios en superficie de 2.230 plazas, que se distribuyen de la siguiente manera:

Nombre aparcamiento	Superficie (m2)	Plazas estimadas	Descripción	Tipo de aparcamiento
Joan Tur	3.600	144	En parcela contigua al supermercado.	disuasorio no asfaltado
Es Riu	1.100	44	En zona próxima al curso fluvial.	disuasorio no asfaltado
Sant Ciriac	4.500	180	Presencia de zonas de vegetación.	disuasorio no asfaltado
Camí de Missa	4.460	178	Zona próxima al Puig de Missa.	disuasorio no asfaltado
Centre de Salut	8.990	360	Superficie se ha incrementado respecto superficie que había anteriormente de aparcamiento, zona anexa tb se utiliza ahora como aparcamiento.	disuasorio no asfaltado
Passeig Marítim	3.800	152	Próximo al parque infantil del Pirata.	disuasorio no asfaltado
Passeig Solidari / Aparcamiento cas Capità	3.900	189	Próximo al núcleo urbano, al paseo marítimo, bien conectado.	disuasorio asfaltado
Aparcamiento Tres Torres	1.245	44	Aparcamiento asfaltado, zona azul / verde.	asfaltado zona azul / verde

Nombre aparcamiento	Superficie (m2)	Plazas estimadas	Descripción	Tipo de aparcamiento
Palau de Congressos	6.400	256	Utilizado también como aparcamiento de trabajadores de establecimientos hoteleros del entorno. Disuasorio no asfaltado.	disuasorio no asfaltado
Can Blai	6.200	248	Presencia de furgonetas, camiones, etc. No está completo.	disuasorio no asfaltado
Zona deportiva	6.160	246	pistas deportivas fútbol situadas al norte de la ronda de Sta Eulària	disuasorio no asfaltado
Zona deportiva zona asfaltada		110	pistas deportivas fútbol situadas al norte de la ronda de Sta Eulària	disuasorio asfaltado, zonas deportivas
s'Alamera	848	34	Aparcamiento centrico, reducidas dimensiones.	Zona azul
Parque es Fameliar	1.050	45	aparcamiento pavimentado, gratuito en superficie	disuasorio asfaltado
		2.230		

4.6.3.2 Oferta de aparcamiento disuasorio y en superficie del entorno del ámbito de estudio

Actualmente en el entorno del ámbito de proyecto se contabiliza una oferta de **1.291 plazas de estacionamiento** contabilizando toda la oferta de aparcamiento disuasorio y oferta de plazas en aparcamientos municipales (plazas fuera de la misma vía pública). Mayoritariamente son plazas que se distribuyen **en parcelas donde aún no se han consolidado urbanísticamente**, y que, a medio plazo, **se prevé su desarrollo urbanístico**. Es el caso de la parcela donde se prevé la ejecución de la Fase II del Palacio de Congressos y que ahora funciona como aparcamiento público en superficie, así como la parcela próxima a la residencia de Can Blai, parcela de titularidad municipal utilizada en la actualidad como aparcamiento público.



Imagen 30. Oferta de aparcamiento disuasorio del entorno del ámbito de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Oferta aparcamiento disuasorio del entorno ámbito estudio	Superficie (m2)	Plazas actuales estimadas
Centre de Salut	8.990	360
Passeig Marítim	3.800	152
Passeig Solidari	3.900	189
Aparcamiento Tres Torres	1.245	44
Palau de Congressos	6.400	256
Can Blai	6.200	248
Parque es Fameliar	1.050	42
	31.585	1.291



Imagen 31. Detalle estado actual aparcamiento Palacio de Congressos (parcela donde se prevé la ejecución de la Fase II). Fuente: Elaboración propia.

4.6.3.3 Oferta de aparcamiento en la vía pública del entorno del ámbito de estudio

El eje viario c/ Salvador Camacho, que constituye el principal acceso viario al Palacio de Congressos, tiene una oferta gratuita importante de plazas de estacionamiento en la vía pública. Se contabilizan aproximadamente **175 plazas a lo largo de todo el eje viario y en ambos márgenes del vial**. Son plazas en batería.



Imagen 32. Oferta de aparcamiento en batería en la vía pública, en c/ Salvador Camacho principal acceso al Palacio de congresos. Fuente: Elaboración propia.

5. DINÁMICAS DE MOVILIDAD ACTUAL

5.1 PAUTAS DE MOVILIDAD

El ámbito tiene la particularidad de que se ubica **en un entorno urbano que está finalizando su consolidación**, donde **predomina zona residencial, junto con establecimientos turísticos**, centros educativos, superficie comercial, etc. La actividad turística y residencial mantienen cierto equilibrio en cuanto a la distribución territorial; mientras en la franja más próxima al litoral predominan los establecimientos hoteleros, paseo marítimo, el Puerto Deportivo de Santa Eulària, etc. en la segunda línea y más próximo a la infraestructura viaria interurbana predomina el tejido residencial, presencia de centros educativos, supermercado, etc.

Destacan las siguientes características desde la perspectiva de la movilidad:

- Carácter discontinuo e intermitente de la movilidad generada por el Palacio de Congresos. Durante los **días laborables en los que no hay programación o eventos la movilidad es reducida**, mientras que, **en días de espectáculo programado**, concierto, obra de teatro, conferencias o jornadas, **la movilidad es importante**, ya que este equipamiento es de tipo insular y atrae no solo a residentes del municipio, si no a visitantes del resto del territorio. En general, la programación del Palacio de Congresos se lleva a cabo durante los **finés de semana**. En el caso de jornadas o conferencias también se programan los días laborables.

La **distribución horaria de la movilidad generada por el Palacio de Congresos también difiere dependiendo del tipo de evento** o día de celebración de este, en general, durante los actos en días laborables la actividad se desarrolla en horario laboral por las mañanas y tardes y durante los fines de semana cuando hay programadas otras actividades de tipo cultural (obra de teatro, danza, concierto, etc.) la actividad discurre más bien por la tarde-noche.

Esta característica es positiva desde la perspectiva de la movilidad porque la distribución horaria y de la actividad se distribuye en diferentes períodos evitando una concentración masiva de visitantes.

- Carácter marcadamente estacional, con una diferencia muy importante de demanda de servicios e infraestructura para la movilidad entre la temporada alta de mayor afluencia de visitantes y turistas y la temporada baja o resto del año donde la movilidad es predominantemente de residentes. Esta situación se produce de forma generalizada en toda la isla. Destaca la demanda de plazas de aparcamiento durante la temporada estival.
- Movilidad de los residentes que es de tipo ocupacional o educacional durante los días laborables y por motivos de ocio durante los fines de semana.
- Durante la temporada estival, a la movilidad de los residentes se le une la movilidad de turistas y trabajadores de los establecimientos del entorno próximo al Palacio de Congresos. La zona genera más

volumen de desplazamientos que en temporada baja, ya que además de la movilidad de los residentes, se suma la movilidad de los turistas alojados en los establecimientos del entorno, visitantes y trabajadores de temporada.

- Actualmente el transporte discrecional o transporte público colectivo no tiene un gran protagonismo en la movilidad relacionada con el Palacio de Congresos. En un futuro, cuando esté en pleno funcionamiento tanto el Centro Cultural como el Palacio de Congresos / Auditorio la movilidad en transporte colectivo debe coger protagonismo y debe ser una alternativa real para transportar participantes y asistentes a este tipo de eventos de gran afluencia como congresos, etc. entre su lugar de alojamiento y el Palacio de Congresos.

5.2 ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA ACTUAL DEL PALACIO DE CONGRESOS (FASE I)

Las pautas de movilidad del ámbito de estudio son variables entre los fines de semana y los días laborables. También hay diferencias importantes atendiendo al tipo de evento programado, no genera la misma movilidad una exposición, que una jornada técnica, que una conferencia o que una obra de teatro o danza.

En este sentido, se considera que el escenario más desfavorable en cuanto a movilidad o el mayor volumen de desplazamientos se produce durante los fines de semana, cuando hay algún acto, evento o espectáculo programado con gran afluencia de espectadores, que se desplazan por motivos de ocio y que ocuparán mayoritariamente la capacidad del auditorio actual.

La movilidad diaria del Palacio de Congresos se ciñe actualmente a trabajadores de limpieza, de gestión, de mantenimiento, de montaje y desmontaje de eventos, alguna visita de carácter educativo (de centros escolares), etc. Así como la afluencia de vehículos, que básicamente son vehículos que transportan equipos y materiales técnicos, etc. días antes del evento programado el fin de semana.

Para el cálculo de la movilidad generada actual se ha considerado un escenario desfavorable en cuanto a volumen de desplazamientos generados; un día de máxima actividad donde haya programado un espectáculo que atraiga a un volumen importante de visitantes. Se han tenido en cuenta las siguientes hipótesis:

- Se considera que el **auditorio está al 100% de su aforo**, su capacidad está al completo (437 butacas ocupadas).
- El **resto de las salas** o espacios del Palacio de Congresos Fase I están **al 25% de su capacidad** (para considerar que puede haber cierta movilidad generada por el resto de los espacios del edificio, aparte de la movilidad generada por el auditorio).
- Se estima que el número de trabajadores es el 5% de la afluencia estimada.
- Instalaciones como aseos, guardarropa, camerinos, etc. por sí solos no generan nueva movilidad, son servicios complementarios al funcionamiento del auditorio, salas de exposiciones, etc.

En resumen, se ha tenido en cuenta la capacidad actual del Palacio de Congresos Fase I y un porcentaje de ocupación estimado para el conjunto de salas del Palacio de Congresos. Con todo ello se estima que la movilidad generada actual un día de máxima afluencia (de celebración de espectáculo, etc.) es de aproximadamente **1.605 viajes al día** (o lo que es lo mismo 803 viajes de entrada / 803 de salida).

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA ACTUAL

	m2 sup. útil	Capacidad máxima (personas)	% Ocupación estimada	Nº personas (afluencia estimada)	Estimación movilidad generada actual
PLANTA BAJA					
Sala de Exposiciones	440	400	25%	100	200
Sala Eivissa	90	90	25%	23	45
Sala Posidonia	90	90	25%	23	45
Salas quartons	377,1	250	25%	63	125
Auditorio	685	437	100%	437	874
PRIMERA PLANTA					
Salas polivalentes	152,5	120	25%	30	60
	152,5	120	25%	30	60
	152,5	120	25%	30	60
	152,5	120	25%	30	60
ESTIMACIÓN TRABAJADORES día auditorio al 100%				38	76
Trabajadores se estima en un 5% de la afluencia estimada					
Estimación movilidad generada actual				803	1.605

5.2.1 Distribución modal actual

Con el objetivo de hacer una aproximación a la distribución modal del ámbito de estudio se ha utilizado la distribución modal publicada en el **Plan Director Sectorial de la Movilidad de les Illes Balears 2019-2026** (aprobación inicial junio 2018) teniendo presente que se asimila la distribución modal actual (escenario 2017) de Eivissa al ámbito que nos ocupa, para estimar la cifra total de viajes de cada modo de transporte para la movilidad generada por el Palacio de Congresos.

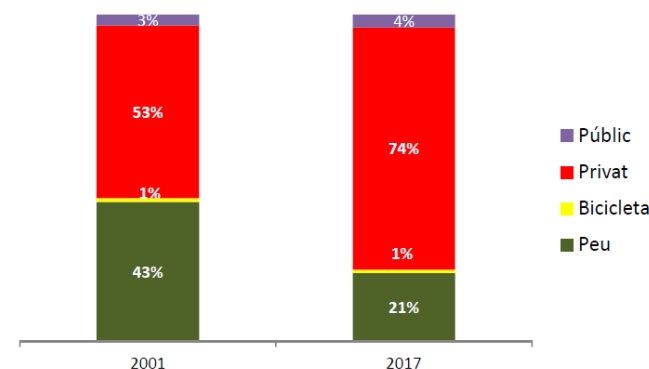


Figura 51: Distribución modal a Eivissa. Font: Elaboració pròpia

Imagem 33. Distribución modal isla de Eivissa. Fuente: PDSMIB 2019 – 2026

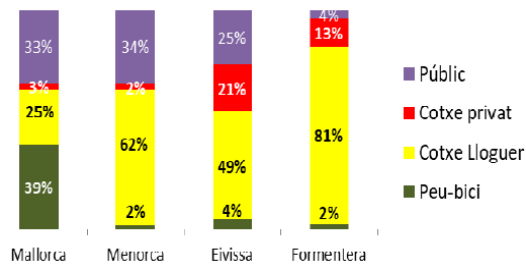


Imagen 34. Distribución modal de los turistas por isla visitada. Fuente: PDSMIB 2019 – 2026

En general, destaca el **predominio del vehículo privado** en los desplazamientos insulares (tanto en el caso de los residentes, como en turistas) debido a los condicionantes en cuanto a dispersión territorial de la población y a las limitaciones del servicio de transporte público, que en general no se percibe como un servicio eficiente y competente.

Respecto a la movilidad de los turistas, y según el PDSMIB, se calcula que en Eivissa el 70% de los desplazamientos de los turistas son en vehículo privado (bien en vehículo alquiler como vehículo privado).

En el caso de la movilidad generada por el Palacio de Congresos, se destaca que actualmente el perfil de sus visitantes es predominantemente un residente que se desplaza por motivos mayoritariamente de ocio, o para asistir a conferencias, etc. pero en el futuro se prevé que con la ejecución de la Fase II se produzca un cambio en la tendencia actual, un revulsivo, y que la movilidad generada tenga una parte importante de viajes provenientes de visitantes del denominado turismo de “congresos”.

A continuación, se muestra la comparativa entre la distribución modal de los viajes de la isla de Eivissa y a nivel de la comunidad autónoma. La diferencia en la representatividad de la movilidad a pie o en bicicleta se explica por el elevado peso de la movilidad interior a pie o en bicicleta de ciudades como Palma de Mallorca, etc. que “distorsionan” la media, ya que los valores incluyen tanto la movilidad interior dentro del municipio, como los viajes interurbanos.

DISTRIBUCIÓN MODAL (2017)	ILLES BALEARS	EIVISSA
No motorizado (a pie y en bicicleta)	35%	22%
Vehículo privado	57%	74%
Transporte público	8%	4%
TOTAL	100%	100%

Fuente: Plan director Sectorial Movilidad Illes Balears (2017)

Aplicando la distribución modal de Eivissa sobre la movilidad estimada actual de la Fase I del Palacio de Congresos se obtiene que se generan 1.188 viajes en vehículo privado (automóvil, motocicleta), lo que supone 594 viajes de entrada y 594 de salida en vehículo privado.

DISTRIBUCIÓN MODAL ACTUAL EIVISSA (PDSMIB 2017)	%	Total Viajes generados modo de transporte	Viajes generados 1 sentido (ida)

			modo transporte
No motorizado (a pie y en bicicleta)	22,00%	353	177
Vehículo privado	74,00%	1.188	594
Transporte público	4,00%	64	32
TOTAL	100,00%	1.605	803

Se destaca que es una **aproximación basada en información disponible**, aplicando unas **ratios de movilidad conservadoras** en el sentido de que la movilidad en vehículo privado tiene una representación elevada, aunque en escenarios futuros, y en base a las directrices de movilidad sostenible que se están promoviendo desde la Unión Europea y a nivel Balear, etc. la tendencia debería ir hacia la disminución del protagonismo del vehículo privado a favor de un incremento en otros modos de transporte colectivo o sostenible.

5.3 PERCEPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICAS DE LA MOVILIDAD

Las características territoriales de Eivissa, dónde encontramos tanto núcleos urbanos como dispersión residencial en entornos rústicos, hacen complicado disponer de unas conexiones en transporte público eficientes y competentes que conecten con todos los puntos de interés de la isla, por lo que, lamentablemente, la **movilidad en vehículo privado es predominante**. Además, durante la temporada estival, el número de visitantes conlleva un incremento destacado en la congestión viaria, disponibilidad de aparcamiento, etc. debido a la mayor presencia de vehículos (de flotas de alquiler, vehículos particulares de foráneos, taxis estacionales, etc.).

Los principales problemas detectados en relación con la movilidad en el entorno del Palacio de Congresos son:

- Déficit de plazas de aparcamiento durante la temporada estival, producido por una mayor afluencia de turistas, trabajadores, visitantes, movilidad de residentes, etc.
- Problemas de maniobrabilidad en puntos determinados, especialmente en época estival donde hay mayor presencia de autocares que circulan por vías locales y que tienen que parar para la carga / descarga de viajeros, etc.
- Problemas de inseguridad viaria en el acceso a la c/ Salvador Camacho, especialmente en la intersección con la Carretera de es Canar, debido a la ordenación actual de la glorieta, con diversos ramales y señalización que lleva a la confusión en la realización de determinados movimientos o giros (especialmente para vehículos alquilados por turistas, etc. que no conocen la intersección).
- Oferta de transporte público limitada durante la época estival e inexistente durante el resto del año. El Eularibus tiene oferta de servicio anual, con parada en el IES Xarc pero sólo los días laborables. La línea L24 que tiene parada justo frente al Palacio de Congresos es un servicio estival interurbano que conecta con el Aeropuerto.
- Carencia de datos relacionados con la movilidad. Falta información sobre hábitos de movilidad, desplazamientos, tipología, estacionamientos de vehículos etc.

6. ACTUACIONES PREVISTAS EN EL PDSC FASE II

Es importante destacar de cara a un escenario futuro proyectado que el Plan Director Sectorial de Carreteras de Eivissa se incluye (en la Fase II) una serie de actuaciones a desarrollar que tendrán una incidencia positiva en las condiciones de seguridad y fluidez viaria en la movilidad de acceso al conjunto del Palacio de Congresos de Eivissa cuando esté ejecutado en su totalidad.

6.1.1 Actuaciones en la red viaria

En lo que respecta a actuaciones en la red viaria relacionadas con itinerarios o trayectos hacia el ámbito de estudio que pueden tener una incidencia en las condiciones de accesibilidad viaria al Palacio de Congresos de Eivissa destaca lo siguiente:

- Actuación 12: Ampliación de la carretera entre Can Claus y Sta. Eulària des Riu

La duplicación de calzada de la carretera de Santa Eulària es una actuación ambiciosa y de calado, que supondrían una mejora en la fluidez y seguridad viaria en la conexión entre los municipios de Eivissa y Santa Eulària. Actualmente este tramo constituye uno de los ejes viarios más congestionados y con mayor accidentalidad de la isla. No obstante se destaca que ya se han llevado a cabo actuaciones de mejora y duplicación de calzada en la EI-300 en el tramo entre Eivissa y can Claus (actuación núm. 2 en Fase I).

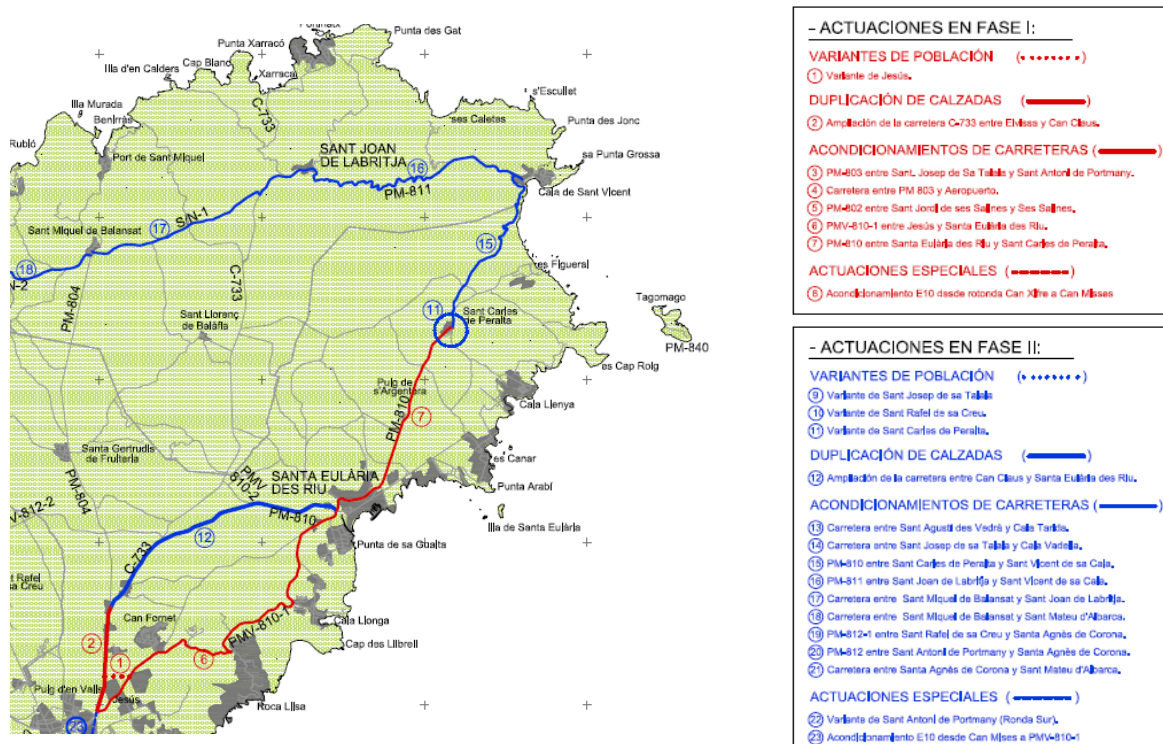


Imagen 35. Actuaciones previstas en la red viaria en las fases I y II del PDSC Eivissa. Fuente: PDSC

6.1.2 Actuaciones en la oferta de infraestructura para los desplazamientos en bicicleta

Aunque la movilidad en bicicleta no tiene actualmente relevancia en cuanto a su representatividad en los desplazamientos, se considera que, en un futuro, con el desarrollo de nueva infraestructura para la movilidad en bicicleta de forma segura, este modo de transporte adquirirá mayor protagonismo.

A nivel insular, el PDSC también contempla actuaciones de creación de viales ciclistas. En este sentido, la movilidad en bicicleta se verá favorecida ya que con nuevas infraestructuras se incrementará su uso en los desplazamientos.

A la hora de ejecutar dichas actuaciones de creación de viales ciclistas, el PDSC propone que en el caso de red primaria complementaria (como es el caso de la EI-200) se debe analizar la conveniencia de instalar viales ciclistas segregados del tráfico rodado o adyacentes en función de la velocidad e intensidad de tráfico de vehículos a motor.

*Actualmente, y en relación con la oferta de viales ciclistas, **el Consell d'Eivissa está trabajando en la redacción de un proyecto de alcance insular que contempla la dotación de viales ciclistas en diferentes ejes viarios interurbanos de titularidad del Consell d'Eivissa.***

Por otro lado, se destaca que a nivel municipal se está estudiando para la implementación de nueva oferta de carriles bici en diversos ejes viarios de Santa Eulària.

Si en el futuro se ejecutan estas actuaciones en materia de nuevas actuaciones viarias y se dota de una oferta de infraestructura para los desplazamientos en bicicleta la intermodalidad se verá favorecida y se incrementa la seguridad para la movilidad en modos de transporte sostenible.

7. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS

7.1 ANTECEDENTES: FASE I DEL PALACIO DE CONGRESOS

- El Palacio de Congresos de Santa Eulària fue inaugurado en septiembre de 2008. En principio se contemplaba el desarrollo de todo un conjunto formado por tres componentes: el Centro Cultural, el Palacio de Congresos – Auditorio y el Espacio Escénico.
- El centro Cultural corresponde a la Fase I (actualmente edificación existente) del proyecto. Se contemplaba que por un lado podría actuar como espacio complementario del palacio en momentos puntuales de mayor actividad, y que por otro dotaría a todo el equipamiento de dinamismo en el día a día.
- Actualmente el edificio del Palacio de Congresos de la Fase I contiene varias salas polivalentes y un salón de actos con una capacidad de 437 butacas.
- La parcela adjunta a la Fase I del actual Palacio de Congresos, dónde se prevé el emplazamiento de la Fase II del futuro Palacio de Congresos, se utiliza como aparcamiento público gratuito. Cuenta con una capacidad aproximada de 256 plazas.

7.2 CONTEXTO FASE II PALACIO DE CONGRESOS

- El proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos se incluirá dentro del programa de Planes de Sostenibilidad Turística en Destino 2023 (financiado con los fondos Next Generation EU del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia), por lo tanto, en Eivissa estos fondos aprobados subvencionaran parte de la construcción de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària.
- El principal objetivo del desarrollo de este proyecto es disponer de espacios mayores para atraer más eventos MICE y poder acoger eventos culturales de mayor envergadura, así como permitir alargar la temporada turística e incrementar la competitividad del tejido empresarial.
- Se trata de una infraestructura importante a nivel insular, ya que cuando esté consolidada contribuirá a la desestacionalización y a atraer turismo de calidad: se concibe como una infraestructura necesaria para la isla por su capacidad de diversificar la demanda turística; una propuesta innovadora, que da respuesta a las necesidades del sector y que crea demanda turística.
- La previsión es que las obras empiecen a principios del próximo año 2024, una vez que el Ayuntamiento de Santa Eulària complete el proceso de licitación y adjudicación de la nueva infraestructura. Posteriormente, el Govern sacará a concurso la explotación del Palacio de Congresos.
- El presente proyecto de la Fase II del Palacio de Congresos y auditorio está planteado para adaptarse a múltiples usos. Podrá actuar como una gran sala con capacidad para casi 1.000 butacas, pero, al dividirse, se puede adaptar y transformar en base a las necesidades que vayan surgiendo (podrá reparcelarse). El

palacio estará concebido también como un lugar de reunión, por lo que estará lleno de lugares de transición y espacios separados del exterior.

- Se prevé que su consumo energético será mínimo, debido a su tecnología que permitirá ser lo más eficiente posible a nivel energético (placas solares, sistema de gestión de aguas, etc.).

7.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

A finales del año 2022 se redacta el proyecto de ejecución, que amplía el edificio de la Fase I de dicho Palacio de Congresos realizado por Pesquera Ulargui Arquitectos SLP y cuya obra finalizó en el año 2008.

El programa del proyecto se divide en dos utilizando la morfología de la parcela:

- El espacio rectangular y cartesiano del norte de la parcela es ocupado en su totalidad por el nuevo edificio del Palacio de Congresos.
- El Centro Cultural (correspondiente a la fase I ya ejecutada) se desarrolla libremente entre los árboles y las curvas de nivel, en la zona sur de la parcela.

La nueva propuesta de Segunda Fase del Palacio de Congresos de Ibiza contempla una gran sala polivalente de 2.600 metros cuadrados que se puede usar de forma conjunta o parcelarse en hasta 10 salas pequeñas de entre 125 y 150 metros cuadrados. Además, contará dos graderíos retráctiles que permiten conseguir hasta 1.000 butacas en dos niveles de altura. Además, tendrá dotación de plazas de estacionamiento y contará con rampas de acceso directo desde el exterior para que sea una instalación más accesible.

A modo de resumen, dicha propuesta plantea lo siguiente:

- Acceso principal del recinto se sitúa en la c/ Salvador Camacho.
- Palacio de congresos – espacios públicos se componen de:
 - Gran sala multiusos: capaz de albergar 1.000 butacas o configurarse y dividirse en espacios independientes en los que celebrar eventos gracias a paneles móviles, gradas retráctiles y plataformas elevables.

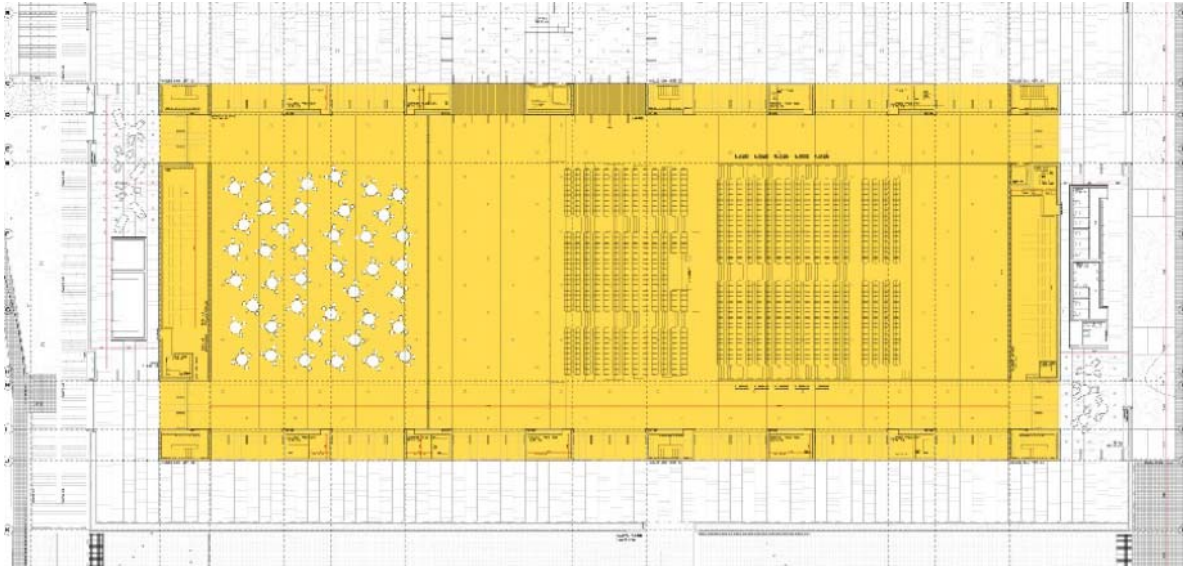


Imagen 36. Propuesta configuración gran sala multiusos. Fuente: Fuente: Memoria del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu (octubre 2022 revisión diciembre 2022)



Imagen 37. Ejemplo configuración escenario y graderío (con capacidad para 576 butacas). Fuente: Fuente: Memoria del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu (octubre 2022 revisión diciembre 2022)

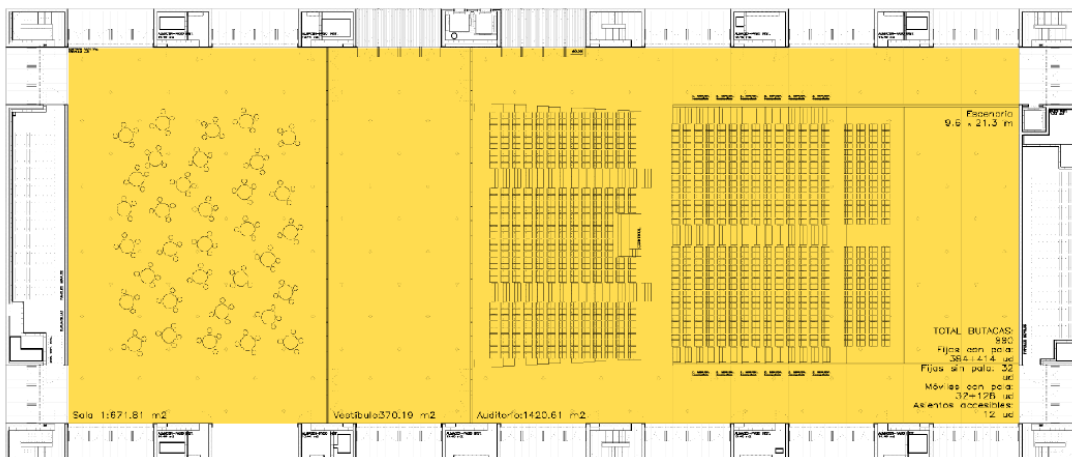


Imagen 38. Ejemplo configuración escenario y 2 graderíos (con capacidad para 990 butacas). Fuente: Memoria del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu (octubre 2022 revisión diciembre 2022)

- Deambulatorio perimetral para recorridos y accesos.



Imagen 39. Espacio deambulatorio perimetral. Fuente: Memoria del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu (octubre 2022 revisión diciembre 2022)

- Cubierta técnica: alberga estructura, maquinaria, conductos de climatización, aislamiento acústico, etc.
- Espacio escénico: diseñado para permitir diferentes escenarios. Se pretende separar la escena y camerinos del espacio destinado al público. Para ello se dispone de un acceso independiente para artistas y otro para mercancías. El objetivo es favorecer que el edificio entre en el circuito de las compañías teatrales mediante el transporte en 1 solo contenedor de todo el material.
- Aparcamiento
- Almacenes y local en planta baja
- Instalaciones
- Oficinas

7.3.1 Intervención sobre edificio Fase I

La ejecución de la Fase II completa la intervención iniciada con la Fase I (actual), son elementos independientes pero relacionados. En este sentido no se prevén grandes intervenciones en el edificio de la Fase I, algunos ejemplos de lo previsto son: transformación del actual guardarropa en aseos, adecuación de espacios de instalaciones que quedan bajo la entrada del edificio, eliminación de carpinterías de vidrio, etc.

7.4 CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES

Se presenta a continuación un resumen de los datos del proyecto de ejecución:

RESUMEN CUADRO DE SUPERFICIES	
PLANTA SÓTANO	SUPERFICIE ÚTIL
Aparcamiento	4.758,30
Almacenes	603,03
Sala Técnica	156,66
Accesos aparcamiento	176,22
Almacén plataformas móviles	704,3
	6.398,51
PLANTA BAJA	SUPERFICIE ÚTIL
Aparcamiento	2.817,73
Accesos aparcamiento	95,28
Carga/Descarga	175,92
Almacenes	644,03
Almacenes plataformas móviles	91,12
Hombros escena	168,14
Zona pública	108,53
Local	175,39
Administración	296,31
Camerinos	119,49
Vestuarios	163,25
Instalaciones	127,75
	4.982,94
PLANTA ACCESO	SUPERFICIE ÚTIL
Sala principal	2.572,80
Almacenes paneles móviles	152,22
Núcleos de comunicación	64,12
Accesos exteriores	240,8
Chillouts zona cerrada	380,08
Chillouts zona abierta	145,22
Almacenes	55,64
Instalaciones	50,29
Deambulatorio	1.508,70
Vestíbulo acceso	213,5
Vestíbulo zona cubierta	27,24
Accesos desde planta baja	514,44
	5.925,05
ENTREPLANTA	SUPERFICIE ÚTIL
Instalaciones	425,04
Núcleos de comunicación	65,61
Almacenes paneles móviles	
PLANTA TÉCNICA	SUPERFICIE ÚTIL
Instalaciones	1286,01
Núcleos de comunicación	45,57
Patios	162,25
PLANTA CUBIERTA	SUPERFICIE ÚTIL
Terraza chillout	225,49
TOTAL	19.516,47

Imagen 40. Detalle resumen de superficies Fuente: Memoria del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Santa Eulària des Riu (octubre 2022 revisión diciembre 2022)

7.5 CAPACIDAD DEL NUEVO AUDITORIO DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS

El edificio cuenta con dos graderíos retráctiles con capacidad para 576 y 414 butacas. Ambos graderíos se almacenan en un espacio en planta sótano desde donde se extienden mediante la acción combinada de las plataformas elevables.

En total, el nuevo auditorio del Palacio de Congresos tendrá 990 plazas.

7.6 OFERTA DE APARCAMIENTO PROPUESTO

- El aparcamiento cuenta con dos accesos independientes desde calles diferentes. Cada uno de ellos se realiza por un carril de doble sentido y trazado recto de 7 metros de ancho situados en la fachada norte:
 - o acceso desde la calle Pare Vicent Costa se resuelve con una rampa que salva la diferencia de cota de 60cm entre la calle y el aparcamiento, situado en la cota -3.75m, con una pendiente del 15.5%
 - o acceso desde la calle Salvador Camacho se realiza con un carril horizontal que conecta la calle con la puerta de acceso del aparcamiento.
- El aparcamiento se organiza en dos plantas situadas en las cotas -3.75 y - 7.40 (una parte del sótano de aparcamiento queda en la cota -8.30) conectadas por una rampa de 7.15 metros de ancho y una pendiente del 9.44%. La disposición de la rampa y los accesos permiten la utilización de ambas plantas de aparcamiento de forma independiente, pudiendo ser separados o unidos por una puerta corredera.
- Desde el aparcamiento existen itinerarios accesibles que conectan con el vestíbulo principal del edificio y con el exterior mediante accesos a la calle Pare Vicent Costa, Salvador Camacho y Pasaje de Josep Torres Colomar. El proyecto propone la posibilidad de acceder al vestíbulo principal desde el aparcamiento con un ascensor que conecta las dos plantas de aparcamiento con la planta de acceso público. Se deja también una conexión directa del aparcamiento con la terraza situada en la cubierta que permite su uso de forma independiente del resto del edificio.
- Se establecen conexiones entre el aparcamiento y el edificio para realizar trabajos de carga y descarga o para uso privado del personal del Centro.

En total, el proyecto prevé una **dotación de 278 plazas**, que se distribuyen de la siguiente manera:

Oferta plazas aparcamiento	Nº de plazas
Automóviles	264
Plazas accesibles	14
Plazas motocicletas	31
Oferta total plazas automóviles	278

7.7 VEHÍCULOS CARGA DESCARGA MERCANCÍAS

Se incluye en el proyecto de ejecución de la Fase II un acceso independiente para mercancías, desde la c/ Salvador Camacho, con capacidad para un tráiler (1 contenedor de material).

El proyecto considera el uso de carga-descarga de la escena como puntual y que requiere de unas necesidades especiales se establece una entrada para tráileres a través de la calle Salvador Camacho a través de una rampa con una pendiente del 15.7% que salva los 63cm de diferencia de cota entre la calle y el espacio de carga y descarga situado en la cota -5.28m.

8. EVALUACIÓN DEL PROYECTO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MOVILIDAD

8.1 JUSTIFICACIÓN DE LA NO APLICACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN MODAL FUTURA DEL ESCENARIO

OBJETIVO DEL PDSMIB 2019-2026

El PDSMIB incluye un escenario futuro, ideal, que surge después de la introducción de medidas concretas y propuestas, actuaciones y nuevas políticas incluidas en el PDSMIB 2019-2026 dirigidas a la consecución de un modelo de movilidad sostenible, en el que se pretende cambiar la distribución modal actual a favor de modos no motorizados y colectivos, minimizar la distancia media de los desplazamientos, reducir la contaminación generada por la movilidad, incrementar la utilización del transporte público colectivo y discrecional, incrementar la ocupación de los vehículos, etc.

El Plan Director Sectorial de Movilidad de les Illes Balears contempla la siguiente distribución modal para el año 2026, escenario objetivo donde la introducción de medidas a nivel general en los sistemas de movilidad de les Illes Balears permitiría alcanzar esta distribución modal “futura”:

DISTRIBUCIÓN MODAL (%)	ACTUAL		ESCENARIO OBJETIVO 2026	
	RESIDENTES ISLA EIVISSA (día laborable)	RESIDENTES ILLES BALEARS (día laborable)	RESIDENTES ISLA EIVISSA (día laborable)	RESIDENTES ILLES BALEARS (día laborable)
No motorizado	21,60%	35,00%	41,00%	51,00%
Vehículo privado	75,90%	55,00%	52,00%	36,00%
Transporte público	2,50%	10,00%	7,00%	13,00%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: Plan director Sectorial Movilidad Illes Balears (2017)

Este escenario objetivo debería constituir el **marco deseado en cuanto a la accesibilidad futura** también en el núcleo urbano de Santa Eulària des Riu, pero el escenario objetivo es un escenario “ideal” e “irreal” al que se llegaría después de implantar una serie de medidas o mejoras en el sistema de movilidad (infraestructura para los desplazamientos en bicicleta, mejoras en la oferta de transporte público regular, mayor porcentaje del servicio discrecional de autocares, etc.) se alcanza una situación donde predomina una movilidad sostenible en la que el vehículo privado deja de ser el modo de transporte protagonista.

Se trata en definitiva de un escenario muy **optimista y poco ajustado a la realidad insular** de Eivissa. En este sentido, se destaca que en el presente análisis **se aplicará la distribución modal actual a la estimación de la movilidad generada futura**, precisamente por considerar que se trata de un **marco más próximo a la realidad y a las circunstancias y dinámicas de movilidad** de Santa Eulària des Riu.

8.2 ESTIMACIÓN DE LA MOVILIDAD GENERADA POR LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN FASE II PALACIO DE CONGRESOS

En base a la información disponible en el momento de la redacción del presente estudio, y teniendo en cuenta que **en esta etapa aún no se ha definido el programa funcional de la actividad**, donde se detallará el funcionamiento del nuevo conjunto formado por el centro cultural Fase I y el nuevo Palacio de Congresos / Auditorio Fase II se ha considerado oportuno establecer una serie de escenarios donde se plantean diversas hipótesis de funcionamiento de todo el conjunto, básicamente con el objetivo de determinar si la capacidad del aparcamiento proyectado podrá absorber la demanda generada en cada uno de ellos. **Se recuerda que, en este entorno urbano, en plena consolidación y desarrollo urbanístico**, donde por un lado hay zona residencial, establecimientos turísticos, equipamientos educativos, etc. **la oferta de aparcamiento es uno de los puntos clave** a analizar en el presente estudio.

Es importante destacar que las estimaciones de movilidad generada se basan en la información disponible y se trata de una aproximación, aunque acorde con las previsiones del proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos.

Se estima que actualmente, la Fase I del Palacio de Congresos, genera unos **1.600 viajes al día (día con un evento / espectáculo en el salón de actos al 100% de su aforo** y con cierta movilidad en el resto de los espacios) con origen / destino el equipamiento cultural.

De cara a la situación futura, se han planteado 3 posibles escenarios de movilidad:

1. **Escenario futuro** donde se estima la **movilidad generada** únicamente por la **Fase II** del Palacio de Congresos, con el **nuevo auditorio a plena capacidad** de espectadores y movilidad generada por el resto de las salas de la Fase II.
2. **Escenario futuro mixto de funcionamiento simultáneo** de la Fase II del Palacio de Congresos y la Fase I Centro Cultural, con el **auditorio y salón de actos sin todo el aforo completo y con cierta movilidad** en el resto de las salas.
3. **Escenario futuro de funcionamiento simultáneo** donde el **auditorio** de la Fase II del Palacio de Congresos esté al **100% de su aforo**, y el **salón de actos** del centro cultural también esté al **100%** de su aforo. Sin considerarse actividad (y por tanto, sin movilidad generada) en el resto de salas, etc.

Se destaca que, a priori, no se prevé que se produzca la situación más desfavorable (en cuanto a movilidad) de que todo el conjunto cultural del Palacio de Congresos (Fase I y Fase II) esté con un aforo completo al 100% en todas sus instalaciones, salas, salón de actos, auditorio, etc.

Se considera que la distribución horaria de la programación futura, de las actividades educativas, exposiciones, aulas, salas, etc. no será coincidente dada la naturaleza y características de cada tipo de evento, acto cultural o espectáculo que se pueda desarrollar en el Palacio de Congresos.

8.2.1 Escenario 1. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario proyectado por el nuevo auditorio / Palacio de Congresos Fase II

El escenario proyectado constituye el contexto futuro que completa el desarrollo urbanístico de la parcela adjunta a la edificación actual de la Fase I del Palacio de Congreso.

A continuación, se realiza una estimación de la movilidad generada en el ámbito de estudio, con el objetivo de dimensionar el volumen de desplazamientos generados por la nueva edificación, y obtener también una estimación de las necesidades de plazas de aparcamiento.

Se considera un escenario con importante volumen de desplazamientos, siendo la principal hipótesis que el auditorio esté al completo de su capacidad.

Hipótesis de partida para la estimación de la movilidad generada futura palacio congresos Fase II:

- Evento donde la capacidad del **auditorio esté al 100%**
- Resto de salas del nuevo edificio presenten cierta ocupación (25%)
- Se considera que espacios comunes, accesos, pasillos, etc. no generan nueva movilidad, ya que serán los mismos usuarios del Palacio de Congresos que en un momento dado accedan a dichas zonas.
- El número de trabajadores estimado se obtiene a partir del 5% de la afluencia calculada para este día “tipo” de gran volumen de desplazamientos.

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FUTURA (zonas y salas Palacio Congresos Fase II)

	m2 sup. útil	% Ocupación estimada	Ratio movilidad generada equipamiento cultural	Estimación movilidad generada futura
PLANTA SÓTANO	6.222,3	25%		311
PLANTA BAJA	4.887,7	25%		244
PLANTA ACCESO	1.318,3	25%	20 viajes / 100 m2 sup útil	66
ENTREPLANTA	490,7	25%		25
PLANTA TÉCNICA	1.331,6	25%		67
	14.250,4			713

*Ratios de viajes generados/día en base a las diferentes actividades y usos del suelo en base al Decret 344/2006 de estudios de evaluación de la movilidad generada de la Generalitat de Catalunya.

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FUTURA (auditorio Palacio Congresos Fase II)

	Capacidad / aforo (nº plazas)	% Ocupación estimada	Ratio movilidad	Estimación movilidad generada futura
AUDITORIO	990	100%	2 viajes / espectador	1.980

Estimación movilidad generada futura Fase II Palacio de Congresos

2.962

A partir de todas las consideraciones anteriores se ha obtenido que en un día tipo con un espectáculo programado en el nuevo auditorio del Palacio de Congresos, que haya vendido todas las entradas, con el auditorio totalmente ocupado y considerando que el resto del nuevo edificio genera cierta movilidad **se producirán casi 3.000 viajes**.

8.2.2 Escenario 2. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario futuro: funcionamiento simultáneo centro cultural (Fase I) y Auditorio / Palacio de Congresos (Fase II)

Aunque no está definido el plan de la actividad (en el que se detalla una posible programación de eventos, actividades que se incluirían en el funcionamiento diario, actividades durante fines de semana, etc.) del Palacio de Congresos cuando esté ejecutado y en funcionamiento tanto el edificio cultural (Fase I) como el Auditorio y Palacio (Fase II) es **conveniente analizar la movilidad generada desde una perspectiva global**. En este sentido se considera adecuado analizar un escenario donde tanto el centro cultural, como el auditorio y Palacio de Congresos cuenten con cierta actividad simultánea.

Se han considerado las **siguientes hipótesis de este escenario futuro simultáneo**:

- Evento en el Auditorio principal (Fase II) donde la capacidad del auditorio esté al 80% de ocupación.
- Evento en el Auditorio de la Fase I o salón de actos del Centro Cultural donde la capacidad llegue al 60%.
- Resto de salas de todo el conjunto presentan cierta ocupación (15%)
- Se considera que espacios comunes, accesos, pasillos, etc. no generan nueva movilidad, ya que serán los mismos usuarios de todo el equipamiento cultural que en un momento dado accedan a dichas zonas.
- El número de trabajadores estimado se obtiene a partir del 5% de la afluencia calculada para este día "tipo" de movilidad.

ANÁLISIS MOVILIDAD GENERADA FUTURA ESCENARIO SIMULTÁNEO

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FASE II

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FUTURA (zonas y salas Palacio Congresos Fase II)

	m2 sup. útil	% Ocupación estimada	Ratio movilidad generada equipamiento cultural	Estimación movilidad generada futura
PLANTA SÓTANO	6.222,3	15%		187
PLANTA BAJA	4.887,7	15%		147
PLANTA ACCESO	1.318,3	15%	20 viajes / 100 m2 sup útil	40
ENTREPLANTA	490,7	15%		15
PLANTA TÉCNICA	1.331,6	15%		40
	14.250,4			428

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FUTURA (auditorio Palacio Congresos Fase II)

	Capacidad / aforo (nº plazas)	% Ocupación estimada	Ratio movilidad	Estimación movilidad generada futura
AUDITORIO	990	80%	2 viajes / espectador	1.584

Estimación movilidad generada Fase II (escenario simultáneo)

2.213

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FASE I (EDIFICIO ACTUAL PALACIO CONGRESOS)

	m2 sup. útil	Capacidad máxima (personas)	% Ocupación estimada	Nº personas (afluencia estimada)	Estimación movilidad generada actual
PLANTA BAJA					
Sala de Exposiciones	440	400	15%	60	120
Sala Eivissa	90	90	15%	14	27
Sala Posidonia	90	90	15%	14	27
Salas quartons	377,1	250	15%	38	75
Auditorio	685	437	60%	262	524,4
PRIMERA PLANTA					
Salas polivalentes	152,5	120	15%	18	36
	152,5	120	15%	18	36
	152,5	120	15%	18	36
	152,5	120	15%	18	36
ESTIMACIÓN TRABAJADORES día de gran afluencia, auditorio al 100%				23	46
Trabajadores se estima en un 5% de la afluencia estimada					
Estimación movilidad generada Fase I (escenario simultáneo)					963

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA TOTAL (escenario simultáneo Fase I y Fase II)

3.176

A partir de todas las consideraciones anteriores se ha obtenido que en un día tipo con un funcionamiento simultáneo de la Fase I y Fase II del Palacio de Congresos, donde el auditorio y salón de actos presenten una ocupación del 80% y del 60% respectivamente y el resto de las salas, etc. presenten cierta actividad y por lo tanto generen cierta movilidad se estima un potencial de **3.176 viajes** con origen o destino el Palacio de Congresos.

8.2.3 Escenario 3. Estimación de los desplazamientos generados en el escenario futuro: funcionamiento simultáneo Salón de actos del centro cultural (Fase I) y Auditorio / Palacio de Congresos (Fase II).

Tal y como se ha comentado anteriormente, y siguiendo con el enfoque de análisis de la movilidad generada desde una perspectiva global, se ha planteado un tercer escenario de movilidad en el Auditorio principal del Palacio de Congresos Fase II está al 100% de su capacidad al igual que el Salón de Actos del Centro Cultural (Fase I), y el resto del complejo cultural no tiene otra actividad.

Se han considerado las **siguientes hipótesis de este escenario futuro de funcionamiento simultáneo de los auditorios:**

- Evento en el Auditorio principal (Fase II) donde la capacidad del auditorio esté al 100% de ocupación.
- Evento en el Auditorio de la Fase I o salón de actos del Centro Cultural donde la capacidad está también al máximo, al 100%.
- Resto de salas de todo el conjunto no presentan actividad, ni ocupación (no hay visitantes en las salas de exposiciones, aulas, etc.).
- Se considera que espacios comunes, accesos, pasillos, etc. no generan nueva movilidad, ya que serán los mismos usuarios de todo el equipamiento cultural que en un momento dado accedan a dichas zonas.
- El número de trabajadores estimado se obtiene a partir del 5% de la afluencia calculada para este día “tipo” de movilidad.

ESTIMACIÓN MOVILIDAD GENERADA FUTURA (funcionamiento simultáneo auditorios 100% resto sin actividad)

	Capacidad / aforo (nº plazas)	% Ocupación estimada	Ratio movilidad	Estimación movilidad generada futura
AUDITORIO FASE II	990	100%	2 viajes / espectador	1.980
SALÓN DE ACTOS FASE I	437	100%	2 viajes / espectador	874
NÚMERO DE TRABAJADORES (estimado)	143		2 viajes / trabajador	286

Estimación movilidad generada futura (funcionamiento simultáneo auditorios 100%) 3.140

A partir de todas las consideraciones anteriores se ha obtenido que en un día tipo con un funcionamiento simultáneo de la Fase I y Fase II del Palacio de Congresos, donde el auditorio y salón de actos presenten una ocupación máxima del 100% y en el resto de las salas, etc. del equipamiento cultural NO haya actividad, se estima un potencial de **3.140 viajes** con origen o destino el Palacio de Congresos.

8.2.4 Resumen movilidad generada futura Palacio de Congresos

- Se han **analizado 3 escenarios de movilidad generada futura en base a posibles situaciones** de aforo o capacidad en cada uno de ellos.
- La cifra media de viajes generados por el Palacio de Congresos de Eivissa es de 3.000 viajes al día.
- **No se prevé la coincidencia de grandes eventos de forma simultánea en ambos edificios** o Fases del Palacio de Congresos, es un escenario muy desfavorable que, dadas las características de la programación cultural, la diversidad de actividades, horarios, tipos de visitantes, etc. no se contempla.
- Se destaca que no se dispone del proyecto funcional de la actividad, por lo tanto, no se puede incluir una estimación certera del número de trabajadores, ya que irá variando en función de la implementación y desarrollo de la actividad proyectada. El mismo argumento justifica la estimación de la movilidad generada en 3 escenarios diferentes, para obtener unos valores de viajes generados fiables y acordes con posibles situaciones que se pueden producir en función del desarrollo de la actividad, programación, etc. que a día de hoy no se ha detallado.

8.3 DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA MOVILIDAD GENERADA ESTIMADA EN LOS ESCENARIOS PROYECTADOS

Se destaca que las hipótesis de distribución modal adoptadas se basan en la fuente oficial *Plan Director Sectorial de Movilidad de les Illes Balears (2017)*, que incluye datos disponibles a nivel de la isla de Eivissa, y se consideran aptos debido a la inexistencia de otras fuentes de datos oficiales en las que se haya estudiado la distribución modal del ámbito de estudio, como podría ser un Plan de Movilidad Urbana Sostenible municipal.

En este sentido, se considera que la **distribución modal más próxima a la realidad** es la que recoge el PDSMIB para la isla de Eivissa del año 2017 (escenario actual en dicho documento), ya que aplicar a la movilidad generada la distribución modal del escenario objetivo que plantea el PDSMIB para Eivissa para el año 2026 es muy optimista y alejado de la dinámica actual, en la que, lamentablemente, aún hay un fuerte peso del automóvil / vehículo privado para los desplazamientos insulares.

Se considera que es un escenario pesimista, ya que seguiría la tendencia actual donde el vehículo privado sigue siendo el máximo protagonista en los desplazamientos tanto de residentes como de turistas.

Sobre la movilidad generada estimada para cada escenario de movilidad, con diferentes hipótesis aplicadas al funcionamiento del Palacio de Congresos, se ha aplicado la distribución modal de referencia (del año 2017 que contempla el PDSMIB para Eivissa) y se ha obtenido el siguiente resultado:

DISTRIBUCIÓN MODAL ESTIMADA EIVISSA (PDSMIB)		ESCENARIO 1 (FASE II en funcionamiento)		ESCENARIO 2 (FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo todo)		ESCENARIO 3 (FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios)	
Modos de transporte	% (2017)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)
A pie / bicicleta	22,00%	652	326	699	349	691	345
Vehículo privado	74,00%	2.192	1.096	2.350	1.175	2.324	1.162
Transporte público	4,00%	118	59	127	64	126	63
TOTAL	100,00%	2.962	1.481	3.176	1.588	3.140	1.570

Se destaca que el número de viajes estimado por modos de transporte, en base a la distribución modal actual obtiene un horizonte “desfavorable” en cuanto a presencia de vehículo privado, que permitirá evaluar las posibles necesidades futuras en cuanto a dotación de aparcamiento.

Para cada horizonte de movilidad generada futuro se obtiene:

- Escenario 1 se producirían cada día 1.096 viajes (en 1 sentido) al o del Palacio de Congresos en vehículo privado.
- Escenario 2 se producirían cada día 1.175 viajes (en 1 sentido) al o del Palacio de Congresos en vehículo privado.
- Escenario 3 se producirían cada día 1.162 viajes (en 1 sentido) al o del Palacio de Congresos en vehículo privado.

8.4 EVALUACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO PROYECTADAS

8.4.1 Comparativa oferta plazas aparcamiento actuales – plazas aparcamiento proyectadas

Actualmente el edificio de la Fase I del Palacio de Congresos no cuenta con un aparcamiento propio, pero se destaca que la parcela contigua (donde se localiza la Fase II) es utilizada como estacionamiento público y gratuito.

Se estima que dicha parcela tiene una capacidad de unas 256 plazas para turismos. Además, se destaca que en los ejes viarios del entorno hay oferta de estacionamiento gratuita en la vía pública, tanto en la C/ de Salvador Camacho (unas 175 plazas) como en otros ejes del entorno (c/ James Taylor, c/ Marià Villangómez, etc.).

Respecto a las plazas proyectadas por el Proyecto de Ejecución de la Fase II del Palacio, se oferta un total de 278 plazas para estacionamiento de turismos, en aparcamiento subterráneo.

Evidentemente nos encontramos con una discrepancia entre la oferta actual de aparcamiento, la oferta proyectada y la ejecución de la Fase II, cuya nueva movilidad requerirá también plazas de estacionamiento o la implementación de medidas de gestión de la movilidad contundentes.

8.4.2 Demanda de plazas de aparcamiento para los escenarios de movilidad generada analizados

Uno de los puntos más sensibles desde la perspectiva de la movilidad y del proyecto de ejecución analizado es la disponibilidad de plazas de aparcamiento para que dé respuesta a la nueva demanda generada en un entorno urbano, donde la oferta y espacio disponible son limitados.

Se ha estimado la demanda necesaria de plazas de aparcamiento en base a cada escenario analizado anteriormente y en base a una serie de hipótesis de ocupación vehicular y de rotación de las plazas de aparcamiento.

Los criterios aplicados para todos los escenarios, partiendo de la movilidad generada en vehículo privado, han sido:

- Los viajes en vehículo privado engloban turismos y motocicletas. Se ha considerado que todos los viajes se realizarán en turismo, de modo que el escenario sea más conservador en cuanto a la necesidad de plazas de aparcamiento, con el objetivo de satisfacer la demanda.
- La ocupación considerada es de 2 personas por automóvil.
- Se considera que la movilidad generada estimada para cada escenario se producirá en la misma franja horaria, es decir, al ser una movilidad motivada para la asistencia a un evento, espectáculo, exposición, etc. se considera que coincidirá en el mismo periodo temporal, con una punta de entrada / salida del evento, etc. Es decir, la movilidad generada no se distribuye a lo largo del día.
- No se considera rotación del aparcamiento del Palacio de Congresos, es decir, una plaza de aparcamiento será utilizada por 1 vehículo en el horario del espectáculo / acto cultural, etc.

En base a todas las consideraciones anteriores se obtiene que, para cubrir la demanda de plazas de aparcamiento derivada de la movilidad generada por el Palacio de Congresos en funcionamiento (Fase I y Fase II) serían **necesarias casi 300 plazas adicionales a las proyectadas**.

La conclusión es que la oferta de plazas de aparcamiento que contempla el proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Eivissa (que es de 278 plazas) no cubre la demanda generada.

Escenario	Viajes en VP (1 sentido)	Ratio ocup. Veh	nº turismos	Plazas necesarias	Oferta PK proyecto	déficit de plazas
1. FASE II en funcionamiento	1.096	2	548	548	278	-270
2. FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios y resto de espacios	1.175	2	588	588		-310
3. FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios	1.162	2	581	581		-303
PROMEDIO	1.144	2	572	572	278	-294

- Se destaca que no se ha planteado un escenario ambicioso en el futuro, en cuanto a distribución modal se refiere y no se ha dotado de mayor representatividad a la movilidad a pie o en transporte público, ya que se ha utilizado la distribución modal actual aplicada a la movilidad generada futura, donde el vehículo privado tiene, aún, un gran protagonismo.
- Se considera que la aplicación de esta distribución es más ajustada a la realidad, teniendo en cuenta las características del entorno urbano donde se localiza el Palacio de Congresos, ámbito que en temporada estival presenta cierta congestión en cuanto a presencia de visitantes, turistas, etc. ya que es una zona atractiva desde la perspectiva de la movilidad, debido también a la presencia del paseo marítimo, puerto deportivo, establecimientos hoteleros, restauración, etc.

8.4.1 Justificación resultado demanda de plazas de aparcamiento

Con el objetivo de lograr un equilibrio entre **una oferta de aparcamiento** que sea **adecuada**, que no esté sobredimensionada, y una **demanda específica derivada** de la actividad que se prevé en el **futuro centro cultural del Palacio de Congresos de Eivissa** se considera adecuado buscar un valor promedio que se justifica en base a que se ha calculado una posible demanda de plazas de aparcamiento para 3 escenarios diferentes del funcionamiento del Palacio de Congresos de Eivissa.

En este sentido el **promedio de plazas adicionales** (a las proyectadas en la Fase II de ejecución del Palacio de Congresos) obtenido entre los diferentes escenarios de movilidad generada, y la aplicación de la distribución modal

actual, es de 300 plazas, que se considera el valor ajustado de oferta de plazas adicionales para dar respuesta a la potencial movilidad de todo el conjunto cultural una vez desarrollado.

Es importante recalcar que, si en el futuro (una vez ejecutado todo el Palacio de Congresos) hubiera un cambio en las dinámicas de movilidad actuales; con mejoras sustanciales en la oferta y en las características de los servicios de transporte público, con mayor protagonismo del transporte discrecional, con mayor peso de la movilidad a pie para acceder al futuro Palacio de Congresos, con una elevada ocupación de los vehículos, etc. podría suceder que la demanda estimada de 300 plazas de aparcamiento fuera menor.

Esta reducción se basaría en la hipótesis de la existencia de un escenario ambicioso, en el que la movilidad no motorizada adquiriría un papel relevante, así como la movilidad en transporte público / discrecional y se considera que, actualmente, el territorio no está preparado para este escenario futuro objetivo, ya que sería necesario la aplicación de un número importante de medidas en el sistema de movilidad, tanto a nivel insular como municipal, que provocaran el cambio modal hacia otros modos de transporte más sostenibles y menos dependientes del vehículo privado.

9. RESUMEN DESDE LA PERSPECTIVA DE LA MOVILIDAD DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN

A modo de resumen, y desde la perspectiva de la movilidad y el proyecto de ejecución, se destaca lo siguiente:

- La ejecución de la segunda fase del palacio de congresos supone **eliminar la oferta pública actual de aparcamiento de la parcela** donde se emplazará la nueva edificación, que se estima en 256 plazas.
- Además, constituirá un nuevo foco de atracción de movilidad.
- Por otro lado, dicha oferta de aparcamiento público libre se reconvierte en aparcamiento subterráneo del Palacio de Congresos. Aunque también se generará una mayor movilidad que la actual y por lo tanto las necesidades en cuanto a dotación de aparcamiento también se verán incrementadas.
- El acceso de automóviles al aparcamiento subterráneo desde las dos calles, c/ Salvador Camacho y c/ Pare Vicent Costa debe tener presente que la accesibilidad sea mediante un itinerario claro y señalizado. Especialmente a través de la c/ Pare Vicent Costa, cuyo acceso es secundario y cuenta con una sección más estrecha que Salvador Camacho.
- No se incluye una zona específica de estacionamiento para autocares discrecionales, ni se reserva un espacio destinado a la maniobrabilidad de autobuses o autocares que accedan al Palacio de Congresos.
- La **oferta de aparcamiento proyectada de 278 plazas es insuficiente en base a las dinámicas actuales de movilidad** donde el vehículo privado, automóviles, tiene un peso muy importante y predominante.

- Se incluye un **espacio para carga / descarga con capacidad para 1 tráiler**. Si se plantean o programan eventos de mayor calado o envergadura se complica la gestión de estos vehículos de grandes dimensiones en un entorno urbano.

Los puntos anteriores se consideran problemáticos, especialmente en lo referente a la dotación de plazas de aparcamiento, y se deben plantear algún tipo de medidas de gestión o posibles soluciones ante la casuística detectada.

10. PROPUESTAS DE MEJORA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

En base al análisis anterior se destaca lo siguiente:

- **El entorno del Palacio de Congresos de Eivissa es un ámbito urbano con actividad turística y residencial ubicado en una zona que ha experimentado un crecimiento importante a nivel urbanístico**, con presencia de equipamientos educativos y con una **zona costera donde destaca el Paseo Marítimo y el Puerto Deportivo** que también atrae a residentes de otras partes del término municipal, así como turistas.
- **La movilidad** en este entorno urbano es **regular a lo largo del año**, debido a las dinámicas de movilidad de los **residentes**, pero **durante la época estival** se produce un **incremento de viajes a la zona fruto de la afluencia de visitantes y turistas alojados en los establecimientos hoteleros del entorno**. Esta variabilidad conlleva **diferentes necesidades** que fluctúan a lo largo del año, especialmente en lo que a oferta de aparcamiento se refiere. Se detecta también una variación en las pautas de movilidad entre los días laborables y los fines de semana.
- En general, el reto es establecer mecanismos de mejora y medidas equilibradas que den respuesta a las necesidades detectadas sin promover o alentar la movilidad en vehículo privado, estableciendo también medidas de gestión y diversas actuaciones concretas, para intentar derivar una parte del peso del vehículo privado hacia medios de transporte más sostenibles y de tipo colectivo, en la línea de las directrices planteadas en el Plan Director de Movilidad de les Illes Balears.

10.1 PROPUESTAS PARA LA DOTACIÓN DE OFERTA DE APARCAMIENTO

- Actualmente la oferta de aparcamiento disuasorio (y en superficie) en el entorno próximo del ámbito de estudio es de aproximadamente 1.291 plazas, que quedan en unas 1.035 si eliminamos de la oferta las plazas ubicadas en la parcela donde se prevé el desarrollo de la Fase II del Palacio de Congresos.
- Con el futuro desarrollo de la Fase II se prevé la dotación de 278 nuevas plazas de aparcamiento subterráneo para automóviles. Dicha oferta supone volver a la situación inicial, con la diferencia de que

aparece el nuevo Palacio de Congresos cuya capacidad se incrementa, hecho que supone la aparición de nuevas necesidades en cuanto a dotación de plazas de aparcamiento.

- En base a los cálculos anteriores, en diferentes escenarios de movilidad generada, se estima que serían necesarias unas 300 plazas de aparcamiento adicional a la oferta proyectada para absorber toda esa movilidad prevista en vehículo privado.
- Es importante recalcar que dicho **déficit de 300 plazas se ha estimado en base a la distribución modal actual, muy desfavorable** desde la perspectiva del elevado peso del vehículo privado. En este sentido, en el futuro este predominio del coche para los desplazamientos debería suavizarse y tender a reducirse ante nuevas ofertas de servicios de transporte público o discrecional colectivo, etc.
- Los **aparcamientos disuasorios del entorno**, así como las plazas existentes en la vía pública, **tienen cierta capacidad de absorción** del déficit de plazas de aparcamiento resultante para un día de actividad del Palacio de Congresos donde haya una importante afluencia de espectadores o visitantes.
- A corto plazo:
 - En el entorno próximo se destaca la presencia del **aparcamiento de titularidad municipal** de Can Blai, cuya capacidad no suele estar completa y que presenta plazas disponibles.
 - También **destaca la zona contigua al actual Centro de Salud utilizada como aparcamiento disuasorio**, aunque con menor capacidad dada su ubicación más próxima al núcleo urbano (presenta un nivel de ocupación más elevado).
 - Al inicio de la actividad cultural de todo el conjunto del Palacio de Congresos, cuando la programación se vaya implementando y desarrollando, se considera que entre la oferta de aparcamiento proyectada en el nuevo edificio de la Fase II junto con la capacidad de absorción de los aparcamientos disuasorios del entorno, y oferta de estacionamiento en la vía pública es viable la absorción de la posible demanda que surja a corto plazo, teniendo en cuenta también que la actividad del equipamiento se irá implementando paulatinamente y se irán instaurando actos, eventos, exposiciones y congresos de forma gradual en el tiempo, a medida que se vaya consolidando la programación.
- En cuanto al medio / **largo plazo**, es muy importante señalar que el **desarrollo urbanístico de parcelas no consolidadas** (actualmente) del barrio de cas Capità **debe contemplar tanto la dotación de aparcamiento para los usos proyectados**, como una oferta adicional de plazas de aparcamiento para dar respuesta a las necesidades que pueden ir surgiendo fruto del crecimiento, nuevos equipamientos, etc. Se debe estudiar la viabilidad de ejecutar zona de aparcamiento subterráneo.

- En este sentido, el **emplazamiento de la estación de autobús** (proyectada en la finca de Can Blai) debe contemplarse como una **oportunidad para la creación de un nodo de transporte intermodal**, con entidad, que **estructure la movilidad** en modos de transporte público, discrecional, y que cuente con los servicios necesarios relacionados con los desplazamientos de las personas, **incluyendo dotación de aparcamiento subterráneo que pueda dar respuesta a la problemática** que puede suponer la posible eliminación progresiva de la oferta actual de aparcamiento disuasorio en superficie de la zona debido al desarrollo urbanístico (nuevo equipamiento educativo, estación de autobús, futuro centro de salud, etc.).

En resumen: **a corto plazo se considera que la oferta de aparcamiento disuasorio del entorno**, junto con la oferta de **plazas en vía pública**, junto con la **nueva oferta de plazas en aparcamiento subterráneo de la Fase II** del Palacio de Congresos **tiene capacidad para absorber la demanda generada durante los inicios** de la nueva actividad de todo el conjunto cultural, ya que la programación y desarrollo de la misma se irá consolidando y concretando de forma paulatina.

A **medio / largo plazo**, y **ante las previsiones de nuevos desarrollos urbanísticos** en zonas utilizadas actualmente como aparcamiento disuasorio, se considera que **es importante planificar en los nuevos crecimientos urbanísticos nueva oferta de aparcamiento, tanto para cubrir la nueva demanda** que se generará **como para tener capacidad para dar respuesta** a requerimientos de aparcamiento.

10.2 PROPUESTA MEJORA MANIOBRABILIDAD AUTOCARES

Debería haber un espacio que permita el giro de vehículos de transporte colectivo de forma directa, fluida y segura, tanto para autobuses de servicios de transporte regular, como los autocares de servicios discrecionales que transportan a personal de convenciones, exposiciones, empresas o eventos.

Actualmente, para el giro de autobuses y autocares, así como resto de vehículos, se utiliza el ámbito que aparece en la siguiente imagen, que se localiza al final de la C/ Salvador Camacho, donde los vehículos realizan maniobras para después dirigirse a la parada de autobús existente.

Se destaca que hay un ámbito, según el MUIB, calificado como sistema viario que actualmente su uso no es de viario. En este sentido, **sería viable plantear que dicho ámbito se acondicione como sistema viario** (evitando la afección a la EBAR del entorno próximo) y podría permitir un giro más cómodo y directo para este tipo de vehículos. De hecho, el ayuntamiento está estudiando la reubicación de la EBAR, por lo que habría más espacio físico disponible, aunque no se cree necesario contar con una superficie grande.

El tramo final del c/ Salvador Camacho no tiene continuidad y constituye un fondo de saco, en este sentido es necesario dotar al ámbito de espacio para poder maniobrar y dar la vuelta sin obstaculizar ni generar situaciones de inseguridad viaria al resto del tráfico rodado

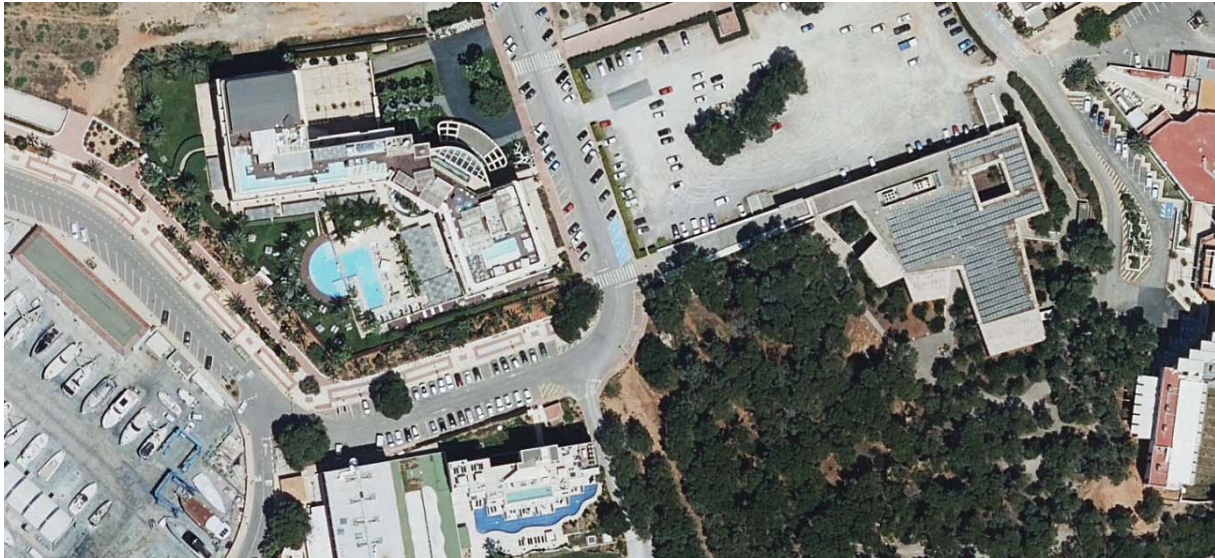


Imagen 41. Detalle final c/ Salvador Camacho en fondo de saco y calificaciones MUIB Fuente: IDEIB

En base al análisis de maniobrabilidad realizado mediante vehicle tracking (*Anejo 2 del presente estudio*), en el tramo final del c/ Salvador Camacho sería viable que un autobús realizara un giro en una sola maniobra, siempre que la zona calificada como sistema viario se habilitara como tal:

- Para realizar el giro directo de un autobús de 12,3 m de longitud es necesario contar con un pequeño ámbito de superficie calificada como sistema viario que actualmente no está asfaltado y cuenta con una higuera. Ámbito que queda contiguo a la EBAR.

Se propone habilitar dicho espacio calificado como sistema viario con la pavimentación adecuada, etc. **para ampliar la zona y que permita el giro de autocares** y autobuses de forma directa. Aun así, dicho espacio es limitado y ajustado para realizar el giro en una sola maniobra.

El Ayuntamiento prevé la reubicación de la EBAR, en este sentido, **se debe estudiar la viabilidad o necesidad de contar con una pequeña superficie adicional para favorecer el giro** y hacerlo más cómodo para los vehículos, para que no sea tan forzado.

10.3 GESTIÓN DEL APARCAMIENTO PARA VEHÍCULOS DE GRANDES DIMENSIONES (TRÁILER)

- De forma puntual, será necesario el acceso de vehículos de grandes dimensiones, tipo tráiler, para el transporte de elementos de escena, montaje y desmontaje o equipos específicos etc.
- **El proyecto contempla una entrada para tráiler** a través de la calle Salvador Camacho a través de una rampa con capacidad para 1 vehículo de estas dimensiones.
- Dadas las características de este tipo de vehículos, las necesidades de espacio para el giro, las dimensiones, etc. el único espacio público (próximo al Palacio de Congresos) que podría albergar actualmente vehículos de estas dimensiones es el aparcamiento de Can Blai.

Para ello, y en caso necesario **de forma puntual**, se debería reservar espacio con la señalización adecuada para restringir el estacionamiento del resto de vehículos en parte del aparcamiento.

- Otra de las medidas de gestión que se podría llevar a cabo, en caso necesario y **de forma excepcional, es reservar (de manera puntual) un cordón o línea de aparcamiento de la vía pública** (de la c/ Salvador Camacho) para el estacionamiento temporal de un tráiler.
- En un escenario futuro, **donde esté construida la nueva estación de autobús de Santa Eulària** (se prevé en el entorno próximo en el barrio de Cas Capità), este tipo de vehículos deberían poder maniobrar e incluso **poder utilizar de forma excepcional y temporal una dársena o espacio** para estacionar mientras se desarrolle el espectáculo y hasta que puedan dirigirse al Palacio de Congresos a realizar el desmontaje de todos los elementos.

10.4 PROPUESTA PARA LA MEJORA DE LOS ESPACIOS PEATONALES

- Aunque en general la infraestructura para los desplazamientos a pie del entorno del Palacio de congresos es adecuada, con oferta de acera, iluminación, pasos peatonales, presencia del paseo marítimo, etc. se detecta que **justo el tramo de acera que delimita la parcela** del aparcamiento actual del Palacio de Congresos tiene **una anchura reducida**, de aproximadamente 1 metro. Se considera que debería contar con una anchura de 1,5 metros como mínimo.
- Se prevé que **con la ejecución de la Fase II se dote de un nuevo tramo de acera con sección suficiente** para una buena accesibilidad a pie y para facilitar el acceso al equipamiento cultural. La urbanización de este espacio supondrá una mejora en las condiciones de accesibilidad y seguridad

peatonal al Palacio de congresos, además de un entorno revalorizado y donde destaque el equipamiento de carácter insular.

10.5 RESERVA PLAZAS ESTACIONAMIENTO DEL PALACIO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

- Con el objetivo de promover la movilidad en medios de transporte con menor emisión de partículas contaminantes, ruido, etc. se considera conveniente implantar puntos de recarga para vehículos eléctricos en el aparcamiento proyectado de la Fase II del Palacio de Congresos.
- Dichos puntos de recarga se podrían alimentar de energía limpia generada a partir de los paneles fotovoltaicos que se prevé instalar en el edificio.
- Se propone adecuar un número determinado de plazas del estacionamiento del Palacio de Congresos para vehículos híbridos / eléctricos enchufables.

11. OTRAS RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES DE MEJORA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Junto con las propuestas planteadas, se incluye a continuación una serie de **recomendaciones de actuaciones** que se consideran **interesantes llevar a cabo** en base a la situación del entorno del Palacio de Congresos y a las problemáticas detectadas en cuanto a la seguridad viaria del acceso, etc. pero que se engloban en un ámbito territorial más extenso, fuera del alcance del objeto del presente proyecto.

11.1 RECOMENDACIONES DE ACTUACIONES DE MEJORA RED VIARIA

11.1.1 Reordenación rotonda de Sant Carles y rotonda de es Canar

Desde la perspectiva de accesibilidad viaria en modos motorizados, el acceso futuro al Palacio de Congresos a través del vial c/ Salvador Camacho es factible y no se prevén problemas de nivel de servicio o de capacidad, dadas las características de la actividad (distribución horaria) y del vial con una sección ancha, cómoda, etc.

El principal acceso, para visitantes que acceden en vehículo privado, al Palacio de Congresos es a través de la rotonda de Sant Carles y después a través de la intersección con la carretera de es Canar. Actualmente estos puntos presentan diversas problemáticas relacionadas con inseguridad viaria, por una configuración confusa de la intersección, porque no está bien definida la jerarquía de los movimientos, cruce peatonal que conecta el aparcamiento de la residencia con el edificio, etc. Situaciones que generan interferencias en la seguridad y fluidez viaria, ya que en esta zona confluyen tres ejes viarios importantes: la ronda de Santa Eulària, el tramo de la EI-200 Sant Carles y la carretera que conecta con toda la zona de Punta Arabí / es Canar.

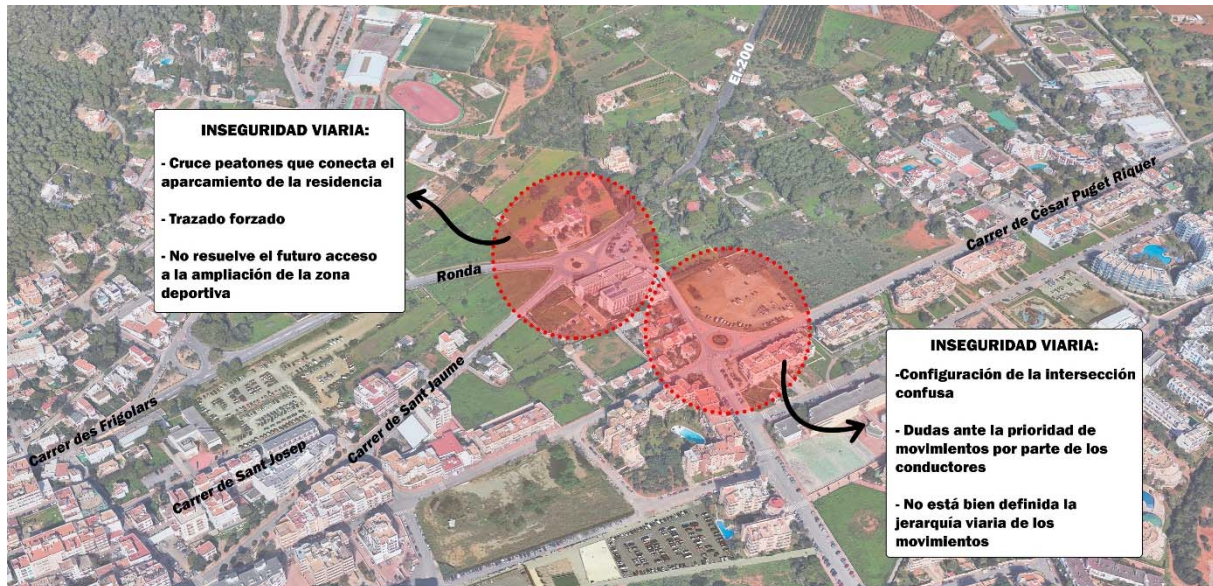


Imagen 42. Problemáticas en el principal acceso viario al Palacio de Congressos y al barrio de Cas Capità. Fuente: Elaboración propia

- **A partir de las problemáticas detectadas y en base al potencial desarrollo urbanístico** que aún puede llevarse a cabo en la zona, así como teniendo en cuenta la **inminente ejecución de la Fase II** del Palacio de Congressos, se considera que **el acceso a toda la zona noreste del núcleo de Santa Eulària des Riu debe ser seguro, intuitivo, con buena maniobrabilidad y sin duplicidad de movimientos.**
- En este sentido, **se recomienda analizar y estudiar la viabilidad de reordenar** la configuración viaria actual para dotar a todo el barrio de mayor seguridad viaria, evitando duplicidad de ramales, situaciones peligrosas, etc.
- Esta mejora se considera de **importante alcance y calado**, pero permitiría **solucionar el problema de la inseguridad viaria de la intersección de es Canar**, así como una mejora en la maniobrabilidad de vehículos de mayor envergadura, evitando interferencias y afecciones en el resto del tráfico rodado, **se mejora también la accesibilidad global al barrio de Cas Capità**, zona que ha experimentado un importante crecimiento urbanístico en los últimos años que no ha ido acompañado de una mejora en la accesibilidad y seguridad viarias, así como la dotación de un nuevo acceso viario al complejo deportivo situado al norte de la Ronda de Santa Eulària.
- En definitiva, es una propuesta que mejoraría el acceso a esta zona que actualmente está finalizando su consolidación y crecimiento urbanístico y que en los últimos años ha visto incrementado la movilidad del ámbito, debido a presencia de más viviendas, establecimientos hoteleros, supermercado, equipamientos educativos, etc. sin haber experimentado una mejora en el acceso rodado.

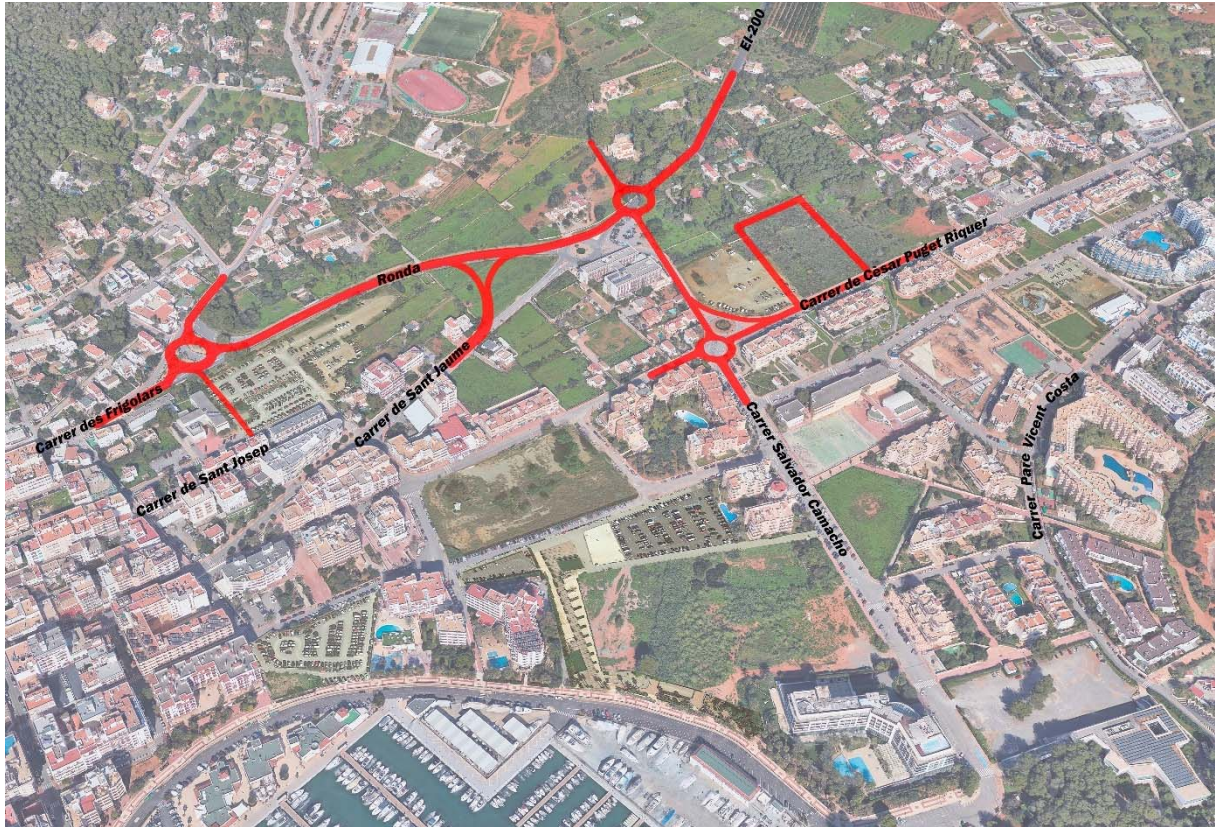


Imagen 43. Borrador de configuración viaria propuesta para la mejora de la accesibilidad al Palacio de Congresos y al barrio de Cas Capità. Fuente: Elaboración propia

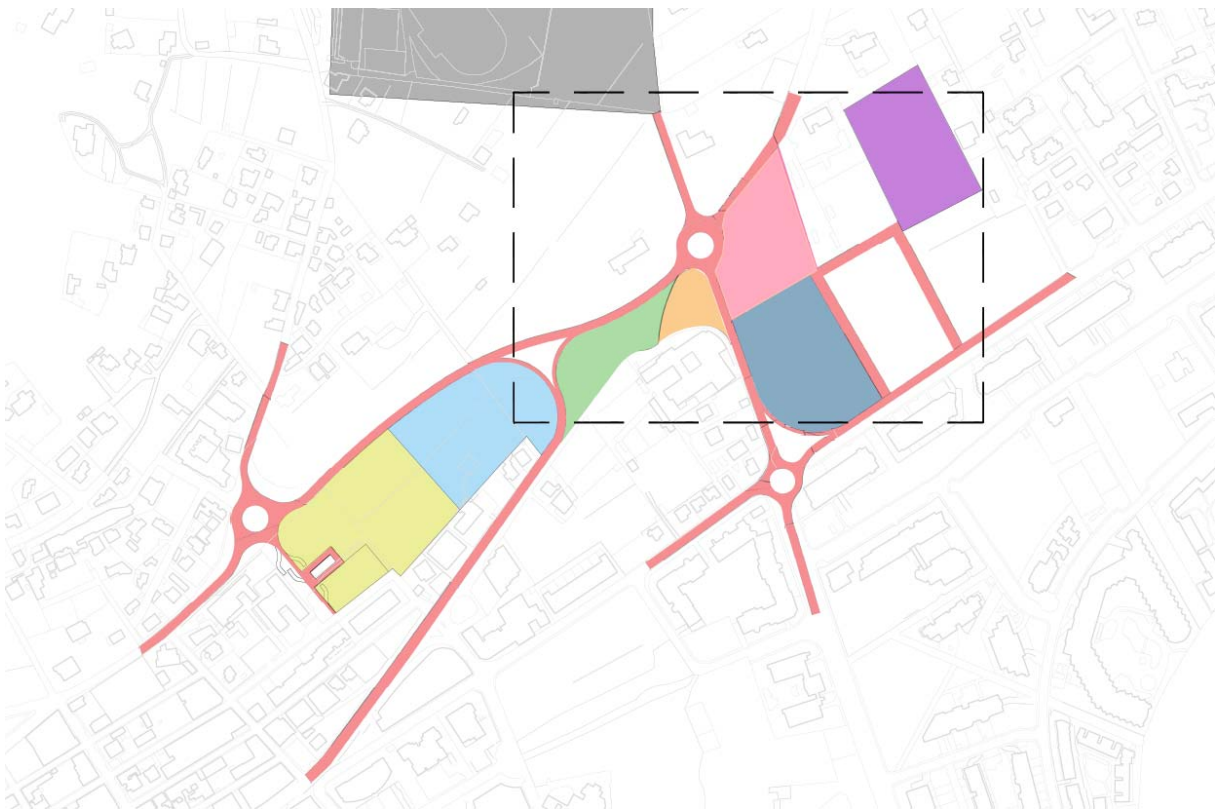


Imagen 44. Borrador de configuración viaria propuesta para la mejora de la accesibilidad al Palacio de Congresos y al barrio de Cas Capità, y parcelas del entorno con potencial de desarrollo urbanístico. Fuente: Elaboración propia

Así, en cuanto a la configuración viaria propuesta se considera que:

VENTAJAS DE LA PROPUESTA DE NUEVA CONFIGURACIÓN VIARIA
Mejora de la conectividad y accesibilidad a los diferentes puntos de interés y facilita la conexión entre los ejes viarios de forma intuitiva
Mejora de la seguridad viaria en general (especialmente de la intersección c/ Salvador Camacho con la carretera hacia es Canar)
Mejora del trazado del itinerario de acceso a la zona del Palacio de Congresos (más directo e intuitivo)
Dotación de nueva alternativa de acceso a la zona de equipamientos deportivos y educativos del norte del núcleo urbano (nuevo acceso directo desde la EI-200 hacia la zona deportiva sin necesidad de atravesar toda la zona residencial, permitiría liberar de tráfico de paso a dicho ámbito residencial).
Eliminación de la discontinuidad existente entre el aparcamiento y el edificio de la residencia Can Blai: se dota de seguridad y continuidad al agruparse todos los elementos del equipamiento socio sanitario, evitando cruces de pacientes, familiares y trabajadores entre el aparcamiento y el edificio de la residencia Can Blai.
Supone una mejora en la accesibilidad a la parcela donde se prevé el emplazamiento de la futura estación de autobús de Santa Eulària, facilitando así el movimiento, fluidez y maniobrabilidad de los autobuses.

- Es necesario tener presente que puede surgir una nueva demanda a raíz de los futuros desarrollos urbanísticos del entorno: se debería planificar una dotación de aparcamiento suficiente para cubrir la posible demanda que surgirá cuando se concreten nuevos desarrollos urbanísticos en parcelas aún no consolidadas.
- Se prevé el **desarrollo de la nueva estación de autobuses**, que en términos de movilidad tiene un **efecto positivo y favorable**. Este futuro equipamiento será un **nodo importante** generador de movilidad, un centro intermodal, al que acudirán tanto residentes como turistas. Se recomienda garantizar una buena accesibilidad tanto viaria como a pie a la nueva estación de autobuses: es necesario contar también con una buena conexión a pie con el centro urbano mediante itinerarios seguros, confortables y cómodos.
- Se destaca que es una propuesta ambiciosa y de un alcance importante, pero con dicha reconfiguración viaria se resolvería:
 - La inseguridad de la intersección con la carretera de es Canar
 - El acceso directo para la zona de equipamientos deportivos municipales
 - La separación existente entre el aparcamiento y el edificio de la residencia Can Blai

11.2 PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA: ANÁLISIS DE LA VIABILIDAD DE DOTACIÓN DE CARRIL BICI

Con el objetivo de potenciar el uso de modos de transporte alternativos, minimizando la utilización de vehículos a motor y favoreciendo la movilidad para aquellos visitantes que practican un turismo diferente (rutas a pie o en bicicleta...) o residentes que se puedan desplazar a pie cotidianamente, es necesario contar con infraestructura adecuada, continua y segura que garantice la seguridad de los usuarios en sus viajes en bicicleta.

En el municipio el tramo de acceso a es Canar cuenta con un carril bici de 1,5 km de longitud. El paseo marítimo también es un espacio frecuentado por ciclistas.

En este sentido, lo ideal sería disponer de carriles bici segregados del tráfico rodado. En entornos urbanos la falta de disponibilidad de espacio es un hándicap que condiciona este tipo de infraestructuras, pero se debería **estudiar la viabilidad de implantar carriles bici en ejes viarios que cuenten con una sección o anchura suficiente**, etc. e ir implementando una “red” que permita la movilidad en bicicleta de forma segura, especialmente en ámbitos de nuevos desarrollos urbanísticos donde es posible planificarlo.

11.3 RECOMENDACIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO

11.3.1 Futura estación de autobús de Santa Eulària y su impacto en la movilidad sostenible

En el futuro, la nueva estación de autobuses de Santa Eulària des Riu abrirá un abanico de posibilidades en cuanto a mejoras en las líneas, oferta, frecuencia de los servicios de autobús, etc. En general supondrá un salto cualitativo y permitirá una mejora considerable en el servicio de transporte público tanto a nivel municipal como insular, así como una reordenación de las líneas, recorridos, etc. por el ámbito municipal de Santa Eulària.

Relacionado con la futura infraestructura, y con el servicio de transporte colectivo, se recomienda lo siguiente:

- Prever un **espacio reservado para autocares de servicios discrecionales** en el diseño de la futura estación de autobús.
- Prever una **zona reservada para posibles necesidades puntuales** (para estacionar 1 tráiler en caso necesario y de forma excepcional, podría ser una dársena que en un momento dado pudiera utilizarse con este fin, etc.).
- Prever un espacio para **autobuses de transporte escolar**, que puedan parar, vinculado también al futuro centro educativo previsto en planeamiento.

11.3.2 Mejora del servicio del Eularibus

Se plantean a continuación una serie de recomendaciones de mejora del sistema de movilidad que favorecerían la movilidad en transporte público al ámbito del Palacio de Congresos y que se apuntan en este documento a

modo de recomendación a tratar y consultar con las administraciones públicas en la gestión del transporte público implicadas.

Actualmente el Eularibus, servicio de transporte público urbano, tiene servicio durante los días laborables y cuenta con una parada frente al IES Can Xarc.

Con el objetivo de ofrecer una alternativa al uso del automóvil y de liberar espacio público ocupado actualmente por turismos, se propone mejorar el servicio del Eularibus (que es anual) para que dé cobertura a las necesidades derivadas de posible demanda cuando hay programación de eventos, espectáculos, etc. en el Palacio de Congresos, contribuyendo a un modelo de movilidad más apacible, pacificado y menos contaminante. Concretamente:

- Mejora del servicio del EULARIBUS. Se plantea **dotar a esta línea de servicio también los fines de semana** o festivos, en los que **haya programación en el Palacio de Congresos**.
- Se propone que la línea 17 del EULARIBUS **efectúe parada frente al Palacio de Congresos**, dotando al ámbito de más oferta **de servicios de transporte público de tipo regular y anual** para dar respuesta a nuevas necesidades derivadas de una puesta en marcha de la programación cultural, de exposiciones, eventos, espectáculos del futuro Palacio de Congresos cuando haya finalizado su desarrollo urbanístico.

11.4 RECOMENDACIONES PARA LA GESTIÓN DE LA ACCESIBILIDAD y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

- Con el objetivo de promover la movilidad sostenible futura, llevar a cabo **campañas informativas** con todos los **servicios de transporte público colectivo** existentes para acceder al Palacio de Congresos (líneas y horarios, etc.).
- Promover la movilidad de grupos de congresistas, etc. al Palacio de Congresos en servicios de transporte discrecional.
- Señalización del itinerario de forma clara para la entrada / salida de vehículos del aparcamiento propio del palacio de Congresos. Para evitar la circulación redundante de vehículos por calles aledañas, etc.
- Aplicación de descuentos en el precio del estacionamiento para:
 - Vehículos con alta ocupación (VAO) en los que viajen 3 o más personas.
 - Vehículos que sean híbridos o eléctricos

12. RESUMEN Y CONCLUSIONES

- **El vehículo privado es el modo de transporte predominante** para desplazarse en la isla de Eivissa, debido a la presencia de núcleos urbanos de los municipios, vivienda unifamiliar dispersa en entornos rústicos, una oferta de transporte público limitada y una gran estacionalidad que se refleja también en la movilidad, etc.
- Se destaca que la oferta de aparcamiento proyectado subterráneo (de 278 plazas) en el Proyecto de Ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Eivissa **no cubre la demanda estimada derivada de la movilidad generada por el Palacio de Congresos Fase II.**
- La ejecución de la segunda fase del palacio de congresos supone **eliminar la oferta pública actual de aparcamiento de la parcela** donde se emplazará la nueva edificación, que se estima en 256 plazas. Además, constituirá un nuevo foco de atracción de movilidad.
- Por otro lado, dicha oferta de aparcamiento público libre se reconvierte en aparcamiento subterráneo del Palacio de Congresos. Aunque también se generará una mayor movilidad que la actual y por lo tanto las necesidades en cuanto a dotación de aparcamiento también se verán incrementadas.
- No se incluye una zona específica de estacionamiento para autocares discrecionales, ni se reserva un espacio destinado a la maniobrabilidad de autobuses o autocares que accedan al Palacio de Congresos.
- La **oferta de aparcamiento proyectada de 278 plazas es insuficiente en base a las dinámicas actuales de movilidad** donde el vehículo privado, automóviles, tiene un peso muy importante y predominante.
- Se incluye un **espacio para carga / descarga con capacidad para 1 tráiler.**
- Esta **falta de aparcamiento es un problema en el entorno urbano** donde se localiza el Palacio de Congresos, debido a que es un **ámbito que está finalizando su consolidación urbanística** y donde en los últimos años se han llevado a cabo nuevas promociones de vivienda, supermercado de grandes dimensiones, existencia de establecimientos hoteleros de categorías altas, etc. Además, es un entorno muy atractivo tanto para residentes como turistas, debido a la proximidad del Paseo Marítimo y Puerto Deportivo de Santa Eulària, hecho que genera movilidad externa.
- **A corto plazo no se prevé gran problemática**, pero si a **medio/largo plazo** se llevan a cabo **nuevos desarrollos urbanísticos en el entorno**, además de generar nueva movilidad, los solares que actualmente funcionan como aparcamiento disuasorio dejarán de hacerlo, hecho que supondrá **menor oferta de aparcamiento disuasorio.**
- Las **necesidades de infraestructura para la movilidad son diferentes**, fluctúan a lo largo del año, aunque mantienen ciertas dinámicas debido a la movilidad de los residentes del entorno y del núcleo de Santa Eulària. Lo que sí es evidente es que la demanda de plazas de aparcamiento crece durante la temporada estival,

donde hay más viajes interurbanos de los turistas alojados en establecimientos del entorno, mayor atracción de viajes, etc.

- El reto es establecer mecanismos de mejora, como medidas de gestión y diversas actuaciones concretas, para intentar derivar una parte del peso del vehículo privado hacia medios de transporte más sostenibles y de tipo colectivo, en la línea de las directrices planteadas en el Plan director de Movilidad de les Illes Balears, así como la búsqueda de mecanismos que supongan una oferta de plazas de aparcamiento para dar respuesta a las necesidades sin estar sobredimensionado.

MOVILIDAD GENERADA

- Sobre la movilidad generada estimada para cada escenario de movilidad, con diferentes hipótesis aplicadas al funcionamiento del Palacio de Congresos, se ha aplicado la distribución modal de referencia (del año 2017 que contempla el PDSMIB para Eivissa) y se ha obtenido el siguiente resultado:

DISTRIBUCIÓN MODAL ESTIMADA EIVISSA (PDSMIB)		ESCENARIO 1 (FASE II en funcionamiento)		ESCENARIO 2 (FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo todo)		ESCENARIO 3 (FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios)	
Modos de transporte	% (2017)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)	Total Viajes generados	Viajes generados 1 sentido (ida)
A pie / bicicleta	22,00%	652	326	699	349	691	345
Vehículo privado	74,00%	2.192	1.096	2.350	1.175	2.324	1.162
Transporte público	4,00%	118	59	127	64	126	63
TOTAL	100,00%	2.962	1.481	3.176	1.588	3.140	1.570

ESTIMACIÓN NECESIDADES APARCAMIENTO

En base a todas las consideraciones anteriores se obtiene que, para cubrir la demanda de plazas de aparcamiento derivada de la movilidad generada por el Palacio de Congresos en funcionamiento (Fase I y Fase II) serían **necesarias casi 300 plazas adicionales a las proyectadas**.

La conclusión es que la oferta de plazas de aparcamiento que contempla el proyecto de ejecución de la Fase II del Palacio de Congresos de Eivissa (que es de 278 plazas) no cubre la demanda generada.

Escenario	Viajes en VP (1 sentido)	Ratio ocup. Veh	nº turismos	Plazas necesarias	Oferta PK proyecto	déficit de plazas
1. FASE II en funcionamiento	1.096	2	548	548	278	-270
2. FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios y resto de espacios	1.175	2	588	588		-310
3. FASE I Y FASE II funcionamiento simultáneo auditorios	1.162	2	581	581		-303
PROMEDIO	1.144	2	572	572	278	-294

MANIOBRABILIDAD AUTOBUSES

- Actualmente, para el giro de autobuses y autocares se utiliza el ámbito disponible, por lo que los vehículos invaden ambos carriles de circulación, etc.
- Se ha analizado la maniobrabilidad en un solo movimiento para realizar el giro completo y es viable siempre que se adecue y habilite una superficie adicional calificada como sistema viario actualmente no pavimentado y contiguo a la EBAR existente.
- Se propone habilitar dicho espacio para permitir el giro de forma directa y cómoda y promover así la movilidad en modos de transporte colectivo.

PROPUESTA GESTIÓN Y DOTACIÓN PLAZAS DE APARCAMIENTO EN NUEVOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS DEL ENTORNO PRÓXIMO

- **A corto plazo se considera que la oferta de aparcamiento disuasorio del entorno**, junto con la oferta de **plazas en vía pública**, junto con la **nueva oferta de plazas en aparcamiento subterráneo de la Fase II** del Palacio de Congresos **tiene capacidad para absorber la demanda generada durante los inicios** de la nueva actividad de todo el conjunto cultural, ya que la programación y desarrollo de la misma se irá consolidando y concretando de forma paulatina.
- **A medio / largo plazo**, y **ante las previsiones de nuevos desarrollos urbanísticos** en zonas utilizadas actualmente como aparcamiento disuasorio, se considera que **es muy importante planificar en los nuevos crecimientos urbanísticos nueva oferta de aparcamiento**, tanto para cubrir la nueva demanda que se generará **como para tener capacidad para dar respuesta** a nuevas necesidades de aparcamiento debido a la atracción de viajes de toda la zona.
- En este sentido, y como ejemplo, **el desarrollo de la futura estación intermodal de autobús de Santa Eulària** (así como en otras parcelas sin edificar) **tiene potencial** para encajar **nueva oferta de aparcamiento subterráneo** y convertirse así en un nodo de transporte que articule y centralice la movilidad de este ámbito del municipio.

RECOMENDACIÓN REORDENACIÓN DE LOS ACCESOS (ROTONDA DE SANT CARLES Y ROTONDA DE ES CANAR)

- **A partir de las problemáticas detectadas y en base al potencial desarrollo urbanístico** que aún puede llevarse a cabo en la zona, así como teniendo en cuenta la **inminente ejecución de la Fase II** del

Palacio de Congresos, se considera que **el acceso a toda la zona noreste del núcleo de Santa Eulària des Riu debe ser seguro, intuitivo, con buena maniobrabilidad y sin duplicidad de movimientos.**

- En este sentido, **se recomienda analizar y estudiar la viabilidad de reordenar la configuración viaria** actual para dotar a todo el barrio de mayor seguridad viaria, evitando duplicidad de ramales, situaciones peligrosas, etc.
- Esta mejora se considera de **importante alcance y calado**, pero permitiría **solucionar el problema de la inseguridad viaria de la intersección de es Canar**, así como una mejora en la maniobrabilidad de vehículos de mayor envergadura, evitando interferencias y afecciones en el resto del tráfico rodado, **se mejora también la accesibilidad global al barrio de Cas Capità**, zona que ha experimentado un importante crecimiento urbanístico en los últimos años que no ha ido acompañado de una mejora en la accesibilidad y seguridad viarias, así como la dotación de un nuevo acceso viario al complejo deportivo situado al norte de la Ronda de Santa Eulària.

Así, en cuanto a la configuración viaria propuesta se considera que:

VENTAJAS DE LA PROPUESTA DE NUEVA CONFIGURACIÓN VIARIA
Mejora de la conectividad y accesibilidad
Mejora de la seguridad viaria
Mejora del trazado del itinerario de acceso a la zona del Palacio de Congresos
Dotación de nueva alternativa de acceso a la zona de equipamientos deportivos y educativos del norte del núcleo urbano
Eliminación de la discontinuidad existente entre el aparcamiento y el edificio de la residencia Can Blai
Supone una mejora en la accesibilidad a la parcela donde se prevé el emplazamiento de la futura estación de autobús de Santa Eulària (y otros equipamientos o usos previstos)

RECOMENDACIÓN MEJORA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Se recomienda implantar el servicio del Eularibus los fines de semana para dar cobertura en transporte público al acceso al Palacio de Congresos y resto de puntos de interés del núcleo urbano.

- Mejora del servicio del EULARIBUS. Se plantea **dotar a esta línea de servicio también los fines de semana o festivos**, en los que **haya programación en el Palacio de Congresos.**
- Se propone que la línea 17 del EULARIBUS **efectúe parada frente al Palacio de Congresos**, dotando al ámbito de más oferta **de servicios de transporte público de tipo regular y anual** para dar respuesta a nuevas necesidades derivadas de una puesta en marcha de la programación cultural, de exposiciones, eventos, espectáculos del futuro Palacio de Congresos cuando haya finalizado su desarrollo urbanístico.

OTRAS CONSIDERACIONES GENERALES

- Se destaca que **es improbable que se dé la circunstancia de una programación simultánea** tanto en el Edificio Cultural Fase I (actual) como en el futuro Palacio de Congresos (Fase II) **que conlleve un aforo completo en todos los espacios** del conjunto socio cultural.
- En caso de que se produjera dicha situación, se deberán implantar medidas de gestión de la movilidad para ofrecer medios alternativos al vehículo privado, como servicios de autocar discrecional, gestión del tráfico, etc.
- No se puede obviar que **la construcción de la futura estación de autobuses va a suponer un hito y un cambio sustancial en la organización del servicio de transporte público** y en la movilidad del municipio.
- Dicha estación tiene potencial como nodo intermodal de movilidad, una infraestructura que pueda acoger cualquier modo de transporte y que permita el intercambio ágil. Se considera que la configuración de la futura estación debería ser en superficie para garantizar una maniobrabilidad ágil, buena accesibilidad y

PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En cualquier caso, se recomienda implementar **medidas de gestión y mejora de la movilidad**, con el objetivo que se produzca un **trasvase de viajes que actualmente se realizan en vehículo privado a transporte discrecional o colectivo**.

Por otro lado, a medida que la actividad cultural y la programación del Palacio de Congresos se vaya desarrollando, se prevé una afluencia considerable de turistas de negocios (reuniones, conferencias, exposiciones, etc.) que pueden ser potenciales usuarios del transporte discrecional, modo que permitiría reducir la presencia de vehículos privados y llevar a cabo el trayecto en grupo entre sus establecimientos de alojamiento y el Palacio de Congresos (en caso necesario).

La tendencia es recuperar el espacio público para los ciudadanos, en lugar de favorecer la ocupación de dicho espacio por los vehículos: cambio en el modelo urbanístico y de movilidad, para evitar que "los coches ocupen prácticamente todo el espacio público disponible.

El objetivo debe ir en la dirección de promover un modelo de movilidad no motorizada, en el que sea posible realizar los desplazamientos habituales en bicicleta, a pie, ya sea a centros educativos, a centros deportivos o cualquier tipo de desplazamiento.

En esta línea, y en general, se recomienda:

- Fomentar el transporte público mejorando las líneas de autobús, dotar de mayor frecuencia de paso a las líneas regulares de autobús.

- Impulsar el servicio de transporte público, de modo que sea eficiente, eficaz, puntual para captar más usuarios.
- Planificar oferta de aparcamiento subterráneo en ámbitos no desarrollados urbanísticamente que permita ordenar y concentrar la oferta de plazas de estacionamiento.
- Favorecer la intermodalidad: impulsar el desarrollo de la futura estación de autobús de Santa Eulària y convertirla en un nodo de movilidad, que centralice, regule y ordene la oferta de transporte público y que permita que en un mismo espacio confluya oferta de los servicios necesarios y relacionados con la movilidad.

Se debe tener presente que si se oferta una gran cantidad de plazas de aparcamiento se corre el riesgo de que se promueva aún más la movilidad en vehículo privado, a mayor oferta, especialmente si es gratuita y disponibilidad de espacio para estacionar, mayor comodidad que se traduce en un mayor uso del coche. Por lo tanto, se debe dotar de oferta de estacionamiento justa y necesaria evitando que se incite a mayor movilidad en vehículo privado, y se debe gestionar el tipo de plazas ofertadas en base a diferentes tipos de usuarios (residentes, turistas, etc.) para no generar un “efecto llamada”.

13. DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PRESENTE ESTUDIO

El presente proyecto está formado por los siguientes documentos:

- DOCUMENTO Nº1: MEMORIA Y ANEJOS
 - o MEMORIA
 - o ANEJO 1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
 - o ANEJO 2: ESTUDIO DE MANIOBRABILIDAD AUTOBUSES

- DOCUMENTO Nº2: PLANOS
 - 01 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
 - 02 MAPA URBANÍSTICO DE LES ILLES BALEARS
 - 03 PATRIMONIO HISTÓRICO. RED NATURA 2000. HIDROGRAFIA, ZONAS APRs y CALIFICACIONES PTI.
 - 04 ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO Y OFERTA DE APARCAMIENTO ACTUAL EN EL ENTORNO.
 - 05 ACCESIBILIDAD VIARIA E INTENSIDADES MEDIAS DE CIRCULACIÓN



El equipo redactor:

Eivissa, con fecha de la firma electrónica

Roger Torregrossa Llorens
Ingeniero de Caminos, Canales
y Puertos
Nº Colegiado: 32.091

Jesús Villar Juan
Ingeniero de Caminos, Canales y
Puertos
Nº Colegiado: 23.567

Patricia Prats Boned
Licenciada en Geografía

ANEJO 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

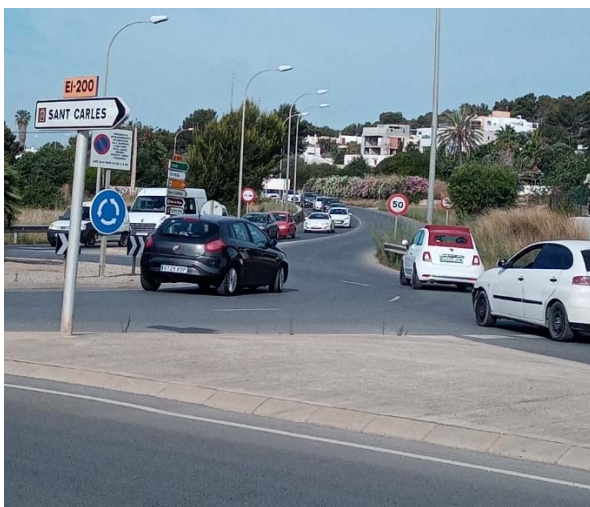
ANEJO 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

1. ROTONDA EI-200 SANT CARLES	2
2. CARRER SANT JAUME.....	4
3. TRAMO ENTRE 2 ROTONDAS CARRETERA ES CANAR.....	6
4. APARCAMIENTO CAN BLAI	8
5. APARCAMIENTO PALACIO DE CONGRESOS.....	8
6. CARRETERA ES CANAR	12
7. INTERSECCIÓN – GLORIETA CARRETERA ES CANAR.....	13
8. ZONA AJARDINADA PARCELA CALLE SALVADOR CAMACHO.....	15
9. CALLE SALVADOR CAMACHO – PRINCIPAL ACCESO PALACIO DE CONGRESOS.....	17
10. TRAMO FINAL CALLE SALVADOR CAMACHO – PRINCIPAL ACCESO PALACIO DE CONGRESOS ...	19
11. ZONA CALIFICADA COMO SISTEMA VIARIO (según MUIB).....	21
12. INSTALACIONES EBAR EXISTENTE	23
13. TRAMO CIRCULACIÓN RESTRINGIDA ACCESO ZONA LITORAL.....	24
14. CARRER MARIÀ VILLANGÓMEZ	25

ANEJO 1. REPORTAJE FOTOGRÁFICO

1. ROTONDA EI-200 SANT CARLES





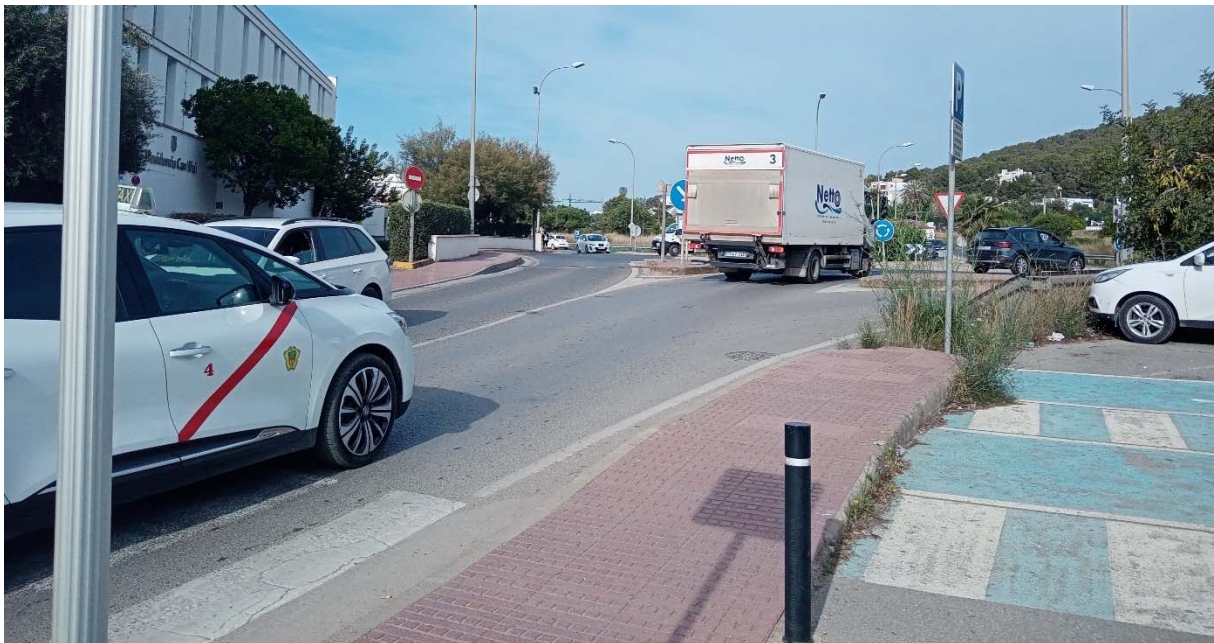
2. CARRER SANT JAUME





EI-200

3. TRAMO ENTRE 2 ROTONDAS CARRETERA ES CANAR





4. APARCAMIENTO CAN BLAI



5. APARCAMIENTO PALACIO DE CONGRESOS









6. CARRETERA ES CANAR



7. INTERSECCIÓN – GLORIETA CARRETERA ES CANAR



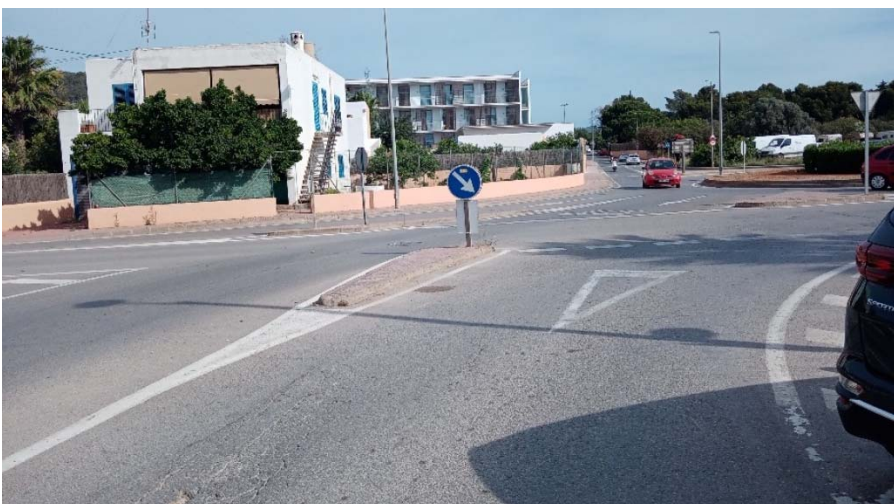
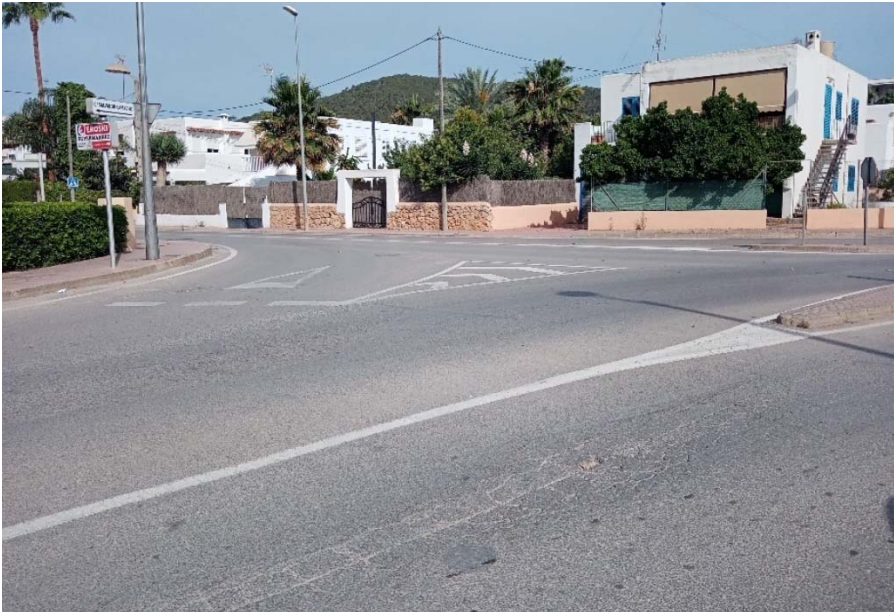


8. ZONA AJARDINADA PARCELA CALLE SALVADOR CAMACHO





9. CALLE SALVADOR CAMACHO – PRINCIPAL ACCESO PALACIO DE CONGRESOS





10. TRAMO FINAL CALLE SALVADOR CAMACHO – PRINCIPAL ACCESO PALACIO DE CONGRESOS





11. ZONA CALIFICADA COMO SISTEMA VIARIO (según MUIB)

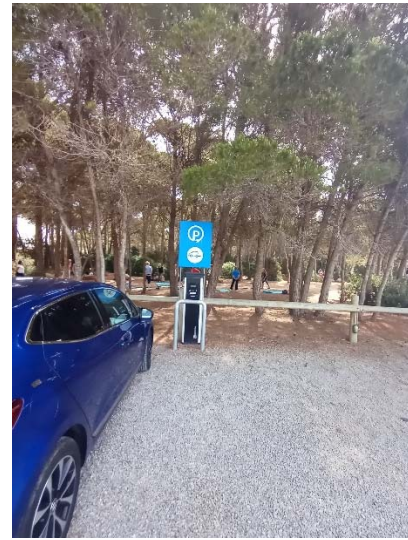




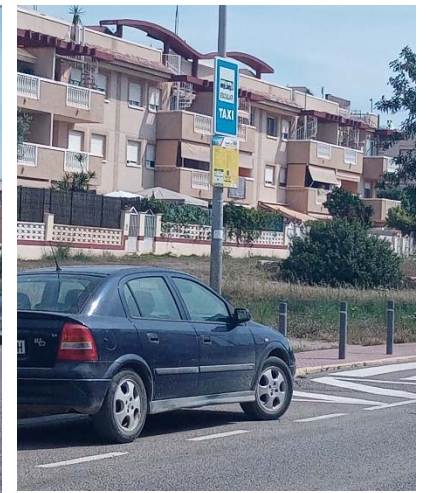
12. INSTALACIONES EBAR EXISTENTE



13. TRAMO CIRCULACIÓN RESTRINGIDA ACCESO ZONA LITORAL



14. CARRER MARIÀ VILLANGÓMEZ



ANEJO 2. ESTUDIO DE MANIOBRABILIDAD AUTOBUSES

ANEJO 2. ESTUDIO MANIOBRABILIDAD AUTOCARES

1. INTRODUCCIÓN.....	2
1.1 METODOLOGÍA Y SOFTWARE UTILIZADO	2
2. SITUACIÓN ACTUAL: ACCESO Y MANIOBRABILIDAD C/ SALVADOR CAMACHO.....	2
3. CALIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO DE MANIOBRABILIDAD DEL ENTORNO PALACIO DE CONGRESOS	3
4. RESULTADOS MODELIZACIÓN MANIOBRABILIDAD ACTUAL AUTOCARES.....	5
5. RESULTADOS MODELIZACIÓN MANIOBRABILIDAD FUTURA AUTOCARES.....	9
6. VÍDEOS DE LA SIMULACIÓN DE ITINERARIOS DE LOS VEHÍCULOS ANALIZADOS.....	13
7. PROBLEMÁTICAS DETECTADAS Y POSIBLE SOLUCIÓN.....	14
8. RESUMEN RESULTADOS ANÁLISIS MANIOBRABILIDAD	15

ANEJO 2. ESTUDIO MANIOBRABILIDAD AUTOCARES

1. INTRODUCCIÓN

1.1 METODOLOGÍA Y SOFTWARE UTILIZADO

Se ha considerado necesario simular la maniobrabilidad de los vehículos tipología autobús o autocar para analizar la viabilidad de la realización de la maniobra de giro de los autobuses con de forma directa, en un solo movimiento y facilitar así el acceso y la fluidez del movimiento de autobuses.

De cara al futuro, y también para los servicios de autobús de transporte regular y servicios discrecionales que transporten visitantes al Palacio de Congresos para determinados actos, lo más favorable sería promover la movilidad en modos de transporte colectivo. En este sentido, lo idóneo sería facilitar el acceso de este tipo de vehículos al entorno del Palacio de Congresos, para ello es básico que pudieran maniobrar de forma segura y directa.

Con el objetivo de determinar y modelizar de una forma lo más ajustada posible a la realidad proyectada, se ha considerado conveniente el uso de "Autodesk Vehicle Tracking".

- Para la realización de la modelización de trayectoria se ha utilizado como vehículo tipo un autocar con una longitud media de 12,3 metros.
- Se han estudiado los movimientos de acceso al ámbito para la situación actual para la viabilidad y comprobar si hay afección sobre espacios anexos al sistema viario y determinar cómo se realizaría el giro y el espacio necesario para ello.

2. SITUACIÓN ACTUAL: ACCESO Y MANIOBRABILIDAD C/ SALVADOR CAMACHO

Actualmente hay una parada de autobús y zona para autobuses y taxis frente al edificio Fase I del Palacio de Congresos.

Los autobuses tienen que realizar la maniobra de giro;

- invadiendo los dos carriles de la c/ Salvador Camacho
- invadiendo un tramo del acceso restringido al tráfico rodado de la zona del establecimiento hotelero
- maniobrando al final de la calle, donde hay poco espacio y si hay vehículos estacionados es necesario realizar muchas maniobras
- Se destaca que este ámbito constituye el final de la calle y no hay continuidad en el itinerario viario de vehículos ya que la c/ Salvador Camacho finaliza detrás del paseo marítimo.

3. CALIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO DE MANIOBRABILIDAD DEL ENTORNO PALACIO DE CONGRESOS

- Se destaca la presencia de un ámbito calificado como sistema viario que actualmente no está pavimentado. Se trata de la zona comprendida entre el inicio de la masa boscosa contigua al Palacio de Congresos y la c/ Salvador Camacho. Es una zona adjunta a la EBAR existente y donde actualmente no hay presencia de vegetación, a excepción de una higuera, y con el resto del suelo compactado y delimitado por piedras de dimensiones considerables para evitar la invasión de vehículos en dicha zona.
- Por otro lado, se destaca que está previsto (a medio plazo) sustituir o reubicar la EBAR existente, por lo que en ese ámbito hay potencial de adecuación como espacio de giro de vehículos de mayores dimensiones.



Imagen 1. Calificaciones urbanísticas entorno ámbito de estudio. TM Santa Eulària des Riu. Fuente: MUIB, IDEIB.



Imagen 2. Estado parte de la zona actual calificada como sistema viario y tramo de acceso restringido hacia la costa y establecimiento hotelero. Fuente: elaboración propia.




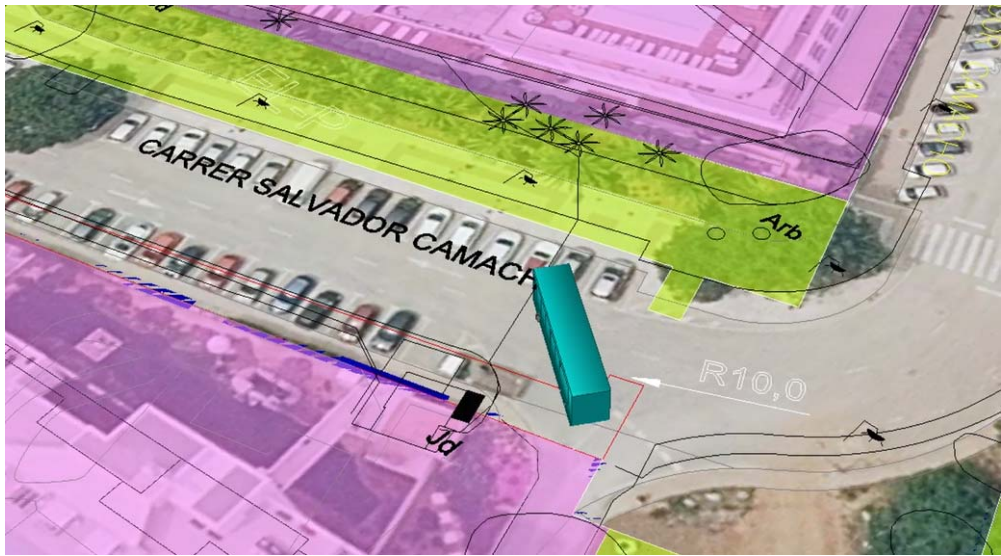
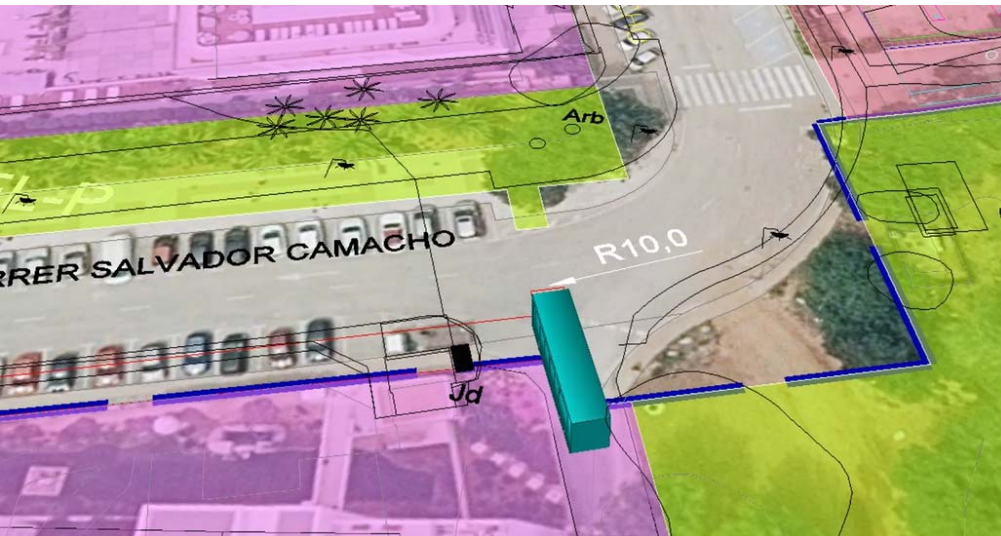
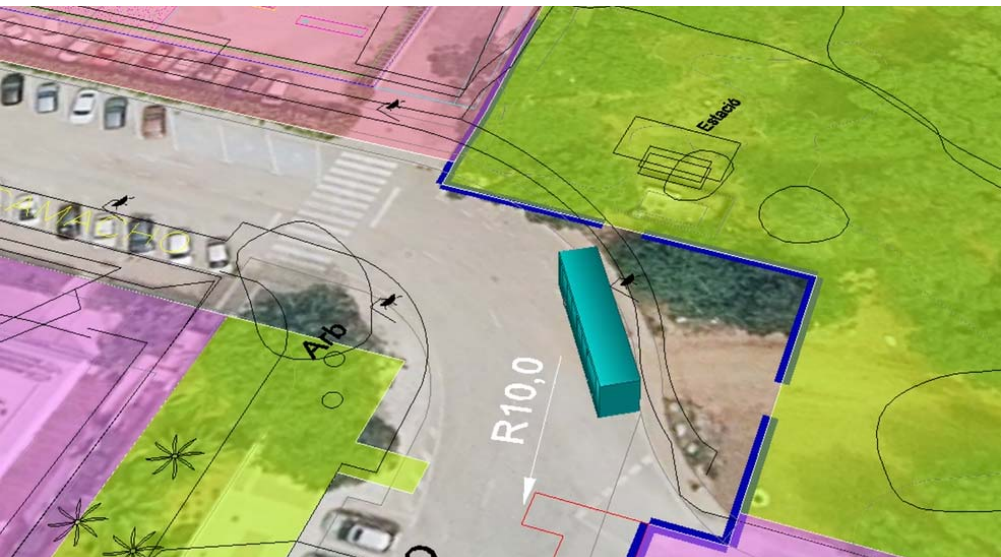
Imagen 3. Zona reservada autobús y taxi frente al acceso principal Palau de Congressos y detalle acceso establecimiento hotelero (presencia barrera de control). Fuente: Elaboración propia.




Imagen 4. Tramo final c/ Salvador Camacho e inicio del Paseo Marítimo Fuente: Google Maps

4. RESULTADOS MODELIZACIÓN MANIOBRABILIDAD ACTUAL AUTOCARES

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	PLANTA / COMENTARIOS
<p>a) Acceso y maniobra marcha atrás c/ de ses estaques para encararse y dirigirse a la zona de autobús</p>	 <p>En base a la delimitación física, espacio viario pavimentado y presencia de elementos como la EBAR, higuera, etc. el giro se realiza maniobra hacia atrás al vial de acceso restringido al establecimiento hotelero para encarar hacia la zona reservada para autobús / parada de autobús.</p>


ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	3D
<p>a) Acceso y maniobra marcha atrás c/ de ses estaques para encararse y dirigirse a la zona de autobús</p>	
	
	

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	PLANTA / COMENTARIOS
<p>b) Acceso de cara hacia el camí de ses Estaques y maniobra marcha atrás hacia c/ Salvador Camacho para encararse y dirigirse a la zona de autobús</p>	 <p>En este caso el movimiento es a la inversa que el anterior, primero se encara hacia el camí de ses estaques para circular marcha atrás hacia c/ Salvador Camacho y encararse después hacia la zona de autobús.</p>

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	3D
<p>b) Acceso de cara hacia el camí de ses Estaques y maniobra marcha atrás hacia c/ Salvador Camacho para encararse y dirigirse a la zona de autobús</p>	

5. RESULTADOS MODELIZACIÓN MANIOBRABILIDAD FUTURA AUTOCARES

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	PLANTA / COMENTARIOS
<p>a) Giro completo de un autocar de 12,3 metros de longitud.</p>	

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	PLANTA / COMENTARIOS
	 <ul style="list-style-type: none"> • En base a la modelización de este giro directo (en una maniobra) sobre las calificaciones urbanísticas superpuestas (según el MUIB), se destaca que el giro es VIABLE, aunque bastante forzado (el límite de la trayectoria que señala la línea verde en planta indica una posible invasión de la parte delantera del vehículo al realizar el giro). • También se destaca que, en el caso de ser un autocar de mayor capacidad, tendrá una longitud mayor (de 14 metros) y por lo tanto la afección al realizar el giro será mayor. • En cualquier caso, el giro sigue siendo viable con la salvedad de que será necesario contar con espacio adicional a acondicionar / pavimentar, etc.

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	3D
<p>a) Giro completo de un autocar de 12,3 metros de longitud.</p>	

ANÁLISIS DE MOVIMIENTOS / GIROS	
MOVIMIENTOS	3D
	 <p>The image displays two 3D perspective views of a road intersection. The top view shows a road with a 'R10,0' speed limit sign and a blue rectangular structure. The bottom view shows a similar view from a different angle, with a 'PACHO' sign visible. Both views include labels 'Arb' and 'Estació'.</p>

6. VÍDEOS DE LA SIMULACIÓN DE ITINERARIOS DE LOS VEHÍCULOS ANALIZADOS

A continuación, se presenta el código QR de la página web donde se ubican algunos vídeos representativos de las simulaciones.

Se adjunta también el enlace de acceso a los mismo.

Maniobrabilidad futura



Maniobrabilidad actual



7. PROBLEMÁTICAS DETECTADAS Y POSIBLE SOLUCIÓN

Las problemáticas detectadas fruto de las necesidades de espacio para maniobrar autocares, y autobuses son:

- Situaciones de inseguridad viaria en caso de coincidencia de maniobras de autocares e invasión de espacio de circulación de otros vehículos, por lo que se debe reducir la velocidad y detenerse.
- Desincentivación de la utilización de autocares debido a las dificultades de accesibilidad para estos vehículos al Palacio de Congresos.
- Dificultad en la promoción de mejoras en el servicio de transporte público, a la hora de optar a mejoras en la frecuencia o dotación de un servicio regular (anual) la maniobrabilidad debe ser confortable y segura.
- Maniobrabilidad compleja también en el caso de necesidad de acceso de vehículos de grandes dimensiones, tipo tráiler, si no hay espacio habilitado a ello.

En base a lo anterior se propone como posible solución:

- **Acondicionar y adecuar el espacio calificado como sistema viario, e incluso disponer de más espacio en caso necesario** (espacio ocupado por la EBAR actual si se reubica) para dotar de espacio para una **maniobrabilidad directa, segura y continua** para este tipo de vehículos.
- El giro de un autocar de 12,3 metros de longitud es forzado y la parte delantera del vehículo invade ligeramente el espacio calificado como espacio libre (masa boscosa de titularidad pública al realizar el giro (el morro pasa por encima de suelo calificado como espacio libre).
- En este sentido, si en un futuro la EBAR existente se reubica, se abrirían nuevas posibilidades al no existir este elemento físico que limita la disponibilidad del espacio y la maniobra de giro.

8. RESUMEN RESULTADOS ANÁLISIS MANIOBRABILIDAD

- Se considera que en base a la oferta actual de servicios de transporte público al ámbito y en base a la actividad actual que se desarrolla a cabo en la Fase I del Palacio de Congresos no hay una gran afluencia de autocares / autobuses al ámbito.
- Se espera que, **en un futuro**, cuando esté **en pleno funcionamiento el conjunto cultural del Palacio de Congresos de Eivissa la afluencia de autocares debería ser mayor**. En este sentido, se debe **garantizar un espacio de parada** para la carga / descarga de pasajeros, **así como espacio para maniobrar de forma segura** y directa para **no interferir en la circulación del resto de vehículos** y no generar situaciones de congestión.
- En este sentido se considera que **el giro directo es viable siempre y cuando se acondicione el espacio calificado como sistema viario** que actualmente no está pavimentado. Es cierto que, aún contando con este espacio acondicionado, el **giro es forzado**, por lo que **se recomienda habilitar una zona próxima contigua para tener más margen de maniobra y permitir el giro a autocares de más capacidad** o incluso maniobras de vehículos tipo tráiler. Dicha circunstancia también es viable ya que se prevé la reubicación de la EBAR existente a medio plazo.

DOCUMENTO II. PLANOS

PLANOS

ÍNDICE GENERAL PLANOS

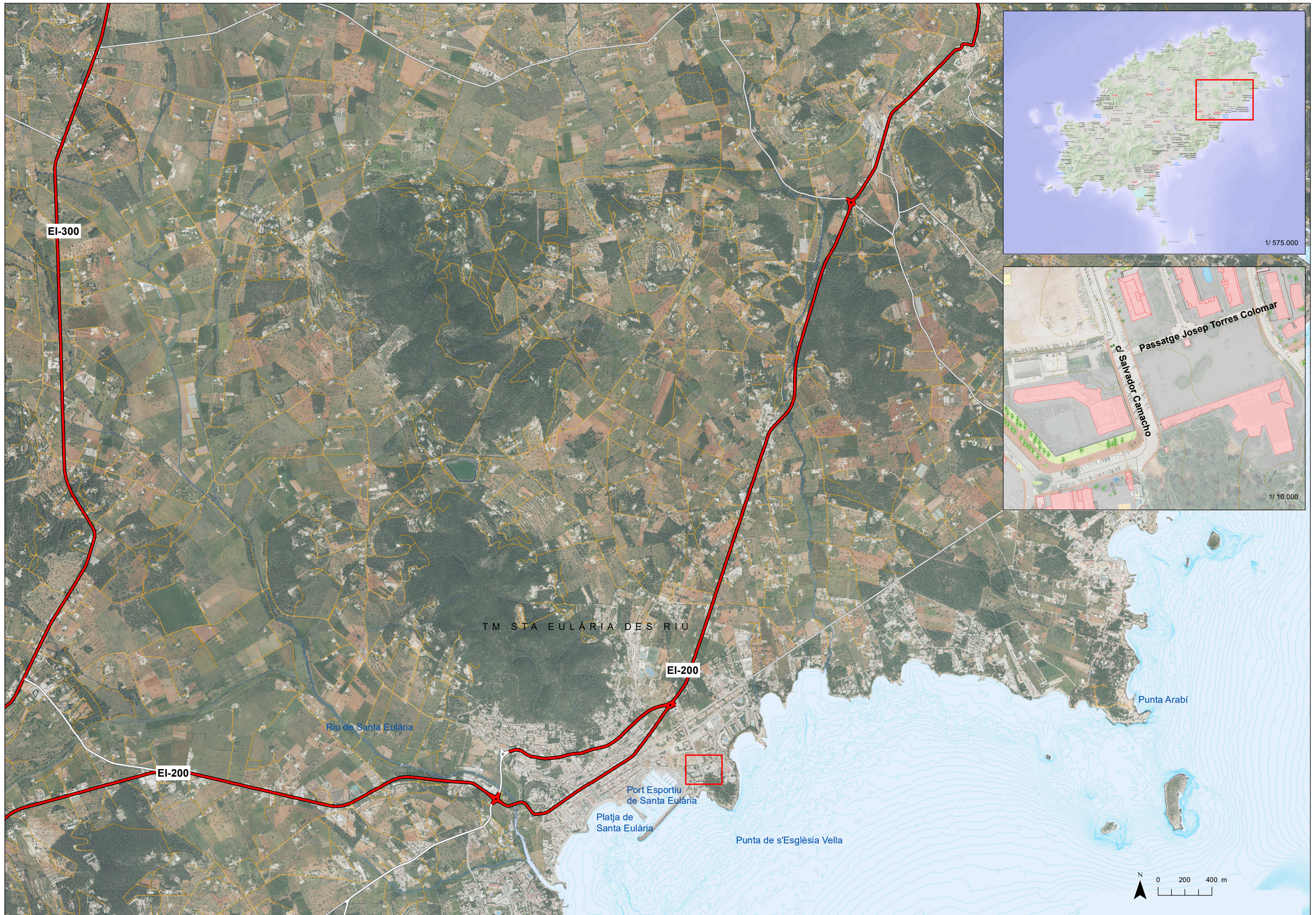
01 SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO

02 MAPA URBANÍSTICO DE LES ILLES BALEARS

03 PATRIMONIO HISTÓRICO. RED NATURA 2000. HIDROGRAFIA, ZONAS APRs y PTI.

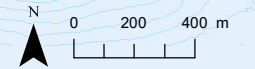
04 ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO Y OFERTA DE APARCAMIENTO ACTUAL EN EL
ENTORNO.

05 ACCESIBILIDAD VIARIA E INTENSIDADES MEDIAS DE CIRCULACIÓN



1/ 575.000

1/ 10.000



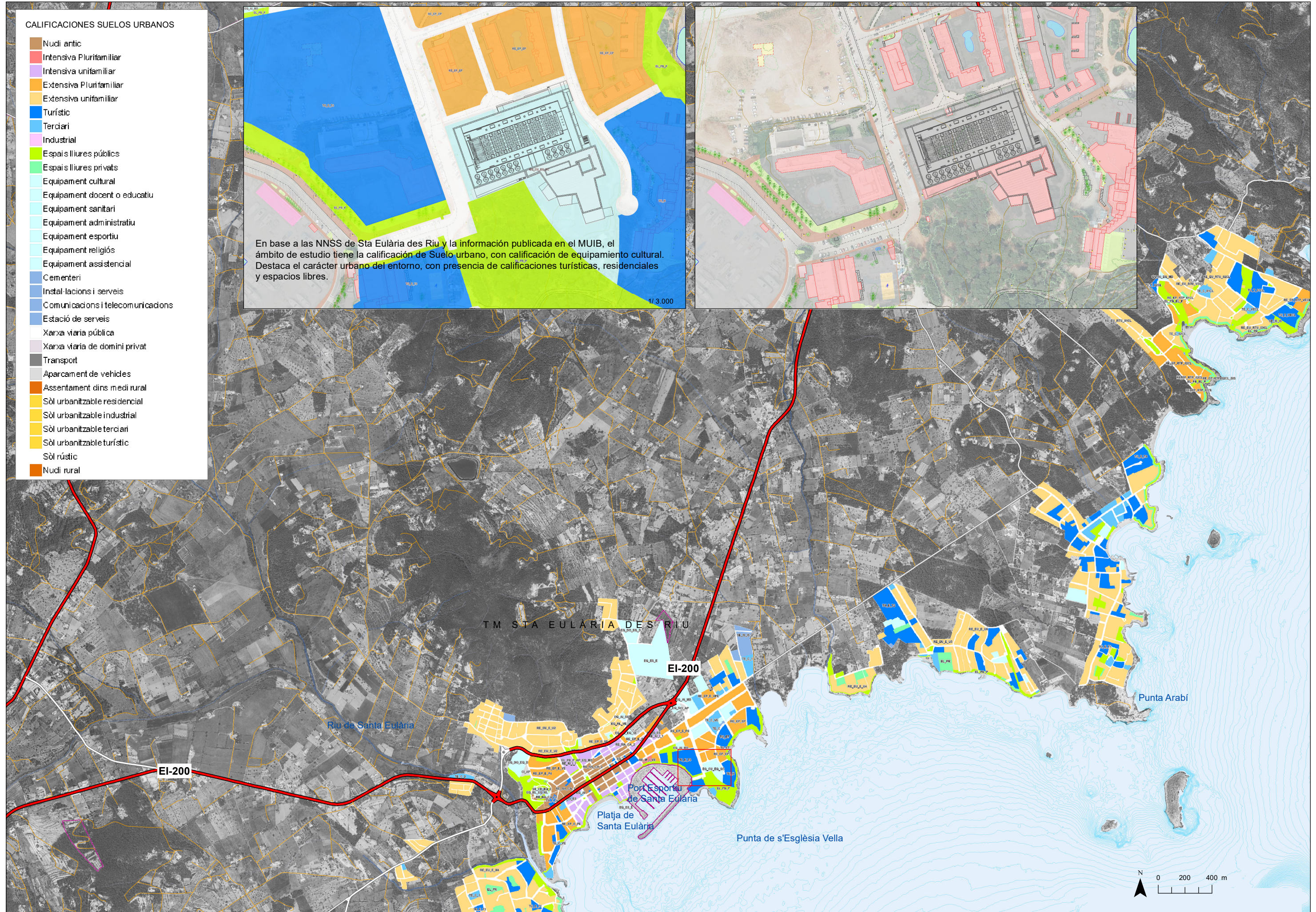
<p>Ajuntament de Santa Eulària des Riu <small>Sant Carles... Santa Gertrudis... Santa Eulària... Jesús... Puig d'en Vall</small></p>	<p>Promotor: AJUNTAMENT DE SANTA EULÀRIA DES RIU</p>		<p>Autores del Proyecto: Roger Torregrosa Llorens ICCP, nº 32.091 Jesús Villar Juan ICCP, nº 23.567</p>	<p>Situación: CAS CAPITÀ TM SANTA EULÀRIA DES RIU (EIVISSA)</p>	<p>Título del Proyecto: ESTUDIO DE MOVILIDAD DEL PROYECTO DE EJECUCIÓN DE LA FASE II DEL PALACIO DE CONGRESOS DE EIVISSA</p>	<p>Título del Plano: SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO</p>	<p>Escala: 1/25.000</p>	<p>Clave: PLANOS Fecha: JULIO 2023</p>	<p>Núm. Plano: 01 Núm. Hoja: 1 DE 1</p>
--	--	--	---	--	---	---	--------------------------------------	---	--

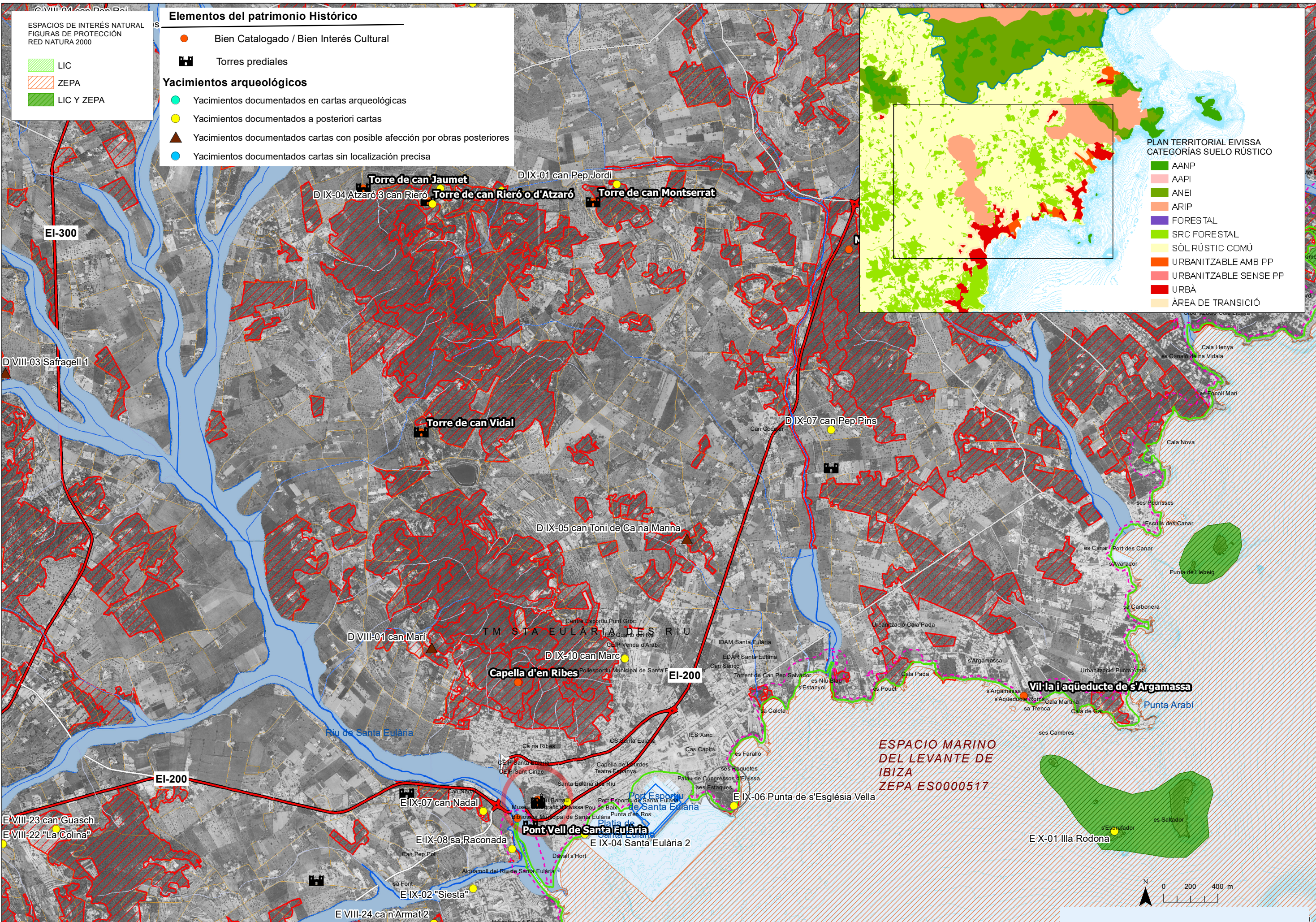
CALIFICACIONES SUELOS URBANOS

- Nudi antic
- Intensiva Plurifamiliar
- Intensiva unifamiliar
- Extensiva Plurifamiliar
- Extensiva unifamiliar
- Turístic
- Terciari
- Industrial
- Espais lliures públics
- Espais lliures privats
- Equipament cultural
- Equipament docent o educatiu
- Equipament sanitari
- Equipament administratiu
- Equipament esportiu
- Equipament religiós
- Equipament assistencial
- Cementeri
- Instal·lacions i serveis
- Comunicacions i telecomunicacions
- Estació de serveis
- Xarxa viària pública
- Xarxa viària de domini privat
- Transport
- Aparcament de vehicles
- Assentament dins medi rural
- Sòl urbanitzable residencial
- Sòl urbanitzable industrial
- Sòl urbanitzable terciari
- Sòl urbanitzable turístic
- Sòl rústic
- Nudi rural

En base a las NNSS de Sta Eulària des Riu y la información publicada en el MUIB, el ámbito de estudio tiene la calificación de Suelo urbano, con calificación de equipamiento cultural. Destaca el carácter urbano del entorno, con presencia de calificaciones turísticas, residenciales y espacios libres.

1/3.000





**ESPACIOS DE INTERÉS NATURAL
FIGURAS DE PROTECCIÓN
RED NATURA 2000**

- LIC
- ZEPA
- LIC Y ZEPA

Elementos del patrimonio Histórico

- Bien Catalogado / Bien Interés Cultural
- Torres prediales

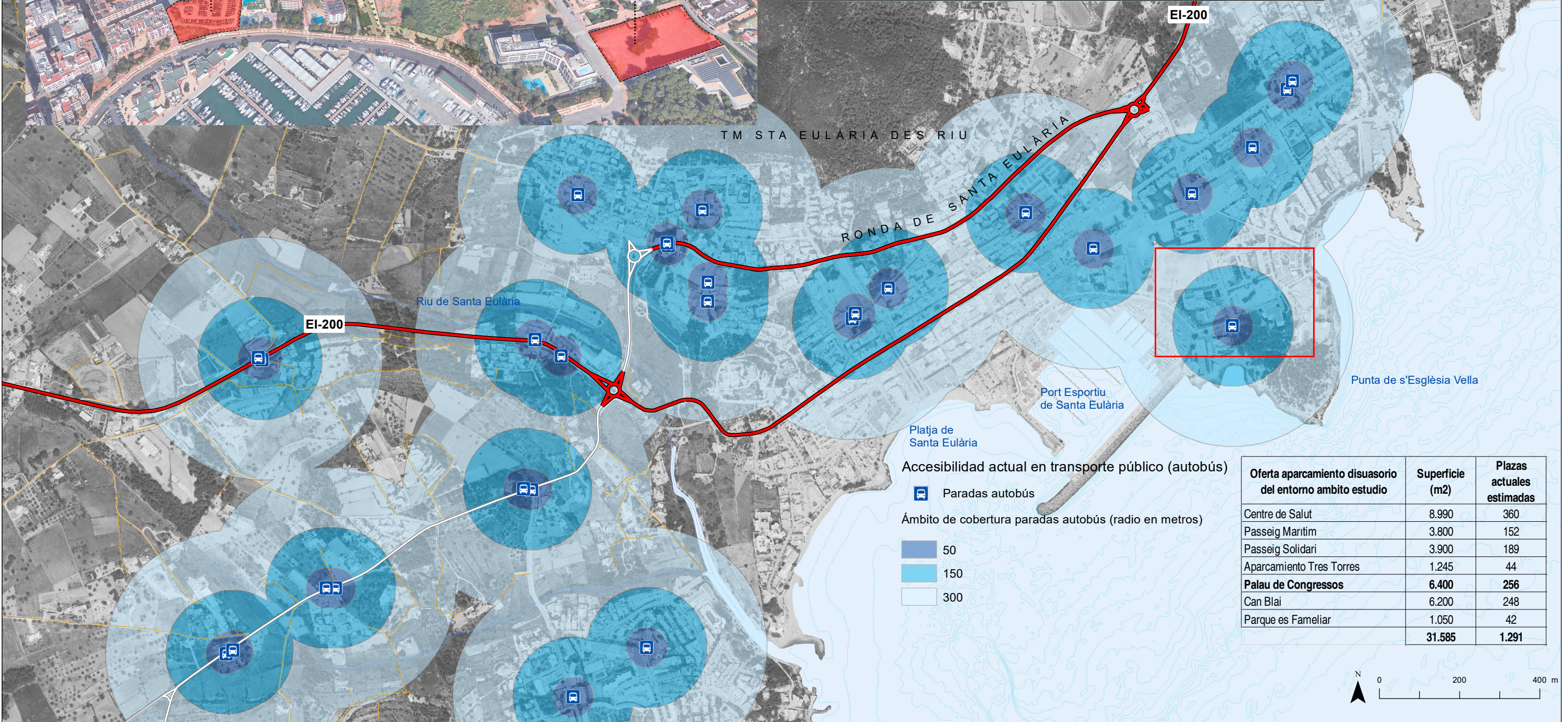
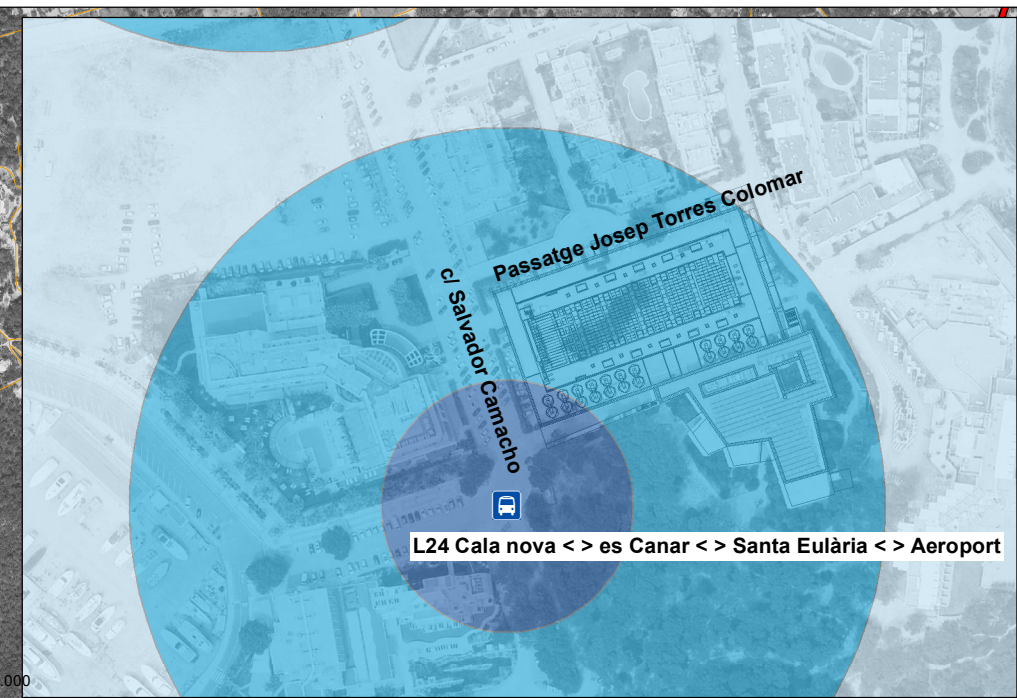
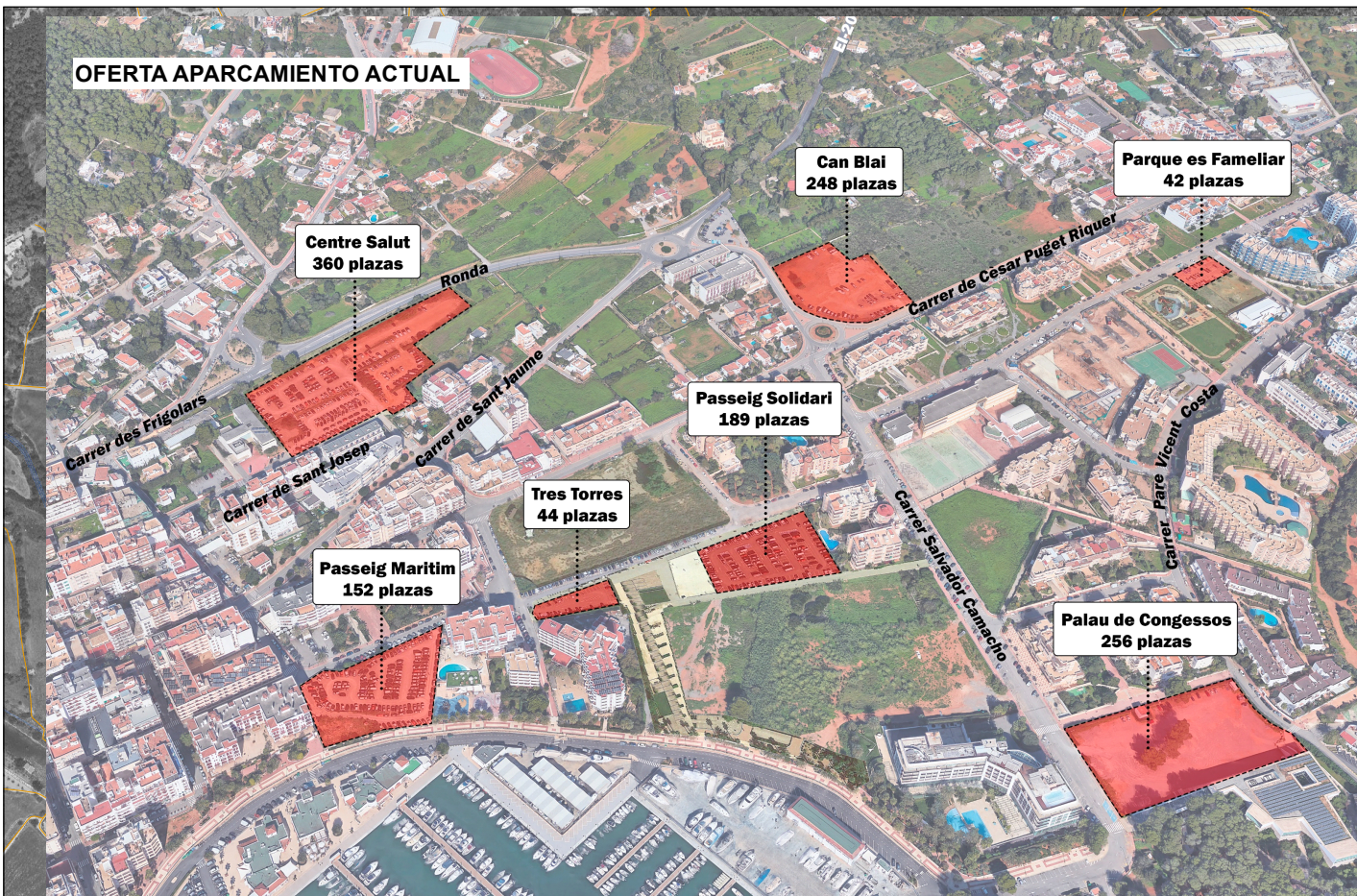
Yacimientos arqueológicos

- Yacimientos documentados en cartas arqueológicas
- Yacimientos documentados a posteriori cartas
- Yacimientos documentados cartas con posible afección por obras posteriores
- Yacimientos documentados cartas sin localización precisa

**PLAN TERRITORIAL EIVISSA
CATEGORIAS SUELO RÚSTICO**

- AANP
- AAPI
- ANEI
- ARIP
- FORESTAL
- SRC FORESTAL
- SÒL RÚSTIC COMÚ
- URBANITZABLE AMB PP
- URBANITZABLE SENSE PP
- URBÀ
- ÀREA DE TRANSICIÓ

OFERTA APARCAMIENTO ACTUAL

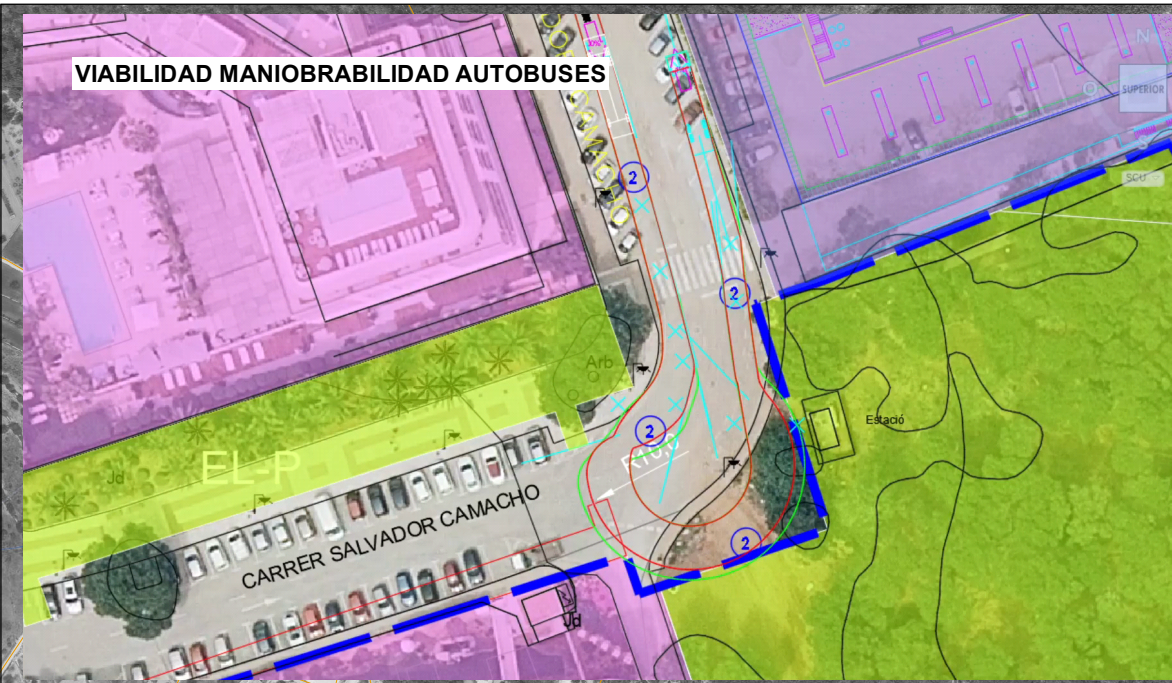


Accesibilidad actual en transporte público (autobús)

- Paradas autobús
- Ámbito de cobertura paradas autobús (radio en metros)
- 50
- 150
- 300

Oferta aparcamiento disuasorio del entorno ambito estudio	Superficie (m2)	Plazas actuales estimadas
Centre de Salut	8.990	360
Passeig Marítim	3.800	152
Passeig Solidari	3.900	189
Aparcamiento Tres Torres	1.245	44
Palau de Congressos	6.400	256
Can Blai	6.200	248
Parque es Familiar	1.050	42
Total	31.585	1.291





Para realizar el giro directo de un autobús de 12,3 m de longitud es necesario contar con un pequeño ámbito de superficie calificada como sistema viario que actualmente no está asfaltado y cuenta con una higuera. Ámbito que queda contiguo a la EBAR.

