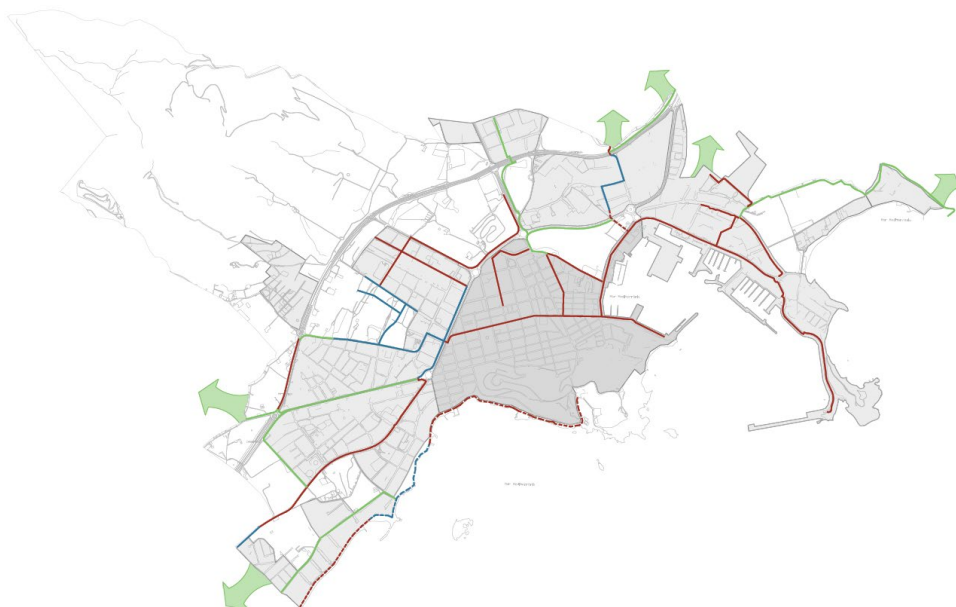




**Ajuntament
d'Eivissa**



"INFORME DEL ESTADO ACTUAL Y PROYECTADO DE LA RED CICLISTA EN EL MUNICIPIO DE EIVISSA."

Autores del informe:

IBIZAINGENIEROS

D. Pablo Quesada Salcedo
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Colegiado número 29.685

D. Vicente Bufí Angorrilla
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.
Colegiado número 34.778

FECHA DE REDACCIÓN:
Abril 2025

ÍNDICE

DOCUMENTO Nº1 MEMORIA

DOCUMENTO Nº2 PLANOS

1. Estado actual, proyectado y propuesto
2. Planeamiento PMUS

DOCUMENTO N°1: MEMORIA

ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2	ANTECEDENTES NORMATIVOS	1
3	DIAGNOSIS DEL ESTADO ACTUAL	2
3.1	Introducción	2
3.2	Diagnosis del estado actual	3
4	ITINERARIOS EN FASE DE PROYECTO/EJECUCIÓN	5
4.1	Continuación Avda. Sant Jordi	5
4.2	Conexión paseo de Figueretes con Es Viver	6
4.3	Carril bici en Can Cantó	6
4.4	Urbanización Can Escandell	7
4.5	Carril bici en Es Gorg	8
5	DIAGNOSIS DE LA RED PROPUESTA	8
6	LÍNEAS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS	11

1 INTRODUCCIÓN Y OBJETO

En los últimos años, el Ayuntamiento de Eivissa ha llevado a cabo una serie de actuaciones destinadas a impulsar una red de carriles bici que responda a las necesidades de una movilidad más sostenible, segura y adaptada al entorno urbano. Estas intervenciones, ejecutadas con éxito en distintos puntos de la ciudad, han permitido dar los primeros pasos hacia una estructura ciclista funcional y conectada, cada vez más presente en el día a día de residentes y visitantes.

Este estudio tiene por finalidad recopilar y analizar la situación actual de la red ciclista en el municipio de Eivissa, incluyendo tanto los tramos ya existentes como aquellos que se encuentran actualmente en fase de proyecto o ejecución o están previstos ejecutarse en un futuro.

2 ANTECEDENTES NORMATIVOS

En el año 2020, se redacta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) del municipio de Eivissa, con el objetivo principal de establecer las líneas estratégicas generales de actuación que, a partir de las actuaciones desarrolladas previamente, permitan conseguir un sistema de movilidad sostenible.

En cuanto a la movilidad ciclista se refiere, en el PMUS se propone una red ciclista que se conforma de una serie de itinerarios que marcan unos ejes principales que conectan los distintos núcleos de la ciudad con los principales centros atractores y generadores de viajes. Estos ejes se generan con el objetivo de introducir la bicicleta en la ciudad y ayudar a concienciar al ciudadano, sobre todo al conductor, de la presencia de esta en el entorno urbano.

Los pilares centrales que se recogen en el PMUS son:

- Creación de una red de itinerarios ciclistas e infraestructuras de estacionamiento incluyendo la adecuación de itinerarios existentes y la creación de nuevas rutas ciclistas.
- Creación de zonas 30.
- Creación de un servicio de bicicleta pública.
- Creación y mejora de aparcas bicicletas.

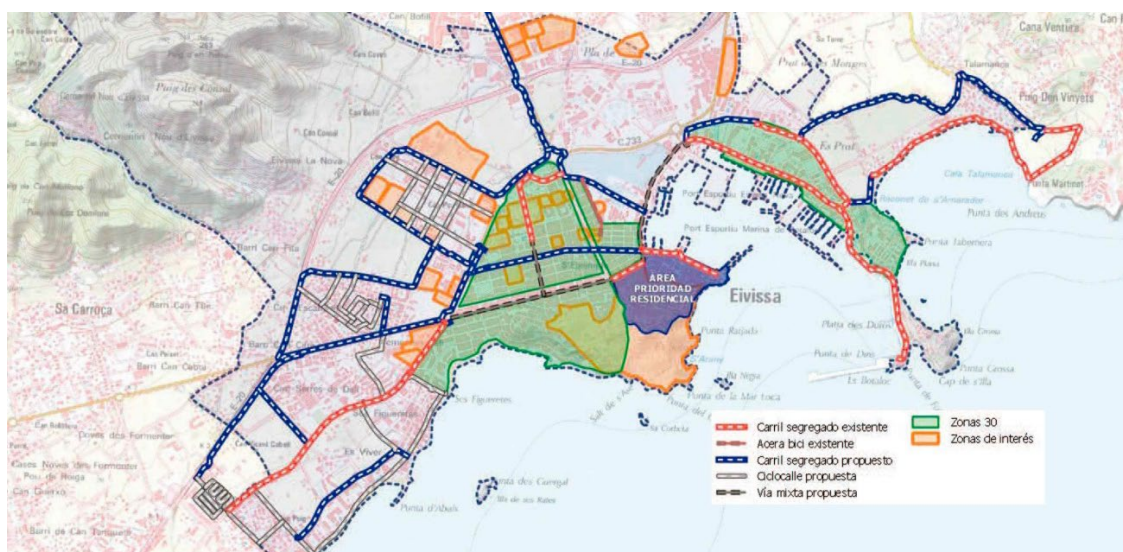


Ilustración 1 Plano de movilidad ciclista en el PMUS de Eivissa

En la línea de estas propuestas realizadas en el PMUS, el Ayuntamiento de Eivissa ha aprobado recientemente una nueva medida en la Ordenanza Municipal de Circulación con la que el área urbana de todo el municipio de Eivissa pasará a ser una Zona 30. El objetivo es reducir la siniestralidad, conseguir una movilidad más fluida y una reducción en la contaminación.



Il·lustració 2 Limitaciones de velocidad en el municipio de Eivissa

3 DIAGNOSIS DEL ESTADO ACTUAL

3.1 Introducción

En el presente apartado se realizará una diagnosis del estado actual de la red de carriles bici del municipio de Ibiza, examinando sus fortalezas y debilidades, así como las oportunidades de mejora que se presentan para optimizar el sistema de movilidad ciclista y su integración en el entorno urbano.

En los últimos años, el interés público en el desarrollo de una movilidad sostenible ha aumentado considerablemente, viéndose reflejado en el impulso de la construcción de infraestructuras que lo hagan posible, pasando de una red de aproximadamente 4,1 km en el año 2020 a un total de 12,5 km ejecutados actualmente en el municipio de Eivissa. Muchas de las intervenciones realizadas cuentan con el financiamiento de programas europeos para promover sistemas de movilidad sostenibles.

El siguiente esquema muestra la ubicación y distribución de los tramos ejecutados hasta la fecha en el que se puede observar cómo algunas de las conexiones con los núcleos de Sant Jordi, Platja d'en Bossa, Sa Carroca, Blancadona, Puig d'en Valls, s'Olivera y Jesús, siguen sin estar completadas.

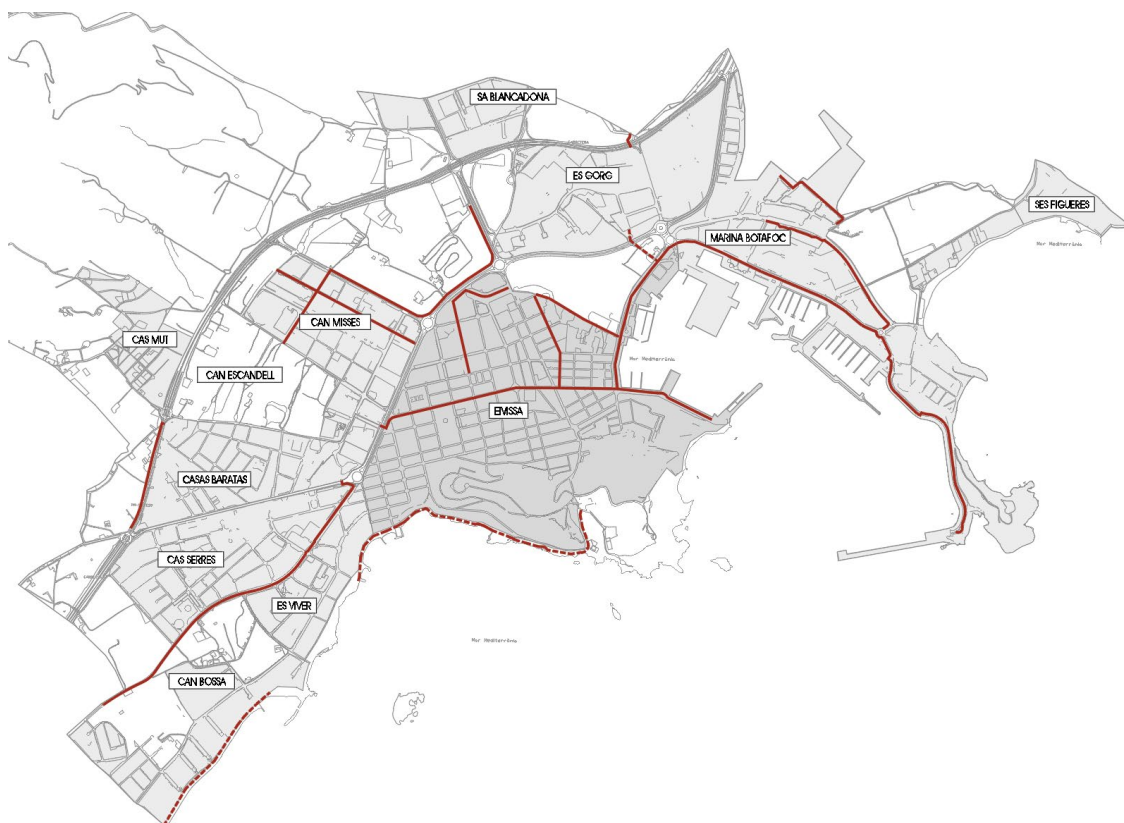


Ilustración 3 Red de carriles bici ejecutados en el municipio de Eivissa

3.2 Diagnósis del estado actual

En el presente apartado se procederá a analizar el estado actual de la red de carriles bici del municipio de Ibiza examinando sus fortalezas y debilidades, así como las oportunidades de manera que sirva de base para determinar las principales líneas de actuación y objetivos.

Debilidades

Los principales problemas que presenta la movilidad ciclista en Eivissa son:

- **Movilidad orientada a los medios motorizados:** Históricamente, la planificación urbana y la movilidad en el municipio han estado orientadas hacia los medios de transporte motorizados. Esto ha llevado a una priorización de la infraestructura vial para automóviles y autobuses, dejando en un segundo plano las necesidades y la seguridad de los ciclistas. Además, la falta de sensibilización y campañas educativas sobre los beneficios del uso de la bicicleta ha contribuido a que la cultura ciclista no esté tan arraigada en la población.
- **Falta de un Plan director específico:** La no existencia de un Plan director de movilidad ciclista específico que recoja los objetivos y los priorice hace que sea complicado gestionar las inversiones para optimizar los resultados en este ámbito. Hasta ahora se han realizado inversiones en este sentido acorde a los ejes planteados en el PMUS. No obstante, la creación de un Plan director permitiría definir claramente las metas a corto, mediano y largo plazo, así como asignar los recursos necesarios para la ejecución de tramos prioritarios. Además, este plan podría incluir estrategias de sensibilización y educación para fomentar una cultura ciclista en la población, así como establecer normativas que garanticen la seguridad y el adecuado uso de los carriles bici.

- **Falta de continuidad de la red:** Como puede verse en el plano de estado actual los carriles bici se encuentra aislados entre sí, lo que provoca una falta de continuidad. La falta de continuidad entre los carriles bici existentes provoca no solo inseguridad para los ciclistas, sino también problemas de flujo en el tráfico motorizado influyendo negativamente en la seguridad y fluidez de ambas modalidades de transporte.
- **Falta de conexión interurbana:** Hasta ahora, los esfuerzos se han centrado en ejecutar los tramos que se encuentran dentro de la zona urbana, mientras que las conexiones interurbanas con los núcleos poblacionales fuera del municipio de Eivissa siguen sin estar terminadas y esto provoca limitaciones en la movilidad ciclista al no conectar los principales focos generadores y atractores de viajeros.

La red de carriles bici no conecta el núcleo urbano de Eivissa con Sant Jordi, Sa Carroca, Puig d'en Valls y Jesús que son los puntos cerca de Ibiza que podrían verse afectados positivamente por una red interurbana.

- **Falta de aparcamientos para bicicletas:** El desarrollo de una red de aparcamientos para bicicletas es esencial para proporcionar seguridad y fomentar el uso de la bicicleta. La falta de lugares seguros para estacionar las bicicletas desalienta a muchos potenciales usuarios. La instalación de aparcamientos en puntos estratégicos de la ciudad, como cerca de estaciones de transporte público y áreas comerciales, puede ser una solución efectiva.

Fortalezas

Los principales puntos fuertes que hacen que la movilidad ciclista en el municipio de Eivissa sea una apuesta real son:

- **Condiciones climáticas favorables:** Eivissa cuenta con un clima mediterráneo que favorece el uso de la bicicleta durante la mayor parte del año. Las temperaturas templadas y la baja incidencia de precipitaciones en comparación con otras regiones hacen que la bicicleta sea un medio de transporte viable y atractivo.
- **Distancias cortas:** Por la configuración del municipio, donde la gran mayoría de desplazamientos tienen recorridos inferiores a 5 km, la bicicleta resulta ser una opción conveniente y rápida para moverse.
- **Orografía plana:** Ibiza y sus núcleos periféricos colindantes tienen una orografía plana, sin grandes desniveles, lo que facilita el uso de la bicicleta tanto para la población local como para los visitantes.
- Espacios naturales y paisajes atractivos que permiten disfrutar de la costa de forma más directa y saludable.

Oportunidades

Seguir fomentando y desarrollando una red ciclista en Eivissa puede ofrecer múltiples oportunidades para mejorar la calidad de vida en el municipio. A continuación, se detallan algunas de las principales ventajas que se podrían obtener:

- **Reducción de vehículos en el centro urbano:** La creación de una red de carriles bici puede disminuir significativamente el número de vehículos motorizados en el centro urbano de Eivissa. Esto ayudaría a reducir la congestión del tráfico y facilitaría una movilidad más fluida para todos.
- **Minimización de la contaminación:** Al fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, se reduciría la emisión de gases contaminantes y el ruido generado por los vehículos motorizados. Esto tendría un impacto positivo en la calidad del aire y en el bienestar de la población.

- **Oportunidad de financiación con fondos europeos:** La promoción de infraestructuras ciclistas puede beneficiarse de la financiación proveniente de fondos europeos y estatales, lo cual facilitaría la implementación de proyectos innovadores y sostenibles que mejoren la movilidad en el municipio.
- **Fomentar valores saludables como el deporte:** El uso de la bicicleta promueve la actividad física y hábitos saludables entre la población. Fomenta el deporte y la movilidad activa, contribuyendo a mejorar la salud y el bienestar de las personas.
- **Desarrollo de Zonas 30 y Áreas de prioridad residencial:** La creación de Zonas 30 y áreas donde la prioridad sea la movilidad ciclista y peatonal puede mejorar la seguridad vial y reducir la velocidad del tráfico motorizado, ofreciendo un entorno más seguro y agradable para los ciclistas.
- **Promoción del uso de la bici en colegios, institutos y empresas:** Incentivar el uso de la bicicleta desde edades tempranas, mediante programas educativos en colegios e institutos, así como en empresas, puede crear una cultura ciclista sólida y duradera.
- **Posibilidad de turismo sostenible:** Eivissa es un destino turístico popular y la promoción de la bicicleta como medio de transporte puede atraer a un tipo de turista más consciente del medio ambiente. Esto no solo contribuiría a la sostenibilidad del sector turístico, sino que también podría reducir la congestión del tráfico durante la temporada alta.

4 ITINERARIOS EN FASE DE PROYECTO/EJECUCIÓN

En la actualidad, se encuentran en fase de proyecto o en fase de ejecución un total de 6 itinerarios ciclistas, con un total de 3.599 m. A continuación, se detallarán los distintos proyectos y se describirá su función en la conectividad de la red existente.

4.1 Continuación Avda. Sant Jordi

El proyecto consiste en la ejecución de un carril bici que prolonga el existente en la Avenida Sant Jordi hasta el Carrer de Perséfone, en el límite del término municipal de Eivissa. Esta actuación busca mejorar la movilidad ciclista conectando los centros educativos IES Algarb y CEIP Can Raspalls con el núcleo urbano de Eivissa, reutilizando parte del espacio de estacionamiento en batería para encajar un carril bici de 2 metros de ancho con su correspondiente franja de resguardo y señalización.



Ilustración 4 Planta propuesta general para el carril bici entre la Avenida Sant Jordi y el IES Algarb



Il·lustració 5 Planta del tramo dentro del término municipal de Eivissa

Este tramo forma parte de una solución global que contempla la continuidad del itinerario ciclista entre los municipios de Eivissa y Sant Josep de sa Talaia. El proyecto prevé una conexión directa con el futuro carril bici proyectado dentro del término municipal de Sant Josep, asegurando así la integración de ambas infraestructuras y fomentando la movilidad sostenible intermunicipal.

4.2 Conexión paseo de Figueretes con Es Viver

La solución propuesta en esta zona consiste en la construcción de un paseo que conecte el paseo marítimo de Figueretes con la playa de Es Viver. Aunque está planteada como un itinerario peatonal, podría plantearse si dispone del ancho suficiente, como una senda para ciclistas, facilitando así una movilidad sostenible y multimodal.



Il·lustració 6 Planta propuesta para la pasarela marítima de Figueretes a Es Viver

En cuanto a la conectividad con el entorno, el proyecto se integra en los paseos existentes de Figueretes y Platja d'en Bossa, asegurando la continuidad del frente litoral urbano entre los núcleos poblacionales mencionados. Además, los accesos proyectados desde calles como Quartó de Balansat y Carles Roman Ferrer mejoran la conexión con la trama urbana, favoreciendo el uso cotidiano tanto por residentes como por turistas. Esta pasarela contribuirá a recuperar un espacio degradado y poco accesible, incrementando el valor del entorno urbano y natural sin necesidad de grandes intervenciones invasivas.

4.3 Carril bici en Can Cantó

La propuesta de carril bici en Can Cantó busca conectar la zona educativa y deportiva de este barrio con el centro de Eivissa, utilizando la pasarela sobre la carretera E-10 y enlazando con los carriles bici ya existentes en la Avenida Isidoro Macabich y la zona de Cas Mut. El trazado atraviesa el Carrer des Jondal, Carrer des Cubells y un aparcamiento público, reconfigurando el espacio vial y zonas de estacionamiento para albergar un carril bici segregado, de 2 a 2,25 m de ancho, con separadores físicos y señalización horizontal y vertical.



Il·lustració 7 Plano en planta del trazado del carril bici en Can Cantó

En cuanto a la conectividad, esta intervención forma parte de una red más amplia, integrándose con la futura urbanización de Can Escandell y permitiendo una conexión continua desde zonas residenciales hasta el núcleo urbano. Se trata de un paso más hacia una infraestructura ciclista segura y estructurada que impulse la movilidad sostenible en la ciudad.

4.4 Urbanización Can Escandell

La red de carriles bici propuesta en el Plan Especial de Can Escandell contempla una infraestructura integrada dentro del parque urbano y del ámbito urbanístico proyectado, con un carril bici de 3,25 metros de anchura que recorre el parque y conecta las distintas parcelas residenciales y equipamientos. Esta infraestructura está pensada como una alternativa real al uso del vehículo privado, por lo que se dota de señalización, alumbrado específico y aparcamientos seguros para bicicletas. El diseño del trazado permite un tránsito fluido en dirección norte-sur y se apoya en los caminos preexistentes y en los nuevos viales planteados, garantizando una movilidad interna práctica, cómoda y sostenible.



Il·lustració 8 Planta propuesta para la urbanización de Can Escandell

Además, la red se conecta estratégicamente con el Carrer des Jondal, donde enlaza con el carril bici proyectado en Can Cantó. Esta conexión permite ampliar significativamente el alcance de la red propuesta en este proyecto, conectando con el centro del núcleo urbano de Eivissa a través de la pasarela sobre la E-10 y al norte con el carril bici existente sobre la E-20. De este modo, se conforma una malla continua que favorece los desplazamientos en bicicleta entre distintos barrios y zonas clave de la ciudad, promoviendo una movilidad activa y saludable en consonancia con las políticas locales de sostenibilidad y accesibilidad.

4.5 Carril bici en Es Gorg

La propuesta del "Carril Bici Es Gorg" plantea una conexión ciclista entre la pasarela sobre la carretera E-20 y el centro urbano de Eivissa, a través de calles como Bartomeu Roselló Sala, Cas Dominguets y Pare Josep Manxarell. El carril bici discurrirá principalmente sobre zonas de aparcamiento existentes, aprovechando una franja de 2,5 m de ancho.

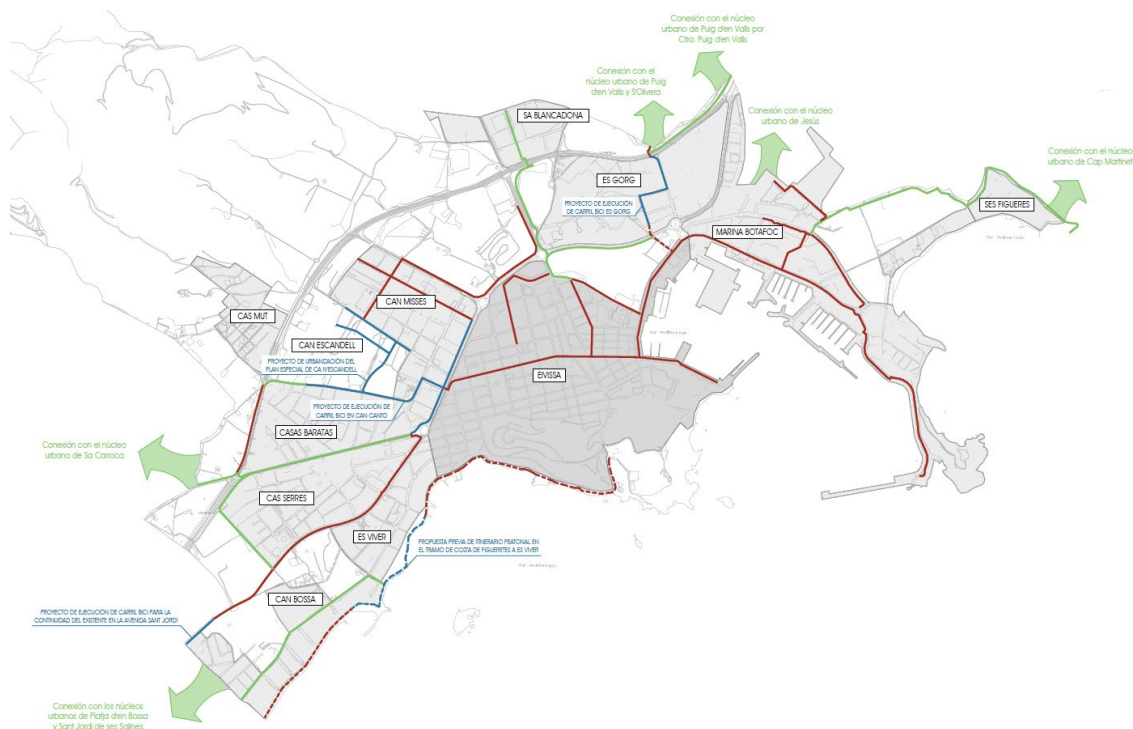


Ilustración 9 Planta propuesta para el carril bici en Es Gorg

La actuación mejora la conectividad ciclista al enlazar de forma directa la zona de Puig d'en Valls y S'Olivera con el núcleo de Vila, facilitando el acceso desde la periferia hasta el centro urbano. Además, el itinerario transcurre por una zona con fuerte carácter industrial y deficiente infraestructura peatonal, lo que refuerza su valor como elemento de transformación urbana hacia una movilidad más sostenible y segura.

5 DIAGNOSIS DE LA RED PROPUESTA

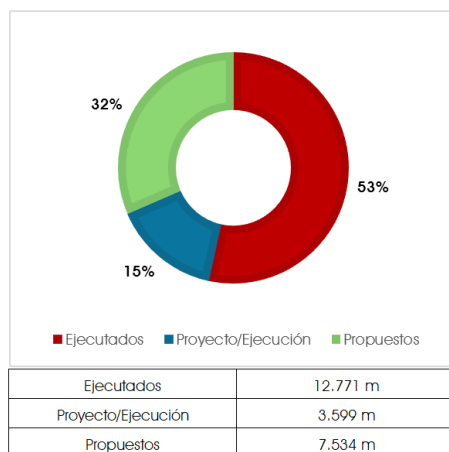
En el presente apartado se analizará la red que actualmente se encuentra propuesta y en fase de redacción o ejecución que se muestran en la siguiente ilustración y en los planos adjuntos al documento.



Il·lustració 10 Plano de estado actual y proyectado de la red de carriles bici de Eivissa

De cara al futuro, el planeamiento del Ayuntamiento de Eivissa se orienta a completar las conexiones pendientes de la red ciclista, con el objetivo de consolidar una malla continua e interconectada de carriles bici. Esta red deberá garantizar condiciones de seguridad, funcionalidad y accesibilidad para los usuarios en sus desplazamientos cotidianos.

El propósito de esta estrategia no se limita únicamente a la articulación de los distintos núcleos urbanos dentro del término municipal, sino que también contempla su integración con los itinerarios ciclistas interurbanos, favoreciendo la conectividad con los municipios colindantes y promoviendo una movilidad sostenible a escala interurbana.



Il·lustració 11 Gràfic carriles bici ejecutados - en proyecto/ejecución – propuestos

Los itinerarios ciclistas que se proponen ascienden a un total de 7.534 m, que sumados a los proyectados y los existentes, completan un total de 23.904 m. A continuación, se muestra el plano con la red de carriles bici incluyendo los existentes, los que se encuentran en fase de proyecto o ejecución, y los nuevos tramos propuestos.

Con esta propuesta, se conectan todos los itinerarios existentes entre sí, formando una malla completa y funcional, así como preparar para, en un futuro, realizar la conexión con los municipios colindantes y los diferentes núcleos urbanos. Esto permitirá a los usuarios adoptar la bicicleta como un medio de transporte seguro, eficaz y sostenible.

Esta red una vez ejecutada solventa varios aspectos de la problemática detectada en la red actual que son los siguientes:

- **Continuidad de los itinerarios:** La infraestructura propuesta garantizará que prácticamente todos los tramos de carril bici existentes y nuevos se conecten entre sí sin interrupciones. Esta continuidad es crucial para proporcionar un flujo ininterrumpido de tráfico ciclista, permitiendo a los usuarios desplazarse de manera eficiente y segura desde los barrios periféricos hasta el centro urbano y viceversa. La red conectada también promoverá un uso más frecuente de la bicicleta, facilitando desplazamientos más largos y reduciendo la dependencia de vehículos motorizados.
- **Movilidad interna mediante zonas 30:** La implementación de zonas 30, donde el límite de velocidad para vehículos motorizados es de 30 km/h, mejorará la seguridad de los ciclistas y peatones en la movilidad dentro de los núcleos urbanos. Estas zonas crean un entorno más favorable para la movilidad no motorizada al reducir la velocidad del tráfico rodado y disminuir la probabilidad de accidentes. Además, fomentan un ambiente urbano más tranquilo y menos contaminado, haciendo que los desplazamientos en bicicleta sean más atractivos para las personas de todas las edades.
- **Conexiones interurbanas:** La red ciclista propuesta no solo se centrará en las conexiones internas dentro del municipio de Eivissa, sino que también establecerá enlaces estratégicos con municipios colindantes. Estas conexiones interurbanas son esenciales para fomentar una movilidad sostenible a mayor escala, permitiendo a los ciclistas moverse de una ciudad a otra con facilidad y seguridad. La integración de la infraestructura ciclista regional promoverá el uso de la bicicleta como medio de transporte principal para viajes de mediana y larga distancia.

Algunos de los aspectos detectados en la diagnosis no se han mejorado como son los siguientes aspectos:

- **Redacción del Plan director de movilidad ciclista:** La creación de un Plan director específico servirá como hoja de ruta para el desarrollo y la implementación de la red ciclista en Eivissa. Este plan detallará los objetivos, estrategias y acciones específicas necesarias para mejorar la infraestructura ciclista, incluyendo la identificación de áreas prioritarias y la asignación de recursos. Además, establecerá un marco de seguimiento y evaluación para garantizar que los avances se realicen de manera efectiva y se cumplan los objetivos de movilidad sostenible. De e
- **Implementación de aparcamientos de bicicletas seguros:** La falta de infraestructura adecuada para el aparcamiento de bicicletas es una barrera significativa para el uso de la bicicleta. Con la instalación de aparcamientos seguros y accesibles en puntos estratégicos de la ciudad, se facilitará a los usuarios la posibilidad de estacionar sus bicicletas con confianza. Estos aparcamientos contribuirán a reducir el robo de bicicletas y ofrecerán a los ciclistas un lugar conveniente y protegido para dejar sus bicicletas mientras realizan sus actividades diarias.
- **Facilitación de la intermodalidad:** La intermodalidad se refiere a la integración de diferentes modos de transporte, permitiendo a los usuarios combinar la bicicleta con otros medios, como el transporte público. La propuesta incluye facilidades para la intermodalidad, como la instalación de portabicicletas en autobuses y la creación de estaciones de intercambio modal. Esto permitirá a los ciclistas combinar la bicicleta con otros medios de transporte para completar sus viajes de manera más eficiente y sostenible, haciendo de la bicicleta una opción más viable para una mayor parte de la población.

6 LÍNEAS DE ACTUACIÓN Y OBJETIVOS

En este apartado se presentarán las líneas de actuación y los objetivos que se deben perseguir para mejorar la movilidad ciclista en Eivissa. Estas iniciativas son fundamentales para desarrollar una red ciclista integrada, segura y eficaz que fomente el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible en la ciudad y sus alrededores.

- **Desarrollo e implementación de una red ciclista integrada**

El Ayuntamiento de Ibiza deberá enfocar sus esfuerzos en desarrollar una red ciclista que integre todos los itinerarios existentes y futuros, garantizando la continuidad y conexión entre ellos. Esta red debe facilitar el uso de la bicicleta como medio de transporte seguro, eficaz y sostenible, promoviendo el desplazamiento desde los barrios periféricos hasta el centro urbano y viceversa, así como conexiones interurbanas con municipios colindantes.

- **Plan director de movilidad ciclista**

Redactar y ejecutar un Plan director de movilidad ciclista es esencial para establecer una hoja de ruta clara y detallada. Este plan deberá incluir objetivos, estrategias y acciones específicas, así como la identificación de áreas prioritarias y la asignación de recursos. Además, debe contener un marco de seguimiento y evaluación para garantizar el cumplimiento de los objetivos de movilidad sostenible.

- **Consulta ciudadana**

Para asegurar que las actuaciones prioritarias reflejen las necesidades y deseos de la comunidad, se implementará un proceso de consulta ciudadana. Este proceso permitirá a los habitantes de Eivissa participar activamente en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad ciclista. La consulta se realizará a través de encuestas, talleres y reuniones abiertas, donde se presentarán las distintas propuestas y se recogerán las opiniones y sugerencias de los ciudadanos.

- **Implementación de aparcamientos de bicicletas seguros**

La instalación de aparcamientos seguros y accesibles en puntos estratégicos de la ciudad es fundamental para fomentar el uso de la bicicleta. Estos aparcamientos contribuirán a reducir el robo de bicicletas y ofrecerán a los ciclistas un lugar conveniente y protegido para dejar sus bicicletas mientras realizan sus actividades diarias.

- **Facilitación de la intermodalidad**

El Ayuntamiento debe promover la intermodalidad, integrando la bicicleta con otros medios de transporte, como el transporte público. Esto se puede lograr mediante la instalación de portabicicletas en autobuses y la creación de estaciones de intercambio modal, permitiendo a los usuarios combinar la bicicleta con otros medios para completar sus viajes de manera eficiente y sostenible.

- **Educación y concienciación**

Implementar programas educativos y campañas de concienciación sobre los beneficios de la movilidad ciclista es crucial para cambiar las actitudes y comportamientos de la población. Estos programas deben incluir formación sobre seguridad vial, talleres de reparación de bicicletas y actividades que promuevan el uso de la bicicleta como medio de transporte diario.

- **Seguimiento y evaluación continua**

Establecer mecanismos de seguimiento y evaluación continua es vital para garantizar que las iniciativas de movilidad ciclista se implementen de manera efectiva y cumplan

con los objetivos establecidos. Esto incluye la recopilación de datos, análisis de resultados y ajuste de estrategias según sea necesario.

Con estas líneas de actuación y objetivos, el Ayuntamiento de Ibiza estará en posición de desarrollar una infraestructura ciclista de vanguardia, promoviendo una movilidad sostenible y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

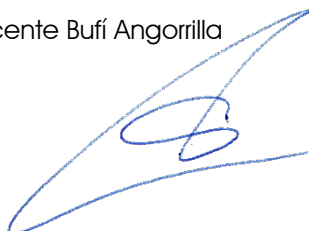
En Eivissa a abril de 2025

D. Pablo Quesada Salcedo



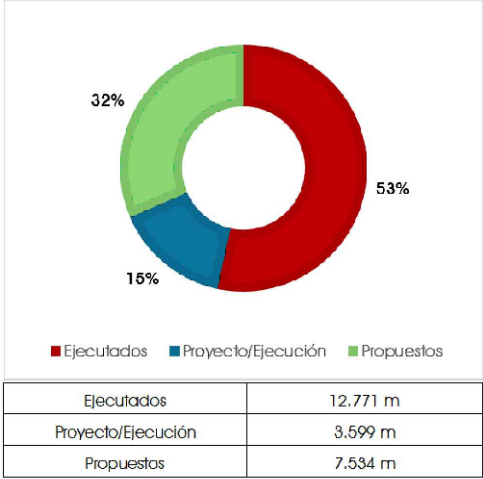
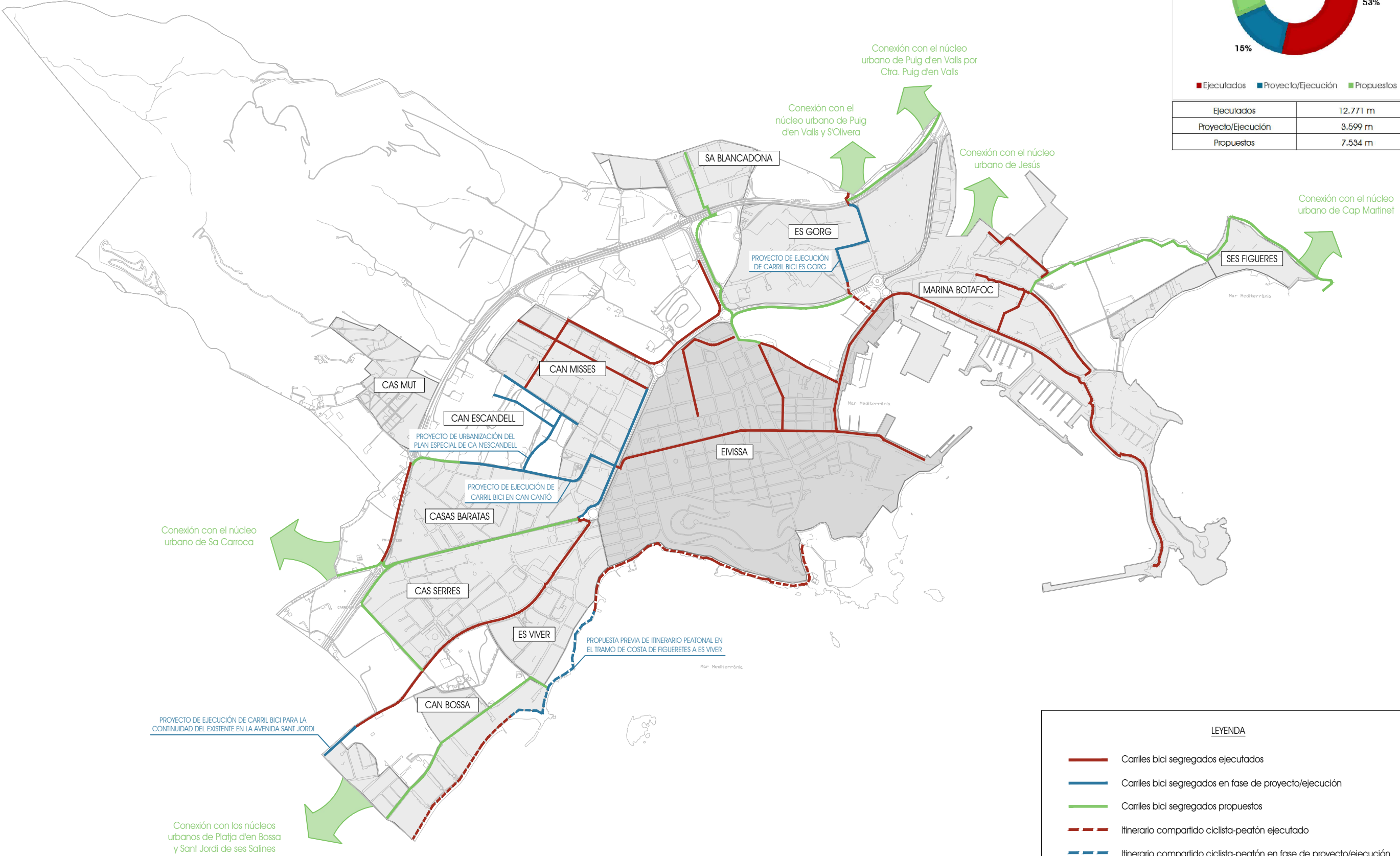
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado número 29.685

D. Vicente Bufí Angorrilla



Ingeniero de Caminos, Canales y
Puertos Colegiado número 34.778

DOCUMENTO N°2: PLANOS



LEYENDA

- Carriles bici segregados ejecutados
- Carriles bici segregados en fase de proyecto/ejecución
- Carriles bici segregados propuestos
- Itinerario compartido ciclista-peatón ejecutado
- Itinerario compartido ciclista-peatón en fase de proyecto/ejecución
- Zona 30: Convivencia ciclista-vehículo

