



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

4962*Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (203E/2017)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 25.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 11 d'abril de 2019,

DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

L'art. 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix els plans o programes que són objecte d'una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària.

1. Antecedents

El present Pla constitueix una continuació del Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears, aprovat l'any 2006 amb un període temporal d'aplicació de 8 anys (2005-2012), el qual s'ha executat parcialment; la crisi econòmica va fer que moltes de les infraestructures previstes, bé per manca de demanda o per escassa disponibilitat de recursos econòmics per part de les administracions competents, no es duguessin a terme.

El PDS de Transports va ser avaluat ambientalment a la Comissió Permanent de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que va acordar emetre informe favorable amb una sèrie de condicions.

2. Objecte del pla

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) és un instrument de planificació, ordenació i regulació de la mobilitat i el transport i li correspon l'ordenació de tot allò relatiu a la mobilitat, tant en l'àmbit urbà com interurbà, amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida dels residents i dels visitants de l'illa, sempre respectant el medi natural i tenint en compte criteris de sostenibilitat.

Es tracta bàsicament d'un document estratègic que defineix orientacions i criteris d'intervenció però que no concreta el detall de les actuacions a executar; no es tracta d'un pla d'infraestructures, i totes les infraestructures que en ell es preveuen s'analitzen a nivell de corredors, sense determinar-ne de forma clara els traçats ni les possibles alternatives; cada projecte nou previst haurà de tenir el seu corresponent Estudi d'Impacte Ambiental adequat a les seves característiques.

A diferència dels antics plans de trànsit o circulació, el present Pla fa referència al conjunt de modes de desplaçar-se (a peu, transport col·lectiu, bicicleta i vehicles motoritzats privats) tant de persones com de mercaderies; a més, incorpora els processos vinculats a la sostenibilitat.

S'han definit 8 objectius:

- 4 finalistes, orientats a minimitzar els impactes negatius de la mobilitat sobre la qualitat de vida dels ciutadans:
 - +Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables.
 - +Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
 - +Reduir la sinistralitat.
 - +Minimitzar el consum energètic.
- 4 operatius, que orienten l'acció i estableixen els canvis que s'han de produir per assolir el model de sistema de mobilitat:
 - +Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments.
 - +Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius.
 - +Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat.
 - +Optimitzar la connexió entre illes.

Establerts els objectius, es trien les línies estratègiques mitjançant les quals es pot arribar a la seva consecució: s'han definit 8 línies estratègiques on s'agrupen prop de 40 mesures.





A continuació s'enumeren les línies estratègiques i les mesures proposades (a la Memòria del Pla es defineixen en detall cadascuna de les mesures per a cada illa: definició, agents implicats, cost estimat, calendari d'implantació, indicadors de seguiment i la participació de la mesura en l'assoliment dels objectius del Pla):

1. Augment i millora de l'oferta de transport públic interurbà:

1.1. Nova xarxa de transport públic interurbà per carretera

1.2. Nou sistema tarifari

1.3. Nou marc regulador per a compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers

1.4. Millorar i ampliar la infraestructura del transport públic:

1.4.1. Millorar xarxa ferroviària existent: finalització electrificació línies, supressió passos a nivell, aparcaments dissuasius (estacions Es Caülls, Polígon Marratxí i Pont d'Inca), nou baixador a l'Hospital d'Inca, etc.

1.4.2. Ampliar xarxa ferroviària existent:

-Corredor Alcúdia: ampliació de Sa Pobla a Alcúdia

-Corredor Artà: ampliació Manacor-Artà-Cala Rajada

-Corredor Migjorn: nova línia Palma-aeroport-Llucmajor; la prolongació fins a Santanyí i Manacor per Felanitx està fora del temps de vigència d'aquest Pla.

-Línia metro Palma-UIB que arribi fins a l'Hospital Son Espases i Parc BIT

Primera fase període vigència del Pla (2019-2022):

Xarxa ferroviària:

Xarxa de transport públic urbà i interurbà a l'àrea metropolitana de Palma:

Segona fase període vigència del Pla (2022-2026):

-Tramvia Badia de Palma:

Fase I:

-Tram I: connexió centre de Palma (Plaça d'Espanya) amb l'aeroport, passant pel Polígon de Llevant, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa i Can Pastilla.

- Tram II: extensió per les Avingudes de Palma, perllongant-se des de la Plaça d'Espanya.

- Tram III: extensió dins al Sud-Est, des del nucli de Can Pastilla fins a s'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'aeroport.

Fase II (trambadia): extensió cap al Sud-Oest de Palma, fins assolir Santa Ponça, passant per Cala Major, Illetes, Portals Nous, Palmanova, Magaluf i Son Ferrer.

Per raons de vigència i de necessitat d'implantació del canvi modal de mobilitat de l'àrea metropolitana de Palma, aquest Pla només contempla l'execució dels Trams I i III de la Fase I.

1.4.3. Crear vies reservades pel transport públic i vehicles d'alta ocupació (VAO) a les zones amb congestió

1.5. Estructurar un sistema de finançament de la mobilitat que permeti assegurar els recursos necessaris al transport públic

2. Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans:

2.1. Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 habitants: es pretén integrar i coordinar totes les mesures i incentius per dissuadir la utilització del cotxe en viatges que es poden fer en altre mode de transport o caminant. En aquesta mesura es proposa disposar d'una línia de subvenció per a la implantació de les mesures incloses en els PMUS.

2.2. Realitzar i aplicar estudis de mobilitat a municipis petits

2.3. Realitzar i aplicar Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat (Polígons Industrials, centres hospitalaris i UIB)

2.4. Realitzar i aplicar Plans Metropolitans a Palma, Eivissa i Maó i un Pla comarcal a Llevant amb l'objecte de cosir les xarxes viàries, de transport públic, ciclistes i de vianants dels diferents municipis en base a una mirada integral del sistema de mobilitat.

2.5. Incorporar criteris de sostenibilitat en els Plans Directors Territorials i els Plans Generals d'Ordenació Urbana.

2.6. Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: realització i execució dels Plans Insulars de Mobilitat Ciclista.

2.7. Realitzar i aplicar un Pla d'Aparcament d'Intercanvi; la posada en servei d'aparcaments de dissuasió facilitarà l'accés als nuclis urbans; els criteris d'ubicació i indicacions per la seva explotació s'establiran en el Pla Director d'Aparcaments de Dissuasió que el present Pla proposa realitzar.





2.8. Fomentar la caminabilitat als nuclis urbans.

3. Optimització de la mobilitat turística:

3.1. Realització i aplicació de Plans de Mobilitat en Espais Turístics

3.2. Regular la mobilitat dels vehicles de lloguer

3.3. Realitzar i aplicar un Pla de Serveis Discrecionals

3.4. Pla de Mobilitat del Servei de Taxi

3.5. Realitzar i aplicar un Pla de Serveis de Costa a Maó, Eivissa i Badia de Palma a l'estiu

4. Optimització de la distribució de mercaderies:

4.1. Realitzar i aplicar el Pla de Centres Logístics amb la finalitat que cadascuna de les illes disposi d'un Centre Logístic pròxim als ports com a centre de ruptura de càrrega, evitant així la circulació de tràilers per les illes.

4.2. Regular la circulació dels vehicles de mercaderies a les illes

4.3. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans

5. Seguiment del sistema de mobilitat: es planteja la construcció d'una plataforma web que afegeixi informació sobre les possibilitats de desplaçament en les diferents maneres de transport i la implantació de mesures de gestió de trànsit amb la finalitat d'optimitzar les infraestructures.

5.1. Crear un centre de Gestió i Informació de la Mobilitat multimodal i multiadministració

5.2. Coordinar i desenvolupar els Sistemes Intel·ligents de Transport (SIT)

5.3. Crear la taula de mobilitat urbana per a l'intercanvi d'informació, promoure la recerca i la innovació

5.4. Crear un Observatori de la Mobilitat

5.5. Realitzar campanyes d'informació i promoció de la mobilitat sostenible

6. Potenciació d'energies sostenibles en el transport; la disminució de la contaminació generada pels vehicles es pot aconseguir: disminuint la utilització del cotxe, utilització més eficient dels vehicles i ús de combustibles menys contaminants.

6.1. Promoure la implantació de punts de recàrrega de gas i potenciar la transformació dels vehicles de gas

6.2. Ampliar la xarxa de punts de recàrrega i d'electrolineres

6.3. Regular la limitació de la circulació de vehicles contaminants

6.4. Incorporar vehicles elèctrics en les administracions públiques

6.5. Fomentar l'adquisició de bicicletes elèctriques

7. Millora de la seguretat viària, impulsant mesures destinades a incrementar la seguretat vial mitjançant polítiques de pacificació del trànsit i sensibilització de la població.

7.1. Regular la màxima velocitat de circulació

7.2. Incrementar el control de la Màxima Velocitat de Circulació

7.3. Fomentar els processos de camins escolars segurs

7.4. Introduir en el currículum escolar matèries sobre la mobilitat sostenible

7.5. Redactar Plans d'actuació sobre els Trams de Concentració d'Accidents

7.6. Implantar elements de seguretat a les vies principals

8. Millora de la mobilitat interinsular, apropant les diferents illes, tant des d'un punt de vista funcional (crear connexió directa Menorca-Eivissa, establir serveis exprés Alcúdia-Palma coordinats amb els vaixells de Menorca, etc.) com tarifari (utilitzant un mateix títol de transport a totes les illes).

8.1. Millorar les connexions aèries interinsulars

8.2. Implantar una integració tarifària i funcional a totes les illes

8.3. Coordinació dels mitjans de transport per a les connexions interinsulars

3. Objectius ambientals lligats als objectius estratègics del Pla

La sostenibilitat no es reflecteix exclusivament en la qualitat de vida local sinó que s'estén als grans reptes de caràcter global o planetari; així es distingeix:

-Sostenibilitat local: atén conseqüències directes, immediates i locals de la mobilitat, com el soroll, la contaminació atmosfèrica o la impermeabilització del sòl.

- Sostenibilitat global: es preocupa per les repercussions dels nostres desplaçaments en altres llocs perquè se n'obtenen recursos o bé perquè reben els residus o les emissions que possibiliten el moviment aquí, com és el cas de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, la reducció de les reserves energètiques o la disminució de la biodiversitat.
- Sostenibilitat social i econòmica: enllaça amb les pertorbacions socials causades per la mobilitat en termes de salut, convivencialitat, pertorbació de l'espai públic, autonomia i equitat.

SOSTENIBILITAT	CONCEPTES	INDICADOR
GLOBAL	Consum energètic	Energia consumida/viatger
	Gasos efecte hivernacle (GEH)	Tones/any emissions CO2 equivalents
LOCAL	Contaminació atmosfèrica	Tones Nox/any
	Qualitat acústica	% població en zones > 65 dB Lar (diürn)
	Ocupació del sòl	% població en zones > 65 dB Lar (nocturn)
SOCIAL	Accidentalitat	Ha ocupada per viatger transportat
		% espai urbà dedicat a mobilitat no motoritzada
		Accidents / milió habitants

La inversió prevista al PDSMIB, en cada una de les seves línies estratègiques, es centra principalment en els següents objectius:

- Increment d'ús del transport públic
- Increment d'ús dels mitjans no motoritzats (a peu, en bicicleta, altres)
- Reducció de l'ús dels viatges en vehicle privat
- Reducció de l'accidentalitat

Aquests objectius tenen una incidència directa positiva sobre el medi ambient i a la documentació presentada es fa una previsió de la variació prevista per a cadascun dels esmentats objectius, des del 2016 fins al 2026.

4. Resum del procés d'avaluació

Fase Prèvia de Consultes

Tal com preveu l'art. 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va redactar el Document d'Abast que va ser tramés a la Direcció General de Mobilitat i Transports el 21 de maig de 2018, juntament amb les còpies dels informes rebuts de les administracions afectades.

A l'apartat 12 de l'EAE presentat es comenta com s'han tingut en compte els aspectes detallats al Document d'Abast; atès que tots estan incorporats en el Pla excepte el que fa referència a la UIB es posarà com a condicionant que s'estudiï la possibilitat de construir noves estacions de metro ja que es considera que el metro de la UIB està infrautilitzat donada la gran extensió del Campus i l'elevada distància de determinats edificis universitaris a la única estació de metro existent a l'actualitat.

Fase d'informació pública i de consultes

D'acord amb la Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat de 29 de juny de 2018 (publicada en el BOIB núm. 82 de 3/7/2018) es va obrir un procés d'informació pública de 2 mesos.

D'acord amb la Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat de 24 d'agost de 2018, es va ampliar el termini d'informació pública del Pla fins al 14 de setembre de 2018.

Durant el tràmit d'informació pública s'han presentat 9 informes de diferents administracions i 14 aportacions diverses (associacions, partits polítics, entitats ecologistes i particulars).

La majoria d'al·legacions presentades i informes emesos fan referència a les mesures proposades en el PDSMIB; algunes s'han acceptat i incorporat al Pla i altres no, justificant la seva desestimació.

5. Conclusions

Per tot l'anterior, es formula la declaració ambiental estratègica favorable respecte al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears amb les següents condicions:



1.S'ha d'analitzar com està funcionant el transport públic fins a la UIB i si hauria prou demanda per proposar la construcció de noves estacions de metro al Campus Universitari per poder arribar als edificis de la UIB allunyats de l'actual estació.

2.Com a centres generadors de mobilitat, a més dels que preveu el PDS (Polígons Industrials, centres hospitalaris, centres escolars públics i UIB) s'han de tenir en compte els Centres d'Oci, els grans establiments comercials i els Centres Escolars privats o concertats.

3.S'haurà de donar compliment als condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 a tot el que sigui d'aplicació al present Pla; especialment el que fa referència a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

-S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius.

-S'ha de tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessin zones urbanes, proposant mesures correctores si n'és el cas.

-Possible afecció a Espais Naturals Protegits i a llocs de la xarxa ecològica europea «Natura 2000».

Es recorda que, atesa la manca de detall de traçats i infraestructures, si en un futur s'ha de planificar o projectar alguna infraestructura, s'haurà de tramitar la corresponent Avaluació Ambiental Estratègica si es tracta d'un pla o programa (plans de detall, de desenvolupament, estudis informatius), o d'impacte si es tracta d'un projecte. Els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment en quant a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc, justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

Així mateix, ateses les consideracions contingudes en l'anàlisi del Pla, la CMAIB proposa al Govern:

- a) Que la planificació territorial i sectorial afronti la problemàtica sobre la mobilitat de la macrocefàlia de Palma.
- b) Que implementi instruments de fiscalitat verda que fomentin alhora el model de mobilitat sostenible del Pla i el dotin de recursos per implementar-se. “

Palma, 15 d'abril de 2018

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

