

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

6261

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe ambiental estratègic sobre el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i Intel·ligent (PMUSI) del TM de Calvià, (171e-2022)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 17 de maig de 2023, i d'acord amb l'article 8.1.a) del Decret 3/2022, de 28 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 31 d'1 de març de 2022),

RESOLC FORMULAR:

L'informe ambiental estratègic sobre el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i Intel·ligent (PMUSI) del TM de Calvià, Mallorca, en els termes següents:

1. Determinació de la subjecció a avaluació ambiental i tramitació

Atès el que estableix l'article 12 del Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Avaluació Ambiental de les Illes Balears:

“3. Seran objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada: a) Els plans i programes esmentats a les lletres a) i b) de l'apartat 1 d'aquest article, i les seves revisions, que estableixin l'ús, a nivell municipal, de zones de reduïda extensió.”

El document ambiental estratègic ha de contenir almanco la informació indicada a l'article 29 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

2. Descripció del pla

Amb el PMUSI, i segons els documents presentats, es pretén disposar d'un document estratègic en el qual s'estableixin les línies d'actuació en matèria de mobilitat i transport al municipi de Calvià per al present i com a un escenari futur de major sostenibilitat que l'actual, definint estratègies encaminades a aconseguir un canvi de model cap a formes de transport amb menor consum d'energia i cap a un ús racional dels models existents.

El PMUSI explica que Calvià combina terrenys muntanyosos al nord (serra de Tramuntana i la Serra de Na Burguesa), i terrenys plans a la resta del municipi amb varietat de tipologies costaneres, zones urbanes disperses i multinucli amb 18 nuclis amb tipologies diferents (Palmanova i Magaluf amb important activitat turística, Calvià villa caràcter administratiu i residencial, i es Capdellà, Sol de Mallorca, Galatzó i Son Ferrer amb caràcter residencial, a més del polígon industrial Son Bugadelles), amb dades de població corresponents (octubre 2019) al voltant dels 146.958 habitants (població resident i places turístiques), i un parc de vehicles (2020) de 51.736 vehicles, amb 39.391 turismes. Així mateix, el PMUSI inclou el resultat de la recopilació de dades de l'enquesta telefònica de 2016 sobre Estudi de Caracterització de la Mobilitat del Municipi de Calvià sobre patrons de mobilitat d'un territori determinat (nombre de desplaçaments per dia, horaris, edat, sexe, intra o extramunicipals, resident o no resident, obligats o d'esbarjo, caracterització de moviments entre nuclis, etc), sent la mitja 3,5 desplaçaments diaris per persona, majoritàriament en vehicle privat, intramunicipals i en major proporció no obligats, mentre que l'ús de sistemes de mobilitat no contaminats o en transport públic són per mobilitat no obligada.

El document del Pla de Mobilitat fa una anàlisi, en conjunt i per nucli de població, dels elements que generen focus i motius de desplaçaments dins el municipi o des de fora del mateix: dispersió de la població (índex de dispersió el 0,7% i el 0,9%), la concentració d'activitats econòmiques (places turístiques i negocis, la densitat comercial més gran dels quals es troba a l'àmbit de Palmanova-Magaluf), elements d'interès (platges, camps de golf, Marineland, mercats setmanals i anuals, finques i zones d'esbarjo públiques, rutes de senderisme, etc...), així com dels equipaments, serveis i altres llocs d'interès (poliesportius, centres educatius, centres de salut i hospitals, etc.).

Així mateix, al PMUSI es fa una anàlisi de l'estat i deficiències de les xarxes de vianants i cicloturístiques (dins i entre nuclis de població), de l'accessibilitat als equipaments, d'itineraris per a vianants, i mancances del servei d'accés mitjançant el transport públic a cada centre poblacional. La millora de l'accessibilitat dels itineraris de vianants s'ha de fer a partir de l'elaboració d'un Pla d'accessibilitat física de tot el municipi.



Al PMUSI també inclou un anàlisi dels serveis oferta de transport públic al municipi de Calvià hi ha 4 tipus de serveis diferents de transport públic: línia 4 de l'EMT de Palma, 11 línies regulars de Transport de les Illes Balears TIB (102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 línia local recorregut intern municipal, 122 línia local recorregut intern municipal, 123 línia local recorregut intern municipal, A11 reforç aeroport, i A12 reforç aeroport); Línies Transport Escolar i Universitari Públic. Els serveis prestats per l'Ajuntament de Calvià són les Línies Transport Escolar i Universitari Públic.

Respecte als estacionaments, el document analitza el nombre de places disponibles en calçada d'aparcament lliure o en ORA, així com aparcaments de rodalia i infraestructures, i les comunicacions a peu o bicicleta d'aquests, per cada un dels nuclis de població, analitzant les deficiències i necessitats. El PMUSI esmenta que a l'any 2017 l'Ajuntament de Calvià va signar un conveni amb la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i el Consell de Mallorca per promoure l'ús dels vehicles elèctrics i creació de punts de recàrrega, a més de l'aplicació del nombre mínim de punts de recàrrega a aparcaments dissuasius de nova construcció o de reforma integral de més de 10 places (almenys un punt de recàrrega de vehicle elèctric i almenys un punt de recàrrega de vehicle elèctric per cada 40 places, i infraestructura que possibiliti la instal·lació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics per cada 5 places).

Un cop s'ha definit l'oferta i la demanda de la mobilitat al municipi, tant a escala intranucli, entre els diferents nuclis, com les relacions amb l'exterior, el PMUSI identifica els aspectes principals conclusió de l'estudi de mobilitat i mostra els principals resultats en una matriu DAFO per cada un dels nuclis de població. A partir de l'anàlisi, i en línia amb els objectius que assenyalava la Llei d'economia sostenible respecte a la mobilitat sostenible i les orientacions i recomanacions que emanen del marc estratègic, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i Intel·ligent del municipi de Calvià considera objectius essencials que el sistema de mobilitat permeti una ciutat més Competitiva, Amable, Sostenible, Segura, Accessible, Sostenible, Participativa i Connectada; i les mesures que integren el pla s'enfoquen i estructuren, individualment o en conjunt, dins cada un d'aquests objectius. Proposa les següents estratègies i mesures concretes a desenvolupar entre el 2022 i el 2028:

E1: Promoure la mobilitat activa als desplaçaments de proximitat.

MED.1.Creació de zones de prioritat de vianants

MED.2.Definició d'eixos de gran capacitat de vianants i ciclistes

MED.3.Remodelació de les travesseres urbanes

MED.4.Pla per a la restricció del trànsit poc eficient i contaminant

MED.5.Embelliment de passatges de vianants intranuclis per millorar la mobilitat transversal

MED. 6.Millora de la infraestructura de vianants a la línia costanera

MED.7.Pla de mobilitat activa i independent de menors als centres educatius

MED.8. Campanyes de conscienciació per al foment de la mobilitat a peu

MED.9. Ampliació de l'oferta de punts d'estacionament per a bicicletes i patinets

MED.10.Promoció del Cicloturisme

MED.11.Campanyes de conscienciació per al foment de la mobilitat amb bicicleta

MED.12.Redacció d'un pla d'accessibilitat universal

E2: millorar la connexió en modes actius entre els diferents nuclis.

MED.13.Ampliar el Passeig de Calvià i augmentar les connexions entre els diferents nuclis que conformen el municipi

MED.14.Millorar el camí de vianants entre es Capdellà i Calvià Villa.

MED.15.Creació i millora dels itineraris paisatgístics per millorar la mobilitat entre nuclis

MED.16.Pla d'adaptació de la infraestructura a la mobilitat lleugera

MED.17.Millorar les connexions en modes actius amb altres municipis

E3: Potenciar-ne l'ús i facilitar l'accés al servei de transport públic col·lectiu.



MED.18.Carrils reservats a vehicles d'alta ocupació en vies interurbanes de Transport Mallorca

MED.19.Construcció d'un sistema integrat d'aparcaments dissuasius i intercanviadors.

MED.20.Estudi de viabilitat de la implantació d'una xarxa de transport públic urbà

MED.21.Millora de l'accessibilitat a les parades de transport públic i material mòbil a través de la redacció d'un pla d'accessibilitat al transport públic

MED.22.Parades a demanda intermèdies durant el servei nocturn.

MED.23.Campanyes de foment i ús dels aparcaments dissuasius

E4: Promoure un ús més eficient del vehicle privat.

MED.24.Campanyes de conscienciació i aprenentatge de conducció eficient i segura.

MED.25.Pla de millora de la senyalització horitzontal

MED.26.Pla d'implementació de senyalització vertical interactiva de velocitat en entorns urbans

MED.27.Pla d'ampliació de les zones d'estacionament regulat al municipi

MED.28. Desenvolupament d'aplicacions per al vehicle compartit

MED.29.Estudi de la contaminació atmosfèrica al municipi: soroll i emissions

E5: Adequar la xarxa viària per donar resposta a les necessitats dels nuclis urbans.

MED.30.Reordenació del trànsit a Calvià Villa

MED.31.Reordenació del trànsit a Santa Ponça

MED.32.Reordenació del trànsit al Toro

MED.33.Reordenació del trànsit i redisseny de la xarxa viària a Magaluf

E6: Incentivar tecnologies de propulsió alternatives i sostenibles al transport.

MED.34.Campanya divulgativa sobre els vehicles amb tecnologies de propulsió alternatives.

MED.35.Instal·lació de Fotolineres a tots els aparcaments dissuasius

MED.36.Ajuts a la renovació de l'actual flota de taxis del municipi

MED.37.Fomentar els vehicles de baixes emissions i eficients a la flota municipal

E7: Optimitzar la distribució urbana de mercaderies.

MED.38.Estudi de viabilitat i implementació d'un Centre de Consolidació Urbana al polígon Son Bugadelles.

MED.39.Estudi i pla dels punts de càrrega i descàrrega als diferents nuclis

MED.40. Digitalització i desenvolupament d'una aplicació interactiva de reserva de places de vehicles comercials

MED.41.Instal·lació de punts de càrrega ràpida a les places de càrrega i descàrrega

MED.42. Plans per al foment de la bicicleta elèctrica (càrrecbike) per a la distribució de darrera milla

E8: Adaptar la infraestructura a la mobilitat connectada i intel·ligent

MED.43. Perllongar la cobertura 5G a tot el municipi

MED.44. Instal·lar semàfors amb preferència a les línies d'autobús d'altres prestacions

Per a una de les mesures, el PMUSI inclou una «Fixa de la mesura», amb informació bàsica com la seva descripció, les seves actuacions, la interrelació entre mesures, els agents implicats, el termini de implantació i l'indicador de seguiment, entre altres. S'elaboren per tal de simplificar el seguiment del PMUSI, pel fet que els indicadors s'han definit per tal de conèixer l'evolució d'un mateix paràmetre al llarg del temps, podent així conèixer la repercussió de la implantació del PMUSI i els seus impactes generats al municipi.

Per a l'avaluació del compliment dels objectius, l'avanç de l'execució o la necessitat de fer canvis, el PMUSI recull indicadors d'avaluació (pla d'avaluació del nivell d'assoliment dels objectius establerts), i seguiment del PMUSI (pla de seguiment del grau d'evolució de les mesures proposades) per cada una de les mesures i eixos.

A més, s'inclou un pla de finançament que inclou possibles vies de finançament tant a escala nacional, europea i internacional, com dins l'esfera pública i privada. Hi ha mesures recollides en aquest pla que depenen totalment o de Mallorca o el Consorci de modes de mobilitat activa parcialment d'altres administracions, com ara el Consell Transports. Més del 50% del pressupost correspon a modes de mobilitat activa i sostenible, principalment, enfocada als desplaçaments de proximitat.

El document ambiental, quant a les alternatives o escenaris proposats en aquest document, en recull quatre alternatives respecte a l'afecció al medi ambient:

-Escenari 0. Tendencial “do nothing”.

-Escenari 1. “Planificació accessible”: únicament es prenen mesures per tal de millorar la infraestructura i la accessibilitat del municipi afavorint les maneres no motoritzades com són el vianant i el ciclista. Calcula una reducció en 8,92 tn CO₂ totals al 2027 respecte a la situació actual.

-Escenari 2. “La innovació tecnològica revoluciona la mobilitat”: fort desenvolupament tecnològic que inclou mesures per l'augment del vehicle elèctric. Calcula una reducció en 10,06 tn CO₂ totals al 2027.

-Escenari 3. “Transitori o responsable” (desenvolupament del PMUSI): desenvolupament de totes les mesures contemplades als eixos. Calcula una reducció en 14,09 tn CO₂ totals al 2027.

3. Avaluació d'efectes previsibles

1. Incorporació de la legislació sectorial.

Tipus d'instrument Àmbit territorial Àmbit temàtic		Instrument	
NORMATIVA	Autonòmic	Urbanisme	Llei 12/2017 d'urbanisme de les IB
		Mobilitat	Llei 4/2017 de transports terrestres i mobilitat sostenible de les IB
		Accessibilitat	Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les IB
		Energia	Llei 10/2019 de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica
	Estatàl	Mobilitat	Reial Decret 970/2020, de 10 de novembre, pel qual es modifiquen el Reglament general de circulació, aprovat pel Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre i el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial Decret de 2822/1998, de 23 de desembre, en matèria de mesures urbanes de trànsit
		Accessibilitat	Reial Decret 1544/2007, de 23 de novembre, pel qual es regulen les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització de les formes de transport per a persones amb discapacitat
PLANIFICACIO	Autonòmic	Mobilitat	Pla Director Sectorial de Mobilitat de les IB (2019)
			Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (2009)
			Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per carretera de Mallorca (2017)
			Pla de vies cilciestes del Consell de Mallorca (2017)
	Municipal	Energia	Modificació del Pla Director Sectorial Energètic de les I. B. (2016)
		Urbanisme	Pla General d'Ordenació Urbana de Calvià 2000 (Refòs 2012)
		Igualtat	Pla Estratègic d'Igualtat de Gènere del Municipi de Calvià 2019-2021
	Municipal	Accessibilitat	Pla d'Accessibilitat no física de Calvià

El PMUSI recull com el llistat de la normativa sectorial vigent, en relació a la mobilitat i accessibilitat dins de l'ordenació territorial del municipi, així com la planificació en els diferents àmbits temàtics i territorials que s'han considerat en la redacció del Pla.



A l'informe del Departament d'Obres Públiques de la Direcció General de Mobilitat i Transport Terrestre de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, conclouen, sobre el "Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i intel·ligent de Calvià", tal com recull l'article 191.1 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, que el PMUSI de Calvià és coherent amb els objectius de la llei i els objectius i les mesures que estableixi el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.

Els objectius del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears són:

1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del T. Públic, especialment als col·lectius vulnerables.
2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
3. Reduir la sinistralitat.
4. Minimitzar el consum energètic.
5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments.
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius.
7. Flexibilitzar el T. Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat.
8. Optimitzar la connexió entre illes.

2. Zones verdes, parcs i places, vies de connexió

Vàries de les mesures dels set eixos del PMUSI, inclouen la creació de zones verdes, parcs i places (zones d'embelliment, millora a les rutes o vies de connexió de vianants i de carrils bici, etc.) però no es concreta la seva configuració.

Si bé es tracta d'un pla de mobilitat, les mesures que inclouen zones verdes tenen efectes sobre la regulació de la temperatura i emissions d'efecte hivernacle, per la qual cosa és necessari incloure les mesures idònies per a maximitzar la fixació de CO₂ i augmentar zones d'ombra (espècies arbòries adequades a l'espai de plantació per a reduir les podes innecessàries, amb una copa d'ombra significativa, de baix consum hídric i preferentment autòctones), promoure la filtració d'aigua pluvial (superfícies amb paviment permeable i que absorbeixin CO₂) i la recollida d'aigua pluvial per al reg i per al seu ús posterior (recollida a taulades i en superfície, dipòsits subterranis, etc.)

S'ha de reincorporar al PMUSI i la legislació de base, les determinacions del Reial decret 49/2023, de 24 de gener, mitjançant la qual s'ha aprovat el Pla Hidrològic de la Demarcació Hidrogràfica de les Illes Balears, que estableix entre altres extrems:

« Article 48. Optimització en el reg de parcs, jardins i zones verdes

1. En el disseny i execució de projectes de noves zones verdes urbanes públiques, així com en la remodelació de les existents, s'utilitzaran espècies vegetals autòctones i de baix requeriment hídric.
2. En el disseny, remodelació i execució de jardins i zones verdes privades es fomentarà la utilització d'espècies vegetals autòctones de baix requeriment hídric, així com l'ús d'aigües pluvials i/o regenerades
3. El reg de parcs, jardins i zones verdes urbanes, es realitzarà, en la mesura del possible, mitjançant la utilització d'aigües pluvials i aigües regenerades, excepte per raons de salut pública acreditades degudament.
4. A aquest efecte, les entitats gestores de depuradores o les administracions públiques podran posar a disposició dels usuaris aigua regenerada per al reg de zones verdes públiques i privades en règim de servei públic. En tal cas, l'accés a aquest tipus de xarxes comportarà l'obligació de connexió al servei, que ha de garantir la recuperació de costos.(...)

Article 51. Gestió d'aigües pluvials(...)

5. Els nous desenvolupaments urbanístics adoptaran tècniques o sistemes urbans de drenatge sostenible. Els projectes d'urbanització incorporaran mesures per fomentar la infiltració de les superfícies dels aparcaments, vials, centres de rotondes, escocells i jardins. Es proposa utilitzar solucions amb paviments permeables o el rebaixament de vorades en aquelles situacions en què es pugui redirigir l'escorrentia superficial cap a zones on es faciliti la seva infiltració (escocells, zones verdes...). Tot això sense perjudici de l'ús d'altres possibles solucions que s'englobin dins d'aquest conjunt de tècniques de drenatge sostenible.»

3. Afecció a l'atmosfera i emissions de gasos d'efecte hivernacle.



L'informe (R/S 183/21-CA) del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic, fa una anàlisi exhaustiu de les mesures incorporades al PMUSI, en relació amb les mesures a complir de la legislació nacional i autonòmica en relació amb canvi climàtic i transició energètica. Com a mesures no contemplades al PMUSI conclou el següent:

«- S'han de crear les Zones de Baixes Emissions.

-S'han d'establir indicadors a assolir en el PMUSI que siguin coherents amb el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears.

-El PMUSI ha d'implicar la replanificació urbana donant lloc a sistemes més actuals del tipus Superilles, Corridors Verds ...»

Sobre el contingut d'aquest informe, remarca l'obligació, d'acord amb l'article 14.3 de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, l'establiment de zones de baixes emissions. Aquestes àrees es contemplen a la Mesura 4 de l'Eix 1, MED. 4. Pla per a la restricció del trànsit poc eficient i contaminant, però només nomena l'àrea o zona de baixes emissions de Magalluf, i no s'especifica la superfície que suposa, sent l'exigut a la normativa el 25% de les zones urbanes. Per aplicar o facilitar la creació, esmenta l'esborrany del Decret del Reglament de definició de Zones de Baixes Emissions:

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacionpublica/PP_SGALSI_2022_PRDZBE.aspx, i un llistat de l'articulat de l'ordenança de regulació.

Així mateix, recorda la necessitat d'incloure la perspectiva climàtica en els instruments de planificació d'acord amb la Llei balear 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica, concretament:

«(...) b)Una anàlisi de la vulnerabilitat actual i prevista davant els efectes del canvi climàtic i mesures destinades a reduir-la.

c)Una avaluació de les necessitats energètiques del seu àmbit d'actuació i la determinació de les mesures necessàries per minimitzar-les i per garantir la generació d'energia d'origen renovable.

2.En els nous desenvolupaments urbanístics que prevegin els instruments recollits en l'apartat anterior s'ha de reservar una àrea de sol destinada a la generació d'energia renovable amb una superfície suficient per generar l'equivalent anual a les necessitats energètiques d'aquest desenvolupament. (...)»

Per a l'anàlisi dels riscos, facilita una eina de càlcul d'inundabilitat i erosió costanera en anomenada ONA Tool, i la pàgina web <https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/>.

Recomana la inclusió d'un Pla de Contingència front d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica on el motiu es pugui deure tot i que sigui parcialment al trànsit, i fa un llistat de possibles mesures, d'acord amb la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera les mesures d'aquests anomenats Plans d'Acció a Curt Termin, i el Real Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, per la qual s'aprova el text refós de la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Vial.

Per altra banda, no s'ha constatat al document del PMUSI mesures en relació amb l'enlluernament que es farà servir a les mesures que suposin canvis o instal·lació de lluminàries a zones públiques. És interessant estudiar la viabilitat d'incloure fanals amb plaques fotovoltaiques a places, zones enjardinades i vies de comunicació per a vianants i bicicleta. Qualsevol solució aplicada haurà de seguir els principis de racionalitat ambiental de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica i de la Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears.

4.Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 29 i següents de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, des de la CMAIB es consultaren a les administracions següents i persones interessades següents:

-GOVERN DE LES ILLES BALEARS

Conselleria de Medi Ambient i Territori

Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat (Departament de Medi Natural)

-Servei de Planificació al Medi Natural (VALIB 150909)

-Servei de Gestió Forestal i Protecció de Sòl (VALIB150932)

-Servei de Protecció d'Espècies (VALIB 150950)



Direcció General de Recursos Hidrics

-Servei d'Estudis i Planificació (VALIB 150933)

-Servei d'Aigües Superficials (VALIB 150933)

Direcció General de Territori i Paisatge

-Servei d'Ordenació del Territori i Urbanisme (VALIB 150927)

Conselleria de Transició Energètica, Sectors Productius i Memòria Democràtica

Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic

-Servei de Canvi Climàtic i Atmòsfera (VALIB 151157)

Conselleria Mobilitat i Habitatge

Direcció General de Mobilitat i Transport Terrestre (RS GOIBS386799/2022)

-CONSELL DE MALLORCA

Departament de Territori

-Direcció Insular d'Urbanisme (RS GOIBS382337/2022)

Departament de Mobilitat i Infraestructures

-Direcció Insular d'Infraestructures (RS GOIBS385752/2022)

-ASSOCIACIONS

-Amics de la Terra ((RS GOIBS382367/2022)

-Terraferida (RS GOIBS382376/2022)

-GOB (RS GOIBS385744/2022)

Fins ara hem s'han rebut els següents informes com a respecte a les consultes realitzades:

-Informe 183/21-CA del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic

«(...) Consideracions tècniques:

-3.1. Consideracions a tenir en compte segons la Llei balear 10/2019, de 22 de febrer, de Canvi Climàtic i Transició Energètica

(...) Perspectiva climàtica en els instruments de planificació

1.La nova formulació, adaptació o revisió dels plans directors sectorials, els plans territorials insulars i els instruments de planejament municipal, així com qualsevol altre pla sotmès a avaluació ambiental estratègica, han d'incorporar la perspectiva climàtica en el procés d'avaluació ambiental. A aquest efecte, han d'incorporar:

a)Una anàlisi del seu impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle directes i induïdes, així com mesures destinades a minimitzar-tes o compensar-les en cas que no es puguin evitar.

b)Una anàlisi de la vulnerabilitat actual i prevista davant els efectes del canvi climàtic i mesures destinades a reduir-la.

c)Una avaluació de les necessitats energètiques del seu àmbit d'actuació i la determinació de les mesures necessàries per minimitzar-les i per garantir la generació d'energia d'origen renovable.

2.En els nous desenvolupaments urbanístics que prevegin els instruments recollits en l'apartat anterior s'ha de reservar una àrea de sol destinada a la generació d'energia renovable amb una superfície suficient per generar l'equivalent anual a les necessitats energètiques d'aquest desenvolupament. (...)



-3.2. Consideracions a tenir en compte segons la Llei estatal 7/2021, de 20 de maig, de Canvi Climàtic i Transició Energètica

«La llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica estableix al seu article 14.3 que els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar abans de 2023 plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incloent-hi, a menys:

a) L'establiment de zones de baixes emissions abans de 2023.(...)

Si bé encara no s'ha aprovat reglamentàriament el real decret de definició de Zones de Baixes Emissions, sí que està disponible la seva versió més madura:

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacionpublica/PP_SGALSI_2022_PRDZBE.aspx

En aquesta mateixa pàgina es poden consultar les Directrius per la Creació de Zones de Baixes Emissions.

En tot cas, la zona de baixes emissions de Calvià s'haurà de coordinar amb les zones de baixes emissions que es creïn a nivell d'illa i, per tant, és necessari la coordinació amb el Consell de Mallorca al respecte.

En tot cas continuació presentem una possibilitat d'articulat al respecte, doncs la creació implicaria elaborar una ordenança:

1. Restriccions d'accés en funció del potencial contaminant dels vehicles - Es prohibeix la circulació, a partir d'1 de gener de 2025, de motocicletes (categoria L) i turismes (categoria M1) que no disposin de distintiu ambiental (equivalent al distintiu ambiental A), o que disposin de distintiu ambiental B o C.

-Es prohibeix la circulació, a partir d'1 de gener de 2030, de motocicletes (categoria L) i turismes (categoria M1) que disposin de distintiu ambiental ECO.

-Es prohibeix la circulació, a partir d'1 de gener de 2030, de furgonetes i camions lleugers de menys de 3.500 kg (categoria N1) i de furgons i camions lleugers d'entre 3.500 kg i 12.000 kg (categoria N2) que no disposin de distintiu ambiental (equivalent a distintiu ambiental A), o que disposin de distintiu ambiental B o C.

-Es prohibeix la circulació, a partir d'1 de gener de 2033, de furgonetes i camions lleugers de menys de 3.500 kg (categoria N1) i de furgons i camions lleugers d'entre 3.500 kg i 12.000 kg (categoria N2) que disposin de distintiu ambiental ECO.

2. Seran exempts de les restriccions establertes en els punts 2 i 3 els vehicles per raó del servei públic següents:

a) Vehicles dedicats al transport de Persones amb Mobilitat Reduïda (VPMR).

b) Vehicles de serveis que presten serveis d'emergència i essencials: vehicles que presten serveis mèdics; vehicles que presten serveis funeraris; vehicles de protecció civil i ambiental; vehicles de bombers; vehicles de policia i de cossos i forces de seguretat.

e) Vehicles dedicats al transport de persones amb malalties que els condicionen l'ús del transport públic.

d) Vehicles que presten un servei singular: vehicles blindats; vehicles d'emissió de ràdio o televisió; vehicles taller; vehicles laboratori; vehicles biblioteca; vehicles tenda; vehicles caseta de fires; vehicles grua d'arrossegament o elevació; vehicles per a neteja o reg de paviment; vehicles per pintar bandes; vehicles fumigadora.

Reglamentàriament es podran considerar d'altres tipus de vehicles exempts per raó del servei públic.

Les Zones de Baixes Emissions Municipals inclouran una superfície que suposi com a mínim un 25% de l'àrea urbana, i se situaran allà on suposin major eficiència per a la millora de la qualitat de l'aire de les persones que hi viuen, treballen, estudien o practiquen esport.

-3.3. Consideracions pel que fa a adaptació als efectes del canvi climàtic

En relació als efectes que el canvi climàtic es poden prendre en consideració els escenaris futurs de temperatura i altres índexs climàtics. (...) De gran utilitat és el visor d'Escenaris de la plataforma Adaptecca. Aquesta aplicació permet visualitzar prediccions per municipi o per una àrea de territori. Està elaborada per l'Agència Estatal de Meteorologia seguint tècniques de regionalització estadística. <http://adaptecca.es/escenarios/>

Temperatura

S'haurien de limitar al màxim aquells elements que generen la bombolla urbana i fomentar mecanismes naturals de control de la temperatura,

com l'evapotranspiració, mitjançant més arbrat, enjardinat, o coberta vegetals, i això s'ha de tenir en compte sobretot per als trajectes de vianants, bicicletes i VMPs ...

Recurs hídric i inundació fluvial

Part essencial de l'adaptació al canvi climàtic passa per optimitzar la gestió dels recursos hídrics. Per això és necessària la recuperació de l'aigua de pluja i contribuir a l'adaptació a la seva escassetat. En aquest sentit es consideren mesures adequades per als vials del municipi: augmentar la permeabilitat de calcades, voreres i altres elements de la urbanització; a fi d'estar més ben preparats per les pluges torrencials, i quan s'hagin de fer reformes de vials, s'haurien d'habilitar Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible (SUDS) on es doti d'infraestructures que aconseguixin captar i emmagatzemar aigua el màxim temps possible per no saturar les actuals infraestructures de pluvials. Inundació costanera

El canvi climàtic ha provocat i provocarà un augment del nivell de la mar, que serà de major o menor importància en funció dels escenaris futurs, essent el de major afecció l'escenari RCP8.5 (SSP8.5 d'acord amb la darrera versió de l'informe del IPCC).

El càlculs d'inundabilitat permanent i extrema que es generaran s'han calculat de manera regional en un projecte de col·laboració entre la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic i el SOCIB.

Els mapes d'inundació i la informació sobre la vulnerabilitat generada es poden consultar al web de Costes pel Canvi: [https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/ca/objectiu de costes pel canvi/](https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/ca/objectiu%20de%20costes%20pel%20canvi/)

En tot cas, s'ha elaborat una eina de calcul d'inundabilitat i erosió costanera en l'entorn d'aquesta col·laboració anomenada ONA Tool, que està a disposició de l'ajuntament per tal de fer càlculs de major resolució sobre zones puntuals.

La inundació costanera pot afectar a vials del municipi, i s'haurien de fer plans d'adaptació per a aquests vials. Un exemple són els d'adaptació de carreteres que travessen el domini públic marítim terrestre que gestionen els Consells Insulars i que es pot posar a disposició de l'Ajuntament de Calvià.

-3.4. Altres consideracions sobre mitigació de gasos d'efecte hivernacle

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i Intel·ligent (PMUSI) de Calvià ha de servir per tal de redefinir el propi Pla General d'Ordenació Urbana i poder així assolir els objectius del propi pla. Així doncs s'hauria de contemplar la possibilitat de crear estructures de Superilles, Corridors Verds, Eixos Cívics, ACIRE ...

Totes aquestes mesures estarien incloses en una sola acció del PMUSI, Creació de Zones de Prioritats de Vianants. Realment aquesta mesura s'hauria de conformar com el pilar principal del PMUSI i hauria d'estar ben definit i calendaritzat.

-3.5. Consideracions sobre Qualitat de l'Aire.

L'adaptació del PMUSI servirà per millorar la qualitat de l'aire al municipi i a les seves zones d'influència.

Altres mesures a tenir en compte serien el foment del teletreball, punts de coworking, o l'assegurança d'un 100% de possibilitat d'administració electrònica.

A l'hora de pavimentar, a més de tenir en compte criteris de drenatge sostenible i de minimització de la bombolla de calor, es podrien utilitzar asfalts i paviments que minimitzin el renou, la contaminació atmosfèrica i serveixin per reduir la concentració d'ozó.

La Llei 4/2014, 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears planteja una sèrie d'objectius que es desenvoluparen al Pla Director Sectorial de Mobilitat de l'any 2019. El PMUSI han d'establir uns indicadors i uns objectius que serveixin perdonar compliment a aquest Pla Director.

El PMUSI podria contenir entre les seves accions, l'establiment d'un Pla de Contingència front d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica on el motiu es pugui deure tot i que sigui parcialment al trànsit. D'acord amb la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera les mesures d'aquests anomenats Plans d'Acció a Curt Terminis han de cantenir moltes sobre regulació i restricció del trànsit. Això mateix ve indicat al Real Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, per la qual s'aprova el text refós de la Llei de Trànsit,

Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Vial. Entre les mesures a contemplar en el pla podria haver-hi:

-Restriccions a vehicles més contaminants: en funció de la norma EURO de compliment; de la classificació energètica o; donant prioritat als vehicles gasolina sobre els dièsel; o de futura etiqueta autonòmica o nacional sobre emissions contaminants

-Accés permès només a vehicles d'alta ocupació: ocupació superior al 60% de les seves places totals



-Reducció de la velocitat

-Limitació d'aparcament

-Limitació d'accés a certes zones

-Gratuïtat del transport públic

-Limitació horària

-Restricció per numerologia de la matrícula. Totes les limitacions s'establiran tenint en compte que persones amb problemes de mobilitat puguin fer els trasllats oportuns

-Evacuació.

A més es podrà actuar sobre altres fonts de contaminació:

-Limitació de l'activitat d'Activitats Potencialment Contaminants de l'Atmosfera

-Limitació de la crema de restes de poda i rostolls

-Prohibició de l'ús de biomassa o llenya per calefacció.

4. Conclusions

S'han de tenir en compte les consideracions establertes en aquest informe, a destacar que:

-S'han de crear les Zones de Baixes Emissions.

-S'han d'establir indicadors a assolir en el PMUSI que siguin coherents amb el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears.

-El PMUSI ha d'implicar la replanificació urbana donant lloc a sistemes més actuals del tipus Superilles, Corridors Verds ...

-Informe del Departament d'Obres Públiques de la Direcció General de Mobilitat i Transport Terrestre de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge.

«Conclusions.

El PMUSI de Calvià es considera una passa importantíssima per a poder gestionar correctament la mobilitat del municipi de forma sostenible, controlar-ne els seus excessos actuals i poder afegir un sistema de mobilitat adequat tant a residents com a visitants.

Els PMUS han de tractar i tracta un conjunt de mesures destinades a:

-Racionalitzar l'ús del vehicle privat com a mode de transport principal.

-Dimensionar i ofertar de forma adequada i preferent una infraestructura de mobilitat no motoritzada capaç de atreure de forma adequada als usuaris actuals del vehicle privat.

-Definir una transició adequada cap al transport públic adequat de la població resident i als visitants.

Per tant, tal com recull l'article 191.1 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, i a criteri del que signa, el PMUSI de Calvià és coherent amb els objectius de la Llei i els objectius i les mesures que estableixi el Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears.»

-Informe del Servei de Planificació al Medi Natural de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat de la Conselleria de Medi Ambient i Territorial

«En resposta al vostre escrit de data 23 de novembre passat (VALIB 150909) sol·licitant informe sobre el Pla de mobilitat urbana sostenible i intel·ligent del terme municipal de Calvià promogut per l'Ajuntament, us comunic que les actuacions es troben a fora de la Xarxa Natura 2000, i per les característiques del projecte no es preveu cap mena d'afectació que minvi les garanties mediambientals, per la qual cosa, no es considera preceptiva l'avaluació de les repercussions ambientals del projecte.»

Conclusions de l'Informe ambiental estratègic

Primer. No subjectar a avaluació ambiental estratègica ordinària, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i Intel·ligent (PMUSI) del terme municipal de Calvià, atès que no tindrà efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, sempre i quan es compleixin les mesures de seguiment del PMUS sobre els indicadors mediambientals i els condicionants següents:

1. Incloure en el Pla de Vigilància Ambiental el Pla de Contingència front d'episodis d'alta contaminació atmosfèrica, d'acord amb les directrius de la Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera, i el Real Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, per la qual s'aprova el text refós de la Llei de Trànsit, Circulació de Vehicles a Motor i Seguretat Vial, i les recomanacions de l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic.

2. Incloure en el Pla de Vigilància Ambiental les mesures per minimitzar les necessitats energètiques de l'execució del PMUSI i per garantir la generació d'energia d'origen renovable. En els nous desenvolupaments urbanístics del PMUSI s'ha de reservar una àrea de sol destinada a la generació d'energia renovable amb una superfície suficient per generar l'equivalent anual a les necessitats energètiques d'aquest desenvolupament. Qualsevol solució aplicada haurà de seguir els principis de racionalitat ambiental de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica i de la Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears.

3. Incloure en el Pla de Vigilància Ambiental les mesures pel seguiment de la possible afecció dels escenaris de canvi climàtic a les mesures del PMUSI.

4. A les zones enjardinades, places i vies per a vianants i/o bicicletes, a l'hora de pavimentar, a més de tenir en compte criteris de drenatge sostenible i de minimització de la bombolla de calor, s'hauran de prioritzar, sempre que sigui possible, utilitzar asfalts i paviments que minimitzin el renou, la contaminació atmosfèrica i serveixin per reduir la concentració d'ozó.

5. A les zones enjardinades, places i vies per a vianants i/o bicicletes, maximitzar la fixació de CO₂ i augmentar zones d'ombra (espècies arbòries adequades a l'espai de plantació per a reduir les podes innecessàries, amb una copa de ombra significativa, de baix consum hídic i preferentment autòctones), promoure la filtració d'aigua pluvial (superfícies amb paviment permeable i que absorbeixin CO₂) i la recollida d'aigua pluvial per al reg i per al seu ús posterior (recollida a taulades i en superfície, dipòsits subterranis, etc.), així com estudiar la inclusió de sistemes fotovoltaics a les lluminàries.

Així mateix, es recorda:

1. L'obligació del compliment de les directrius del Reial decret 49/2023, de 24 de gener, pel qual s'aprova el Pla Hidrològic de la Demarcació Hidrogràfica de les Illes Balears.

2. L'obligació del compliment de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica i de la Llei 3/2005, de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears.

3. L'obligació de l'establiment de zones de baixes emissions als municipis de més de 50.000 habitants, amb coordinació amb el Consell Insular, que han de incloure una superfície que suposi com a mínim un 25% de l'àrea urbana, i amb consideració del contingut de l'informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic.

Segon. Es publicarà el present informe ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 31.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental. A més, es donarà compte al Ple de la CMAIB i al subcomitè tècnic d'Avaluació d'Impacte Ambiental (AIA).

Tercer. L'informe ambiental estratègic perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació del pla o programa en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 31.4 de la Llei 21/2013.

Quart. L'informe ambiental estratègic no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que, si és el cas, escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte d'aprovació del pla o programa, d'acord amb el que disposa l'article 31.5 de la Llei 21/2013.

Cinquè. Aquesta resolució s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'aprovació.

(Signat electrònicament: 26 de juny de 2023)

La secretària general

Catalina Inés Perelló Carbonell

Per suplència del president de la CMAIB (BOIB núm 26, de 28/02/2023)

