

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

4962

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (203E/2017)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 11 de abril de 2019,

DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El art. 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece los planes o programas que son objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ordinaria.

1. Antecedentes

El presente Plan constituye una continuación del Plan Director Sectorial de Transportes de las Islas Baleares, aprobado en 2006 con un periodo temporal de aplicación de 8 años (2005 a 2012), el cual se ha ejecutado parcialmente; la crisis económica hizo que muchas de las infraestructuras previstas, bien por falta de demanda o por escasa disponibilidad de recursos económicos por parte de las administraciones competentes, no se llevaran a cabo.

El PDS de Transportes fue evaluado ambientalmente en la Comisión Permanente de 27/09/2005 (exp. 2160/2005), que acordó informar favorablemente con una serie de condiciones.

2. Objeto del plan

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares (PDSMIB) es un instrumento de planificación, ordenación y regulación de la movilidad y el transporte y le corresponde la ordenación de todo lo relativo a la movilidad, tanto en el ámbito urbano como interurbano, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los residentes y los visitantes de la isla, siempre respetando el medio natural y teniendo en cuenta criterios de sostenibilidad.

Se trata básicamente de un documento estratégico que define orientaciones y criterios de intervención pero que no concreta el detalle de las actuaciones a ejecutar; no se trata de un plan de infraestructuras, y todas las infraestructuras que en él se prevén se analizan a nivel de corredores, sin determinar de forma clara los trazados ni las posibles alternativas; cada proyecto nuevo previsto deberá tener su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental adecuado a sus características.

A diferencia de los antiguos planes de tráfico o circulación, el presente Plan hace referencia al conjunto de modos de desplazarse (a pie, transporte colectivo, bicicleta y vehículos motorizados privados) tanto de personas como de mercancías; además, incorpora los procesos vinculados a la sostenibilidad.

Se han definido 8 objetivos:

- 4 finalistas, orientados a minimizar los impactos negativos de la movilidad sobre la calidad de vida de los ciudadanos:
 - + Garantizar la accesibilidad al territorio a través del transporte público, especialmente a los colectivos vulnerables.
 - + Reducir la contaminación generada por la movilidad.
 - + Reducir la siniestralidad.
 - + Minimizar el consumo energético.
- 4 operativos, que orientan la acción y establecen los cambios que deben producirse para alcanzar el modelo de sistema de movilidad:
 - + Minimizar la distancia media de los desplazamientos.
 - + Cambiar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos.
 - + Flexibilizar el transporte público y dar rigidez a la oferta de transporte privado.
 - + Optimizar la conexión entre islas.



Establecidos los objetivos, se eligen las líneas estratégicas mediante las cuales se puede llegar a su consecución: se han definido 8 líneas estratégicas donde se agrupan cerca de 40 medidas.

A continuación se enumeran las líneas estratégicas y las medidas propuestas (en la Memoria del Plan se definen con detalle cada una de las medidas para cada isla: definición, agentes implicados, coste estimado, calendario de implantación, indicadores de seguimiento y la participación de la medida en el logro de los objetivos del Plan):

1. Aumento y mejora de la oferta de transporte público interurbano:

- 1.1. Nueva red de transporte público interurbano por carretera
- 1.2. Nuevo sistema tarifario
- 1.3. Nuevo marco regulador para compatibilizar el transporte escolar con el transporte regular de viajeros
- 1.4. Mejorar y ampliar la infraestructura del transporte público:
 - 1.4.1. Mejorar red ferroviaria existente: finalización electrificación líneas, supresión pasos a nivel, aparcamientos disuasorios (estaciones Es Caülls, Polígono Marratxí y Pont d'Inca), nuevo apeadero en el Hospital de Inca, etc.
 - 1.4.2. Ampliar red ferroviaria existente:
 - Corredor Alcudia: ampliación de Sa Pobla a Alcudia
 - Corredor Artà: ampliación Manacor-Artà-Cala Rajada
 - Corredor Migjorn: nueva línea Palma-aeropuerto-Llucmajor; la prolongación hasta Santanyí y Manacor por Felanitx está fuera del tiempo de vigencia de este Plan.
 - Línea metro Palma-UIB que llegue hasta el Hospital Son Espases y Parc BIT

Primera fase periodo vigencia del Plan (2019-2022):

Red ferroviaria:

Red de transporte público urbano e interurbano en el área metropolitana de Palma:

Segunda fase periodo vigencia del Plan (2022-2026):

- Tranvía Bahía de Palma:

Fase I:

- Tramo I: conexión centro de Palma (Plaza de España) con el aeropuerto, pasando por el Polígono de Levante, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa y Can Pastilla.
- Tramo II: extensión por las Avenidas de Palma, prolongándose desde la Plaza de España.
- Tramo III: extensión dentro el Sudeste, desde el núcleo de Can Pastilla hasta s'Arenal, dejando a un lado el ramal de conexión con el aeropuerto.

Fase II (Trambadía): extensión hacia el Sur-Oeste de Palma, hasta alcanzar Santa Ponça, pasando por Cala Mayor, Illetes, Portals, Palmanova, Magaluf y Son Ferrer.

Por razones de vigencia y de necesidad de implantación del cambio modal de movilidad del área metropolitana de Palma, este Plan sólo contempla la ejecución de los Tramos I y III de la Fase I.

- 1.4.3. Crear vías reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación (VAO) en las zonas con congestión
- 1.5. Estructurar un sistema de financiación de la movilidad que permita asegurar los recursos necesarios al transporte público
2. Disuasión del uso del coche y potenciación de los modos sostenibles a los núcleos urbanos y metropolitanos:

2.1. Realizar y aplicar PMUS a los municipios de más de 20.000 habitantes: se pretende integrar y coordinar todas las medidas e incentivos para disuadir la utilización del coche en viajes que se pueden hacer en otro modo de transporte o caminando. En esta medida se propone disponer de una línea de subvención para la implantación de las medidas incluidas en los PMUS.

2.2. Realizar y aplicar estudios de movilidad en municipios pequeños

2.3. Realizar y aplicar Planes de Movilidad en Centros Generadores de Movilidad (polígonos Industriales, centros hospitalarios y UIB)

2.4. Realizar y aplicar Planes Metropolitanos en Palma, Ibiza y Mahón y un Plan comarcal en Levante con el objeto de coser las redes viarias, de transporte público, ciclistas y peatonales de los diferentes municipios en base a una mirada integral del sistema de movilidad.



- 2.5. Incorporar criterios de sostenibilidad en los Planes Directores Territoriales y los Planes Generales de Ordenación Urbana.
- 2.6. Desarrollar una red ciclista interurbana: realización y ejecución de los Planes Insulares de Movilidad Ciclista.
- 2.7. Realizar y aplicar un Plan de Aparcamiento de Intercambio; la puesta en servicio de aparcamientos de disuasión facilitará el acceso a los núcleos urbanos; los criterios de ubicación e indicaciones para su explotación se establecerán en el Plan Director de Aparcamientos de Disuasión que el presente Plan propone realizar.
- 2.8. Fomentar la caminabilidad en los núcleos urbanos.

3. Optimización de la movilidad turística:

- 3.1. Realización y aplicación de Planes de Movilidad en Espacios Turísticos
- 3.2. Regular la movilidad de los vehículos de alquiler
- 3.3. Realizar y aplicar un Plan de Servicios Discrecionales
- 3.4. Plan de Movilidad del Servicio de Taxi
- 3.5. Realizar y aplicar un Plan de Servicios de Costa en Mahón, Ibiza y Bahía de Palma en verano

4. Optimización de la distribución de mercancías:

- 4.1. Realizar y aplicar el Plan de Centros Logísticos con el fin de que cada una de las islas disponga de un Centro Logístico próximo a los puertos como centro de ruptura de carga, evitando así la circulación de tráilers por las islas.
- 4.2. Regular la circulación de los vehículos de mercancías en las islas
- 4.3. Optimizar la distribución urbana de mercancías en los núcleos urbanos

5. Seguimiento del sistema de movilidad: se plantea la construcción de una plataforma web que añada información sobre las posibilidades de desplazamiento en los diferentes modos de transporte y la implantación de medidas de gestión de tráfico con el fin de optimizar las infraestructuras.

- 5.1. Crear un centro de Gestión e Información de la Movilidad multimodal y multiadministración
- 5.2. Coordinar y desarrollar los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)
- 5.3. Crear la tabla de movilidad urbana para el intercambio de información, promover la investigación y la innovación
- 5.4. Crear un Observatorio de la Movilidad
- 5.5. Realizar campañas de información y promoción de la movilidad sostenible

6. Potenciación de energías sostenibles en el transporte; la disminución de la contaminación generada por los vehículos se puede conseguir: disminuyendo la utilización del coche, utilización más eficiente de los vehículos y uso de combustibles menos contaminantes.

- 6.1. Promover la implantación de puntos de recarga de gas y potenciar la transformación de los vehículos de gas
- 6.2. Ampliar la red de puntos de recarga y de electrolinerías
- 6.3. Regular la limitación de la circulación de vehículos contaminantes
- 6.4. Incorporar vehículos eléctricos en las administraciones públicas
- 6.5. Fomentar la adquisición de bicicletas eléctricas

7. Mejora de la seguridad vial, impulsando medidas destinadas a incrementar la seguridad vial mediante políticas de pacificación del tráfico y sensibilización de la población.

- 7.1. Regular la máxima velocidad de circulación
- 7.2. Incrementar el control de la máxima velocidad de circulación
- 7.3. Fomentar los procesos de caminos escolares seguros
- 7.4. Introducir en el currículo escolar materias sobre la movilidad sostenible
- 7.5. Redactar Planes de actuación sobre los tramos de concentración de accidentes
- 7.6. Implantar elementos de seguridad en las vías principales

8. Mejora de la movilidad interinsular, acercando las diferentes islas, tanto desde un punto de vista funcional (crear conexión directa Menorca-Ibiza, establecer servicios exprés Alcudia-Palma coordinados con los barcos de Menorca, etc.) como tarifario (utilizando títulos de transporte en todas las islas).

8.1. Mejorar las conexiones aéreas interinsulares

- 8.2. Implantar una integración tarifaria y funcional en todas las islas
- 8.3. Coordinación de los medios de transporte para las conexiones interinsulares

3. Objetivos ambientales ligados a los objetivos estratégicos del Plan



La sostenibilidad no se refleja exclusivamente en la calidad de vida local sino que se extiende a los grandes retos de carácter global o planetario; así se distingue:

- Sostenibilidad local: atiende consecuencias directas, inmediatas y locales de la movilidad, como el ruido, la contaminación atmosférica o la impermeabilización del suelo.
- Sostenibilidad global: se preocupa por las repercusiones de nuestros desplazamientos en otros lugares porque se obtienen recursos o bien porque reciben los residuos o las emisiones que posibilitan el movimiento aquí, como es el caso de la emisión de gases de efecto invernadero, la reducción de las reservas energéticas o la disminución de la biodiversidad.
- Sostenibilidad social y económica: enlaza con las perturbaciones sociales causadas por la movilidad en términos de salud, convivencialidad, perturbación del espacio público, autonomía y equidad.

SOSTENIBILIDAD	CONCEPTOS	INDICADOR
GLOBAL	Consumo energético Gases efecto invernadero (GEI)	Energía consumida/viajero Toneladas/año emisiones CO ₂ equivalentes Toneladas NOx/año
LOCAL	Contaminación atmosférica Calidad acústica	% población en zonas > 65 dB Lar (diurno) % población en zonas > 65 dB Lar (nocturno)
SOCIAL	Ocupación del suelo Accidentalidad	Ha ocupada por viajero transportado % espacio urbano dedicado a movilidad no motorizada Accidentes / millón habitantes

La inversión prevista en el PDSMIB, en cada una de sus líneas estratégicas, se centra principalmente en los siguientes objetivos:

- Incremento de uso del transporte público
- Incremento de uso de los medios no motorizados (a pie, en bicicleta, otros)
- Reducción del uso de los viajes en vehículo privado
- Reducción de la accidentalidad

Estos objetivos tienen una incidencia directa positiva sobre el medio ambiente y en la documentación presentada se hace una previsión de la variación prevista para cada uno de los mencionados objetivos, desde el 2016 hasta el 2026.

4. Resumen del proceso de evaluación

Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue remitido a la Dirección General de Movilidad y Transportes el 21 de mayo de 2018, junto con las copias de los informes recibidos de las administraciones afectadas.

En el apartado 12 del EAE presentado se comenta cómo se han tenido en cuenta los aspectos detallados en el Documento de Alcance; dado que todos están incorporados en el Plan excepto el que hace referencia a la UIB se pondrá como condicionante que se estudie la posibilidad de construir nuevas estaciones de metro ya que se considera que el metro de la UIB está infrautilizado dada la gran extensión del Campus y la elevada distancia de determinados edificios universitarios a la única estación de metro existente en la actualidad.

Fase de información pública y de consultas

De acuerdo con la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 29 de junio de 2018 (publicada en el BOIB núm. 82 de 03 /07/2018) se abrió un proceso de información pública de 2 meses.

De acuerdo con la Resolución del consejero de Territorio, Energía y Movilidad de 24 de agosto de 2018, se amplió el plazo de información pública del Plan hasta el 14 de septiembre de 2018.

Durante el trámite de información pública se han presentado 9 informes de diferentes administraciones y 14 aportaciones diversas (asociaciones, partidos políticos, entidades ecologistas y particulares).

La mayoría de alegaciones presentadas e informes emitidos hacen referencia a las medidas propuestas en el PDSMIB; algunas se han aceptado e incorporado al Plan y otras no, justificando su desestimación.

5. Conclusiones



Por todo lo anterior, se formula la declaración ambiental estratégica favorable respecto al Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares con las siguientes condiciones:

1. Se ha de analizar cómo está funcionando el transporte público hasta la UIB y si habría suficiente demanda para proponer la construcción de nuevas estaciones de metro en el Campus Universitario para poder llegar a los edificios de la UIB alejados de la actual estación.
2. Como centros generadores de movilidad, además de los previstos en el PDS (polígonos industriales, centros hospitalarios, centros escolares públicos y UIB) se tendrán en cuenta los centros de ocio, los grandes establecimientos comerciales y los centros escolares privados o concertados.
3. Se tendrán que cumplir los condicionantes del acuerdo de la Comisión Permanente de la CBMA del 27 de septiembre de 2005 en todo lo que sea de aplicación en el presente Plan; especialmente lo referente a las nuevas redes ferroviarias y tranviarias:
 - Se han de aprovechar las redes de ferrocarril en desuso y las antiguas estaciones; en caso de que no se opte por esta alternativa se deben justificar los motivos.
 - Hay que tener en cuenta la contaminación acústica, especialmente cuando se atraviesen zonas urbanas, proponiendo medidas correctoras en su caso.
 - Posible afección a espacios naturales protegidos y en sitios de la red ecológica europea «Natura 2000».

Se recuerda que, dada la falta de detalle de trazados e infraestructuras, si en un futuro se debe planificar o proyectar alguna infraestructura, se deberá tramitar la correspondiente Evaluación Ambiental Estratégica si se trata de un plan o programa (planes de detalle, de desarrollo, estudios informativos), o de impacto si se trata de un proyecto. Los estudios ambientales (estratégicos o de impacto) deberán incluir un estudio de alternativas de varios aspectos, especialmente en cuanto a ubicación, trazado, tecnología, materiales, etc., justificando desde el punto de vista ambiental la alternativa elegida.

Asimismo, dadas las consideraciones contenidas en el análisis del Plan, la CMAIB propone al Gobierno:

- a) Que la planificación territorial y sectorial afronte la problemática sobre la movilidad de la macrocefalia de Palma.
- b) Que implemente instrumentos de fiscalidad verde que fomenten a la vez el modelo de movilidad sostenible del Plan y lo doten de recursos para implementarse. "

Palma, 15 de abril de 2018

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

