



## **Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (document d'abast sobre l'Estudi Ambiental Estratègic)**

### **Antecedents**

1. El 4 de desembre de 2017 el director general de Mobilitat i Transports, de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat, tramet un ofici a la CMAIB per donar compliment a l'art. 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11/12/2013) amb la finalitat de que l'òrgan ambiental determini l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic, adjuntant la següent documentació en format paper:
  - Sol·licitud de tramitació ambiental.
  - Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Document inicial estratègic i esborrany del Pla, redactat per DOYMO amb la coordinació del Cap del departament d'Obres Públiques. Novembre 2017.
2. El 5 de febrer de 2018 el Cap del Departament d'Obres Públiques tramet a la CMAIB la documentació tramesa el 4 de desembre en suport digital.
3. El 7 de febrer de 2018 l'òrgan ambiental va realitzar consulta a les administracions públiques afectades, segons el que preveu l'art. 19 de l'esmentada llei; el present informe s'emet una vegada transcorreguts el termini de 45 dies hàbils prevists a l'esmentat article.

### **Resum Document Inicial Estratègic - DIE (novembre 2017)**

#### Introducció

L'art. 12 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, estableix:

1. *Correspon a la comunitat autònoma de les Illes Balears elaborar i revisar el Pla Director Sectorial de Mobilitat que es preveu en la Llei 6/1999 (DOT)*
2. *En aquest pla s'han d'aprovar els instruments específics per regular la planificació, l'execució i la gestió dels sistemes generals de mobilitat.*



A més, la llei assigna una tasca coordinadora al govern, les competències en matèria de mobilitat intermunicipal als consells i potenciant la mobilitat urbana sostenible entre els ajuntaments. No obstant, aquest marc competencial no s'ha desplegat completament; mentre que el 100 % de les carreteres ja són competència dels consells, en matèria de transport públic i xarxa ferroviària és el Govern que té les competències a l'illa de Mallorca (mitjançant el Consorci de Transports), aquest òrgan també dona suport als consells d'Eivissa i Menorca pel que fa a la gestió del Sistema d'Ajuda de l'Explotació dels autobusos i del sistema d'integració tarifària. Pel que fa als ajuntaments, només el de Palma disposa d'un servei de transport públic de viatgers, operat per l'EMT.

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 (tant de persones com de mercaderies) 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.

A més, el PDSMIB determina directrius a seguir en matèria de mobilitat i analitza, des del punt de vista de la millora de la mobilitat i de la sostenibilitat, actuacions en aquest aspecte; aquelles que impliquin una implantació directa sobre el terreny s'hauran de sotmetre, si escau, a la corresponent avaluació d'impacte ambiental per a la correcta i adequada definició de la solució constructiva a implantar.

L'abast del Pla queda reflectit als art. 60, 61 i 62 de les DOT (a la seva redacció donada per la Llei 4/2014); 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. El present Pla constitueix una continuació del PDS de Transports de les Illes Balears aprovat l'any 2006 amb un període temporal d'aplicació de 8 anys (2005-2012).

La crisi econòmica va fer que moltes de les infraestructures previstes no es portessin a terme:

- ✓ S'ha executat: soterrament de la via entre Plaça Espanya i Via de Cintura, construcció de la estació intermodal i del metro fins a la UIB.
- ✓ S'ha avançat en la integració tarifària.

- ✓ No s'ha millorat substancialment la distribució modal: els desplaçaments en cotxe s'han vist incrementats en un 28 % mentre que la població només ha crescut un 23 %.

El Pla es constitueix més en un pla de gestió i impuls de les polítiques de mobilitat que en un pla d'infraestructures, ja desenvolupades pels diferents plans sectorials; així, si els plans sectorials centren les seves actuacions en la definició de l'oferta de mobilitat, el PDSMIB s'ha de centrar en com gestionar la demanda per assolir un model de mobilitat més sostenible. Mentre que la planificació territorial incideix principalment en la consecució d'un sistema de mobilitat més adequat en els nous desenvolupaments, el PDSMIB ha de centrar els seus esforços en corregir els desequilibris dels sistema de mobilitat en els territoris ja consolidats.

### Objectius i línies estratègiques

Els principals objectius del PDSMIB pretenen desenvolupar un sistema de mobilitat de qualitat, econòmica, social, energètica i mediambientalment més eficient i que també es constitueixi en un motor econòmic del país.

### Objectius finalistes

Són objectius de caire estratègic orientats a minimitzar els impactes negatius de la mobilitat sobre la qualitat de vida dels ciutadans:

1. Garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori, amb elevada sensibilitat amb el servei als col·lectius vulnerables.
2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
3. Reduir l'accidentalitat.
4. Minimitzar el consum energètic.

### Objectius operatius

Són els que orienten l'acció i estableixen els canvis que s'han de produir per assolir el model de sistema de mobilitat que es vol assolir:

1. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments.
2. Transformar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius.



3. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat.
4. Optimitzar la connexió entre illes.

Per a cadascun d'aquests objectius (finalistes i operatius) s'han considerat un o varis indicadors i un valor de referència pel 2025 (any horitzó del pla) i pel 2050 (escenari desitjable a molt llarg termini).

Per a la consecució dels esmentats objectius es plantegen 8 línies estratègiques:

1. Augment i millora de l'oferta de transport públic interurbà.
2. Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans, considerant aquelles àrees periurbanes que generen una important mobilitat. Es proposen les següents mesures:
  - Realització i aplicació PMUS als municipis de més de 20.000 hab.
  - Aplicació de mesures i estudis de mobilitat a municipis petits.
  - Redacció i aplicació de Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat.
  - Realització i aplicació d'un Pla Metropolità de Mobilitat a Palma i Eivissa.
  - Incorporació de criteris de sostenibilitat en els Plans Directors Territorials i els Plans Generals d'Ordenació Urbana.
  - Desenvolupament d'una xarxa ciclista interurbana: realització i execució dels Plans de Mobilitat Insulars de mobilitat ciclista
  - Redacció i aplicació d'un Pla Director d'aparcaments de dissuasió.
3. Optimització de la mobilitat turística; entre d'altres mesures es proposa la realització i aplicació de Plans de Mobilitat en Espais Turístics i d'un Pla de Serveis Discrecionals.
4. Optimització de la distribució de mercaderies, plantejant la creació de centres logístics a cadascuna de les illes pròxims als ports com a centre de ruptura de càrrega, evitant així la circulació de tràilers per les illes.
5. Gestió integral i eficient del sistema de mobilitat.
6. Potenciació d'energies sostenibles en el transport: gas i electricitat.
7. Millora de la seguretat viària.
8. Millora de la mobilitat interinsular: crear connexió directa Menorca-Eivissa, establir serveis exprés Alcúdia-Palma coordinats amb els vaixells de Menorca, etc.

### Objectius respecte del Canvi Climàtic

L'objectiu general del Pla és reduir un 20 % les emissions de gasos amb efecte hivernacle el 2020 respecte de les de 2005.

Les mesures plantejades per assolir-lo, relatives al transport són:

- Inclusió de criteris ambientals en els plec de clàusules tècniques i administratives particulars per al transport regular interurbà de viatgers en autobús. Objectiu: inclusió dels criteris el 2019 amb les noves concessions.
- Estudi d'optimització de les rutes actuals dels busos interurbans. Referència: 29 g CO<sub>2</sub>/viatger·km.
- Establiment de mecanismes per permetre el transport de bicicletes en els busos. Objectiu: aprovació i compliment.
- Construcció d'aparcaments dissuasoris. Objectiu: ocupació d'un 30 %, 6.570 places/any i estalvi de 190 t CO<sub>2</sub>/any.
- Electrificació de les línies ferroviàries Enllaç-Sa Pobla i Enllaç-Manacor. Objectiu: estalvi de 632'4 t CO<sub>2</sub>/any.

### Medi socioeconòmic de la mobilitat

En aquest apartat es fa una descripció molt detallada de la situació actual de les Illes Balears en diversos aspectes relacionats amb la mobilitat.

Es destaquen les següents dades:

- Població Illes Balears a 1/1/2016: 1.107.220 habitants, segons IBESTAT
- Del període 2006-2016 els municipis a Mallorca que han augmentat de població es situen al llarg de l'autovia Palma-Inca i es poden definir com a municipis dormitoris ja que gran part de la població que resideix en aquests municipis treballa a Palma. Les bones comunicacions existents (tren i autovia), així com la major qualitat de vida i l'elevat preu de l'habitatge a la ciutat de Palma, poden explicar aquest creixement.
- La taxa de dependència (quocient entre la població menor de 16 anys o major de 64 i la població de 16 a 64 anys, en %), si es mantén la tendència actual, l'any 2031 arribaria al 62,2 % i el 2066 al 87,7 %.
- L'any 2016 la població major de 65 anys a les Illes Balears ha arribat al 15,21 %; aquest augment de la població envellida modificarà les pautes de mobilitat en el sentit de incrementar la utilització del transport públic.

- Si no es produeix un relleu generacional o d'immigració, la població en edat laboral disminuirà, incidint en una disminució dels desplaçaments obligats.
- Distribució de la població:
  - Mallorca: s'observa una macrocefàlia a Palma i a la seva àrea metropolitana per la concentració de població i pels serveis i centres d'ocupació que ofereix; aquesta realitat permet identificar escenaris heterogenis i desequilibrats de mobilitat que necessiten el desenvolupament de solucions individualitzades a l'àrea metropolitana de Palma i als caps comarcals de la Part Forana (Inca i Manacor).
  - Menorca: existeix una bicefàlia entre Maó i Ciutadella.
  - Eivissa: la població es distribueix per igual al llarg del territori.

En el període àlgid de l'activitat turística, la població de les Illes Balears s'incrementa un 75,2 % respecte als mesos de menor activitat econòmica, la qual cosa suposa una pressió important sobre les infraestructures, els serveis, els equipaments i la mobilitat de l'illa corresponent.

La major part de la població estacional és turística, però també hi ha un important col·lectiu de població laboral estacional, incrementant així la mobilitat laboral.

- Economia balear: després de les caigudes dels anys 2008 a 2014, les Illes Balears han recuperat els nivells de producció previs a la crisi, així com també el nombre d'afiliats a la Seguretat Social.  
El 2015 i 2016 el PIB balear recupera el dinamisme i avança a la taxa europea; l'economia balear tanca el 2016 amb un creixement del 4'1 %, el ritme més alt dels últims 16 anys.  
L'economia balear està indubtablement especialitzada en les activitats turístiques; el sector serveis és el que té més pes a les Illes Balears i és l'únic que ha augmentat el seu pes en el 2015, mentre que l'activitat de la construcció ha perdut protagonisme dins el teixit productiu i s'assembla més al pes que representa en el conjunt d'Europa.
- Evolució de l'ocupació: des del començament de la crisi l'any 2008, la xifra mitjana d'aturats no ha aturat de créixer fins el 2013, any que registra la primera reducció de l'atur. L'any 2015, la taxa a balears arriba al 17'4 % de la població activa, mentre que a Espanya és del 22'1 %.

L'important component estacional que presenta l'activitat turística es trasllada també al mercat laboral i al nombre de treballadors amb un contracte fix discontinu.

- Activitats econòmiques i grans generadors d'atracció: en el 2016 el 95'9 % són microempreses (fins a 9 treballadors), el 3'5 % són petites empreses (de 10 a 49) i inferior a l'1 % correspon a empreses de 50 o més assalariats. El 76 % estan ubicades a Mallorca, el 14 % a Eivissa i el 9 % a Menorca. A les Balears les empreses es poden agrupar en clústers empresarials (grups d'empreses i institucions de suport concentrades en un territori que competeixen en un mateix negoci i que comparteixen característiques comunes i complementàries):
  - Clúster de turisme
  - Clúster auxiliar de turisme
  - Clúster de la construcció
  - Clúster de l'alimentació
  - Clúster de prestació serveis de salut
  - Clúster de la moda
  - Clúster nàutic
  - Clústers constituïts a les Illes Balears

La importància del sector turístic (clúster turisme i auxiliar turisme) és notable dins l'economia balear (ocupa el 76'3 % dels treballadors sobre el total), seguit del clúster de la construcció (8'9 %).

Els desplaçaments dels turistes des dels aeroports o ports fins a la seva destinació es consideren generadors de mobilitat que, habitualment és en autobusos o cotxes de lloguer; des del maig de 2017 està en funcionament l'Aerotib (servei d'autobusos interurbans que connecta l'aeroport amb els principals municipis turístics)

El campus de la UIB també es considera un centre generador de desplaçaments quotidians; unes 16.000 persones s'hi desplacen habitualment, dels quals el 90 % són alumnes.

- A les Balears hi ha 52 àrees industrials (incloent polígon industrials, parcs tecnològics i àrees de servei); la mobilitat en aquests àmbits es caracteritza per una elevada utilització del vehicle privat ja que l'oferta de transport públic és limitada mentre que hi ha una gran oferta d'estacionament en destinació. Entre aquestes àrees industrials no es localitza cap centre integrat de transport (centre logístic) per poder desenvolupar l'activitat relacionada

amb els transport de mercaderies, activitat amb un impacte important en la mobilitat; per les seves pròpies característiques, aquest centre s'hauria de localitzar pròxim al port de Palma. La Cambra de Comerç de Mallorca va realitzar un estudi en el qual es plantejava tres possibles alternatives de localització per aquest centre logístic.

### Diagnosi de la mobilitat de residents

Diàriament es realitzen uns 2'6 milions de desplaçaments a les Illes Balears i el 57 % es fan en cotxe.

De l'any 2005 al 2015, el trànsit a les carreteres s'ha incrementat un 42 % (a Espanya s'ha reduït un 6 %) mentre que la població ha augmentat un 10 % i el PIB un 20 %.

Si la distribució modal s'analitza per illes s'observa que a Mallorca s'assoleixen percentatges del 10 % de utilització del transport públic, mentre que a les altres illes està per davall el 5 %; aquest fet es pot explicar degut a la presència del servei d'autobús urbà (EMT) a Palma, així com l'existència de tren i metro.

Caracterització mobilitat en vehicle privat:

- ✓ El 63 % tenen l'origen i el destí en el mateix municipi, és a dir, els desplaçaments es podrien realitzar a peu o en bicicleta; la millora per a vianants i ciclistes als nuclis urbans esdevé bàsica.
- ✓ El 13 % dels desplaçaments són radials (origen i destinació a cadascuna de les capitals de les illes); es considera prioritari que en aquestes relacions el transport públic sigui més competitiu que el vehicle privat (actualment es tarda un 40 % més).
- ✓ El 70 % de la mobilitat laboral (mobilitat obligada) es realitza en cotxe mentre que els desplaçaments personals (mobilitat no obligada) amb cotxe representen el 52 %.

Distribució horària dels viatges: els 48'3 % de la mobilitat en dia feiner en concentra entre les 7 i les 9 h; les tornades al domicili es concentren entre les 13-16 h i les 18-21 h. La durada mitjana dels viatges realitzats pels residents a les Illes Balears en dia laborable és de 18'46 min.

Anàlisi de fluxos: en funció de l'origen i destinació, els desplaçaments realitzats pels residents a les Illes Balears es classifiquen en:





- Interns (tenen com a origen i destinació la mateixa comarca): 82'7 %
- Connexió (desplaçaments entre la comarca i l'exterior): 16'1 %
- Externs (desplaçaments fora de la seva comarca de residència): 1'2 %

### Diagnosi de la mobilitat de turistes

En un mes de juliol cal destacar que el 28'2 % dels desplaçaments es realitzen en mitjans no motoritzats (a peu o en bicicleta), mentre que el 34'5 % es realitza en cotxe de lloguer.

La utilització del vehicle de lloguer és més elevada a les illes petites (superant el 80 % a Formentera, on també s'utilitza la moto un 11 %); la utilització del transport públic és més elevat a Mallorca (33 %) i a Menorca (34 %), mentre que a Eivissa només arriba a un 25 % i a Formentera el 4 %. El transport públic de Palma obté una alta valoració per part dels turistes, inclòs més que la dels residents, només els anglesos donen una puntuació sensiblement inferior. La condició més important per augmentar l'ús del transport públic, per part dels turistes entrevistats, és l'augment de la freqüència.

Quan a la distribució horària, es constata que la primera hora punta és entre les 10 i les 11 h.

### Balanç de la sostenibilitat de la mobilitat

Entre 1990 i el 2011 les emissions de gasos d'efecte hivernacle, al conjunt de les Illes Balears, ha augmentat en un 75 %; únicament a partir del 2008 es detecta un lleuger descens de les emissions, en part a causa de la crisi.

La xarxa de carreteres de les Illes Balears el 2015 era de 2.155 km de longitud (2 km/1.000 habitants), baix en comparació amb altres comunitats autònomes i molt per sota de la mitjana espanyola. La majoria de l'oferta correspon a vies de calçada única, mentre que les vies de gran capacitat no sumen més de 200 km entre totes les illes; només Eivissa i Mallorca disposen de vies d'alta capacitat amb carrils segregats.

El parc de vehicles a les Illes Balears (849 veh./1000 hab.) està molt per sobre de la mitjana espanyola (673 veh./1000 hab.).

La variació del trànsit en els mesos d'estiu s'ha analitzat per illes:



- ❖ Mallorca: increment d'un 27 % (juliol respecte de març)
- ❖ Menorca: creixement del 17 %
- ❖ Eivissa: 24'8 % més que la mitjana anual i un 76'8 % més que el mes d'intensitat diària de trànsit més baix (gener)

Segons dades de la DGT, més del 30 % dels accidents es concentren en els tres mesos d'estiu (juliol, agost i setembre): a més vehicles, més probabilitats d'accidents.

#### Anàlisi saturació de carreteres

Per a determinar el nivell de saturació de les Illes, s'ha realitzat un model de simulació en vehicle privat a partir de les enquestes efectuades i s'han avaluat dos escenaris: març (període lectiu) i juliol (període estival):

- ❖ Mallorca: els principals problemes de congestió a la illa de Mallorca es registren els accessos a Palma i a la Via de Cintura; es detecten el mes de març i s'aguditzen els mesos d'estiu.
- ❖ Menorca: presenta menys problemes de congestió; només a l'estiu es pot registrar trànsit dens a la carretera principal de Maó a Ciutadella, i especialment en aquesta darrera població.
- ❖ Eivissa: l'eix congestionat és la carretera de Sta. Eulàlia, especialment al període estival, que pot arribar a la completa saturació; també els accessos a Sant Antoni i Sant Josep registren trànsit lent a l'estiu.

#### **Informes administracions afectades**

##### Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (14/3/2018)

El cap del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera emet un extens informe amb les següents conclusions:

*Les línies estratègiques del PDS que es presenta cobreixen en gran part els objectius definits en altres plans i en el propi avantprojecte de Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica.*

*Si bé hi ha uns aspectes que es podrien completar:*

- *Objectius mínims de penetració d'energies renovables a les diferents instal·lacions i pàrquings de gestions la Direcció General de Transports o ens seus ens.*
- *Mancaria especificar que als centres de treball s'han de tenir necessàriament pàrquings segurs de bicicletes.*



- *Respecte de l'obligatorietat que presenta l'avantprojecte de Llei de CCi TE sobre trasllat dels vehicles de lloguer i les administracions a vehicle elèctric, s'hauria de contemplar com una oportunitat a desenvolupar en el PDS.*
- *Es podria establir un calendari de penetració de punts de càrrega als pàrkings que gestiona la Direcció General de Transports o els seus ens.*
- *Sobre les limitacions de vehicles de combustió interna que estableix l'avantprojecte de Llei de CC i TE, es podria acollir al PDS com una oportunitat.*
- *Implantar una certificació de conducció ecològica a les autoescoles.*
- *Manual de bones pràctiques ambientals destinat a les empreses de serveis logístics i de transport.*

#### Direcció General d'Ordenació del Territori (9/4/2018)

S'indica que no es detecten inconvenients que afectin a aspectes de l'ordenació urbanística o territorial sobre la que hagi de pronunciar-se la direcció general, per la qual cosa no s'assenyala cap observació.

#### Consell Insular de Menorca

El 19 d'abril de 2018 s'emet un informe tècnic del Departament d'Ordenació del Territori que és assumit per la Presidenta del Consell, les conclusions del qual són:

*A la vista que els objectius i propostes d'ordenació de l'Avanç de la revisió del PTI, actualment en tràmit ambiental, es pot informar que en cap cas hi ha divergències amb els objectius del PDSMIB ni en cap cas el Pla Territorial serà un obstacle per al desenvolupament del PDSMIB. [...] s'emet informe favorable.*

#### **Informes entitats consultades**

##### Terraferida (30/4/2018)

El portaveu de Terraferida presenta una sèrie d'al·legacions respecte al Document Inicial Estratègic, de les quals es destaquen les següents:

- ✓ No hi ha cap proposta d'augmentar la xarxa ferroviària.
- ✓ No es fan propostes clares d'infraestructures per activar el transport públic.
- ✓ Es proposa regular els vehicles de lloguer, adequant el seu ús a la capacitat del territori, però sense establir l'obligatorietat ni les mesures concretes per fer-ho.
- ✓ Es proposa que tots els municipis tinguin un mínim de 4 comunicacions diàries en Palma i l'hospital de referència però no es fa cap proposta per dur-ho a terme.



- ✓ Es planteja reduir l'ús del cotxe i el nombre de vehicles, però no planteja cap proposta concreta a executar.
- ✓ Per aconseguir modificar la distribució modal dels residents es desplaça la responsabilitat als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) que han de fer els Ajuntaments.
- ✓ Planteja reduir la contaminació generada per la mobilitat però no planteja cap proposta concreta per dur-ho endavant.
- ✓ Proposa la realització de Plans de Mobilitat Específica, però tampoc estableix cap obligatorietat ni proposta per dur-ho endavant.

En conseqüència es fa una petició concreta que es desglossa en 24 punts (veure al·legacions Terraferida).

### Consideracions tècniques

1. El PDSMIB es desenvolupa d'acord amb el que preveu l'art. 58, 60, 61 i 62 de les DOT a la redacció donada a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears (BOIB núm. 88 de 28 de juny de 2014):

#### Disposició final primera

**Modificació de l'article 58 de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries**

Es modifica el punt 1 de l'article 58 del capítol I del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, que queda redactat de la manera següent:

"1. Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears."

#### Disposició final segona

**Modificació del capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries**

1. Es modifica el capítol II del títol II de la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, que queda redactat amb els articles següents:

"Capítol II

El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears

Article 60

Concepte i àmbit d'aplicació

1. El Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) constitueix el marc orientador per a l'ordenació de la mobilitat i dels serveis i les infraestructures del transport, d'acord amb els principis i els objectius de mobilitat que estableix la Llei de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears i d'altre normativa sectorial vigent.

2. L'àmbit d'aplicació del Pla director sectorial de mobilitat de les Illes Balears és la comunitat autònoma de les Illes Balears.

#### Article 61

##### Vinculació i elaboració

1. El Pla director sectorial de mobilitat ha de ser respectat per la resta d'instruments de planificació, avaluació i millora de la mobilitat, i és vinculant per als consells insulars, les entitats locals, els organismes públics i d'altres organismes dependents del Govern de les Illes Balears o d'altres administracions públiques.

2. L'elaboració del Pla director sectorial de mobilitat s'ha de basar en enquestes de mobilitat que permetin caracteritzar les pautes de mobilitat de la població resident i turística de les Illes Balears, d'acord amb les condicions que s'estableixin reglamentàriament.

#### Article 62

##### Contingut

1. El Pla director sectorial de mobilitat s'ha d'ajustar als principis que estableixen aquesta llei, la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial, i la resta de normativa que hi sigui aplicable, i ha d'incloure, com a mínim, els aspectes següents relatius al seu àmbit d'aplicació:

- a) El diagnòstic de la situació actual de la mobilitat, amb especial atenció a les pautes temporals i espacials, el repartiment modal i la relació entre la mobilitat terrestre i la resta de mitjans marítims i aèris.
- b) La projecció previsible de les variables de mobilitat i la concreció d'aquestes en escenaris futurs de referència per a la mobilitat.
- c) Els objectius generals en matèria de mobilitat sostenible, amb indicació expressa de l'horitzó temporal.
- d) Les orientacions i els criteris d'intervenció que han de guiar l'actuació de les administracions públiques per eliminar les disfuncions detectades amb relació a la mobilitat sostenible.
- e) Les mesures generals que s'han d'adoptar per aconseguir els objectius establerts en matèria de mobilitat sostenible i, en qualsevol cas, per aconseguir millorar les connexions interinsulars, especialment en el cas de Formentera, coordinar i integrar els diversos mitjans de transport, específicament la connectivitat del port d'Eivissa amb l'aeroport i els centres sanitaris, optimitzar l'oferta de transport públic terrestre i promoure els desplaçaments no motoritzats.
- f) Les directrius sobre el desenvolupament, si és el cas, de noves infraestructures tant de la xarxa viària com ferroviària, o de la seva modificació, amb l'objecte de satisfer la demanda potencial.
- g) La determinació d'aquells municipis que han de ser objecte d'un pla de mobilitat urbana sostenible.
- h) Els indicadors d'avaluació i control per fer el seguiment de l'evolució de la mobilitat.

2. Correspon al Govern de les Illes Balears, per mitjà de la conselleria competent en matèria de mobilitat, la iniciativa per elaborar el Pla director sectorial de mobilitat, com també, si escau, per revisar-lo. Durant el procediment d'elaboració s'ha de garantir la coordinació amb els departaments del Govern de les Illes Balears, els consells insulars i els ajuntaments les competències dels quals puguin quedar afectades.

3. Correspon al Govern de les Illes Balears, amb l'informe previ del Consell Balear de Transports Terrestres, aprovar el Pla director sectorial de mobilitat. Fins que aquest pla no s'hagi aprovat definitivament es poden elaborar els instruments de planificació, avaluació i millora de la mobilitat que es preveuen en aquesta llei, d'acord amb els principis inspiradors i els criteris que s'hi assenyalen.

## **2. Segons la documentació presentada, el present Pla constitueix una continuació del PDS de Transports de les Illes Balears, aprovat mitjançant Decret 41/2006, de 28 d'abril, d'aprovació del PDS de Transports de les Illes Balears (BOIB núm. 5 de 6/5/006).**



3. 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.
4. El document presentat es titula "Document inicial estratègic i esborrany del Pla" quan, una vegada llegit, sembla que només és el Document Inicial Estratègic (DIE).
5. En primer lloc s'ha de determinar si realment el PDS de Mobilitat està subjecte a AAE ja que segons s'indica en el DIE:

Pàg. 29: *el PDSMIB determina directrius a seguir en matèria de mobilitat i **analitza**, des del punt de vista de la millora de la mobilitat i de la sostenibilitat, **actuacions** en aquest aspecte; **aquelles que impliquin una implantació directa sobre el terreny** s'hauran de sotmetre, si escau, a la corresponent avaluació d'impacte ambiental per a la correcta i adequada definició de la solució constructiva a implantar.*

Pàg. 189: *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***

Pàg. 192: *es constitueix més en un pla de gestió i impuls de les polítiques de mobilitat que en un pla d'infraestructures, ja desenvolupades pels diferents plans sectorials*

Pàg. 193: *mentre la planificació territorial incideix principalment en la consecució d'un sistema de mobilitat més adequat en els nous desenvolupaments, el PDSMIB ha de centrar els seus esforços en corregir els desequilibris del sistema de mobilitat en els territoris ja consolidats*

De la lectura de la documentació presentada i, en especial, de la transcrita més amunt, sorgeixen algunes qüestions:

- ✓ Què significa "analitza actuacions"?
- ✓ Es proposen o no es proposen actuacions que impliquen ocupació de territori?
- ✓ En cas afirmatiu, quines actuacions són?

6. En aquests moments cal recordar que, d'acord amb l'art. 6 de la Llei 21/2013, **s'han de sotmetre a AAE Ordinària els plans** de diverses matèries (on s'inclouen els transports) **que estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a AIA**; aquest aspecte és fonamental per a continuar amb la tramitació ambiental, si n'és el cas.
7. Entrant ja en matèria, cal dir que en el DIE es fa un anàlisi bastant complet de la situació actual a les Illes Balears respecte de la mobilitat, desglossant els resultats obtinguts per a cadascuna de les illes i arribant a la conclusió de les mancances al respecte. Es proposen "idees i solucions" però no es concreten com es duran a terme.



8. S'expliquen els objectius del PDSMIB (finalistes i operatius) i les línies estratègiques, proposant mesures, algunes de les quals són la realització i aplicació de determinats plans (Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat, Pla Director d'Aparcaments de Dissuasió, Plans de Mobilitat en Espais Turístics, etc.). Aquests Plans només es mencionen però no s'indica res més: qui els redactarà, qui els durà a terme, qui els supervisarà, quan es duran a terme, etc.
9. L'al·legació presentada per Terraferida també fa referència a que el document presentat fa moltes propostes però no es plantegen les actuacions concretes necessàries per a dur-les a terme.

### **Conclusió**

A pesar de que s'ha qüestionat si el PDS s'ha de sotmetre a AAE, donat que s'ha revisat la documentació presentada el 4 de desembre de 2017, es finalitzarà el present Document d'Abast per si finalment s'arribés a la conclusió que s'ha de continuar amb la tramitació ambiental.

Per tant, d'acord amb l'art. 18 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es proposa que l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears tenguin en compte, a més del contingut mínim detallat a l'Annex IV i el previst a l'art. 20 de la Llei 21/2013, els següents aspectes:

1. Ha de quedar perfectament definit què aporta de nou el PDSMIB en referència al PDS de transports ja avaluat ambientalment (exp. 2160/2005) i s'haurà d'analitzar si s'ha donat compliment als condicionants de la Comissió Permanent de 27 de setembre de 2005. Només s'han d'avaluar les actuacions noves o les seves modificacions, és a dir, aquelles que no s'avaluaren en el PDS de Transports aprovat l'any 2006.
2. En el Pla es xerra d'àrees periurbanes que generen una alta mobilitat i esmenta els següents: parcs empresarials, Universitat, hospitals, grans empreses, etc.. Es considera que, si no s'han previst, els centres d'oci (Festival Park, Ocimax, FAN, etc.) s'han de considerar com a àrees que generen una gran mobilitat en vehicle privat; també es noten a faltar els centres hospitalaris privats, centres educatius privats o concertats, centres esportius, etc. Menció especial es tindrà a l'Hospital de Referència de Son Espases.



Com a referència es pot fer servir la definició de grans centres generadors de mobilitat que s'estableix a l'apartat segon de la Disposició Addicional 3<sup>a</sup> de la LUIB (Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears).

3. El transport públic a les grans ciutats ha de contemplar els transports radials i els circulars, és a dir, que es comuniquin els barris allunyats del Centre. Per exemple, a Palma és en sentit radial, de tal forma que les persones que viuen a les urbanitzacions allunyades del centre de la ciutat, per anar a qualsevol destinació han d'anar fins al centre (o Plaça Espanya) per agafar un altre autobús.
4. S'ha d'analitzar l'impacte produït pels cotxes de lloguer, especialment en temporada alta, proposant solucions.
5. S'ha d'avaluar l'ampliació de la xarxa ferroviària per fer-la arribar al litoral i a l'aeroport.
6. S'ha de plantejar la millora dels serveis ferroviaris, malgrat siguin privats, per tal de facilitar el seu ús pels residents i treballadors.
7. 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 per poder arribar tant el Parc BIT com als edificis de la UIB allunyats de l'actual estació.
8. Afavorir el transport en bicicleta i estudiar la possible implantació de préstec de bicicletes a les diferents estacions de bus i tren on hi hauria més demanda.
9. Implementar mesures amb la finalitat que la freqüència del transport públic s'incrementés en les hores punta: entrades/sortides llocs de treball, escoles, etc. i disminuir-la a les hores en que els desplaçaments disminueixen.
10. Es tindran en compte les observacions realitzades per la Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic.
11. A la pàg. 73 del DIE es comenta que a les actuals àrees industrials no existeix cap centre logístic de mercaderies, indicant que s'hauria de localitzar pròxim al port de Palma i que la Cambra de Comerç de Mallorca havia realitzat un estudi en el qual es plantejava tres possibles alternatives de localització per aquest centre logístic però no s'indica quines són les possibles alternatives. Arran d'aquesta afirmació ens sorgeix el dubte de si una de les competències del PDSMIB seria ubicar aquests Centres Logístics; si n'és el cas, es realitzarà un estudi d'alternatives i es justificarà, des del punt de vista ambiental, la alternativa o alternatives seleccionades.
12. A més, del Document Inicial Estratègic cal aclarir els següents aspectes:
  - a. Pàg. 59: s'indica que el clúster de l'alimentació (que ocupa el 3'6 % dels treballadors sobre el total) és més important que el de serveis de salut (que ocupa el 6'4 % dels treballadors).



- b. Pàg. 89: es diu que *"es baix l'ús del transport públic, però encara és menor el percentatge de desplaçaments que es fan a peu i en bici"*; aquesta informació es contradiu amb les dades de la Fig. 52 (pàg. 90) on s'observa: 9 % transport públic, 34 % mitjans no motoritzats i 57 % cotxe.
- c. Pàg. 105: els desplaçaments realitzats pels residents es classifiquen en interns, connexió i externs; amb la definició aportada no queda molt clara la diferència que existeix entre els desplaçaments de connexió i els externs.

#### Tramitació i consultes:

Respecte a la tramitació s'ha de recordar que, per tal de donar compliment a l'art. 21 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (BOE núm. 296 d'11/12/2013), la Direcció General de Mobilitat i Transports ha de sotmetre a informació pública la versió inicial del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB), acompanyat de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE), el qual s'haurà tengut en compte per a l'elaboració del PDSMIB.

Simultàniament, la Direcció General trametrà la versió inicial del PDSMIB i l'EAE a les Administracions públiques afectades i a les persones interessades que han estat consultades prèviament:

- ✓ Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca:
  - DG de Espais Naturals i Biodiversitat. Dep. Medi Natural
- ✓ Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat:
  - DG d'Ordenació del Territori
  - DG d'Energia i Canvi Climàtic
- ✓ Conselleria d'Innovació, Recerca i Turisme:
  - DG de Turisme
- ✓ Consell de Mallorca.
  - Direcció Insular de Territori i Paisatge
- ✓ Consell Insular de Menorca.
  - Departament d'Ordenació Territorial i Turística
- ✓ Consell Insular d'Eivissa.
  - Departament de Territori i Mobilitat
- ✓ Consell Insular de Formentera
  - Àrea d'Urbanisme, Turisme i Activitats econòmiques
- ✓ SFM



GOIB  
/

- ✓ FELIB
- ✓ GOB Palma
- ✓ Amics de la terra
- ✓ Terraferida

A més també es considera que s'haurà de consultar a:

- ✓ Consell de Mallorca.
  - Departament de Medi Ambient
- ✓ Consell Insular de Menorca.
  - Departament de Mobilitat
  - Departament de Medi Ambient i Reserva de la Biosfera
- ✓ Consell Insular d'Eivissa.
  - Departament de Medi Ambient i Medi Rural i Marí
- ✓ Ajuntaments on es preveu que existeixen o poden existir problemes de mobilitat, especialment, Palma i Eivissa.
- ✓ GOB Menorca
- ✓ GEN-GOB Eivissa

Palma, 17 de maig de 2018  
La cap de la Secció I de la CMAIB

Isabel Dameto Truyols

Vist-i-plau  
La cap del Servei  
d'Assessorament Ambiental

Margalida Femenia Riutort