

PLA DE MILLORA DE LA MOBILITAT VIÀRIA I FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL



Consell de Mallorca

Document inicial estratègic



Departament de Mobilitat i Infraestructures
Consell de Mallorca

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓ. MARC JURÍDIC.....	2
2. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ	4
3. ABAST I CONTINGUT DEL PLA I DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES	4
3.1. ESCENARI O ALTERNATIVA ZERO (0)	4
3.2. ESCENARI O ALTERNATIVA UN (1).....	4
3.3. ESCENARI O ALTERNATIVA DOS (2).....	5
4. DESENVOLUPAMENT PREVISIBLE DEL PLA	6
5. ELS POTENCIALS IMPACTES AMBIENTALS PRESENT EN CONSIDERACIÓ EL CANVI CLIMÀTIC	10
6. LES INCIDÈNCIES PREVISIBLES SOBRE ELS PLANS SECTORIALS I TERRITORIALS CONCURRENTS.....	10
6.1. ALINEAMENT DEL PLA ESPECIAL	10
6.2. INCIDÈNCIES DEL PLA ESPECIAL.....	11

ÍNDEX D'IL·LUSTRACIONS

Il·lustració 1. Divisió administrativa de Mallorca: Municipis.	4
Il·lustració 2. Esquema de tramitació ambiental estratègica ordinària.	6

ÍNDEX DE TAULES

Taula 1 Aparcaments existents proposats per l'adequació	5
Taula 2. Estacionaments d'intercanvi modal proposats nous	5
Taula 3. Procediment tramitació Pla Especial	7

1. INTRODUCCIÓ. MARC JURÍDIC

L'objecte principal d'una Avaluació Ambiental Estratègica (d'aquí endavant AAE) és promoure un desenvolupament sostenible mitjançant la consideració de tots els aspectes mediambientals tant de forma individual com en conjunt, així com la proposició d'alternatives i aplicació de mesures que puguin tenir efectes significatius al medi ambient.

Les bases i procediment de la AAE del Pla de Millora de Mobilitat Viària i Foment del Transport Públic mitjançant estacionaments d'intercanvi Modal ve regulat per

- La Llei Estatal 21/2013 de 9 de desembre d'Avaluació Ambiental
- 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.
- El Decret 3/2022 de 28 de febrer pel que es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental.
- La Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori per establir criteris d'actuació i tramitació en relació amb els procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes. (nº56 BOIB núm. 56 de 28 d'abril de 2022)

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, estableix a l'article 6: Àmbit d'aplicació de l'Avaluació Ambiental Estratègica, el següent:

"1. Són objecte d'una avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, així com les seves modificacions, que adopti o aprovi una Administració pública i l'elaboració i aprovació dels quals l'exigeixi una disposició legal o reglamentària o un acord del Consell de Ministres o del Consell de Govern d'una comunitat autònoma, quan:

- a) Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació de l'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aquicultura, pesca, energia, mineria, indústria, transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic marítim-terrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl; o bé,*
- b) Requereixin una avaluació pel fet d'afectar espais Xarxa Natura 2000 en els termes que preveu la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat.*
- c) Els compresos a l'apartat 2 quan ho decideixi cas per cas l'òrgan ambiental en l'informe ambiental estratègic d'acord amb els criteris de l'annex V.*
- d) Els plans i programes inclosos a l'apartat 2, quan així ho determini l'òrgan ambiental, a sol·licitud del promotor.*

2. Són objecte d'una avaluació ambiental estratègica simplificada:

- a) Les modificacions menors dels plans i programes esmentats a l'apartat anterior.*
- b) Els plans i programes esmentats a l'apartat anterior que estableixin l'ús, a escala municipal, de zones d'extensió reduïda.*

c) Els plans i programes que, establint un marc per a l'autorització en el futur de projectes, no compleixin els altres requisits esmentats a l'apartat anterior."

Seguint les directrius establertes a l'article anterior, es redacta el document ambiental estratègic amb la finalitat que es disposi de la informació pertinent i necessària que serveixi de guia per al procés d'avaluació ambiental vinculat al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal de Mallorca.

Les principals propostes plantejades per a Mallorca busquen una mobilitat accessible, universal i sostenible. Donades les característiques particulars del territori identificades a la fase de Diagnòstic, es pretén millorar la qualitat de vida dels ciutadans, atenent no només les necessitats de mobilitat actuals sinó també les futures, tenint en consideració els impactes mediambientals generats com, per exemple, el canvi climàtic.

Atès el que estableix l'article 18. Sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, des de l'inici de la fase de redacció i elaboració del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal, s'avalua:

"1. Dins del procediment substantiu d'adopció o aprovació del pla o programa, el promotor ha de presentar davant l'òrgan substantiu, juntament amb la documentació exigida per la legislació sectorial, una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, acompanyada de l'esborrany del pla o programa i d'un document inicial estratègic que ha de contenir, com a mínim, la informació següent:

a) Els objectius de la planificació.

b) L'abast i el contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables.

c) El desenvolupament previsible del pla o programa.

d) Els potencials impactes ambientals tenint en compte el canvi climàtic.

e) Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrent

[...]"

Aquest document inicial estratègic (endavant DIE) s'ha de sotmetre a les comprovacions de la documentació preceptiva per part de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB)

L'article 15 del Decret 3/2022 de 28 de febrer, pel que es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental remet els procediments subjectes a Avaluació Ambiental al previst a 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.

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 estableix que se sotmetran a avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, i també les modificacions d'aquests que adoptin o aprovin les administracions autonòmica, insular o local de les Illes Balears, l'aprovació dels quals exigeixi una disposició legal o reglamentària o un acord del Consell de Govern quan.

a) Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació d'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aqüicultura, pesca, energia, mineria, indústria, transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic marítim-terrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl, inclosa la delimitació d'usos portuaris o aeroportuaris.

b) Requereixin una avaluació per afectar espais de Xarxa Natura 2000 en els termes prevists en la legislació sobre patrimoni natural i biodiversitat.

c) Els que requereixin una avaluació ambiental estratègica simplificada, quan es produeixi algun dels supòsits següents:

I. Quan així ho decideixi, cas per cas, l'òrgan ambiental en l'informe ambiental estratègic d'acord amb els criteris de l'annex V de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

II. Quan així ho determini l'òrgan ambiental, a sol·licitud del promotor

2. També seran objecte d'una **avaluació ambiental estratègica ordinària** les modificacions dels plans i programes inclosos en les lletres a) i b) de l'apartat 1 d'aquest article quan, per si mateixes, impliquin:

a) Establir un marc nou per a l'autorització futura de projectes legalment sotmesos a l'avaluació d'impacte ambiental en les matèries incloses en l'apartat 1.a) anterior.

b) S'entendrà que les modificacions comporten un nou marc per a l'autorització futura de projectes legalment sotmesos a avaluació ambiental quan la seva aprovació generi la possibilitat d'executar algun projecte nou sotmès a avaluació ambiental, o augmenti les dimensions o l'impacte eventual de projectes sotmesos a avaluació ambiental ja permesos en el pla o programa que es modifica.

b) Requerir una avaluació perquè afecten espais Xarxa Natura 2000 en els termes prevists en la legislació del patrimoni natural i de la biodiversitat.

3. Seran objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada:

a) Els plans i els programes esmentats en les lletres a) i b) de l'apartat 1 d'aquest article, i les seves revisions, quan es limitin a establir l'ús de zones de reduïda extensió en l'àmbit municipal.

b) Els plans i els programes, i les seves revisions, que estableixin un marc per a l'autorització de projectes en el futur, però no compleixin els altres requisits que s'indiquen en les lletres a) i b) de l'apartat 1 d'aquest article.

4. També seran objecte d'avaluació ambiental estratègica simplificada:

a) Les modificacions esmentades en l'apartat 2 d'aquest article, quan siguin de caràcter menor, en els termes que es defineixen en l'article 5 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

b) Les modificacions de plans o programes que, tot i no estar incloses en l'apartat 2 d'aquest article, suposin, per si mateixes, un nou marc per a l'autorització de projectes. Es considerarà que les modificacions de plans i programes comporten un nou marc de projectes quan la seva aprovació generi la possibilitat d'executar nous projectes, o augmenti les dimensions o l'impacte eventual dels permesos en el pla o programa que es modifica i, en tot cas, quan suposin un increment de la capacitat de població, residencial o turística, o habilitin la transformació urbanística d'un sòl en estat natural, agrari o forestal, que no compta amb serveis urbanístics.

5. Quan l'òrgan substantiu valori que un pla o programa, sigui en la seva primera formulació o sigui en la seva revisió, o la modificació d'un pla o programa vigent, no està inclòs en cap dels supòsits dels apartats anteriors d'aquest article, i, per tant, no està subjecte a avaluació ambiental estratègica, ho justificarà mitjançant un informe tècnic que quedarà a l'expedient.

Així mateix la **Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori de criteris d'actuació i tramitació en relació amb els procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes** estableix que els informes de l'òrgan ambiental indicaran separadament l'amplitud i nivell de detall dels apartats de l'estudi ambiental estratègic definitiu el qual haurà de tenir el contingut establert a la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental estatal així com els annexos indicats a l'article 21.2. de la Llei 2/2020 d'Avaluació ambiental de les illes Balears

- a) Annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel Pla els efectes del seu desenvolupament i en el seu cas les mesures protectores, correctores o compensatòries
- b) Annex consistent en un estudi sobre impacte directe e induït sobre el consum energètic, la punta de demanda i les emissions de gasos d'efecte hivernacle així com vulnerabilitat davant el canvi climàtic.

Per mitjà de la present memòria es procedeix a descriure cadascun dels apartats establerts com a part del Document Inicial Estratègic (DIE) del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal.

2. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ

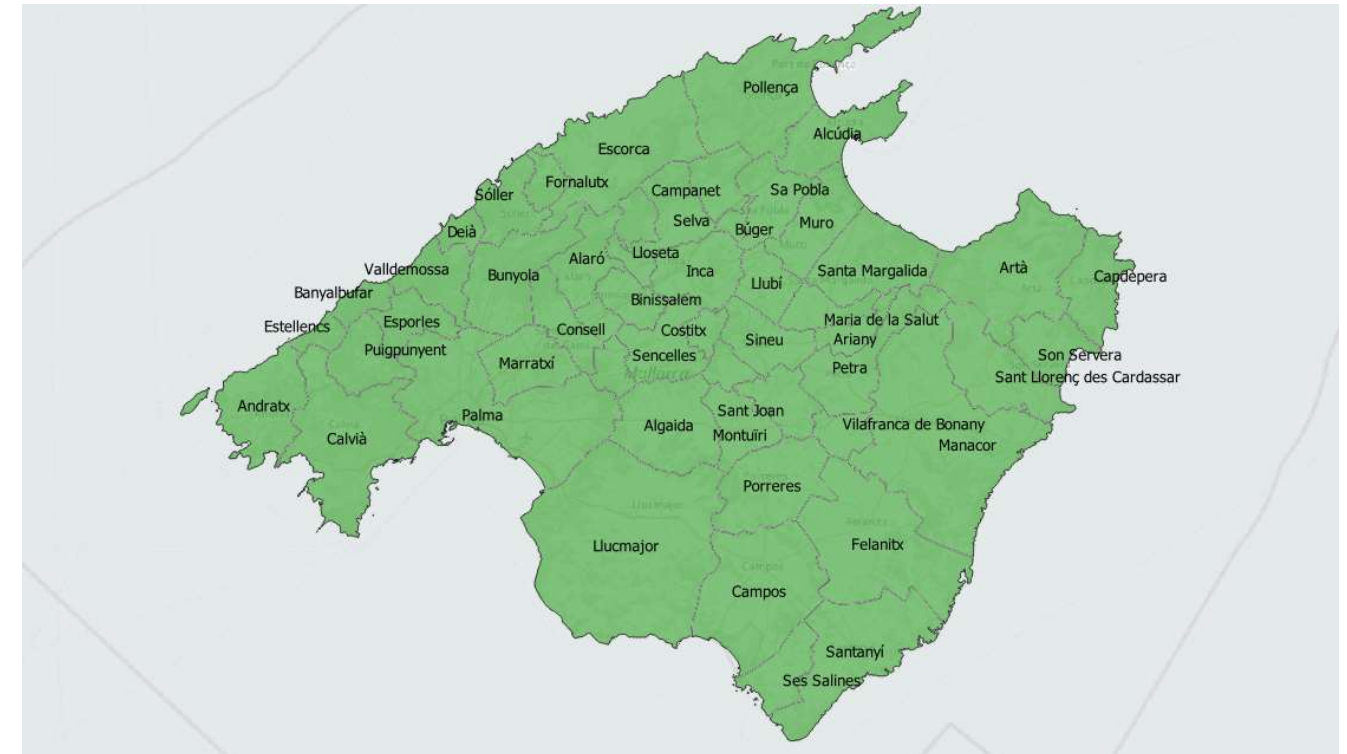
Els objectius **estratègics del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal** són els següents.

- Planificar la implantació d'estacionaments d'intercanvi modal arreu del territori de Mallorca d'acord les estratègies del Pla Territorial i d'acord amb la finalitat i les estratègies de mobilitat establertes al Pla Director de Mobilitat, en coherència amb els criteris assenyalats de reducció de les emissions i del trànsit en les vies principals de Mallorca, tot prioritant la instal·lació de l'activitat d'acord amb criteris de funcionalitat, proximitat al transport públic i demanda poblacional.
- Promoure el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a una mobilitat que prioritzi el transport públic i els vehicles de zero emissions.
- Regular la implantació d'instal·lacions d'estacionaments d'intercanvi modal tot atenent a la diversitat morfològica dels del territori i dels elements de protecció ambiental, paisatgística i arqueològica existents.
- Crear una xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal reconeguts i utilitzats pels usuaris amb una identificació de marca, tarifa i funcionalitat.
- Regular les condicions de l'edificació i les activitats complementàries permeses per aquesta activitat.
- Fomentar la implantació de punts de recàrrega elèctrica en aquesta activitat per tal de millorar la qualitat o la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura, sostenible i que prioritzi i faciliti l'ús de vehicles d'emissió zero juntament amb el transport públic.
- Millorar la integració arquitectònica i paisatgística de la instal·lació en el seu entorn tot regulant els elements de publicitat, senyalització i tractament dels espais.

3. ABAST I CONTINGUT DEL PLA I DE LES ALTERNATIVES CONSIDERADES

Pel que fa a l'àmbit d'aplicació del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal, queda limitat per l'Illa de Mallorca amb una superfície total de 3.640 km² i una població de 912.171 habitants censats (*Font: IBESTAT any 2020*), la qual cosa suposa una densitat de 251 hab/km².

Il·lustració 1. Divisió administrativa de Mallorca: Municipis.



Font: elaboració pròpia

Pel que fa al contingut del Pla i a les propostes plantejades, es consideren 3 escenaris o alternatives:

3.1. ESCENARI O ALTERNATIVA ZERO (0)

L'escenari 0 suposa que totes les variables analitzades continuen amb la seva evolució actual sense la implantació de cap de les actuacions proposades al Pla Especial. Aquest seria l'escenari més desfavorable en no veure's potenciat el transvasament del transport privat al transport públic i no aconseguir cap disminució en els veh*km/recorreguts a Mallorca.

3.2. ESCENARI O ALTERNATIVA UN (1)

L'escenari 1 suposa la realització de les actuacions per complir els objectius mínims proposats al Pla. En aquest escenari, s'espera que la implantació de nous estacionaments d'intercanvi modal i l'adequació d'alguns existents potenciï una mobilitat més sostenible, produint-se un transvasament de la mobilitat en vehicle privat al transport públic i una consegüent reducció del nombre de veh*km/recorreguts.

A partir del diagnòstic s'han detectat un total de 16 aparcaments que a causa de la ubicació propera a les parades de transport públic es proposen per adequació dins del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d' Intercanvi Modal:

Taula 1 Aparcaments existents proposats per l'adequació

PROPOSTA D'APARCAMENTS EXISTENTS PER A ADEQUAR A ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL					
Nº	NOM	Adreça	Municipi	Quantitat	N.º PLÀNOL
1	Aparcament Estació Artà	Carrer Major, 1649.	Artà	2	P-3
2	Aparcament de Na Pati	Carrer de la Pau, 12			P-3
3	Aparcament Acadèmia Fútbol V. del Bosque	Ctra. Vella- Ctra. Andratx, s/n, 07181	Calvià	2	P-5.3
4	Aparcament Palma nova 2	07181 Calvià			P-5.4
5	Aparcament Plaça de la Constitució	Carrer de Ciutat, 3	Capdepera	1	P-7
6	Aparcament Estació Consell-Alaró	Carrer Estació	Consell	1	P-8
7	Aparcament Inca Llevant	Carretera Inca	Inca	1	P-10
8	Aparcament Maioris Dècima 2	Carrer de Na Plana	Llucmajor	1	P-11.2
9	Aparcament Estació Pont D'Inca Nou	07141 Es Pont rs	Marratxí	2	P-13.1
10	Aparcament Estació de Marratxí	07141 Marratxí, Illes Balears			P-13.2
11	Aparcament Estació Muro	07440, Illes Balears, España	Muro	1	P-14
12	Aparcament Estació de Petra	07520, Petra,	Petra	1	P-15
13	Aparcament Sa pobla	07420, Illes Balears	Sa Pobla	1	P-17
14	Aparcament Estació Santa Maria	Carrer Pere Puigdorfila, 4	Santa Maria de Camí	1	P-18
15	Aparcament Cala Bona 3	Crta Cala Bona, 07559	Son Servera	2	P-22
16	Aparcament Cala Bona 4	Crta Cala Bona, 07559			P-22
TOTAL, ADEQUACIÓ				16	

Font: Elaboració pròpia

A més, els resultats obtinguts de la fase de diagnòstic han permès evidenciar certes poblacions en què cal la implantació d'estacionaments d'intercanvi modal, ja sigui perquè no compten amb aparcaments propers a les parades de transport públic o perquè malgrat comptar amb aparcaments propers a parades de transport, aquests estacionaments són insuficients o per la seva ubicació, a prop de les principals vies de comunicació, o la seva població són estratègics per atraure un nombre més gran d'usuaris.

Els municipis que es plantegen, per tant, per a la implantació de nous estacionaments d'intercanvi modal són els següents:

Taula 2. Estacionaments d'intercanvi modal proposats nous

NOUS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL			
Núm.	Municipi	QUANTITAT	Nº PLÀNOL
1	Alcúdia	1	P-1
2	Andratx	2	P-2.1, P-2.2
3	Bunyola	1	P-4
4	Calvià	3	P-5.1, P-5.2, P-5.5
5	Campos	1	P-6
6	Capdepera	1	P-7
7	Felanitx	1	P-9
8	Llucmajor	2	P-11.1, P-11.3
9	Manacor	2	P-12
10	Marratxí	1	P-13.1
11	Pollença	2	P-16.1, P-16.2
12	Santanyí	1	P-19
13	Sineu	1	P-20
14	Sóller	1	P-21
15	Son Servera	1	P-22
TOTAL, PROPOSATS		21	

Font: Elaboració pròpia

En els plànols que acompanyen l'esborrany del Pla, es marca amb un cercle l'entorn aproximat on es proposa construir el nou aparcament, el document del Pla, en funció d'un estudi més acurat del territori, del seu planejament urbanístic, de la seva accessibilitat i proximitat al transport públic, i dels seus valor ambientals i paisatgístic determinarà i concretarà, l'emplaçament i l'espai adient, cas per cas, per ser destinat al nou ús que es pretén i s'analitzaren varies alternatives en cada proposta.

3.3. ESCENARI O ALTERNATIVA DOS (2)

L'escenari 2 és el més optimista en què s'aconseguiria un canvi integral del model de mobilitat a tot el territori de Mallorca, i per això es duran a terme tant les actuacions plantejades a l'escenari 1, com aquelles complementàries perquè la majoria dels nucli urbà amb servei de transport públic comptarà amb un estacionament d'intercanvi

modal a una distància de la parada de transport tal que es pogués recórrer caminant en un temps inferior o igual a 1 minut.

L'escenari 2 superaria tots els objectius proposats al pla i contemplaria també involucrar altres administracions, perquè cadascuna actuï dins dels seus àmbits de gestió i de manera coordinada, aportés solucions per augmentar la competitivitat dels mitjans de transport més sostenibles enfront de l'ús del vehicle privat, complementant així totes les actuacions previstes al pla Especial.

4. DESENVOLUPAMENT PREVISIBLE DEL PLA

El procediment substantiu de redacció d'aquest Pla Especial es guiarà per allò que preveu la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial (LOT). Aquest procediment es coordinarà amb el de l'avaluació ambiental estratègica del pla, d'acord amb la Llei 21/2013 de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i la Llei 2/2020 d'Avaluació ambiental de les illes Balears, i amb el procés de participació ciutadana corresponent segons l'esquema següent.

Tal com es va indicar de manera preliminar a l'apartat de la introducció, el Consell de Mallorca remetrà a la Comissió Balear de Medi Ambient una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica, acompanyada del present document (Document Inicial Estratègic) i l'esborrany del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal.

A partir d'aquest moment s'iniciarà el procediment d'avaluació ambiental estratègica per a la formulació de la declaració ambiental estratègica, segons el que disposen els articles 17 al 28 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental, seguint el procediment que es descriu a la següent il·lustració.

Fase 1. Sol·licitud d'inici .

- Sol·licitud d'inici d'avaluació ambiental estratègica.
- Esborrany del Pla
- Document inicial Estratègic.
- Consultes Prèvies i determinació de l'abast de l'Estudi Ambiental Estratègic.
- Participació ciutadana.
- Document d'abast

Fase 2. Estudi Ambiental Estratègic i Document per Aprovació Inicial.

- Document d'aprovació inicial Pa Especial
- Estudi ambiental estratègic.
- Publicació.

Fase 3. Procés d'exposició pública i consultes a les administracions.

- Al·legacions i suggeriments.

- Informes d'administracions.

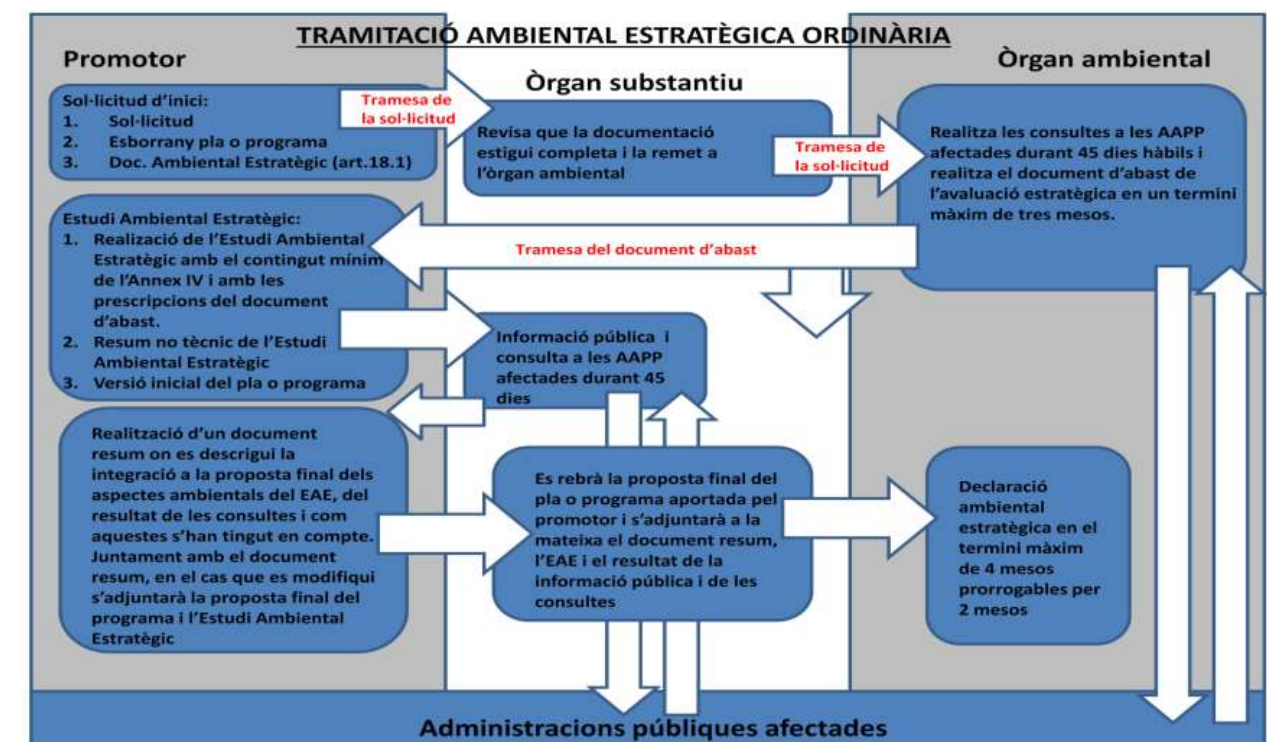
Fase 4. Decisió Ambiental.

- Anàlisi tècnica de l'expedient.
- Declaració ambiental estratègica.

Fase 5. Documentació d'aprovació definitiva i publicació.

- Aprovació definitiva del Pla
- Publicació

Il·lustració 2. Esquema de tramitació ambiental estratègica ordinària.



Font: Consell de Mallorca

Taula 3. Procediment tramitació Pla Especial

PROCEDIMENT TRAMITACIÓ PLA ESPECIAL: PLA DE MILLORA DE LA MOBILITAT VIÀRIA I FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL		
Fases	Administració competent	Documents
Fase 1. Sol·licitud d'inici	Promotor	Sol·licitud
		Esborrany del Pla
		Document Inicial Ambiental Estratègic
		Document d'abast EAE
Fase 2. Estudi Ambiental Estratègic i versió inicial del Pla	Promotor	Estudi Ambiental Estratègic
		Resum no tècnic d'EAE
		Versió inicial del Pla
Fase 3. Informació pública	Consell Insular	
Fase 4. Proposta final del Pla i resum de l'EAE	Promotor	Document resum de l'EAE incloent resultat de les consultes
		Proposta final del Pla
		EAE
Fase 5. Declaració ambiental estratègica	Òrgan ambiental	
Fase 6. Aprovació del Pla	Consell Insular	Resolució d'aprovació
		Extracte del Pla
		Mesures de seguiment del Pla

Font: Elaboració pròpia

Finalment, un cop rebuda la Declaració Ambiental Estratègica, s'emetrà l'aprovació Definitiva del Pla. Després d'aquesta aprovació, i en funció de la prioritat establerta al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal per a cada actuació, es posaran en marxa les diverses mesures establertes a la planificació aprovada.

Aquestes mesures comportaran actuacions d'índole física: condicionament de parcel·les per a ús com aparcaments, millora d'accessos, etc. així com actuacions de gestió: regulació de l'estacionament, control i vigilància, etc.

A continuació, es resumeixen les previsions recollides al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal. Segons les línies i els indicadors d'impacte comuns per als diferents escenaris:

Línia estratègica 1: Fomentar l'intercanvi modal entre vehicle privat i transport col·lectiu

- Localitzar aparcaments a les proximitats de parades de transport públic:
 - Indicador T4. Un indicador referit a la relació entre el 'temps de viatge en bus' per cobrir un determinat trajecte origen-destinació (O-D) i el 'temps de viatge en cotxe' per fer aquest mateix trajecte. S'haurà de seleccionar una mostra de trajectes O-D de les línies més representatives (de major demanda de residents) per construir l'indicador
- Implementar polítiques tarifàries d'aparcaments que afavoreixin l'intercanvi modal:

- Indicador T1. Nombre de viatgers de Transport Públic.
- Indicador T2 Vehicles-Km-Usuari del Transport Públic.
- Indicador T3 Nombre d'usuaris en les parades de Transport Públic amb estacionaments d'intercanvi modal

Línia estratègica 2: Ampliar i optimitzar la xarxa d'estacionaments vinculats al transport col·lectiu a Mallorca

- Planificar una xarxa homogènia i equitativa:
 - Indicador G1 Nombre d'estacionaments d'intercanvi modal
 - Indicador G2 Nombre de places d'estacionaments d'intercanvi modal
- Localitzar estacionaments a les proximitats dels principals corredors
- Localitzar estacionaments fora de l'abast de les cues de congestió
- Assegurar l'accessibilitat dels vehicles des de les principals vies de l'entorn a l'estacionament
- Implantació per fases
- Espai de reserva per a futures ampliacions

Línia estratègica 3: Potenciar modes de transport sostenible

Indicadors genèrics per a la línia estratègica 3:

- Indicador: A1. Grams de CO² /viatger-km transport públic.
- Indicador: A2. Grams de CO²/viatger-km vehicle privat
- Implantació estacionaments per a bicicletes, etc:
 - Indicador: % de places de bici respecte a places per vehicles
- Implantació de punts de recàrrega als estacionaments:
 - Indicador: % de places amb punt de recàrrega respecte al total de places
- Localització de l'estacionament a prop de sendes de vianants/ciclistes
 - Indicador: % d'estacionaments pròxims a sengles per a vianants
 - Indicador: % d'estacionaments pròxims a vies ciclistes
- Instal·lació de plaques solars en funció de la seva localització
 - Indicador: Kw generats

Línia estratègica 4: Augmentar l'atractivitat dels estacionaments

- Augmentar la seguretat i qualitat percebuda de la instal·lació (il·luminació, senyalitzacions, etc):

- Indicador: % d'estacionaments que compleixen requisits d'il·luminació i senyalització
- Disposar d'informació en temps real per als usuaris de l'estacionament
 - Indicador: % d'estacionaments amb sistemes per proporcionar informació a l'usuari

Línia estratègica 5: Millorar accessibilitat als estacionaments

- Implantar equipament necessari per permetre l'accés universal
- Reserva de places per a persones amb mobilitat reduïda
 - Indicador: % de places per persones amb mobilitat reduïda respecte al total de places

Línia estratègica 6: Incorporar solucions i criteris de disseny que afavoreixin la integració paisatgística i minimitzin impacte ambiental

- Localització a zones no protegides:
 - Indicador: % d'estacionaments ubicats fora de zones protegides
- Anàlisi i adequació a les condicions topogràfiques de l'àmbit:
 - Indicador: % d'estacionaments en els quals ha estat necessari realitzar moviments de terres significatius
- Minimitzar l'ús de formigons i asfalts:
 - Indicador: % de superfície respecte al total de l'estacionament com formigons/asfalts
- Incorporar un programa de disseny comú als elements arquitectònics de cadascuna de les instal·lacions
 - Indicador: nombre d'estacionaments que s'han dut a terme seguint el disseny comú dels elements arquitectònics

Línia estratègica	Indicadors	Objectius Específics
L1: Fomentar l'intercanvi modal entre vehicle privat i transport col·lectiu	T1: Nombre de viatgers de Transport Públic T2: Vehicles-Km-Usuari del Transport Públic T3: Nombre d'usuaris en les parades de Transport Públic amb estacionaments d'intercanvi modal T4: indicador referit a la relació entre el 'temps de viatge en bus' per cobrir un determinat trajecte origen-destinació (O-D) i el 'temps de viatge en cotxe' per fer aquest mateix trajecte.	3.2.1 Facilitar l'intercanvi modal per transvasar usuaris de vehicle privat cap al transport col·lectiu 3.2.2. Procurar la mínima Incidència del temps de recorregut amb la implementació del sistema
L2: Ampliar i optimitzar la xarxa d'estacionaments vinculats al transport col·lectiu a Mallorca	G1: Nombre d'estacionaments d'intercanvi modal G2: Nombre de places d'estacionaments d'intercanvi modal	3.2.3 Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials
L3: Potenciar modes de transport sostenible	A1: Grams de CO ² /viatger-km transport públic A2: Grams de Co ² /viatger-km vehicle privat G3: % de places de bici respecte a places per vehicles G4: % d'estacionaments pròxims a vies ciclistes G5: % de places amb punt de recàrrega respecte al total de places G6: % d'estacionaments pròxims a sengles per a vianants G7: Kw generats	3.2.4 Procurar La dissuasió en si mateixa, tot perseguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll
L4: Augmentar l'atractivitat dels estacionaments	G8: % d'estacionaments que compleixen requisits d'il·luminació i senyalització G9: % d'estacionaments amb sistemes per proporcionar informació a l'usuari	3.2.3 Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials 3.2.4 Procurar la dissuasió en si mateixa, tot perseguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll
L5: Millorar accessibilitat als estacionaments	G10: % de places per persones amb mobilitat reduïda respecte al total de places	3.2.7. Complir amb l'accessibilitat universal
L6: Incorporar solucions i criteris de disseny que afavoreixin la integració paisatgística i minimitzin impacte ambiental	A3: % d'estacionaments ubicats fora de zones protegides A4: % d'estacionaments en els quals ha estat necessari realitzar moviments de terres significatius A5: % de superfície respecte al total de l'estacionament com formigons/asfalts G11: nombre d'estacionaments que s'han dut a terme seguint el disseny comú dels elements arquitectònics	3.2.5. Assolir la seva Integració territorial i paisatgística. 3.2.6 Definir la tipologia dels estacionaments d'intercanvi modal que ha de ser objecte de la regulació.

5. ELS POTENCIALS IMPACTES AMBIENTALS PRESENT EN CONSIDERACIÓ EL CANVI CLIMÀTIC

Atesa la naturalesa del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal i la formulació dels seus objectius, així com l'enfocament de les línies estratègiques formulades i les mesures derivades d'aquestes darreres, l'impacte ambiental derivat de la seva aplicació serà en tot cas positiu.

De manera principal, l'impacte del Pla des del punt de vista ambiental estarà associat a la reducció de l'ús del vehicle privat, normalment a favor del transport públic col·lectiu o de l'ús de mitjans de transport no motoritzats (a peu, bicicleta, altres).

Entre els efectes ambientals associats al canvi climàtic i derivats del transport, destaca, en primer lloc, la contaminació atmosfèrica. Les emissions d'agents contaminants (NOx) i de gasos d'efecte hivernacle (CO2) derivats de l'ús de vehicles han generat en els darrers anys una gran preocupació. Aquesta preocupació s'ha materialitzat per mitjà de convenis i plans com el pacte pel Clima i l'Energia Sostenible subscrit pels ajuntaments de l'illa i el Consell de Mallorca, que ha suposat elaborar diferents Plans d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima per a l'horitzó 2030.

En aquest sentit, i de forma addicional al que disposen aquests plans, la posada en marxa d'actuacions encaminades a reduir l'ús del vehicle privat suposarà una reducció de la contaminació atmosfèrica, no només a escala d'emissions, sinó de soroll, ja que el transport és considerat un dels principals focus de contaminació acústica a les zones urbanes.

Addicionalment, l'estalvi en el consum de combustibles fòssils i la substitució per altres tecnologies (vehicles híbrids, híbrids endollables, elèctrics, etc.) així com la transició cap a formes de mobilitat més sostenibles (a peu, bicicleta, etc.), permetran reduir l'impacte negatiu que suposa l'ús d'aquest recurs no renovable.

Resultat de l'aplicació de les mesures proposades al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal, serà possible quantificar i valorar els indicadors següents associats al potencial impacte ambiental derivat del Pla.

- Vehicles-km recorreguts
- Emissions de gasos d'efecte hivernacle
- Consum energètic

Si es fa una estimació per cadascuna de les alternatives proposades, per a alguns d'aquests indicadors és possible fixar un objectiu potencial:

Escenari o alternativa u (1). La reducció d'emissions que resultaria de la implantació de les actuacions previstes en aquest escenari, busca assolir com a mínim l'objectiu del 10% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle i almenys un 10 % en l'impuls de les energies renovables.

Escenari o alternativa dos (2). Atès que aquesta alternativa, a més de contemplar totes les actuacions previstes a l'escenari o alternativa u (1), considera actuacions complementàries augmentant la xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal, la reducció d'emissions que resultaria de l'execució d'aquestes propostes, cerca assolir l'objectiu de reducció fixat dins el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima per a l'horitzó 2030 i la Llei

10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, que eleven l'objectiu de reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per al 2030, fins a almenys el 40% respecte a l'any 2005. De la mateixa manera, es busca aconseguir almenys un augment del 35% en l'ocupació d'energies renovables.

Finalment, cal destacar que tots aquests impactes repercuteixen de manera positiva en la qualitat de vida de la població, no només per la millora de la qualitat atmosfèrica, sinó pel foment d'hàbits de vida més saludables entre la població. Tot això suposa, per tant, una millora tant del benestar com de la salut de les persones.

6. LES INCIDÈNCIES PREVISIBLES SOBRE ELS PLANS SECTORIALS I TERRITORIALS CONCURRENTS

Tenint en compte la mateixa regulació normativa dels Plans Especials, així com els principis i objectius bàsics que s'han d'aplicar en la planificació d'estratègies orientades a l'ordenació de la mobilitat, es considera que les incidències potencials sobre altres plans sectorials i territorials concurrents seran aquelles pròpies de la coordinació o subordinació en funció de la jerarquia establerta entre aquestes. Això no obstant, no està previst que el Pla objecte de desenvolupament entri en conflicte amb cap dels plans que se citen en aquest apartat, sinó que serà coherent amb aquests. Reflex d'aquesta coordinació és que les propostes a realitzar tindran els plans associats en compte, amb vista a complir tota la normativa vigent associada a la matèria.

A continuació, es presenta la principal legislació i Plans relacionats amb el Pla Especial dividides en aquelles que per tenir una jerarquia superior o similar al Pla o per perseguir objectius comuns serviran de base per a la redacció d'aquest, és a dir el Pla Especial estarà alineat amb les directrius en elles expressades i aquelles altres legislacions o plans en els quals el Pla Especial podria incidir.

6.1. ALINEAMENT DEL PLA ESPECIAL

Competència estatal:

- Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica
- Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030.

Competència autonòmica:

- Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'Ordenació Territorial (LOT)
- 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; correcció d'errades BOIB núm. 40, de 21 de març de 2015).
- Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica
- Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears, Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears (DOT)
- Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

Competència insular:

- Pla territorial insular de Mallorca
- Pla Director Sectorial de Carreteres
- Pla Insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera de Mallorca
- Pla de vies ciclistes per a l'Illa de Mallorca
- Estratègia de Paisatge del Consell de Mallorca
- Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima per l'horitzó 2030

6.2. INCIDÈNCIES DEL PLA ESPECIAL

Competència municipal

- Plans de mobilitat urbana sostenible
- Instruments de Planejament urbanístic