

Al·legacions // 07/08/2014

Al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma

XXX XXX XXX, en qualitat de representant de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX-X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix a l'Ajuntament de Palma en relació al procés d'al·legacions al "Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma". A continuació s'enumeren les 29 al·legacions:

A Consideracions generals al PMUS de Palma

1. Al llarg de la diagnosi del PMUS hi ha una mancança de dades i mapes que ajudin a interpretar quina és la situació de partida, així com sobretot una absència d'anàlisi crítica i profunda de la informació presentada que hauria de culminar en una matriu DAFO. Aquesta matriu hauria de servir com a full de ruta per a la posterior elaboració de les propostes d'actuació.

2. L'horitzó escollit només considera els desplaçaments dels residents a Palma, però hauria de considerar també els dels visitants (residents a la resta de l'illa). La proposta modal està calculada sobre els desplaçaments de residents a Palma.

Quota actual i horitzó 2020	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Cotxe o Moto	Altres
Actual (2013) residents	39,0%	2,0%	13,0%	42,0%	4,0%
Horitzó 2020 residents	40,0%	5,0%	14,0%	36,5%	4,5%

Font: PMUS Palma.

3. Tenint en compte la vigència del pla, de sis anys, caldria aportar més ambició als objectius del PMUS, com han fet altres ciutats capdavanteres en mobilitat sostenible. Sembla poc creïble que la reducció de la part modal del vehicle privat, pugui ser absorbida majoritàriament pels modes a peu i bicicleta. El transport públic hauria de jugar un rol primordial en la consecució d'aquests objectius de transvasament modal, doncs es tracta del mode substitutiu més proper al cotxe. Per tant, **estimar una demanda de l'EMT de Palma l'any 2020 inferior a la dels anys 2010 i 2011** (Figura 112, part modal 14%, PMUS de Palma) es considera del tot insuficient i sense l'ambició que un PMUS hauria de tenir.

Proposem adoptar objectius similars als del “Plan de Movilidad Sostenible” de Vitòria, pels seus èxits, destacables a escala estatal. Es pot observar, que la reducció de la part modal del vehicle privat és majoritàriament absorbida pel transport públic.

Quota actual i objectiu a Vitòria	A Peu	Bicicleta	Transport Públic	Cotxe o Moto	Altres
Actual (2008)	49,9%	3,3%	7,9%	36,6%	2,3%
Objectiu (PMS Fase I)	49,9%	4,7%	10,6%	32,5%	2,3%
Objectiu (PMS Fase II)	49,6%	5,1%	17,3%	26,1%	1,9%

Font: Ajuntament de Vitoria-Gasteiz.

4. El PMUS no presenta una avaluació econòmica rigorosa de les propostes plantejades ni tampoc una temporalització de les inversions a realitzar. Hi ha mesures específiques que requereixen d’una anàlisi multicriteri per tal d’avaluar-ne la rendibilitat econòmica i social.

5. Manca una concreció més gran de la part propositiva, que es remet a un seguit de plans posteriors. El Pla proposa 10 línies estratègiques, i 72 mesures. El nombre d’estudis inclosos dins de les mesures deixa un regust de projecte inacabat, amb moltes propostes (fitxes) que manifesten intencionalitat poc objectivable.

6. És indiscutible la relació existent entre urbanisme i mobilitat. Per aquesta raó, falta una **estimació del nombre de viatges futurs derivats de l’execució del PGOU.** Aquest desenvolupament del PGOU implica un creixement demogràfic, creació de nova superfície comercial i/o industrial, etc, que genera efectes sobre el sistema de mobilitat de la ciutat.

B Consideracions a la diagnosi del PMUS de Palma

7. A l’apartat 2.5. Mobilitat en Transport Públic, pàgina 78, s’afirma el següent:

“La implantació del metro va suposar un fort transvasament de viatges des de l’autobús urbà a la UIB pel que es va eliminar el tram de la línia 20 que connectava amb les instal·lacions universitàries deixant la seva última parada a Son Espases.”

Tot i que el metro va suposar un transvasament de la línia 19 de l’EMT al metro, **no es pot afirmar que aquest afectés la demanda de la L20** per dues raons:

1. La L20 es va crear el 28 d’abril de 2009, per tant, és posterior a l’entrada en funcionament del metro.
2. El traçat de la línia 20 discorre per barriades no servides pel metro.

Per tant, aquesta afirmació, indueix clarament a l’error, atès que **el problema a la UIB no és d’oferta de transport públic, sinó de sobreoferta de places d’estacionament lliure.** Aquest tipus d’errades de diagnòstic, poden derivar en propostes poc efectives.

8. Es troba a faltar, una anàlisi més detallada de la situació actual del taxi. La informació disponible a la diagnosi és molt general i no ofereix al lector la imatge fidel del sector. Un bon punt de partida podria ser l’anàlisi del nombre de llicències per cada 1.000 habitants:

Mallorca	Llicències 2014	Població 2013	Llicències/ 1000hab
Alaró	2	5.217	0,38
Alcúdia	49	20.163	2,43
Algaida	0	5.382	-
Andratx	34	10.748	3,16
Ariany	0	914	-
Artà	6	7.415	0,81
Banyalbufar	0	583	-
Binissalem	1	7.792	0,13
Búger	0	1.029	-
Bunyola	0	6.619	-
Calvià	210	52.272	4,02
Campanet	1	2.581	0,39
Campos	6	10.144	0,59
Capdepera	39	11.247	3,47
Consell	0	3.834	-
Costitx	0	1.192	-
Deià	2	756	2,65
Escorca	1	252	3,97
Esporles	2	4.991	0,40
Estellencs	0	369	-
Felanitx	20	17.359	1,15
Fornalutx	1	692	1,45
Inca	11	31.032	0,35
Lloret	0	1.251	-
Lloseta	0	5.680	-
Llubí	1	2.324	0,43
Llucmajor	70	37.257	1,88
Manacor	50	41.049	1,22
Mancor de la Vall	0	1.321	-
Maria de la Salut	0	2.140	-
Marratxí	0	35.258	-
Montuïri	0	2.838	-
Muro	22	6.977	3,15
Palma	1.246	398.162	3,13
Petra	1	2.806	0,36
Pollença	39	16.200	2,41
Porreres	0	5.496	-
Puigpunyent	0	2.010	-
sa Pobla	3	12.901	0,23
Sant Joan	0	1.973	-
Sant Llorenç	25	7.857	3,18
Santa Eugènia	0	1.723	-
Santa Margalida	20	12.243	1,63
Santa Maria	0	6.500	-
Santanyí	48	11.784	4,07
Selva	1	3.869	0,26
Sencelles	0	3.234	-
ses Salines	11	5.273	2,09
Sineu	0	3.715	-
Sóller	19	14.229	1,34
Son Servera	25	11.146	2,24
Valldemossa	1	2.042	0,49
Vilafranca	0	2.922	-

Menorca	Llicències 2014	Població 2013	Llicències/ 1000hab
Maó	41	28.765	1,43
Es Castell	7	7.956	0,88
Sant Lluís	6	7.509	0,80
Alaior	7	9.769	0,72
Es Mercadal	9	5.425	1,66
Es Migjorn Gran	4	1.520	2,63
Ferrieres	4	4.610	0,87
Ciutadella	21	29.629	0,71

Eivissa

Eivissa	128	50.401	2,54
Sant Antoni	77	23.314	3,30
Sant Joan	15	5.677	2,64
Sant Josep	65	24.498	2,65
Santa Eulària	52	36.464	1,43

Formentera

Formentera	24	11.374	2,11
------------	----	--------	------

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IBESTAT i la DG de Transports

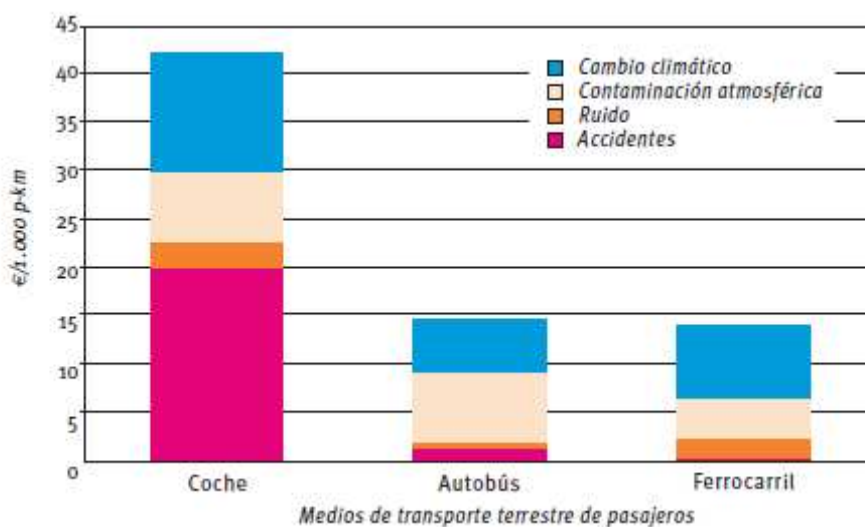
A partir d'aquestes dades de partida, s'haurien de tenir en compte altres variables, com l'oferta de places turístiques, població flotant i comparar els resultats amb altres ciutats.

9. Es nota a faltar una **quantificació del nombre de transbordaments TIB (tren i bus interurbà) - EMT i metro - EMT**. Conèixer aquesta informació és clau per tal de poder planificar i pressupostar adequadament la integració tarifària entre els diferents serveis.

10. A l'apartat 3.1.1. Una ciutat més competitiva, s'indica el següent:

“Un sistema de mobilitat competitiu ja que la mobilitat, entre altres coses, és part del procés productiu de la ciutat, i contribueix al seu dinamisme econòmic i social. Els nivells de congestió, entesos com el temps perdut en els desplaçaments imputables a una excessiva demanda de mobilitat motoritzada sobre un viari limitat comporta enormes costos individuals i col·lectius. Reduir el temps de desplaçament i, en general, els costos de funcionament del sistema seran objectius prioritaris d'un sistema de mobilitat més eficient, especialment pel que s'ha vingut a denominar mobilitat essencial en cotxe.”

De l'afirmació anterior es dedueix una especial atenció a la mobilitat essencial en cotxe, tot i que no es defineix què s'entén per “essencial”. Sigui com sigui, ha quedat demostrat que el vehicle privat és el mode de transport que més costos externs genera i, per tant, el menys competitiu i eficient en termes de benestar social. **Si, en efecte, es volen reduir els costos de funcionament del sistema de mobilitat, s'hauria de fer una aposta forta pel transport públic, a més de la marxa a peu i bicicleta.**



Font: Imatge extreta de la “Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible”. IDAE, 2006.

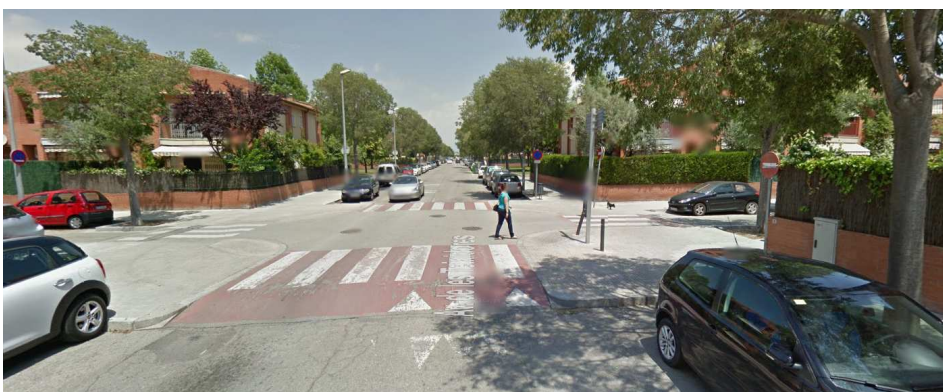
C Consideracions a la línia estratègica 1: Disposar d'una xarxa per a vianants sostenible i segura.

11. Mesura 4. Definir funcionalment les distintes zones de prioritat per a vianants. S'han de detallar les mesures de baix cost que es volen implementar en la xarxa complementària per a vianants.

En concret, es recomana elevar les cruïlles de la xarxa complementària, pintar passos de vianants i impedir l'estacionament en l'àmbit de la cruïlla, per tal de donar prioritat efectiva i seguretat al vianant.

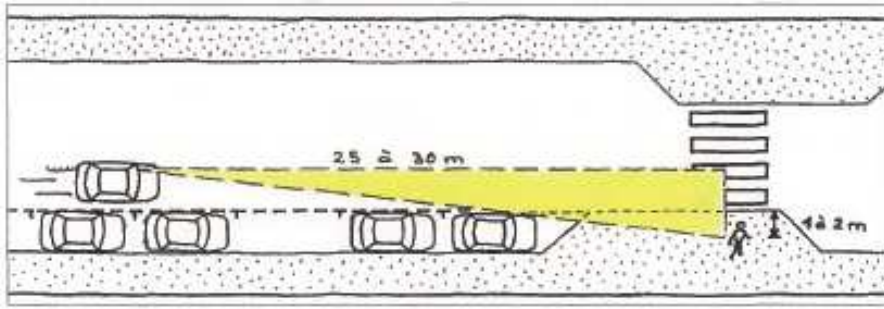


Cruïlla dels carrers Colubi i Monterrey. Es pot apreciar que la senyalització horitzontal no evita l'estacionament il·legal, afectant així al recorregut dels vianants. (Imatge: Street View)



Cruïlla de l'Avinguda de les Teixidores i carrer de les Nuadores a Mollet del Vallès (Barcelona) amb passos de vianants clarament marcats i elevats. (Imatge: Street View)

Així mateix es considera important **garantir la visibilitat recíproca** entre els conductors i els vianants. Per tal d'aconseguir-ho, és necessari suprimir dues places d'estacionament abans d'arribar al pas de vianants.



D

Consideracions a la línia estratègica 2: Promoure un transport públic còmode i accessible

12. Mesura 8. Reestructurar les línies a Son Espases i Son Llätzer.

A l'hora de reestructurar el servei als Hospitals de Son Espases (HUSE) i Son Llätzer (HSLL), és necessari tenir en compte quin hospital de referència tenen cadascuna de les zones sanitàries en què està dividida Palma. En efecte, les zones de sanitàries de Palma depenen d'un o altre hospital d'acord amb la taula següent:

Hospital Universitari Son Espases	Hospital de Son Llätzer
Sant Agustí – Cas Català	Escola Graduada
Son Serra – La Vileta	Son Gotleu
Camp Rodó	Es Rafal Nou
Son Cladera	Polígon de Llevant
Casa del Mar	Es Coll d'en Rabassa
Son Pisà	Son Ferriol
Santa Catalina	Platja de Palma
S'Escorxador	
Valldargent	
Aragó	
Arquitecte Bennàssar	
Pere Garau	

Assignació per hospital de zones sanitàries de Palma. (Font: IB-Salut)

Pel que fa a les mesures proposades (tot i que no es detallen traçats ni freqüències proposades) és necessari destacar el següent:

- El fet de desviar la línia 5 a partir d'Instituts cap a l'HUSE té una **important afectació a la demanda de les barriades de Santa Catalina, Son Armadams, Son Dureta i sa Teulera** atès que la línia 5 és l'única línia que connecta aquestes barriades amb la plaça d'Espanya sense passar per Jaume III. **Aquesta afectació no es quantifica.** Com a mesura pal·liativa es proposa dur-hi la línia 24, que en l'actualitat té un interval de pas que triplica el de la línia 5 (33 minuts L24 i 11 minuts L5, feiners) i que no presta servei els dissabtes horabaixa ni els diumenges ni festius. A més **es deixaria a les piscines de Son Hugo sense servei de transport públic.** Per tant, es proposa no fer les modificacions de les línies 5 i 24 proposades en el PMUS.
- **El Fortí ja disposa de la línia 6 que connecta amb l'HUSE** i que té una molt millor cobertura territorial que la línia 5 proposada al PMUS. Si es volgués **millorar la**

connexió amb l'HUSE, no només del Fortí, però també del Camp d'en Serralta, Son Cotoner, Son Dameto, Son Flor i la Vileta, bastaria tornar a posar la línia 6 amb un interval de pas de 20 minuts, com tenia l'any 2011.

- La línia 5 de l'EMT no es caracteritza per tenir una bona regularitat i és de les més col·lapsades de la xarxa (6,17 viatgers/km, any 2011, la més alta de la xarxa d'acord amb les estadístiques de la pròpia EMT). En canvi amb l'explotació actual amb la L33 es garanteix un bon accés a l'HUSE, amb una bona regularitat i una ocupació correcta (2,51 viatgers/km, any 2011), garantint unes bones condicions d'accés a l'HUSE, tant per part de la població local, com d'aquells de la Part Forana que hi transborden (Calvià, Andratx, etc.). **Per tant no es considera adient la supressió de la L33 i la seva substitució per la L5.**
- La supressió de la línia 34 només es pot justificar, si es garanteix a les barriades Son Rullan, sa Indioteria, Son Cladera i Son Sardina una connexió amb transport a la demanda cap a l'HUSE.
- No s'entén quina necessitat hi ha de connectar millor Son Gotleu amb l'HUSE atès que aquesta barriada té com a hospital de referència l'HSL. En tot cas, es creu més necessari reforçar la línia 24, retornant a l'interval de 20 minuts que tenia el 2011, enlloc dels 33 minuts actuals.
- Tampoc s'entén quina necessitat hi ha d'augmentar la cobertura territorial de l'HSL a les barriades de ponent de Palma (amb la línia 24) atès que la població que el té com a hospital de referència es troba al Llevant de la ciutat. Per tant, si tant es vol millorar la connexió amb l'HSL, es podria crear una línia que connectés s'Arenal de Palma i la Platja de Palma amb l'HSL.

13. Mesura 9. Reorganitzar el servei de transport públic a la UIB

La mesura que té més sentit a curt i llarg termini, és l'establiment d'una tarifa integrada de metro i bus EMT per tal d'optimitzar l'oferta de transport públic a la UIB.

En efecte, aquesta mesura està contemplada en el **Pla de Mobilitat Sostenible de la UIB** elaborat dins del marc del projecte europeu BENEFIT (2009-2011). S'adjunta l'esmentat document a les presents al·legacions, per tal que l'equip redactor del PMUS de Palma tingui constància de la seva existència. És sorprenent, que l'equip redactor recomani l'elaboració d'un PMUS a la UIB quan ja n'existeix un de recent.

Les principals conclusions de la diagnosi del PMUS de la UIB són les següents:

- Entre les principals preocupacions que sorgeixen com a resultat de la diagnosi, es troba **l'excessiu pes del vehicle privat dintre del repartiment modal, representant més d'un 85%** del total de desplaçaments externs generats per la Universitat. Així doncs, s'entén que, a dia d'avui, la demanda lligada al transport públic té un paper poc rellevant enfront a l'ús del vehicle privat.
- Si es comparen les xifres actuals amb les proporcionades per l'auditoria ambiental realitzada a mitjans dels anys 90, se'n deriva que **la quota modal del transport públic en el total de viatges ha patit una reducció severa, d'entorn al 7%.**
- Tot i el desenvolupament de polítiques favorables al transport públic, també s'ha de posar èmfasi en **l'efecte contrari que han tingut l'ampliació de la xarxa viària d'accés al campus** (desdoblament de la carretera de Valldemossa Ma-1110) i

l'ampliació de la capacitat d'aparcament al campus (entre un 15% i un 25% en 10 anys), afavorint la reducció de temps als usuaris del vehicle privat, tant per accedir al campus com per aparcar-hi.

- D'altra banda, la diagnosi apunta cap a una clara tendència a l'ús unipersonal del vehicle privat, amb un rati d'ocupació entorn a l'1,22 persones/vehicle (per sota de les 1,36 persones/vehicle de l'any 1996).
- En termes generals, les dades mostren com la Universitat es caracteritza per disposar d'un model de mobilitat basat en l'externalització dels costos generats pel transport. **La gran disponibilitat de places d'estacionament (totes gratuïtes)** juntament amb unes condicions òptimes de la xarxa viària d'accés permeten accedir a la Universitat en cotxe a un cost relativament assequible per al conductor, que mai té en compte els costos externs que contribueix a generar en forma de contaminació, accidentalitat, congestió viària als accessos a Palma, barreres arquitectòniques creades per les infraestructures, etc.

Tenint en compte tot l'anterior, així com el caràcter inelàstic de la demanda de vehicle privat, es considerarà prioritari **modificar la política actual d'aparcament, tarificant-lo**. Un cop implementada aquesta mesura, es pot destinar part de la recaptació a reforçar el transport públic a la Universitat.

14. Mesura 10. Millorar el servei de transport públic del corredor del Llevant.

Es valora positivament la proposta tot i que seria força útil acompanyar-la d'un plànol il·lustratiu.

Tot i això, la proposta no aborda el fet que aquestes línies perden molt de temps en parada venent bitllets senzills. Això penalitza el temps de recorregut i la regularitat del servei, essent habitual trobar dos busos de la mateixa línia circulant junts (el primer ple i el segon buit).

Per això es proposa implantar sistemes de venda de bitllets senzills fora del bus, bé a través de personal o màquines autovenda.

15. Mesura 11. Incrementar la xarxa de carrils bus.

Es valora positivament la proposta de creació de nous carrils bus (especialment a la Ma-19). Ara bé, a les avingudes (des de Comte de Sallent fins a Gabriel Alomar i Villalonga) hi ha la major concentració de busos a ciutat, a més d'una elevada intensitat circulatòria general. Per tant es proposa donar continuïtat al carril bus en tot aquest tram en els dos sentits.

Adicionalment, es proposa modificar la configuració del carril bus a l'Avinguda Alexandre Rosselló entre els carrers Bartomeu Ferrà i Sindicat. Efectivament, el carril bus existent dona servei a línies que finalitzen a Sindicat i que per tant tenen una baixa ocupació. En canvi, les línies que continuen avingudes avall (línies 1, 7, 15, 25, 30, entre d'altres) no tenen carril bus, i pateixen les cues provocades pels vehicles que volen girar cap a Sindicat. Per tant es proposa ubicar el carril bus en el segon carril de circulació (començant per la dreta segons el sentit de circulació), deixant el carril de la dreta com a únic carril per accedir a Sindicat.

16. Mesura 12. Desenvolupar el sistema de priorització semafòrica per a l'EMT.

Es valora positivament la intenció que permetrà incrementar la velocitat comercial de l'EMT, però es troba a faltar molta concreció, tant a nivell d'ubicacions, operativitat del sistema, terminis d'execució.

17. Mesura 14. Millorar les aplicacions d'informació a l'usuari d'autobús.

En general es considera positiva la proposta de millorar la informació dinàmica a través d'aplicacions mòbils.

Tot i això, la informació a les parades, amb termòmetres amb els dos sentits, i uns horaris que mostren les hores de sortida de capçalera de primera i última hora, no es consideren suficients. Es proposa passar a un model similar a l'alemany, on es posen les hores de pas per la parada de cada línia i sentit. Amb un senzill full A4 s'aporta tota la informació útil com és l'hora de pas teòrica i el temps per arribar a qualsevol altra parada de la línia.

11

gültig ab 10.06.2014

Hauptbahnhof → Paduaallee



Montag - Freitag						Samstag			Sonn- und Feiertag		
6	29 ₆	31				6					6
7	00 ₇	39 ₆	41			7					7
8	00 ₆	09	42 ₆	46		8	08				8
9	24	54				9	02	32			9 24 ₅ 54 ₇
10	24	54				10	09	39			10 24 ₅ 54 ₅
11	24	54				11	09	39			11 24 ₅ 54 ₅
12	24	54				12	09	39			12 24 ₅ 54 ₅
13	24	54				13	09	39			13 24 ₅ 54 ₅
14	24	54				14	09	39			14 16 ₄ ⁵ 39 ₅
15	09 ₂ ⁵	24	39 ₂ ⁵	54		15	09	52			15 01 ₄ ⁵ 24 ₅ 46 ₄ ⁵
16	09 ₂ ⁵	24	39 ₂ ⁵	54		16	12 ₃ ⁵	32	52 ₃ ⁵		16 09 ₅ 31 ₄ ⁵ 54 ₅
17	09 ₂ ⁵	24	39 ₂ ⁵	54		17	12	32 ₃ ⁵	52		17 16 ₄ ⁵ 39 ₅
18	09 ₂ ⁵	24	39 ₂ ⁵	54		18	12 ₃ ⁵	32 ₃ ⁵	41 ₇ ⁵	56 ₃ ⁵	18 01 ₄ ⁵ 24 ₅ 46 ₄ ⁵
19	09 ₂ ⁵	24 ₂ ⁵	39 ₂ ⁵	39 ₆ ⁵	41 54 ₂ ⁵	19	11 ₇ ⁵	26 ₃ ⁵	41 ₇ ⁵	56 ₃ ⁵	19 09 ₅ 24 ₄ ⁵ 39 ₄ ⁵ 59 ₄ ⁵
20	09 ₂ ⁵	20 ₇ ⁵	24 ₂ ⁵	39 ₂ ⁵	54 ₂ ⁵	20	11 ₇ ⁵	26 ₃ ⁵	41 ₃ ⁵	56 ₃ ⁵	20 19 ₄ ⁵ 39 ₄ ⁵ 59 ₄ ⁵
21	09 ₂ ⁵	22	24 ₂ ⁵	39 ₂ ⁵	54 ₂ ⁵	21	11 ₃ ⁵	26 ₃ ⁵	41 ₃ ⁵	56 ₃ ⁵	21 19 ₄ ⁵ 39 ₄ ⁵ 59 ₄ ⁵
22	09 ₁ ⁵	24 ₁ ⁵	39 ₁ ⁵	54 ₁ ⁵		22	11 ₃ ⁵	26 ₃ ⁵	41 ₃ ⁵	56 ₃ ⁵	22 19 ₄ ⁵ 39 ₄ ⁵ 59 ₄ ⁵

1 = nur 17.10.14, 24.10, 27.10 3 = nur 18.10.14, 25.10 4 = nur 19.10.14, 26.10 5 = bis Messe Freiburg 6 = nur 27.10.14 7 = bis IKEA
2 = ab 17.10.14, bis 27.10.14



Freiburger Verkehrs AG · Besançonallee 99 · 79111 Freiburg · www.vag-freiburg.de Fahrplanangaben ohne Gewähr
E-Mail: vag@vagfr.de · Service Telefon: 0761 / 4511 - 500 · Fahrplanauskunft: 01805 - 77 99 66 (14 Cent/Min, Festnetz; Mobilfunk max. 42 Cent/Min.)

Informació a les parades de bus de l'empresa de transport públic de Freiburg im Breisgau (Alemanya)

18. Mesura 15. Millorar l'accessibilitat a l'equipament a les parades

Seria molt útil disposar d'un mapa de l'estat actual de les parades de l'EMT, i un amb la proposta de millora plantejada en aquesta mesura. S'haurien de prioritzar les actuacions en base a criteris d'accessibilitat i confort en funció de la demanda de cada parada. S'hauria de concretar el nombre de marquesines i plataformes a instal·lar per any.

19. Proposta addicional. Parades dobles

Per tal de reduir la congestió en algunes parades, es proposa adoptar el model de parada doble, en les parades més carregades de la xarxa.

Una parada doble, és una parada on, de forma simultània, dos autobusos poden deixar pujar i baixar passatgers. La parada consisteix en un cos central, format per una o dues marquesines, i dos pals que assenyalen els dos punts de parada diferents. Aquests pals tenen el número 1 o 2, segons correspongui. El primer autobús que arriba a la parada s'atura al punt de parada 1. Si, mentre la parada número 1 està ocupada, arriba un altre bus, s'atura al punt de parada 2. El tercer vehicle que arriba s'espera fins que, almenys, el punt de parada 2 quedi lliure. Si estan lliures tant el punt de parada 1 com el 2, s'atura al primer.

Finalment dir que, per exemple, a les ciutats de Barcelona i Las Palmas de Gran Canaria ja gaudeixen d'aquest tipus de parades.

20. Anàlisi de la viabilitat del tramvia a Palma

Del que es desprèn de la millora 10, aquest PMUS recomana considerar el mode de transport tramviari com a solució a la mobilitat en un corredor d'alta demanda com és el Platja de Palma - Palma centre, en cas de seguir tenint problemes de capacitat a les línies de bus afectades.

Se sap que des de 1984 prop de 70 ciutats europees han implantat nous sistemes tramviaris. Arreu d'Europa el tramvia acostuma a induir demanda per a la xarxa de transport públic, al ser un mitjà de superfície d'altres prestacions. A Alemanya, per exemple, les ciutats on disposen de tramvia tenen una mitjana de viatges en transport públic per habitant i any de 217, mentre que a les que no en disposen la mitjana és de 138.

Per a la PTP, i tenint en compte els estudis tècnics ja elaborats i la creació d'una empresa pública específica per al tramvia de Palma, el tractament que se li ha donat al tramvia en aquest PMUS no reflecteix la significació que aquest mode ha tingut en la història de Palma.

Tenint en compte la nostra experiència, és justament el tramvia un dels possibles pilars per assolir els ambiciosos objectius proposats en quant a reducció de viatges en vehicle privat. Per això, demanem que el PMUS inclogui un apartat on s'analitzi la seva demanda potencial i la seva viabilitat tècnica, econòmica i ambiental.

E

Consideracions a la línia estratègica 3: Integrar l'ús de la bicicleta en la ciutat completant la xarxa actual

21. Mesura 16: Definir i desenvolupar la xarxa d'itineraris ciclistes

Es valora molt positivament aquesta proposta, no obstant, la seva importància i excel·lent valoració per part de la ciutadania requereixen d'una planificació temporal i pressupostària més detallades.

22. Mesura 19: Implantar aparcaments de bicicletes en els centres d'activitat terciària i equipaments

La manca d'una anàlisi detallada en la diagnosi del present PMUS dificulta una planificació coherent i funcional d'aquesta mesura. La importància de la ubicació d'aparcaments per a bicicletes hauria de ser suficient com per concretar la proposta amb un programa d'actuació creïble i acotat en el temps. Aquest programa hauria de tenir en compte la planificació (per fer) de la mesura 16.

F Consideracions a la línia estratègica 4: Regular l'ús de la moto i evitar friccions amb altres modes

23. Mesures que afecten a la moto

Del PMUS es desprèn que la moto és una bona alternativa al cotxe, atès que les mesures 23 a 26 procuren millorar les condicions de circulació i aparcament d'aquests vehicles. Per a la PTP, i en vista a les dades de sinistralitat i renou derivades de la conducció en motocicletes, el PMUS manca d'una mesura encaminada a vetllar per la seguretat vial a ciutat i, en concret, d'una estratègia policial i educativa que acompanyi l'increment d'utilització d'aquests vehicles.

D'altra banda, es torna a recalcar que la manca d'informació gràfica sobre l'estat actual i propostes de zones d'aparcament per a motos i avança-motos, complica la interpretació del PMUS i difumina el que els ciutadans poden esperar quant a la concreció de les mesures.

G Consideracions a la línia estratègica 5: Dissuadir la mobilitat no essencial en cotxe

24. Mesura 38: Habilitar nous aparcaments dissuasoris

Sobta molt que no hi hagi cap dada de transport públic als apartats on es parla d'aparcaments dissuasoris, especialment les freqüències, la velocitat comercial, la capacitat i la ocupació dels vehicles de tots els serveis que poden donar cobertura a aquests aparcaments. Per tant, és una mesura sense cap mena de credibilitat a l'hora de proposar noves infraestructures que poden requerir d'una certa inversió. Això és especialment greu si s'observen els aparcaments dissuasoris existents, els quals tenen una ocupació molt per sota de la seva capacitat. És millor no proposar res, que proposar per proposar sense haver estudiat en detall la problemàtica, doncs es poden arribar a resultats no desitjables, tant des del costat de la infrautilització com des del costat de l'excés de demanda a absorbir pel transport públic.

H Consideracions a la línia estratègica 6: Regular i ordenar la distribució urbana de mercaderies

25. Mesures càrrega i descàrrega

Les propostes que han de millorar la distribució de mercaderies a Palma són atrevides i poden ser molt efectives i positives per al sistema de mobilitat i la qualitat ambiental de Palma. No obstant, la manca de concreció en les anàlisis, la simplicitat aparent per sobrevenir les importants dificultats que aquest sector sol presentar (especialment tenint en compte que moltes de les propostes inclouen implicació i fins i tot inversió i despeses corrents importants per part d'agents privats) i la absència d'un calendari d'implementació, fan que la viabilitat de les propostes sigui qüestionable.

26. Mesura 46: Implantar un autobús llançadora que connecti el port amb el centre

Si bé és cert que cal abordar aquesta problemàtica, és a dir, l'excés de demanda puntual i totalment acotat en l'espai i el temps, potser resultaria eficient des del punt de vista operatiu, econòmic i ambiental aixecar la prohibició de trànsit de la concessió de transport públic interurbà que connecta Palma amb Calvià i Andratx. Així es podria optimitzar l'ocupació de busos que tanmateix circulen al corredor afectat, amb el ben entès que la EMT podria seguir reforçant la línia 1 quan ho cregués convenient.

27. Mesura 49: Millorar la senyalització d'orientació de la xarxa bàsica de vehicles

Es recomana seguir les directrius del *Manual de senyalització urbana d'orientació* editat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (2005).

I Consideracions a la línia estratègica 8: Promoure i afavorir la utilització de vehicles menys contaminants

28. Mesura 61: Ampliar i regular la localització de punts de recàrrega elèctrica

Aquesta mesura de manual, atesa la importància de la mobilitat elèctrica i l'estat embrionari en el que es troba, tindria més efectivitat acompanyada dels criteris de selecció d'ubicacions i una proposta acotada en l'espai i el temps.

J Consideracions a la línia estratègica 9: Coordinar l'urbanisme amb les necessitats de mobilitat

29. Mesura 64: Establir reserva d'espai per a bicicletes en els nous edificis

Aquesta mesura si no va acompanyada d'una quantificació de les places, ja sigui fixant lindars mínims o intervals recomanats, per tipologia d'ús del sòl, no acaba de tenir cap transcendència.

K Documentació tècnica adjunta

Aquestes al·legacions es presenten juntament amb 3 documents tècnics referents al Pla de Mobilitat Sostenible de la Universitat de les Illes Balears, elaborat en el marc del projecte europeu BENEFIT (2008-2011):

- Document d'anàlisi i diagnòsi.
- Propostes d'actuació
- Avaluació econòmica de les propostes i programa d'execució.

Palma de Mallorca, 07 d'agost de 2014