

AL·LEGACIONS

Ricard Riol Jurado, amb DNI 44.187.717-W en representació de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic amb adreça a afectes de notificació C/Indústria 220, entresol, 08026 Barcelona,

EXPOSO

Que assabentat de l'exposició pública del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, en exposició pública fins dia 14 de setembre de 2018, es dirigeix al Conseller de Territori, Energia i Mobilitat, Marc Pons i Pons, amb les següents

Al·legacions al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

COMENTARIS GENERALS AL PLA

D'acord amb el document de Diagnosi del Pla, el punt de màxima concentració de desplaçaments de Mallorca és la **ciutat de Palma** amb 1.223.323 desplaçaments diaris (1.163.674 interns al municipi i 59.694 de connexió), fet que representa el **58% dels desplaçaments de l'illa**. D'aquests un elevat 48,1% es realitzen en transport privat. A aquests desplaçaments s'han d'afegir 81.669 desplaçaments de connexió realitzats pels residents de tota l'illa cap o des de Palma. Per tant, els desplaçaments de connexió (de residents a Palma i a la resta de Mallorca) només representen un 11% dels desplaçaments totals a Palma. Per tant, és evident constatar que el gran problema d'ús excessiu del vehicle privat es troba a la ciutat de Palma, per part dels seus residents, i no per part dels vehicles que venen d'altres municipis.

Tot i aquest fet, el PDSMIB només destina 1 milió d'euros anuals per a la implantació de mesures incloses dins dels PMUS dels municipis amb més de 20.000 habitants, a repartir entre 12 municipis de Balears, que surt a 83.333 € per municipi i any. En canvi, per donar resposta als desplaçaments que es generen de la Part Forana es destinen ni més ni menys que 593,35 milions d'euros (suma de les línies ferroviàries d'Alcúdia, Manacor – Cala Rajada i dues fases de Migjorn). Caldria fer un plantejament més equilibrat des del punt de vista pressupostari, tenint en compte les possibilitats de millora del transport públic a curt termini i d'elevada eficiència amb la construcció de carrils bus, sistemes de prioritat semafòrica, renovació i increment de la flota d'autobusos, intercanviadors entre el transport urbà i interurbà així com la millora de les condicions de la mobilitat no motoritzada. L'ambició de dotar Mallorca d'un sistema ferroviari potent no pot fer-se en detriment de mesures més immediates i econòmiques per fer front al problema actual de la dependència del cotxe, prioritant

inversions allà on la mobilitat genera majors externalitats (soroll, contaminació), és a dir, a la ciutat de Palma.

Per altra banda, cal destacar que l'anterior Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears, ja incloïa importants inversions ferroviàries que no s'han arribat a executar. Per altra banda, el CTM ha tret a licitació els nous contractes de concessió de servei públic de transport regular i d'ús general de viatgers per carretera de Mallorca, que cobreixen les relacions que en un futur es volen prestar en mode ferroviari. Si es fan plantejaments ferroviaris o infraestructurals viaris a més llarg termini cal que estiguin adequadament justificats pel que fa estalvi energètic, capacitat i planificació territorial sempre amb el corresponent estudi de viabilitat, d'acord amb l'article 195 de la Llei 4/2014 de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

En el document de Diagnosi del Pla, es troba a faltar una anàlisi del sector del taxi. La percepció general és que en temporada alta falten taxis a les Balears, però aquest fet no es pot confirmar, per la manca de dades de la diagnosi.

Línia estratègica 1: Augment i millora de l'oferta de transport públic interurbà i metropolità

A la taula 5 del document la dada corresponent als viatgers de l'EMT transportats l'any 2017 no és correcta atès que es varen transportar 40,68M de viatgers.

Es troba a faltar en aquest apartat un bloc de mesures i el seu finançament associat per tal de millorar la principal xarxa de transport públic de les Illes Balears, que és l'EMT de Palma. L'EMT de Palma té un greu problema de velocitat comercial en l'interior de la Via de Cintura, així com una mancança de recursos per tal de donar resposta a una demanda de mobilitat creixent. S'ha de tenir en compte que un dels punts clau per tal de promoure el transport metropolità i interurbà, és que l'EMT pugui garantir la distribució dels viatgers que arriben als diferents punts d'intercanvi de Palma, essent el principal d'ells, l'entorn de la plaça d'Espanya.

Per tot l'exposat anteriorment es proposa incloure dins del PDSMIB les següents mesures relatives al transport urbà en autobús:

- Incorporar prioritats semafòrica a les cruïlles per on circulen busos de l'EMT tal de millorar-ne la velocitat comercial. Es prioritzaran aquelles cruïlles on el nombre de viatgers transportats sigui major.
- Crear els carrils busos necessaris per evitar que els busos hagin de patir la congestió creada pels vehicles privats.
- Crear intercanviadors entre l'EMT i el TIB, per tal d'evitar concentrar tots els intercanvis de viatgers a la plaça d'Espanya de Palma.

- Millorar les condicions de circulació, parada i espera a l'intercanviador de l'entorn de la plaça d'Espanya de Palma.
- Pla de parades per tal de garantir l'accessibilitat universal a totes les parades de Mallorca.

1.4.1. Millorar la xarxa ferroviària existent.

L'actuació consistent en el **baixador per a l'Hospital d'Inca** hauria de ser una mesura a curt termini atès que permetrà fer correspondència amb el centre de transbordament intermodal cotxe-autobús que el CTM ha construït a Inca, devora l'Hospital d'Inca. Amb aquest baixador, els usuaris de línies de Pollença o Alcúdia que no fan parada a l'estació ferroviària d'Inca, podrien transbordar cap a la resta de la xarxa ferroviària, permetent itineraris com Pollença – Manacor o Alcúdia – Santa Maria, que ara impliquen un transbord a peu de més de 10 minuts.

L'actuació de construir un aparcament al baixador d'es Caülls sembla pertinent, ara bé, s'hauria de promoure com un aparcament dissuasiu (Park&Ride) amb un increment del servei cap al baixador d'es Caülls.

L'actuació de supressió del pas a nivell de Llubí no s'entén, atès que no hi ha cap pas a nivell en aquesta estació. El camí d'accés supera les vies mitjançant un pas elevat. Si es fa referència al pas de vianants de l'estació, potser bastaria amb un sistema acústic i lumínic, atès que escometre una obra d'un milió d'euros sembla desproporcionat en una estació de molt baixa demanda que es troba a 1,8 Km del nucli de població.

1.4.2. Ampliar la xarxa ferroviària insular i metropolitana

De forma genèrica, sembla que les dades de demanda d'algunes de les opcions ferroviàries són massa optimistes. Per donar rendibilitat a una operació ferroviària cal planificar una captació de la demanda ambiciosa a través de mesures desincentivadores de l'ús del cotxe, mesures urbanístiques que fomentin la centralitat d'usos al voltant de les estacions i una xarxa integrada bus-tren-vehicle compartit. En altres casos la millora respecte l'autobús interurbà podria ser minsa.

Els sistemes ferroviaris tenen l'avantatge de presentar uns baixos costos operatius marginals, però l'inconvenient de requerir inversions inicials elevades. Dit d'una altra manera, quan es disposa de ferrocarril el millor és potenciar-lo front la resta de modes, però si no se'n disposa cal fer elevades inversions per posar-lo en marxa. Quan es compara el cost operatiu de l'autobús interurbà i el tren de nova construcció, no poden obviar-se els costos d'amortització de la infraestructura, que només serà utilitzable pel sistema ferroviari a efectes de finançament. Conegudes les despeses cal fer un plantejament realista pel que fa l'assumpció de costos, i que aquests no vagin en detriment del conjunt de serveis necessaris d'autobús que seguiran essent necessaris.

Tal i com s'ha destacat en la introducció, en aquests moments està en procés de licitació un nou contracte de concessió de servei públic de transport públic i d'ús general de viatgers per

carretera de Mallorca. Per tant semblaria sensat supeditar les infraestructures ferroviàries projectades a aquelles relacions en què es detecti que la nova xarxa de bus amb les millores pertinents no dóna a l'abast per cobrir la demanda real de viatgers o no arriba al potencial de captació màxima de la demanda. Els sistemes ferroviaris tenen una gran captació de la demanda front els modes d'autobús si s'acompanyen de mesures urbanístiques i de restricció de la mobilitat en vehicle privat; però cal definir-les.

Passarem a fer una anàlisi per corredors:

Corredor d'Alcúdia

- Analitzant les dades de demanda de la hipòtesi d'increment d'un 25%, s'observa que s'ha utilitzat un factor d'expansió de 275 per passar de demanda diària a demanda anual. Aquest factor sembla totalment desproporcionat, atès que es tracta d'un corredor amb una forta component estacional, que afecta no només els desplaçaments turístics sinó també els dels residents, que es desplacen menys en temporada baixa.
- Per altra banda, d'acord amb l'estudi informatiu del perllongament de la línia de sa Pobla fins Alcúdia de l'any 2008, el ferrocarril només arribaria o bé a Alcúdia poble o bé al Port d'Alcúdia, deixant de banda un dels dos nuclis i tot el corredor turístic de la Platja d'Alcúdia. Per aquesta raó, s'hauria d'aplicar un coeficient reductor de la demanda captada per tal de tenir en compte la baixa cobertura territorial.

Corredor Artà – Cala Rajada

- Hi ha una gran imprecisió en l'estudi de demanda realitzat en aquest corredor, atès que s'agafen les demandes de municipis sencers, quan es tracta d'una zona on els municipis tenen molts nuclis. Per exemple, quan es diu que entre Sant Llorenç i Manacor hi ha 9.819 desplaçaments diaris de turistes, el més probable és que siguin entre els nuclis de sa Coma i Cala Millor cap a Portocristo. En funció de l'alternativa triada de les possibles a la Figura 21, aquesta relació no seria possible en mode ferroviari i, per tant, no s'hauria de considerar.
- Estaria bé haver donat un pes a cada nucli en funció de la població per als desplaçaments dels residents i en funció del nombre de places turístiques per als desplaçaments dels turistes, per tal de poder afinar la demanda.
- Per altra banda, no s'ha tingut en compte la demanda corresponent al municipi de Son Servera.

Corredor de Migjorn. Fase I.

- De forma anàloga al que s'ha comentat en els apartats precedents, s'hauria de precisar si les dades de demanda del municipi de Lluçmajor inclouen els residents a les urbanitzacions costaneres entre Cala Blava i Tolleric, atès que aquestes urbanitzacions no serien servides per la línia ferroviària. En cas afirmatiu, s'hauria de reduir la demanda que es podria captar a només els nuclis poblacionals servits, és a dir, s'Arenal i Lluçmajor.
- A la Taula 9: Viatges diaris corredor Migjorn, Fase I, hi falta el càlcul del total de la demanda efectiva amb la hipòtesi de captació del 6%.
- Veient les dades de demanda de la línia de Migjorn en la seva Fase I, cal justificar que en la hipòtesi de captació baixa s'assoleixin prop de 3 milions de viatgers i més de 6 milions en la hipòtesi alta. S'ha de tenir en compte que l'any 2016 la xarxa ferroviària d'SFM va transportar 3.725.383 viatgers (font: Memòria CTM 2016).
- Per altra banda, la major part dels viatgers d'aquesta línia provenen de les relacions Lluçmajor – Palma i viceversa. L'aeroport, d'acord amb la taula 9 només té un pes d'un 19%. D'acord amb les estadístiques d'exploració de TIB (font: Opendata CTM a la web tib.org) i de l'EMT (font: Memòria anual EMT 2016), la demanda actual del transport públic en el corredor (excepte aeroport) és d'uns 650.000 viatgers. Suposar que amb la implantació del tren aquesta demanda es pugui multiplicar fins a per quasi per 10 sembla, si més no, optimista.
- Per tant, de nou, semblaria més prudent no desenvolupar aquest projecte fins a haver constatat que el transport per carretera no demostra captacions de demanda importants entre entre Lluçmajor, s'Arenal i Palma.

Demanda actual transport públic (2016)	
Lluçmajor - Palma	151.069
s'Arenal - Lluçmajor	38.162
s'Arenal - Palma (TIB)	21.307
EMT L23 (50%)	443.652
Total viatgers	654.190

Corredor de Migjorn. Fase II.

- Aquest corredor sembla contradictori amb el projecte de desdoblament de la carretera Campos – Lluçmajor que està executant el Consell Insular de Mallorca i que incentivarà l'ús del vehicle privat. Per tant, és d'esperar que les captacions previstes siguin més baixes que les esperades. Cal fer un planejament més integral i decidir un model de mobilitat.
- Analitzant les dades de demanda de la hipòtesi d'increment d'un 25%, s'observa que s'ha utilitzat un factor d'expansió de 323 per passar de demanda diària en dia feiner a demanda anual. En el cas de la hipòtesi d'un 6% aquest factor assoleix la xifra de 348. Atès que la demanda en dissabtes, diumenges i festius, es redueix considerablement, sembla més assenyat utilitzar un factor d'expansió no superior a 300.

Ampliació i integració urbana de la línia de M1 Palma - UIB fins a Son Espases i Parc Bit

- El perllongament de l'M1 fins a l'Hospital de Son Espases es supedita a l'aplicació d'un Pla de Mobilitat que comporti una restricció important de l'accés en vehicle privat.

En canvi, d'acord amb les notícies publicades a la premsa (<https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2018/07/18/rescate-parking-son-espases-costara/1331984.html>), el Govern Balear es gastarà 2 milions d'euros anuals fins a l'any 2039 en rescatar la concessió de l'aparcament de l'Hospital de Son Espases. Aquest fet xoca frontalment amb "l'aplicació d'un Pla de Mobilitat que comporti una restricció important de l'accés en vehicle privat". És una llàstima, perquè amb aquests 2 milions d'euros l'EMT podria fer 500.000 km anuals més en bus per donar servei a l'hospital. Això implicaria poder reduir l'interval de pas de la línia 33, dels 20 minuts actuals a 6 minuts. **Però, malauradament, el GOIB decideix promoure l'ús del vehicle privat.**

Per aquesta raó, es proposa supeditar aquest perllongament de l'M1 del PDSMIB a un correcte finançament a l'EMT de Palma per tal de reforçar les línies que donen servei a l'Hospital de Son Espases. Si arribats a aquest punt es considera que es pot millorar els temps de viatge i cobertura, procedir a l'ampliació del metro, no abans.

- El perllongament de l'M1 fins al Parc BIT es basa en la premissa que el fet de connectar el centre de la ciutat amb el Parc BIT en quinze minuts és clau en l'atractiu d'aquesta línia per als usuaris. Però la UIB ja disposa de metro per anar a Palma i és important constatar que l'ús del metro a la UIB no passa d'un 13% (font: Enquesta d'hàbits de mobilitat de la comunitat universitària 2017, GITMOT, UIB). Si considerem només personal assalariat, docent i investigador (excloent estudiants), que és el perfil del Parc BIT, l'ús del metro només arriba a un 7%, amb taxes d'ús del vehicle privat d'un 85%. Per tant, si no s'aplica una restricció sobre l'aparcament del Parc BIT, difícilment s'assoliran les xifres de demanda que s'exposen en el pla. De fet, fent un petit càlcul de demanda, basat en l'experiència de la UIB, s'obté una captació de tan sols 92.000 viatgers/any.

Treballadors	3.000
Desplaçaments/dia	6.000
Dies feiners/any	220
Desplaçaments/any	1.320.000
Captació equivalent PDI i PAS UIB	7%
Demanda estimada	92.400

Per aquesta raó, es proposa supeditar aquest perllongament de l'M1 del PDSMIB, a la millora immediata del transport públic per autobús i mesures de restricció reals de l'ús del cotxe. Altrament la inversió suposaria incrementar el dispendi econòmic que ja suposa l'M1 per a les arques de la CAIB. Es proposa obrir el camí a la demanda del transport públic amb un servei debus llançadora des de l'estació de metro de la UIB amb un mode d'explotació basat en el servei a la demanda (Demand Resposive Transport). A terme aquest servei es

podria fer amb un bus autònom, fet que ajudaria a potenciar el caràcter innovador del Parc BIT i la UIB. Idealment, aquest bus hauria de recórrer el campus de la UIB, atès que l'estació de metro es va construir en una posició molt perifèrica.

Tramvia de la Badia de Palma

Tal i com es pot veure a la taula 11, d'evolució de demanda del tramvia, es pot observar que el tram III és el que presenta un major potencial de demanda. Per aquesta raó, seria més interessant construir primer el tram plaça d'Espanya > s'Arenal, i després escometre el ramal a l'aeroport i l'extensió per les Avingudes de Palma.

1.4.3. Crear vies reservades pel transport públic i vehicles d'alta ocupació a les zones amb congestió

Es proposa incloure al PDSMIB la creació d'un carril bus/VAO a l'Ma-19, entre el Coll d'en Rabassa i les avingudes, atès que és una via amb un important grau de congestió circulatòria per on hi arriben a circular fins a 15 busos/hora en temporada alta.

L'esmentat carril bus/VAO ja es menciona en altres plans de rang inferior, per aquesta raó es considera fonamental que també s'incorpori al PDSMIB, concretament a la Fase I (figura 34).

A continuació es detallen els plans de rang inferior on ja es fa menció de l'esmentat carril bus/VAO.

- Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca, Document núm. 5: Programes d'Actuació, apartat D: Programa d'actuacions especials, apartat 7: Foment del Transport Públic:
 1. Tenint en compte l'estat del trànsit actual i futur, i també les actuacions previstes en el programa de construcció (Fase 1), els carrils BUS/VAO es podrien plantejar des d'un punt de vista funcional en els següents àmbits dels accessos a Palma:
 2. Accés per la Ma-19: aquesta via ja compta amb dues calçades de 3 carrils cadascuna entre la Ma-20 i la Ma-30, i s'afegirà un tercer carril per sentit al tram entre la Ma-30 i s'Arenal de Lluçmajor. Les previsions de trànsit indiquen que la via seguirà amb nivells molt elevats de trànsit i, per tant, es pot estudiar la possibilitat d'executar un carril BUS/VAO, que també podria incloure l'enllaç amb la Ma-20. Actualment circulen uns 40 d'autobusos regulars interurbans per sentit i dia, més prop de 231 autobusos regulars urbans per sentit i dia (línies 1, 25, 23 i 31). Per tant, és un corredor amb un pes important de transport públic. A més, tenint en compte la influència de l'aeroport i del nucli turístic de la Platja de Palma, es tracta d'una via amb una presència relativament important de vehicles de transport col·lectiu discrecional.
- Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat de Palma, en la seva mesura 11, per tal de millorar la velocitat comercial dels autobusos que utilitzen la Ma-19 durant els mesos d'estiu, representant en hora punta 15 busos/hora, es planteja: Crear un eix segregat per a l'autobús a la Ma-19 entre el Coll d'en Rabassa i Avingudes.

- Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera de Mallorca (PISTRVC), aprovat pel Consorci de Transports de Mallorca, en el seu apartat 4.1.1:
 3. Es proposa que el Consell de Mallorca –com a administració competent a tal efecte– estudiï la possibilitat de crear ‘carrils bus-VAO’ a les vies ràpides següents: Ma-19 (migjorn), aprofitant la mitjana existent (aquesta proposta també és recollida pel Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma).

Línia estratègica 2: Dissuasió de l’ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans

Caldria afegir un apartat vinculat a la potenciació del carsharing com a mitjà per reduir l’ús del vehicle privat. Alguns estudis demostren que cada vehicle de carsharing substitueix entre 5 i 15 vehicles en propietat. Això permet deduir que faria falta molt menys espai a les ciutats destinats a l’aparcament de vehicles en propietat que es passen el 90% del temps estacionats.

Una línia a explorar seria la iniciada per l’Ajuntament de Gijón, que va convertir tota la flota municipal que era propietat de diversos organismes municipals, en una única flota compartida, que pot ser utilitzada pels treballadors municipals. A terme, es vol obrir aquesta flota compartida a la ciutadania, fora de les hores de treball.

Línia estratègica 3: Optimització de la mobilitat turística

3.1. Realitzar i aplicar plans de mobilitat en espais turístics

A la pàgina 134 s’afirma que “més del 50% de les visites es concentren entre mitjans de juny i mitjans de setembre, és a dir, en menys del 20% del temps anual.”. Aquesta afirmació no és exacta atès que entre mitjans de juny i mitjans de setembre és un període de 3 mesos que representa un 25% de la durada de l’any.

3.4. Modificar el marc regulador del sector del taxi

Pel que fa a la creació de llicències estacionals sempre que es constati demanda suficient, s’hauria de determinar quin és el criteri que s’utilitzarà per a determinar que existeix aquesta demanda.

A les Balears els taxis continuen podent carregar només en el municipi al qual pertanyen, obviant la realitat territorial de l'existència d'una àrea metropolitana al voltant de Palma i el fet que hi ha continus urbans al llarg de la costa que travessen diversos municipis (Cala Millor, Platges d'Alcúdia i Muro, s'Arenal, etc.). S'hauria d'explorar, per tant, la creació d'Àrees de Prestació Conjunta, que permetessin optimitzar el servei de taxi evitant que les ineficiències i carreres en buit que generen els límits dels termes municipals.

Línia estratègica 5: Seguiment del sistema de mobilitat

5.1. Crear un centre de Gestió i informació de la Mobilitat multimodal i multiadministració

L'experiència demostra que els usuaris no residents tendeixen a utilitzar navegadors universals a l'hora de cercar informació en temps real. Per exemple Google Maps, és capaç de d'oferir bona part de les prestacions que es descriuen en l'app. Per tant, s'hauria de poder garantir no només el desenvolupament de noves eines, sinó també el bolcatge de les dades del SAE en temps real, en aplicacions de reconegut ús per part dels usuaris no habituals del transport públic.

Línia estratègica 7: millora de la seguretat viària

7.6. Implantar elements de seguretat a les vies principals

Atesa l'elevada IMD diària de la carretera Ma-4020 Manacor – Portocristo (IMD=22.397, font: <http://www.conselldemallorca.net/media/54650/imdmallorca2017.pdf>), amb IMDs més elevades que les d'altres carreteres on es proposa la implantació d'elements de seguretat viària, es proposa que aquesta carretera s'inclogui dins de les carreteres a implantar elements de seguretat.

