



**PLA DIRECTOR SECTORIAL DE CARRETERES
(ILLA DE MALLORCA)**

ANNEX 1: MARC TERRITORIAL

1.6. Planificació i legislació vigents

Novembre 2009

ÍNDEX

1- Propostes del Pla Territorial de Mallorca relatives a les carreteres (extret de l'apartat 2.4 de la memòria del PTM).....	3
2- El Pla director sectorial del transport de les Illes Balears	13
3- Legislació d'àmbit europeu	16
4- Legislació d'àmbit estatal.....	18
5- Legislació d'àmbit autonòmic	21

1- PROPOSTES DEL PLA TERRITORIAL DE MALLORCA RELATIVES A LES CARRETERES (EXTRET DE L'APARTAT 2.4 DE LA MEMÒRIA DEL PTM)

En l'actualitat, la carretera és la principal infraestructura de transports de l'illa de Mallorca. Per una banda, pràcticament tot el transport de viatgers dins l'illa es realitza per carretera, principalment en vehicle privat, com es va posar de manifest en el diagnòstic; a més a més, la totalitat del transport de mercaderies es realitza en camions, fet que es reforça amb la tendència a l'ús de vaixells de càrrega horitzontal per abastar l'illa de les mercaderies que necessita.

El paper predominant de la infraestructura de carreteres en el transport insular confereix a la xarxa de carreteres una importància fonamental en l'estructuració i la vertebració del territori. En gran mesura, la disposició de la xarxa de carreteres defineix la forma de desenvolupament i creixement de l'economia mallorquina.

D'aquesta manera, la polarització de la xarxa de carreteres al voltant de Palma ha permès el creixement predominant d'aquesta ciutat enfront d'altres nuclis urbans de l'illa. Aquesta polarització ha donat lloc a un desequilibri territorial que ha de ser corregit si es vol aconseguir el desenvolupament sostenible de Mallorca. Una xarxa de carreteres que augmenti l'accessibilitat dels nuclis urbans de mida mitjana de l'illa permetria equilibrar el desenvolupament econòmic a favor d'aquests nuclis urbans mitjans.

Encara que és evident que tenir més accessibilitat a aquests nuclis implica, recíprocament, més facilitat d'accés a Palma, l'augment de la congestió que provocaria tal situació de desequilibri deixaria en clar avantatge els nuclis urbans de mida mitjana enfront de Palma per la reducció dels costos de transport, i atrauria, en conseqüència, indústries i negocis que volguessin reduir les despeses de transport.

A més d'un reequilibri de la xarxa de carreteres, cal frenar el creixement de la demanda de transport privat per carretera, que com ja s'ha indicat en el diagnòstic és el més alt d'Espanya i presenta uns índexs més propis dels EUA que dels països europeus. Les eines amb què compta el Pla Territorial per aconseguir aquest objectiu passen per una millora de l'oferta del transport col·lectiu, de manera que es constitueixi en un mode realment alternatiu al transport privat i hi pugui competir.

Les propostes d'accions destinades a la millora de les xarxes de carreteres que han de formar part del Pla Territorial de Mallorca són les següents:

- Propostes de millora de la capacitat viària.
- Variants de carreteres per evitar nuclis urbans.
- Propostes de vies parc.

- Segon cinturó de Palma.

1. AMPLIACIÓ DE CAPACITAT DE LA XARXA VIÀRIA

Justificació i antecedents

Com ja s'indicava a les Directrius d'Ordenació Territorial, les carreteres són inadequades per a les exigències de la demanda d'accés a molts de nuclis urbans de Mallorca: a la badia d'Alcúdia i a la de Pollença (perquè l'Autopista Central acaba a Inca), a la zona de Manacor i a la costa de Llevant, etc. Les Directrius també consideraven urgent el desdoblament del tram entre Palma i el Campus Universitari i es considerava que Lluçmajor també necessitaria una millora de comunicació a un mitjà termini.

El document de Diagnòstic realitzat ratifica les conclusions de les DOT i subratlla la necessitat del desdoblament de la carretera entre Inca i Alcúdia i la necessitat urgent del desdoblament de les carreteres entre Palma i Manacor i entre Palma i la Universitat, motivada pel gran volum de trànsit i l'elevat índex de perillositat d'ambdós trams. A més, en el Diagnòstic s'assenyalava l'elevat trànsit que sofria l'actual carretera C-719 que connecta Palma amb Andratx, entre Palmanova i Peguera, fet que també n'aconsella el desdoblament, i les dificultats i necessitats dels accessos al Port de Palma, que han de ser resoltes.

Descripció de la proposta

L'ampliació de la capacitat de certes carreteres permetrà augmentar l'accessibilitat a àrees de l'illa que actualment no presenten el nivell d'accessibilitat necessari per permetre un desenvolupament sostenible de la totalitat del territori.

La modificació núm.2 del Pla Director Sectorial de Carreteres proposa diverses actuacions adreçades a l'ampliació de capacitat mitjançant la duplicació de calçades, que en alguns casos implicarà la seva conversió en autovia: segon cinturó de Palma i Inca - Manacor. La millora recent d'aquest darrer itinerari, que uneix dos nuclis importants, Inca i Manacor, ha suposat un augment notable del seu tràfic, afavorint la comunicació transversal no dependent de Palma, i també constitueix un camí alternatiu a la carretera C-715 entre Palma i Manacor. Amb aquesta obra es romp l'esquema radial de la xarxa d'alta capacitat i suposa una notable millora de l'accessibilitat del Llevant, que segons el diagnòstic està mal comunicada amb els grans centres de d'atracció de viatges de l'illa. També és d'especial interès l'acostament del Llevant, en especial Manacor i la seva indústria, al Port d'Alcúdia, que té programada una remodelació, la qual cosa el convertiria en una eficaç alternativa al Port de Palma.

L'ampliació de capacitat d'Inca - Manacor suposarà sens dubte un transvasament notable entre Palma i la zona de Llevant a l'autopista Palma - Inca, que en aquests moments ja està en uns nivells de servei no desitjables, en especial en hores punta. Per tant resulta molt convenient ampliar la capacitat d'aquesta via de quatre carrils a sis (tres per cada sentit). Així mateix s'haurien de resoldre alguns problemes de l'actual autopista, com són els accessos a Palma (en especial al polígon Son Castelló) i l'efecte barrera que es produeix en alguns punts.

Detalls de les actuacions proposades pel PDS de carreteres

El PTM fa seves les propostes del PDS de carreteres i les inclou a la norma 52:

- Desdoblament Palma – Lluçmajor

Des de s'Arenal (on acaba l'autopista PM-19) fins a Lluçmajor amb la tipologia que suposa la conversió del traçat actual en autovia.

- Desdoblament Palma – Manacor

Amb caràcter de carretera desdoblada i no d'autovia.

- Desdoblament Inca – Sa Pobla

Duplicació de la calçada amb característiques d'autovia des d'Inca fins a sa Pobla, a partir d'aquest punt no es considera necessari, de moment, desdoblar fins a Alcúdia, degut a la reducció de tràfic.

- Desdoblament Palmanova – Peguera

Desdoblament entre Palmanova i Peguera amb característiques d'autovia, a partir d'aquest punt no es considera necessari, de moment, desdoblar fins a Andratx, degut a la reducció de tràfic.

- Desdoblament Palma – Universitat.

Amb característiques de carretera desdoblada i no d'autopista.

- Desdoblament Inca – Manacor

Amb característiques d'autovia

- Ampliació a sis carrils Palma-Inca.

Mantindrà les característiques d'autovia

Objectius que es pretenen

Les estratègies i els objectius generals del Pla Territorial que es pretenen amb aquestes propostes són els següents:

- Aconseguir un creixement territorial equilibrat.
- Desenvolupar un territori competitiu per a les activitats econòmiques actuals i futures que alhora sigui atractiu per als ciutadans.
- Dimensionar, dissenyar i ubicar les infraestructures com a elements de suport a l'estructuració del territori de l'illa.
- Adequar les infraestructures a les necessitats de transport existents.

- Articular un sistema urbà coherent que redueixi la macrocefàlia de Palma i potenciï l'oferta i equipaments dels nuclis intermedis.
- Estructurar el territori tenint en compte la capacitat de càrrega i la diversitat funcional de cada àrea.

Fases d'actuació

En el Pla de Carreteres de la CAIB es proposaven dos quadriennis per al seu desenvolupament. Totes les actuacions que inclou la Modificació núm.2, que són les que s'han inclòs en el PTM, es proposen per al primer quadrienni, és a dir, a curt i mitjà termini.

2. VARIANTS

Justificació i antecedents

La falta de variants i rondes de circumval·lació en els nuclis urbans importants provoca una sèrie de problemes que incideixen negativament tant en la qualitat de vida d'aquests nuclis urbans com en el nivell de servei de la xarxa de carreteres. Les variants a les poblacions permeten mantenir la continuïtat dels itineraris interurbans i que el repartiment dels trànsits segons la seva tipologia (urbà i interurbà) es realitzi d'una forma eficient, és a dir, que permeti als usuaris triar el tipus de via que més convé per al seu viatge.

Des del PTM es fa una proposta de variants que recull els punts més conflictius de la xarxa i intenta donar continuïtat als itineraris principals. No obstant això, serà el Pla de Carreteres l'instrument que faci la proposta definitiva del programa de variants.

Descripció de la proposta

La construcció de rondes i variants en una sèrie de nuclis urbans suposarà un funcionament eficient de la xarxa de carreteres en permetre que es produeixi una distribució eficaç dels trànsits segons la tipologia dels viatges (urbà i interurbà). Les estratègies i objectius generals del Pla Territorial que es pretenen aconseguir amb aquestes propostes són els següents:

- Requalificació urbana i turística.
- Reestructuració i revitalització de centres turístics tradicionals.
- Adequar les infraestructures al desenvolupament sostenible.
- Recuperar i preservar el patrimoni cultural de l'illa.
- Desenvolupar i implantar mecanismes de gestió mediambiental en els municipis de l'illa: Agenda 21.
- Incrementar la seguretat viària.
- Millorar la fluïdesa del trànsit.
- Millorar la qualitat urbana dels pobles i ciutats.

Detalls de la proposta

El PTM recull les propostes de variants i rondes incloses a la modificació número 2 del Pla de Carreteres:

- Variants de quatre carrils:

Inca sud, Lluçmajor, Son Ferriol, Casablanca, Algaida, Vilafranca.

- Variants de dos carrils:

Inca nord, Manacor, Port de Pollença, Andratx, Felanitx, Llubí, Sant Llorenç, Campos, sa Pobra, Port de Sóller, Capdepera, Can Picafort, Son Servera, Portocristo.

Fases d'actuació

En el Pla de Carreteres es proposaven dos quadriennis per al seu desenvolupament. Totes les variants de quatre carrils esmentades s'inclouen en el primer, juntament amb Manacor, Port de Pollença, Llubí, Sant Llorenç, sa Pobra, Port de Sóller, Capdepera, Can Picafort, Son Servera, Portocristo.

3. VIES PARC

Justificació i antecedents

A les DOT s'assenyalava que a Mallorca hi ha una absència d'elements característics de les rutes eminentment turístiques. Aquesta crítica es basa en el fet que el paisatge de l'illa és un dels actius més importants de la seva economia. La importància de la qualitat ambiental del territori motiva que se'n protegeixin àmplies zones. A fi de poder integrar les infraestructures de transport en el medi i en el paisatge insular, es proposa el desenvolupament de les vies parc, que entenem com unes vies de comunicació que s'integrin en l'entorn natural, aprofitant la qualitat paisatgística i ambiental de la traça per potenciar l'atractiu de la via de comunicació. Aquests vies no han de ser necessàriament carreteres (poden ser senders, vies ciclistes, etc.), però per la importància relativa de la xarxa de carreteres i el major impacte que provoca aquesta xarxa en el territori s'inclou aquesta proposta en el capítol de les infraestructures de carreteres.

Amb la definició proposada de via parc no es pretén determinar les característiques específiques que han de tenir aquest tipus de vies, ja que això restaria flexibilitat a aquest concepte com a element de planificació. El que es pretén és indicar l'enfocament que s'ha de mantenir en la planificació global de l'illa i en el projecte de vies parc; subratllar que, més enllà de la tipologia funcional de la via, ha de prevaler una concepció integradora de la via en l'entorn, de manera que la via de comunicació no es converteixi en una cicatriu en el territori sinó en la infraestructura que dona accés al medi natural i que permet gaudir de l'entorn natural i paisatgístic.

Descripció de la proposta

Els objectius de les vies parc són la integració del territori mallorquí en la planificació i projecte de vies de comunicació i la integració dels projectes d'infraestructura amb l'objectiu sostenible de millorar el medi natural de l'illa, de manera que augmenti la qualitat de les vies, que passen per un entorn natural de gran bellesa, i que es destaquï el valor del territori, en fer-se més accessible i present als usuaris de les vies de transport.

El desenvolupament del concepte de vies de comunicació que tinguin com a objectiu fonamental de la seva planificació i projecte la integració en el medi ambient de manera explícita, com es pretén amb les vies parc, permetria plasmar el valor que té l'entorn natural insular i incloure el medi natural com a recurs real en el desenvolupament de les infraestructures de transport, en lloc d'enfrontar-s'hi únicament com un element de suport. Les vies parc, fent accessible el medi natural als usuaris de les carreteres, augmenten la qualitat de la xarxa viària. A més, un major accés a l'entorn natural permetrà que els usuaris de les vies reconeguin i prenguin consciència del valor del medi natural.

Les estratègies i els objectius generals del Pla Territorial que es pretenen amb aquestes propostes són els següents:

- Aconseguir un creixement equilibrat de l'illa compatible amb la preservació del medi natural i amb la gestió dels recursos naturals limitats
- Dimensionar, dissenyar i ubicar les infraestructures com a elements de suport a l'estructuració del territori de l'illa.
- Adequar les infraestructures al desenvolupament sostenible.
- Potenciar i reactivar el sector agrari. Integrar l'agricultura en una política activa de promoció del món rural, que integri aspectes mediambientals, de qualitat de vida i recerca d'activitats complementàries que potenciïn l'economia agrària.
- Articular un sistema urbà coherent que redueixi la macrocefàlia de Palma i potenciï l'oferta i equipaments dels nuclis intermedis.
- Contribuir a fomentar un turisme alternatiu al de sol i platja i a la desestacionalització.

Detall de la proposta

Com ja s'ha deixat clar, les vies parc no han de tenir característiques rígides de traçat, disseny, etc., sinó que han d'adaptar-se al medi natural per on passen i treure'n profit. Per aquest motiu, qualsevol nova via de comunicació que es plantegi hauria de partir d'aquest concepte per projectar-la i desenvolupar-la. En aquest document es proposen dos eixos viaris en els quals es pot desenvolupar el concepte de via parc, aprofitant les carreteres existents i mantenint la configuració actual de dos carrils (un per sentit) però dotant-les d'elements paisatgístics que en millorin la qualitat ambiental.

- Arc de suport de la costa (que connectaria Palma - Lluçmajor - Campos – Felanitx – Manacor – Sant Llorenç – Artà – Santa Margalida - Muro - sa Pobla) i des de la qual sortirien altres vies parc que accedirien a la costa per diversos llocs. Amb aquest eix s'obtindria una xarxa contínua, encara que formada per carreteres de diferent tipologia, integrades en el medi natural i que donessin accés al litoral mallorquí. Així es complementa i equilibra la xarxa bàsica en forma de trident (eixos Palma - Alcúdia, Palma - Lluçmajor - Campos i Palma - Manacor).
- Via parc Aeroport – Santa Eugènia – Sencelles – Costitx – Llubí – sa Pobla. Com a alternativa de l'eix Palma – Inca – Alcúdia per l'autopista PM-27; que suggereix un accés diferent, més lent però també més adequat per conèixer l'illa. Aquest tram podria servir d'accés a gran part dels visitants que arribassin a l'illa per l'aeroport, però la destinació final dels quals fos alguna localitat del nord-est. Per tant, hi ha l'oportunitat d'aconseguir un passadís d'entrada a l'illa en què es mostri la importància i el valor del medi natural.
- Via parc nord-sud, que estructura la part central de l'illa, especialment el Pla, i connectaria Campos, Porreres, Montuïri, Sant Joan, Sineu, Maria i Santa Margalida. Aquesta via seria un element important de revitalització del Pla, sense que perdi el seu caràcter essencial rural i natural.

Fases d'actuació

La creació d'una xarxa viària de vies parc exigirà un esforç continuat que cal que s'iniciï per una fase de planificació de la xarxa, per a la qual cosa es preveu una primera fase de gestió amb l'objectiu d'estar desenvolupada abans de l'any 2008. Qualsevol actuació que es realitzi en endavant en aquestes vies haurà de tenir en compte la tipologia i les característiques que hauran de reunir d'acord amb el PTM. La qualitat que exigeix aquest tipus de vies implica costos més elevats de construcció, per la qual cosa s'hauran de cercar un màxim de fonts de finançament, sense excloure la col·laboració de la iniciativa privada. Pel seu caràcter novedós es pot intentar obtenir ajuda de la Unió Europea a través del 5é Programa Marc I + D o de qualsevol altre programa de desenvolupament rural o de protecció del medi ambient.

4. SEGON CINTURÓ DE PALMA

Justificació i antecedents

La polarització del desenvolupament i creixement insular a favor de Palma ha donat lloc a un constant i elevat creixement del trànsit, tant en els eixos viaris que surten de Palma com en la Via de Cintura de la ciutat, fins al punt d'arribar a la saturació de la seva capacitat en alguns trams. Per aquest motiu, en el document d'hipòtesis d'infraestructures previ a les DOT es considerava que era necessari ampliar la Via de Cintura, (el primer

cinturó de Palma), amb un tercer carril. Una vegada realitzada l'ampliació entre l'autopista de l'Arenal i la carretera de Valldemossa, l'augment del trànsit ha suposat la pràctica saturació de la Via de Cintura durant les hores punta i el desenvolupament actual de la ciutat entorn d'aquesta via, polaritzat principalment cap als dos extrems de la costa i l'eix Palma - Inca, cosa que, juntament amb les necessitats d'accés a l'àrea oest del Port de Palma (els accessos de mercaderies a l'illa es centralitzaran cada vegada més en aquesta àrea), fan tenir present l'alternativa, possiblement ineludible, de desenvolupar una nova via de circumval·lació per evitar que Palma es converteixi en el pitjor coll de botella en la xarxa de carreteres i, al mateix temps, que la ciutat pateixi els problemes de deteriorament mediambiental que la tensió entre oferta i demanda de trànsit pot produir.

Descripció de la proposta

Una possible nova via de circumval·lació permetrà, pel fet de ser una carretera de ronda, mantenir la continuïtat dels itineraris interurbans que han de travessar Palma, i que el repartiment dels trànsits segons la tipologia (urbà i interurbà) es realitzi de forma eficient, és a dir, que es permeti als usuaris triar el tipus de via que més els convé sense produir més costos externs, en forma de congestió i d'augment del risc d'accidents, a la resta dels usuaris de la xarxa viària.

Les residències i les activitats pròximes a l'actual Via de Cintura podran veure millorada la seva qualitat: a més, els itineraris interurbans que més beneficis obtindrien d'aquest possible futur cinturó serien els demandats entre l'aeroport i el nord i nord-est de l'illa, en evitar l'actual Via de Cintura. Per aquest motiu, el traçat d'un possible cinturó viari ha de tenir molt en compte l'aeroport, al qual servirà d'enllaç, i el seu futur desenvolupament, així com els accessos a Son Reus per l'augment del transport de residus i productes reciclats, cap i des del Parc de Tecnologies Ambientals. Finalment també és molt important l'efecte generador de trànsit de la Universitat.

La millora de l'accessibilitat al port és un objectiu afegit. Així mateix la proposta contribueix a aconseguir els objectius i estratègies del Pla Territorial següents:

- Desenvolupar un territori competitiu per a les activitats econòmiques actuals i futures.
- Mesurar, dissenyar i ubicar les infraestructures com a elements de suport a l'estructuració del territori.
- Potenciar el sector industrial.
- Facilitar l'accessibilitat a la Universitat de Palma.
- Millorar la qualitat de vida de Palma.
- Millorar l'accessibilitat a l'oest de l'illa (Calvià, Andratx, Santa Ponça).
- Incrementar la seguretat vial
- Millorar la fluïdesa del trànsit.

Desglossament en trams

El nou cinturó de Palma es divideix, per el desenvolupament del projecte, en tres trams que són:

- Tram est: des de l'autopista PM-19, deixant l'aeroport fora del segon cinturó, fins a l'autopista PM-27. La connexió d'aquestes dues autopistes augmentarà l'accessibilitat a l'aeroport de manera important. A més, aquest tram connectarà també amb la carretera C-715 que uneix Palma i Manacor i el desdoblament de la qual es proposa en aquest Pla Territorial. Al mateix temps que s'augmentarà l'accessibilitat de l'aeroport i recíprocament, de la resta de l'illa des de l'aeroport, s'aconseguirà reduir el trànsit que circula per l'autopista PM-19 entre l'aeroport i Palma, que en aquests moments té una intensitat mitjana diària superior a 100.000 vehicles, la qual cosa dóna lloc a nivells de servei molt inestables. Aquesta reducció del volum del trànsit en els accessos a Palma permetria desenvolupar projectes de millora i integració ambiental de l'accés a Palma, de manera que es converteixi en una atractiva porta de la ciutat per als visitants. El traçat no presenta dificultats, encara que el tractament ambiental haurà de ser exigent per no produir afeccions de renous als nuclis pròxims i per integrar-se en un espai verd que millori la impressió del turisme quan arriba. El PDS de Carreteres preveu la reserva de terrenys que garanteix la construcció d'aquest tram.
- Tram nord: des de l'autopista PM-27 fins a la carretera PM-111, que uneix Palma amb la UIB. Amb aquest tram es millorarà substancialment l'accessibilitat de la Universitat, especialment l'accés des de l'autopista PM-27, des de la carretera C-715 i des de l'autopista PM-19, i per tant des de tota l'illa. El Pla de Carreteres preveu la reserva de terrenys que garanteix la construcció d'aquest tram.
- Tram oest: servirà per tancar el cinturó cap a la PM-1 i dirigir-lo cap a Calvià i Santa Ponça. Aquest tram és la baula que completarà la funcionalitat del segon cinturó, connectant els quatre grans eixos viaris de gran capacitat que accedeixen a Palma:
 - Autopista de Llevant (PM-19)
 - Carretera de Manacor (C-715)
 - Autopista Central (PM-27)
 - Autopista de Ponent (PM-1)

Un dels trànsits que més es beneficiarà del tram oest del nou cinturó de Palma serà el trànsit rodat de mercaderies que tenen origen o destinació al Port de Palma, que seguirà sent necessàriament el principal accés a l'illa i més tenint en compte que la reordenació del port ha localitzat els molls de mercaderies en el dic de l'oest. La dificultat del traçat en aquest tram aconsella emprendre un estudi informatiu acurat previ en el qual s'analitzin les alternatives, amb especial sensibilitat ambiental que sens dubte suposarà la realització d'un o uns quants túnels que minimitzin l'impacte en el territori, especialment

en el tram entre la carretera PMV-104-3 i l'autopista de Ponent (PM-1), salvant l'ANEI de la Serra de na Burguesa. Aquest estudi informatiu delimitarà la zona de reserva per a la construcció del tram.

Fases d'actuació

El desenvolupament en el temps dels tres trams proposats hauria de seguir l'ordre proposat, començant amb la connexió est amb l'autopista PM-19 fins a tancar la via de circumval·lació per l'oest amb l'actual Via de Cintura. En qualsevol cas, es considera urgent l'actuació en els dos primers trams.

2- EL PLA DIRECTOR SECTORIAL DEL TRANSPORT DE LES ILLES BALEARS

El Pla director sectorial del transport de les Illes Balears (PDSTIB) va ser aprovat l'any 2004 pel Parlament de les Illes Balears. L'esmentat document és l'eina necessària per tal d'ordenar de manera coordinada els diferents serveis i infraestructures del transport.

Els objectius que es marca el Pla van lligats a aconseguir un augment de la quota de mercat del transport públic. En efecte, aquest tipus de transport presenta nombrosos avantatges sobre el transport privat com poden ser una menor ocupació unitària del sòl públic per viatger transportat, consum energètic unitari més baix, menor contaminació atmosfèrica i més seguretat entre d'altres.

Cal destacar que aquesta posició està d'acord amb els postulats de la Unió Europea expressats en el Llibre Blanc del transport. El PDSTIB coincideix amb el Llibre Blanc en el diagnòstic que els principals problemes actuals del transport són la conseqüència del desequilibri modal, així com en l'objectiu de revitalitzar els modes de transport alternatius a l'automòbil i l'avió.

Així es pot resumir que l'estratègia d'actuació del PDSTIB és la de canalitzar la mobilitat, en la major proporció possible, cap a modes de transport col·lectiu. Numèricament, aquesta estratègia es resumeix en l'objectiu d'aconseguir que el 25% dels viatges mecanitzats es facin en transport públic col·lectiu, enfront del 12% actual.

L'horitzó temporal per tal d'assolir aquests objectius fixats pel PDSTIB és de vuit anys, definint-se el període 2005 – 2012 com l'horitzó temporal necessari per al desenvolupament complet del PDSTIB.

Igualment, el PDSTIB posa especial èmfasi en la necessitat de fomentar la coordinació entre les institucions per tal d'assolir els seus objectius. Principalment, es fa esment al Consell Insular de Mallorca que té les competències en la política de planificació i gestió de la xarxa de carreteres, i als ajuntaments pel que fa a les vies urbanes.

El PDSTIB es divideix en diversos plans del transport:

- Pla de transport regular de viatgers per carretera
- Pla de transport ferroviari
- Pla de transport interinsular
- Pla d'intermodalitat
- Avaluació ambiental estratègica del PDSTIB

A continuació es destacaran els punts més importants dels dos primers Plans, que són els únics que interactuen amb el present document.

El Pla de transport regular de viatgers per carretera

El PDSTIB estableix un lligam directe amb el PDSCM. D'aquesta manera s'estableix una relació entre la reforma d'alguns eixos viaris i la reforma de l'oferta de transport interurbà per carretera. Atès que el PDSTIB data de l'any 2004, moltes de les actuacions viàries ja s'han portat a terme, com poden ser l'autovia de Palmanova a Santa Ponça, l'autovia Inca – Sa Pobla o el desoblament de la carretera Palma – Manacor.

Pel que fa a les expectatives d'increment d'expedicions, el Pla proposa un augment del 23% del nombre d'expedicions respecte l'oferta de l'any 2004. De la mateixa manera, el nombre de quilòmetres efectuats augmentaria en un 9%. Aquestes reformes es presenten com a 39 propostes concretes de reordenació de les línies transport regular per carretera, moltes de les quals ja s'han portat a terme a dia d'avui.

A més d'incidir en un increment global de l'oferta, es potencien altres conceptes lligats a la millora de l'accessibilitat al sistema, la seguretat, el confort i la millora energètica de la flota.

Pel que fa a les parades, s'estableixen uns paràmetres de base a l'hora de determinar quins són els requeriments bàsics d'ubicació, seguretat, il·luminació, confort i informació. Així mateix, en funció del nombre d'usuaris de la parada s'estableixen els requisits mínims de mobiliari que van des del pal d'informació (menys de 100 usuaris/dia), marquesina amb seients (entre 100 i 250 usuaris/dia) i adaptació a PMR amb marquesina (més de 250 usuaris/dia). S'ha de destacar que algunes de les parades són competència del Consell Insular de Mallorca, que vetllarà pel compliment dels requisits abans esmentats.

Finalment es fa esment de la necessitat d'incrementar la velocitat comercial del sistema, tot destacant els següents punts:

- **Prioritat semafòrica:** es proposa la instal·lació d'un sistema de prioritat semafòrica a la demanda en cruïlles seleccionades, el qual és activat pel mateix conductor de l'autobús.
- **Reserva de carrils bus:** es proposa la creació de carril bus en els trams en què la circulació no sigui fluïda i la freqüència de pas dels autobusos respecte a la IMD de trànsit ho justifiqui. On sigui viable, els carrils poden estar absolutament segregats, cosa que permet una adaptació total de les parades. A les vies ràpides

es poden crear carril bus/VAO, atès que sovint el nombre d'autobusos que hi circulen no justifiquen per si mateixos l'existència d'un carril bus exclusiu.

El Pla de transport ferroviari

El PDSTIB estableix que el ferrocarril es configura com un element clau per a la reordenació del transport terrestre a Mallorca. Del ferrocarril se'n destaquen qualitats com la baixa sinistralitat i el menor consum energètic per viatger transportat.

Arran de l'aprovació per part de la Comissió Territorial de les Illes Balears, en sessió de 17 de març de 2004, de la Proposició no de llei RGE núm. 2309/03 relativa al transport ferroviari, s'insta al govern a promoure els següents projectes ferroviaris:

- Soterrament de les vies per l'interior del casc urbà de Palma.
- Reobertura de la línia Manacor – Artà i l'ampliació del trajecte fins a Cala Rajada i Capdepera.
- La prolongació de la línia Inca – sa Pobla fins al Port d'Alcúdia.
- L'obertura de la línia Plaça d'Espanya – Campus Universitari.
- La construcció de la línia de Llevant, passant per l'aeroport, la Platja de Palma i els municipis de Lluçmajor, Campos i Santanyí.

Algunes d'aquestes actuacions ja s'han portat a terme i altres es troben en execució o en estudi. El que és clar, tal i com destaca el PDSTIB, és que les actuacions executades abans de 2004 han permès incrementar el nombre d'usuaris que es desplacen en tren a costa, en part, d'aquells que ho fan en vehicle privat. Tenint en compte que el trànsit de SFM és fonamentalment un trànsit laboral, la millora del servei ferroviari ha contribuït contenir el creixement del trànsit en algunes vies d'alta capacitat, especialment a la Ma-13.

Per tant, el Pla de transport ferroviari vol representar el punt de partida del futur desenvolupament de la xarxa de ferrocarril a les illes, i assentar els fonaments d'un creixement ferroviari ordenat, equilibrat i integrat. Aquesta integració s'ha d'assegurar, no tan sols amb la xarxa de ferrocarril ja existent, sinó també amb els serveis de transport regular per carretera que actualment es presten.

3- LEGISLACIÓ D'ÀMBIT EUROPEU

El marc de referència en l'àmbit europeu en matèria de transports és el *Llibre blanc sobre transports*, inclòs en el document "La política de transports de cara al 2010: l'hora de la veritat" (COM (2001) 370 final). Les línies mestres d'aquest llibre blanc estan encaminades a establir una política comuna de transports, lluitar contra el desequilibri entre modes de transport, que és a la base de la congestió de la xarxa viària, preveure el creixement de la demanda de transports de cara a les ampliacions de la Unió Europea i la necessitat d'integrar la xarxa de transports en el desenvolupament sostenible. En relació amb el transport per carretera, el Llibre blanc proposa un seguit de mesures per reforçar la qualitat del transport, dur a terme l'anomenada xarxa transeuropea del transport i reforçar la seguretat vial.

Aquest llibre, doncs, recull ja altres iniciatives legislatives en la matèria com és la *Decisió núm. 1692/96/CE del Parlament Europeu i del Consell de 23 de juliol de 1996 sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport*, que defineix la xarxa de transports bàsica entre els països de la Unió i també els criteris per a la seva conservació i gestió i per a la millora de la seguretat en la xarxa, o bé altres iniciatives com la del Programa d'acció europeu de seguretat vial, aprovat l'any 2003.

LEGISLACIÓ EUROPEA I CONVENIS MUNDIALS.

- **Avaluació d'impacte ambiental**
 - **Directiva 85/337/CEE**, sobre Avaluació d'Impacte Ambiental, modificada per la **Directiva 97/11/CE**.
 - **Directiva 2001/42/CE** del Parlament Europeu i del Consell, de 27 de juny de 2001, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

- **Conservació de la natura**
 - **Conveni de Ramsar**, de 2 de febrer de 1971, relatiu a les zones humides d'importància internacional particularment com hàbitats d'aus aquàtiques.
 - **Conveni de Berna**, de 19 de setembre de 1979, relatiu a la conservació de la vida silvestre i del medi natural a Europa
 - **Conveni de Bonn**, sobre la conservació d'espècies migratòries d'animals silvestres. Desenvolupat a la Llei 4/89 i RD 439/1990 de l'ordenació jurídica espanyola.
 - **Directiva 74/409/CEE**, referent a la conservació de les aus silvestres,

ampliada per la Directiva 91/294/CEE.

- **Directiva 92/43/CEE** del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres.

Aquesta directiva ha estat traslladat a l'ordenació jurídica nacional a través del RD 1997/1995, de 7 de desembre, modificat pel RD 1193/1998, de 12 de juny.

- **Conveni de Río de Janeiro**, de 5 de juny de 1992, sobre la diversitat biològica. A Espanya entra en vigor el 29 de desembre de 1993.

- **Protocol de Kyoto**, de 11 de desembre de 1997, en el que Espanya es comprometé a limitar el creixement net de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de manera tal que durant el període de 2008-12 no superin en més d'un 15% la xifra d'emissions de l'any 1990.

Cal dir que en l'actualitat Espanya és un dels països de la UE amb menor probabilitat de complir amb el protocol, atès que les emissions de l'any 2007 se situen un 48% per damunt la xifra de referència de l'any 1990. El sector del transport representa aproximadament el 25% de les emissions espanyoles, la meitat de les quals provenen exclusivament dels turismes.

4- LEGISLACIÓ D'ÀMBIT ESTATAL

La legislació d'àmbit estatal amb més incidència en l'àmbit de les carreteres ve determinada per les disposicions següents

- **Carreteres**

- **Llei 8/1972** (10/05/72) BOE (11/05/72), sobre construcció, conservació i explotació d'autopistes en règim de concessió.
- **Reial decret 2296/1981** (03/08/1981) BOE (09/10/81), sobre la senyalització de carreteres, aeroports, estacions ferroviàries, d'autobusos i marítimes i serveis públics d'interès general a l'àmbit territorial de les comunitats autònomes.
- **Reial decret 334/1982** (12/02/82) BOE (27/02/82), sobre senyalització de carreteres, aeroports, estacions ferroviàries, d'autobusos i marítimes i serveis públics d'interès general a l'àmbit de les comunitats autònomes amb altra llengua oficial distinta del castellà.
- **Llei 25/1988** (29/07/88) BOE (30/07/88) i BOE (12/11/88), la Llei de carreteres de l'Estat. Constitueix la llei de referència pel que fa a planificació, projecció, construcció, conservació, finançament, ús i explotació de les carreteres estatals.
- **Llei 18/1989** (25/07/89) BOE (27/07/89) i BOE (28/03/90), en què es descriuen les bases sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial.
- **Reial decret leg. 339/1990** (02/03/90) BOE (14/03/90) i BOE (03/08/90), que inclou el text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial.
- **Ordre 18/02/93** BOE (24/02/1993) i BOE (14/05/93), sobre regulació de l'estadística d'accidents de circulació.
- **Reial decret 1812/1994** (02/09/94) BOE (23/09/94), que publica el Reglament general de carreteres.
- **Reial decret 116/1998** (30/01/98) BOE (18/02/98), sobre adaptacions del Reglament general de circulació i del Reglament de procediment sancionador de trànsit a la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial.
- **Llei 11/1999** (21/04/99) BOE (22/04/99) i BOE (03/08/99), sobre regulació de les Bases de Règim Local i altres mesures per al desenvolupament del Govern Local, en matèria de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial i en matèria d'aigües. (Modificació de la Llei 7/1985, de 2 d'abril).
- **Llei 43/1999** (25/11/99) BOE (26/11/99), sobre adaptació de les normes de circulació a la pràctica del ciclisme.

- **Reial decret 1231/2003** (26/09/03) BOE (30/09/03) i BOE (01/10/03), que inclou la nomenclatura i el catàleg de les autopistes i autovies de la Xarxa de carreteres de l'Estat.
 - **Reial decret 1428/2003** (21/11/03) BOE (23/12/03), que inclou el Reglament general de circulació, per a l'aplicació i desenvolupament del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, aprovat pel Reial decret leg. 339/1990, de 2 de març.
- **Avaluació d'Impacte Ambiental**
 - **Reial decret 1131/1988**, de 30 de setembre de 1988, pel qual s'aprova el Reglament per a l'execució del Reial Decret Legislatiu 1302/1986, de 28 de juny, d'Avaluació d'Impacte Ambiental.
 - **Llei 37/2003**, de 17 de novembre, del renou. Aquesta llei té per objecte prevenir, vigilar i reduir la contaminació acústica.
 - **Llei 9/2006**, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes al medi ambient
 - **Reial decret 1/2008**, del 11 de gener de 2008, que s'aprova el text refós de la Llei d'Avaluació d'Impacte Ambiental de projectes. Aquest text refós no ha incorporat al seu cos disposicions sobre avaluació ambiental de plans o programes, contingudes en la Llei 9/2006 de 28 d'abril sobre els efectes de determinats plans i programes en el medi ambient, i es limita a refondre les normes vigents en matèria d'avaluació d'impactes de projectes.
 - **Conservació de la natura**
 - **Reial decret 1997/1995**, de 7 de desembre, pel qual s'estableixen mesures per contribuir a garantir la biodiversitat mitjançant la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestre (BOE núm. 310, de 28 de desembre de 1995) (c.e. BOE núm. 129, de 28 de maig de 1996).
 - **Ports**
 - **Llei 27/1992**, de 24 de novembre, de ports de l'Estat i de la Marina Mercant (BOE 283, de 25 de novembre).
 - **Una altra legislació de desenvolupament**

- **Decret 2414/1961**, de 30 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'activitats molestes, insalubres, nocives o perilloses.
- **Llei 38/1972**, de 22 de desembre, de protecció de l'ambient atmosfèric.
- **Llei 28/85**, de 2 d'agost, d'aigües.
- **Reial decret 849/86**, de 11 d'abril, pel qual s'aprova el Reglament del domini públic hidràulic. (Desenvolupa els títols II i III, de la Llei d'aigües).
- **Reial decret 245/1989**, de 27 de febrer, sobre determinació i limitació de la potència acústica admissible de determinat material i maquinària d'obra.

5- LEGISLACIÓ D'ÀMBIT AUTONÒMIC

La legislació de l'àmbit de les Illes Balears amb més incidència en l'àmbit de les carreteres ve determinada per les disposicions següents:

- **Carreteres**

- **Llei 5/1990** (24/05/90) BOCAIB (26/06/90), Llei de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears.
- **Llei 13/1993** (20/12/93) BOCAIB (31/12/93), sobre atribució de competències als consells insulars en matèria d'inspecció tècnica de vehicles.
- **Llei 16/2001** (14/12/01) BOCAIB (22/12/01), sobre atribució de competències als consells insulars en matèria de carreteres i camins.

- **Avaluació d'Impacte Ambiental**

- **Llei 6/1993**, de 28 de setembre, sobre adequació de les xarxes d'instal·lacions a les condicions històric ambientals dels nuclis de població (BOCAIB de 10 de març de 1993).
- **Llei 12/1998**, de 21 de desembre, del patrimoni històric de les Illes Balears.
- **Decret 144/2000**, de 27 d'octubre, pel qual s'aprova el reglament d'intervencions arqueològiques i paleontològiques.
- **Llei 37/2003**, de 17 de novembre, del renou.
- **Llei 9/2006**, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.
- **Llei 11/2006**, de 14 de setembre de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, d'avaluació d'impacte ambiental i avaluacions estratègiques a les Illes Balears.
- **Llei 1/2007**, de 16 de març, contra la contaminació acústica de les Illes Balears.

- **Conservació de la naturalesa**

- **Llei 1/1984**, de 14 de març, d'ordenació i protecció d'àrees naturals d'interès especial (BOCAIB núm. 7, de 9 de maig de 1984).
- **Decret 46/1988**, de 28 d'abril, pel qual es declaren protegides determinades espècies de fauna silvestre (BOIB núm. 57, de 12 de maig de 1988; c.e. a BOIB núm. 81, de 7 de juliol de 1988).
- **Llei 1/1991**, de 30 de gener, d'espais naturals i règim urbanístic de les àrees d'especial protecció (BOIB núm. 31, de 9 de març de 1991).

- **Decret 24/1992**, de 12 de març, pel qual s'estableix el Catàleg Balear d'Espècies Vegetals Amenaçades (BOCAIB núm. 40, de 2 d'abril de 1992).
 - **Llei 7/1992**, de 23 de desembre, de modificació de determinats arts. de la Llei 1/91, de 30 de gener, d'espais naturals i règim urbanístic de les àrees d'especial protecció (BOCAIB núm. 8, de 19 de gener de 1993).
 - **Decret 130/2001**, de 23 de novembre, pel qual s'aprova la delimitació a escala 1:5000 de les àrees d'alzinar protegit.
 - **Llei 5/2005**, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO).
 - **Decret 28/2006**, de 24 de març, pel qual es declaren Zones de d'Espacial Protecció per les Aus (ZEPA) a l'àmbit de les Illes Balears.
 - **Acord del Consell de Govern del dia 30 de maig de 2008**, pel qual es creen noves zones d'especial protecció per a les aus (ZEPA) i s'amplia la superfície d'algunes existents a l'àmbit de l'illa de Mallorca i de l'illa de Menorca (BOIB del 4 de juny).
-
- **Ordenació de territori i urbanisme**
 - **Llei 9/1990**, de 27 de juny, d'atribució de competències als consells insulars en matèria d'urbanisme i habitabilitat (BOCAIB de 24 de juliol de 1990).
 - **Llei 10/1990**, de 23 d'octubre, de disciplina urbanística de les Illes Balears (BOCAIB núm. 141, de 17 de novembre de 1990).
 - **Llei 1/1994**, de 24 de març, sobre condicions per a la reconstrucció de sòl no urbanitzable d'edificis i instal·lacions afectades per obres públiques o declarades d'utilitat públic i executades pel sistema d'expropiació forçosa (BOCAIB núm. 47, de 19 d'abril de 1994).
 - **Llei 6/1997**, de 8 de juliol, del sòl rústic de les Illes Balears (BOCAIB núm. 88, de 15 de juliol de 1997; c.e. BOCAIB núm. 89, de 17 de juliol de 1997).
 - **Llei 6/1999**, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.
 - **Llei 14/2000**, de 21 de desembre, d'ordenació territorial.
 - **Llei 8/2003**, de 25 de novembre, de Mesures Urgents en Matèria d'Ordenació Territorial i Urbanística a les Illes Balears.
 - Pla Territorial de Mallorca (**Acord del Ple del Consell de Mallorca de 13 de desembre de 2004**).
 - Pla Director Sectorial del Transport de les Illes Balears (**Decret 41/2006**, de 28 d'abril).
 - **Llei 4/2008**, de 14 de maig, de mesures urgents per a un desenvolupament territorial sostenible a les Illes Balears (BOIB del 17). Entre d'altres qüestions, modifica l'àmbit d'algunes àrees d'especial protecció.