



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

**DOCUMENT N°5  
PROGRAMES D'ACTUACIÓ**

**PROGRAMA D'ACTUACIONS ESPECIALS**

**Novembre de 2009**

## ÍNDEX

<b>1. INTRODUCCIÓ .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PLA D'ACCIÓ EN MATERIA DE CONTAMINACIÓ ACÚSTICA.....</b>	<b>4</b>
<b>3. PAISATGE.....</b>	<b>7</b>
<b>4. PROTECCIÓ I PROMOCIÓ DEL PATRIMONI ARTÍSTIC VIARI.....</b>	<b>10</b>
4.1. TIPOLOGIA D'ACTUACIONS:.....	10
4.2. TIPOLOGIA DELS LLOCS COMPRESOS AL CAPÍTOL:.....	10
4.3. DESCRIPCIÓ DE L'ACTUACIÓ TIPUS:.....	10
<b>5. MIRADORS I ÀREES DE REPOS .....</b>	<b>11</b>
5.1. ACTUACIONS PREVISTES:.....	11
5.2. LOCALITZACIONS PROPOSTES PER NOVES ÀREES:.....	11
5.3. DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS TIPUS:.....	11
<b>6. TRACTAMENTS ORNAMENTALS MITJANÇANT INSTAL·LACIÓ D'OBRES ARTÍSTIQUES.....</b>	<b>12</b>
6.1. TIPOLOGIA DE PUNTS SUSCEPTIBLES DE TRACTAMENT:.....	12
<b>7. FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC .....</b>	<b>13</b>
7.1. CARRILS BUS/VAO:.....	13
7.2. APARCAMENTS DE DISSUASIÓ (PARK&RIDE): .....	15
7.3. PARADES DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA: .....	17
<b>8. PRESSUPOST DEL PROGRAMA. ....</b>	<b>19</b>

## 1. INTRODUCCIÓ

En aquest punt es tractaran altres programes denominats especials, aquestos programes es poden agrupar en:

- Pla d'acció en matèria de contaminació acústica
- Connectors paisatgístics
- Protecció i promoció del patrimoni artístic viari
- Miradors i àrees de descans
- Tractaments ornamentals
- Foment del transport públic

## 2. PLA D'ACCIÓ EN MATERIA DE CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

La **Llei 37/2003**, de 17 de novembre, del renou preveu que les administracions competents han d'elaborar plans d'acció en matèria de contaminació acústica per als grans eixos viaris (aquelles carreteres amb un trànsit superior a tres milions de vehicles per any) abans de juliol de 2013. D'aquests, per als grans eixos viaris el trànsit dels quals superi els sis milions de vehicles l'any s'haurien de tenir llestos els seus plans d'acció per a juliol de 2008.

En aquests plans d'acció, les administracions competents han d'establir les mesures concretes que considerin oportunes, que determinen les accions prioritàries que s'hagin de dur a terme en cas de superació dels valors límit, o dels altres criteris elegits per les dites administracions. En tot cas, han de precisar les actuacions a realitzar durant un període de cinc anys per complir els objectius que s'establesquin.

Per tant, les actuacions que resultin necessàries d'aquests plans d'acció cauen dins l'horitzó temporal de la Revisió del Pla de carreteres, principalment dins la fase 1 del Pla, en primera instància.

Actualment, la Direcció Insular de Carreteres ha iniciat l'elaboració dels **mapes estratègics de renou**, raó per la qual encara no es poden concretar les actuacions que s'hauran d'afrontar, però és necessari fer una previsió estimativa per tal que la programació del Pla prevegi aquestes actuacions.

A la primera etapa dels mapes estratègics de renou, dels quals s'ha de derivar a la vegada la primera etapa dels plans d'acció, li corresponen 220 km de carretera, i a la segona, inicialment, 166 km, segons el detall següent:

Carretera	Tram	Longitud (km)	Etapa
Ma-1	Completa	26,8	I
Ma-20	Completa	11,7	I
Ma-19	Palma – Lluçmajor (Ma-19 A)	27,5	I
Ma-19	Lluçmajor (Ma-19 A) – Campos	10,1	I
Ma-13	Palma – Sa Pobla (Ma-2200)	40,5	I
Ma-15	Palma – Manacor (Ma-15 C)	45,8	I
Ma-15	Manacor (Ma-15 C) – Sant Llorenç	12,3	I
Ma-11	Ma-20 – Camí dels Reis	1,3	I
Ma-30	Completa	8,8	I
Ma-1110	Palma – UIB	4,5	I
Ma-1013	Ma-1 – Pl. de Santa Ponça	1,2	I
Ma-2200	Pollença – Port de Pollença (Ma-2200 A)	5,1	I
Ma-4020	Completa	12,5	I
Ma-6014	S'Arenal (Ma-19) – El Dorado	11,6	I
Ma-1044	Ma-1 – Ma-20	2,7	II
Ma-1040	Ma-20 – Establiments	5,4	II
Ma-11	Camí dels Reis – Port de Sóller	19,3	II
Ma-13 A	Torrent Gros – Ma-13	5,7	II
Ma-13 A	Ma-2111 – Inca	2,7	II
Ma-3011	Ma-3018 – Ma-30	2,6	II
Ma-19 A	Ma-19 – Ma-5013	2,4	II
Ma-5013	Completa	3,2	II
Ma-3240	Ma-13 – Ma-3240 A	10,0	II
Ma-3440	Inca – Ma-3500	4,1	II
Ma-2200	Ma-13 – Pollença	11,5	II
Ma-2220	Completa	7,5	II
Ma-13	Ma-2200 – Ma-3460	8,6	II
Ma-3460	Ma-13 -	3,3	II
Ma-3470	Completa	3,7	II
Ma-12	Artà – Ma-3331	7,4	II
Ma-12	Can Picafort (Ma 34101) – Ma-3433	5,5	II
Ma-3410	Completa	8,3	II
Ma-3340	Petra – Ma-3301	4,1	II
Ma-3320	Completa	7,0	II
Ma-14	Felanitx – Manacor	11,4	II
Ma-4010	Felanitx – Ma-4014	7,9	II
Ma-4023	Completa	10,1	II
Ma-4040	Ma-4042 – Capdepera	3,5	II
Ma-15	Artà – Cala Rajada	9,6	II

Algunes de les mesures que es poden preveure dins plans d'acció en matèria de contaminació acústica són, per exemple, les següents:

- Regulació del trànsit.
- Ordenació del territori.
- Aplicació de mesures tècniques a les fonts emissores.
- Selecció de fonts més silencioses.
- Reducció de la transmissió de so.
- Mesures o incentius reglamentaris o econòmics.

A partir les longituds de la xarxa de carreteres que s'han d'estudiar acústicament als mapes estratègics, es pot fer una estimació orientativa de les previsions de despesa que poden suposar, i que s'estima en 22 M€ per a la primera etapa i 17 M€ per a la segona.

També poden sorgir actuacions contra el renou fora de l'àmbit de la xarxa afectat pels mapes estratègics, que augmentarien la despesa per aquest concepte. Però, per altra banda, s'ha de tenir en compte que no tota la inversió per pal·liar l'impacte acústic sobre la població hauria de recaure sobre l'administració titular de les carreteres, atès que no sempre ha estat aquesta la responsable de la situació existent. En aquest sentit, els plans d'acció en matèria de contaminació acústica a més de contenir les mesures correctores que s'han d'aplicar als emissors acústics vinculats al funcionament de la infraestructura (atenent el seu grau de participació en l'estat de la situació) i a les vies de propagació, també ha d'indicar els responsables de la seva adopció, la quantificació econòmica de cadascuna d'aquelles i, quan sigui possible, un projecte de finançament.

### 3. PAISATGE

Les actuacions sobre la xarxa viària procuraran en tot moment millorar la protecció i conservació dels principals corredors ecològics que la travessen, sobretot en el cas de zones forestals i torrents. El Departament d'obres públiques del Consell de Mallorca mantindrà la coordinació amb les administracions competents en matèria de paisatge i medi ambient per tal d'assolir aquest objectiu.

Quant als connectors paisatgístics, el Pla director sectorial de carreteres de Mallorca adoptarà els presentats al Pla territorial de Mallorca (PTM).

#### ***Connectors paisatgístics locals***

Atenent a aquest efecte barrera que provoquen les carreteres de gran capacitat sobre la fauna es proposen una sèrie de connectors que assegurin el pas de la fauna d'un costat a un altre de les diferents carreteres de gran capacitat, la Ma.-13 i la Ma.-15.

Aquests connectors seran passos elevats les característiques principals dels quals vindran determinades després d'un estudi taxonòmic i de distribució d'espècies de la zona. A més, la seva ubicació haurà de complir dues condicions, la primera que existeixi una coberta vegetal amb major potencial faunístic en la zona i la segona que existeixin corts en trinxera d'almenys 5 metres d'altura. Les zones proposades en el Pla Territorial de Mallorca poden veure's al següent mapa marcades en vermell.

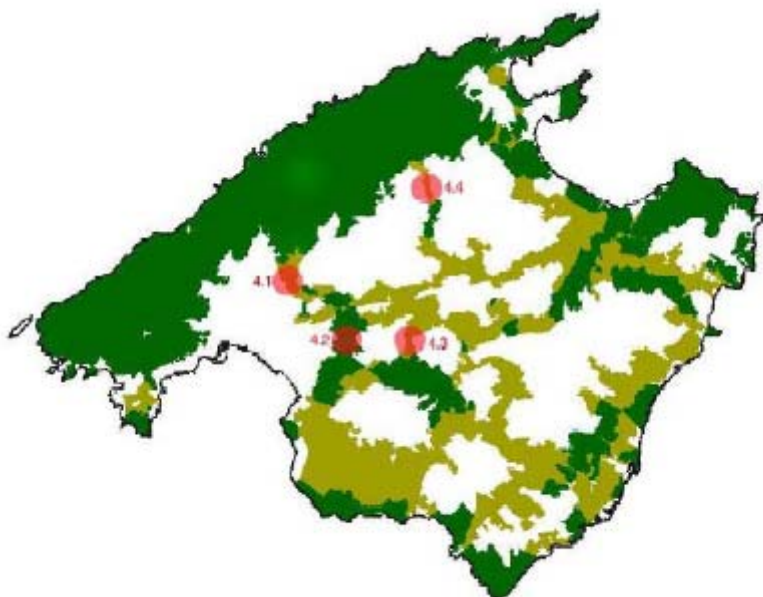


Figura 1 Mapa de connectors paisatgístics locals

Al Pla també es fa referència al finançament d'aquests connectors, el qual recauria en les administracions competents en matèria mediambiental i carreteres.

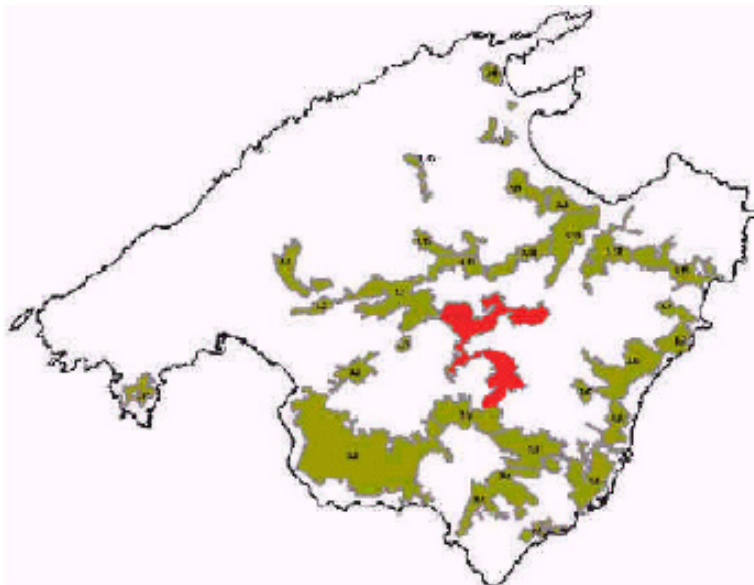
### ***Connectors paisatgístics lineals de na Borges – Massís de Randa***

En principi aquesta no és una actuació que afecti directament a les carreteres. La seva execució implica a les administracions d'ordenació del territori, medi ambient, forestal i a l'agrícola. La idea dels connectors paisatgístics lineals és arribar a unir totes les àrees naturals que en l'actualitat es troben separades entre si. Per això es proposen una sèrie de mesures entre les quals destaquen les reforestacions de les zones que van a ser connectors.

De tots els connectors paisatgístics que haurien de realitzar-se segons el Pla Territorial (en verd en la Figura 2) aquest proposa un en concret per a portar a terme primerament. Aquest és el que uneix els ANEIs de na Borges amb la ANEI del Massís.

Incloem aquí aquest connector perquè entenem que haurà de tenir-se en compte per a possibles actuacions viàries que travessin aquestes zones com si d'altre ANEI es tractés.

En el següent mapa pot veure's en vermell la zona que abasta aquesta ART i en verd els altres possibles connectors paisatgístics.



**Figura 2 Mapa de Connectors paisatgístics lineals de na Borges – Massís de Randa**



Totes les actuacions proposades en la present revisió del PDSCM tindran en compte els criteris establerts al document “Bases per a una estratègia de paisatge a Mallorca” elaborat pel Departament de territori del Consell de Mallorca. Aquest document desenvolupa el Conveni Europeu del Paisatge i aposta per la conservació del patrimoni paisatgístic del territori mallorquí des de tots els punts de vista. Per aquest motiu, el Departament d’obres públiques del Consell de Mallorca es coordinarà de forma permanent amb el Departament de territori del Consell de Mallorca per tal d’assolir els objectius establerts en matèria de paisatge.

El Departament de territori del Consell de Mallorca està elaborant una instrucció tècnica que detallarà com desenvolupar estudis d’incidència paisatgística per a les noves intervencions en les carreteres. Tan bon punt aquest document estigui aprovat, serà una eina de suport important per tal d’estudiar, corregir i comprovar els impactes immediats produïts al paisatge de l’entorn de les actuacions. Per tant, el Departament d’obres públiques del Consell de Mallorca incorporarà la realització d’aquests estudis en les intervencions a la xarxa de carreteres, especialment a les de nova construcció, com ara les variants.

Finalment, el Departament d’obres públiques del Consell de Mallorca farà un seguiment dels espais degradats al voltant de la xarxa viària (zona de domini públic) i, sempre que sigui possible des del punt de vista pressupostari i competencial, actuarà allà on sigui necessari per tal de suprimir o recuperar aquests espais.

## **4. PROTECCIÓ I PROMOCIÓ DEL PATRIMONI ARTÍSTIC VIARI**

Es tracta dels accessos als monuments i llocs d'interès.

### **4.1. TIPOLOGIA D'ACTUACIONS:**

- Condicionament dels accessos existents.
- Condicionament d'àrees d'aparcament.
- Obertura de nous accessos i àrees d'aparcament.

### **4.2. TIPOLOGIA DELS LLOCS COMPRESOS AL CAPÍTOL:**

- Finques recreatives públiques o comunals
- Parcs naturals
- Ermites i llocs religiosos
- Monuments civils
- Llocs arqueològics
- Fars.

### **4.3. DESCRIPCIÓ DE L'ACTUACIÓ TIPUS:**

- Accés pavimentat.
- Àrea d'aparcament.
- Proteccions: muralletes, barreres, tancaments, etc..
- Plantacions i obres d'adaptació a l'entorn.
- Mobiliari urbà: bancs, papereres, fonts, etc.
- Senyalització informativa.

## **5. MIRADORS I ÀREES DE REPOS**

Els miradors són punts de la xarxa que proporcionen l'oportunitat de contemplar i interpretar el paisatge. Aquestes infraestructures són especialment importants a l'illa de Mallorca atès que poden aportar un valor afegit a molts visitants, tot i que els residents són els principals beneficiaris d'aquestes.

El Departament de territori del Consell de Mallorca està desenvolupant propostes per crear nous miradors, com per exemple al Pla de Mallorca. Per aquest motiu, el present programa no detalla les possibles ubicacions dels nous miradors, de manera que la partida pressupostària d'aquest capítol es definirà en detall en coordinació amb aquest Departament.

### **5.1. ACTUACIONS PREVISTES:**

- Manteniment i millora d'àrees existents.
- Creació de nous miradors i àrees de repòs.

### **5.2. LOCALITZACIONS PROPOSTES PER NOVES ÀREES:**

- Carreteres panoràmiques.
- Fars.
- Trams abandonats per variants de traçat.

### **5.3. DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS TIPUS:**

- Accés pavimentat.
- Àrea d'aparcament.
- Proteccions: muralletes, barreres, tancaments, etc..
- Plantacions i obres d'adaptació a l'entorn.
- Mobiliari urbà: bancs, papereres, fonts, etc.
- Senyalització informativa

## **6. TRACTAMENTS ORNAMENTALS MITJANÇANT INSTAL·LACIÓ D'OBRES ARTÍSTIQUES**

### **6.1. TIPOLOGIA DE PUNTS SUSCEPTIBLES DE TRACTAMENT:**

- Glorietes.
- Enllaços d'autopistes i autovies.
- Marges de variant i rondes de població.
- Sobrants de carretera per variants de traçat.
- Embocadures de túnels.
- Miradors i àrees de repòs.

## 7. FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Aquest apartat del programa d'actuacions especials s'ha elaborat a partir dels criteris desenvolupats en el Pla director sectorial del transport de les Illes Balears (PDSTIB).

### 7.1. CARRILS BUS/VAO:

Els carrils Bus/VAO (vehicles d'alta ocupació) acostumen a emplaçar-se en vies amb un grau elevat de saturació del trànsit durant les hores punta i en interseccions especialment conflictives (normalment a les principals entrades de les grans ciutats), amb l'objectiu d'afavorir la circulació fluida dels vehicles de transport públic per carretera i dels vehicles privats ocupats per més d'una persona (o dues, segons el cas).

Aquests carrils acostumen a ser infraestructures de nova creació atès que la reducció de carrils en les vies amb habituals problemes de congestió pot produir retencions més greus. Per tant, els seus costos d'implantació (pressupost d'execució, afeccions al trànsit durant la construcció, consum de territori, impacte ambiental...) poden ésser elevats.

Atès que a l'illa de Mallorca no existeix cap tram de la xarxa interurbana amb una freqüència elevada de serveis regulars de transport públic en autobús (ni està previst que aquesta augmenti significativament en l'horitzó temporal d'aquest Pla), la construcció d'aquest tipus de carrils especials s'hauria de plantejar principalment amb l'objectiu d'incentivar un ús més racional del vehicle privat (per mitjà del foment de l'increment de l'ocupació dels vehicles). No obstant, cal esmentar que en cas de posar-se en funcionament un carril BUS/VAO en una via amb problemes habituals de congestió del trànsit, els beneficis per als usuaris i els operadors del transport públic podrien ser tals que s'indueís un increment tant de la demanda com de l'oferta d'aquest transport en el corredor afectat. També cal recordar que a Mallorca hi ha un volum important de transports discrecionals (relacionats principalment amb el sector turístic) que podrien també ser beneficiaris de les millores aportades pels carrils BUS/VAO.

En una anàlisi prèvia i sense aprofundir tant com el que requeriria una actuació d'aquest tipus, els carrils BUS/VAO podrien arribar a ser funcionals en els accessos principals de Palma que disposin de calçades separades de com a mínim 3 carrils per sentit. Aquesta circumstància es deu a que aquestes vies són les que acostumen a presentar intensitats de trànsit més elevades i a que disposen d'espai per segregar carrils especials mantenint una capacitat elevada (2 carrils per sentit) en els carrils convencionals. D'altra banda, també té sentit plantejar ramals exclusius per a BUS/VAO (o només algun d'ells) en enllaços problemàtics, de manera que la capacitat actual no es vegi afectada i s'atorgui

als beneficiaris d'estalvis de temps importants en els nodes on s'acostumen a generar retencions.

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:

- Accés per la Ma-1: amb l'addició d'un carril en el tram entre l'enllaç amb la Ma-20 i Palmanova es pot estudiar la possibilitat d'executar un carril BUS/VAO, que també podria incloure l'enllaç amb la Ma-20. Aquest corredor és el que presenta un major trànsit d'autobusos regulars interurbans, que oscil·la entre els 128 serveis per sentit i dia a l'estiu i els 82 serveis per sentit i dia a l'hivern.
- Accés per la Ma-13: 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 la Santa Maria. Les previsions de trànsit indiquen que amb la construcció de la via connectora (perllongament Ma-30 fins a la Ma11), el tram inicial de la Ma-13 pot veure reduït el seu trànsit i, l'execució d'un carril BUS/VAO no sembla tant prioritària com en d'altres casos. A més aquest corredor està ben servit actualment per mitjà de la xarxa ferroviària. Actuar en l'enllaç amb la Ma-20 per donar una major permeabilitat d'entrada a Palma als busos (entre 40 i 50 serveis regulars per sentit i dia) i vehicles d'alta ocupació és a priori una mesura que pot ser molt efectiva per fomentar l'ús racional del vehicle privat i impulsar el transport públic en aquest corredor. A més, aquesta actuació podria ajudar a descongestionar el corredor del carrer Aragó i la Ma-13A.
- 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.
- Ma-20: amb l'addició d'un tercer carril als trams que actualment tenen dos carrils per sentit, la Ma-20 serà una via de circumval·lació de Palma de 3 carrils per sentit

a excepció del túnel de Gènova. Tot i que es pot plantejar i estudiar la implantació d'un carril BUS/VAO en aquesta via, a priori sembla una actuació poc efectiva atès que hi ha molts enllaços (alguns d'ells molt propers entre sí) que en complicarien la funcionalitat i que la presència de serveis regulars en autobús és pràcticament inexistent. Per tant, resulta més adequat plantejar la possible implantació de ramals BUS/VAO en els enllaços més conflictius de la Ma-20 per tal de donar major fluïdesa i permeabilitat als beneficiaris. Aquesta solució dependrà en cada cas de la disponibilitat d'espai i d'altres condicionants externs atès que la Ma-20 és una via molt inserida en la trama urbana.

La implantació de carrils BUS/VAO resta doncs a expenses de la concreció de les directrius i mesures de cara a la racionalització de l'ús del vehicle privat i al foment del transport públic. En cas que es pretengui impulsar aquests carrils durant el període de vigència del present Pla, els plantejaments que s'han realitzat en aquest apartat hauran de desenvolupar-se amb major grau de detall atès que en cada actuació caldrà definir la longitud i l'amplada dels carrils, els punts d'entrada i sortida, els sistemes de control, els moviments permesos en enllaços, la semaforització (si s'escau), la reversibilitat dels carrils, les delimitacions per franges horàries, etc. Per tant, caldrà realitzar estudis de mobilitat i trànsit específics que permetin analitzar en profunditat les alternatives plantejades i seleccionar la solució més adequada en cada cas abans de projectar i executar aquest tipus d'actuacions.

## **7.2. APARCAMENTS DE DISSUASIÓ (PARK&RIDE):**

Els aparcaments de dissuasió, coneguts internacionalment com a Park&Ride's, són instal·lacions especialment preparades per realitzar un transbordament entre el vehicle privat i el sistema de transport públic. El seu objectiu és afavorir el canvi de mode a les persones que tenen baixa accessibilitat al transport públic en el seu origen i problemes de circulació i aparcament en la seva destinació. Per tant, normalment va dirigit a residents de municipis perifèrics a grans ciutats, sobretot als que han de desplaçar-s'hi diàriament i no disposen d'aparcament propi en la destinació.

Per implantar aquests aparcaments amb certa garantia d'utilització per part de la ciutadania, és necessari que:

- L'aparcament estigui situat en un eix viari d'elevada intensitat.
- El seu accés des de l'eix viari sigui ràpid (curta distància i sense congestió).
- L'oferta de transport col·lectiu tingui una freqüència elevada, una capacitat suficient (disponibilitat de places) i una velocitat comercial competitiva.

- El seu ús sigui exclusiu o prioritari per als usuaris intensius del transport públic (discriminació per títol de transport), de manera que no s'utilitzi per altres motius.

En el cas de l'entorn metropolità de Palma, els corredors que dins de l'horitzó temporal del present Pla ofereixen majors garanties per complir amb les condicions anteriors són els següents. A la figura 3 es pot apreciar la situació a priori més adient dels aparcaments dissuasoris.



Figura 3 Mapa dels possibles aparcaments de dissuasió de l'entorn de Palma

- Ferrocarril Marratxí – Plaça d'Espanya: si s'incrementa la freqüència i la capacitat del tram ferroviari afectat es pot plantejar la implantació d'un aparcament de dissuasió a Festival Park Mallorca que doni servei als residents dels municipis inclosos al corredor Inca – Alcúdia.



- Metro UIB – Plaça d'Espanya: quan aquesta infraestructura de transport públic estigui en funcionament es poden habilitar aparcaments de dissuasió a l'estació de Son Sardina per donar servei als residents del corredor de Sóller, i a l'estació de la UIB per als residents del corredor de Valldemossa. També es podria plantejar un aparcament de dissuasió al polígon de Son Castelló però en principi aquesta zona està força limitada d'espai i presenta problemes de congestió en totes les seves entrades i sortides.
- Tramvia s'Arenal – Aeroport – Plaça d'Espanya: si aquesta infraestructura de transport públic s'acaba materialitzant es podrien plantejar aparcaments de dissuasió a la zona de s'Arenal i/o a la zona de l'aeroport per donar servei als residents del corredor Lluçmajor – Campos – Migjorn.

El disseny, la ubicació, la construcció, la gestió i la promoció d'aquestes instal·lacions depèn de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori i de l'Ajuntament de Palma atès que són els organismes públics amb competències en aquesta matèria dins l'àmbit geogràfic afectat. El Consell de Mallorca, al tenir la competència total sobre la xarxa de carreteres, inclou en el present Pla una reserva d'un milió d'euros per a la construcció o remodelació dels accessos als aparcaments de dissuasió, amb l'objectiu de garantir una bona accessibilitat als mateixos, tant en termes de fluïdesa del trànsit com de seguretat.

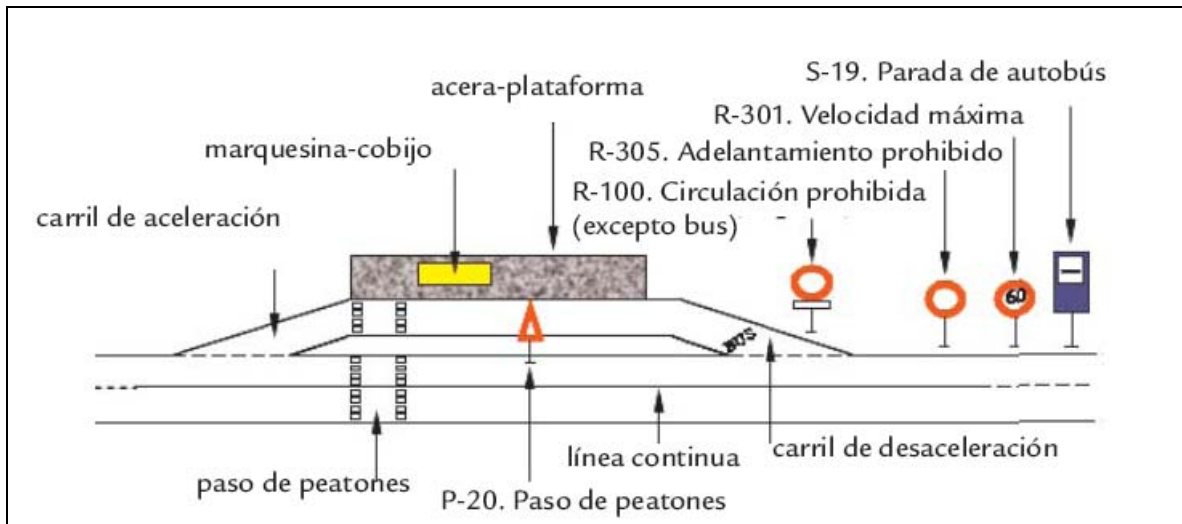
Actualment ja estan en funcionament els aparcaments de Son Sardina i de Son Fuster, però cap d'ells incorpora prioritats d'ús als usuaris del transport públic (són d'aparcament lliure tots dos) i al ser d'implantació recent encara no compten amb un volum d'usuaris remarcable.

### **7.3. PARADES DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA:**

El Pla director sectorial del transport de les Illes Balears (abril 2004) incorpora en el seu tom II el Pla de transport regular de viatgers per carretera. Aquest document explicita en l'annex V els estàndards d'equipament mínim de les parades en els diferents entorns territorials amb l'objectiu de minimitzar l'impacte de les parades sobre el trànsit, millorar el confort i la seguretat dels usuaris del transport públic (i de la resta d'usuaris de la via) i garantir una accessibilitat adequada del transport públic atenent a les necessitats dels usuaris.

En el cas de les parades situades en entorn suburbà o rural (a peu de carretera) s'inclouen aspectes com els carrils d'acceleració i desacceleració, els apartadors exclusius d'autobús, les marquesines il·luminades, la senyalització viària i els passos de

vianants. El document planteja aquests estàndards genèrics amb la intenció d'establir unes guies comunes a l'hora de implantar o remodelar aquestes instal·lacions i, per tant, obliga a estudiar cada cas particular per separat per tal d'estudiar la solució més adequada. També aporta una estimació econòmica genèrica de 35.000€/parada, que inclou la implantació dels elements que apareixen en la següent figura.



**Figura 4 Esquema d'una parada genèrica a peu de carretera**

El sistema de transport interurbà de Mallorca té unes 920 parades, la majoria de les quals estan en vies urbanes. Aproximadament hi ha 240 parades situades a peu de carretera i que, per tant, són susceptibles de ésser modificades per complir amb els estàndards exposats anteriorment. Això suposaria una dotació pressupostària d'aproximadament uns 8,5 milions d'euros. El Consell de Mallorca reserva la meitat d'aquesta quantitat per tal de finançar conjuntament amb la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori les millores constructives en les parades a peu de carretera.

## 8. PRESSUPOST DEL PROGRAMA.

Com a pressupost pel programa d'actuacions especials es destinarà una quantitat anual de catorze mil set-cents cinquanta milions d'euros (14.750.000 €). Com que la durada del Pla Director Sectorial de Carreteres és de vuit anys la **quantitat total destinada per al Programa d'actuacions especials serà de cent divuit milions d'euros (118.000.000 €) (euros constants a 31 de desembre de 2008).**

En aquesta dotació econòmica es farà front a les següents matèries:

PROGRAMA D'ACTUACIONS ESPECIALS	VALORACIÓ
CONNECTORS PAISAGISTICS	48.000.000
PROTECCIÓ I PROMOCIÓ EL PATRIMONI ARTÍSTIC VIARI	16.000.000
MIRADORS I ÀREES DE REPÒS	8.000.000
TRACTAMENTS ORNAMENTALS	8.000.000
PLA D'ACCIÓ EN MATÈRIA DE CONTAMINACIÓ ACÚSTICA	22.000.000
FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	16.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>118.000.000 €</b>