

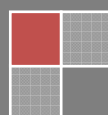
Novembre  
2018



G CONSELLERIA  
O TERRITORI, ENERGIA  
I MOBILITAT  
B DIRECCIÓ GENERAL  
MOBILITAT I TRANSPORTS

# Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

DOCUMENT III  
Fitxes de les Mesures



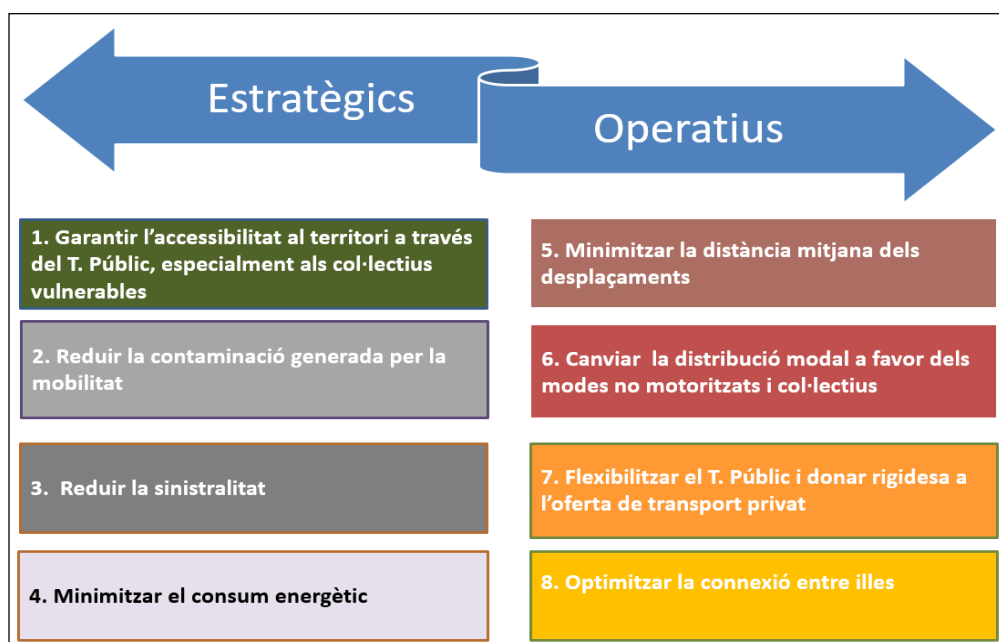
## OBJECTIUS ESTRATÈGICS I OPERATIUS

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears té com a objecte formular la política comuna en matèria de mobilitat i transport que el Govern Balear es proposa desenvolupar entre 2019 – 2026, amb l'objectiu d'avançar cap a la consecució d'un model de mobilitat sostenible.

La definició del marc competencial i de planificació existent i l'anàlisi de la situació actual de la mobilitat a les Illes Balears són els elements que serveixen de referència per formular el Pla Director de Mobilitat Sostenible que es presenta.

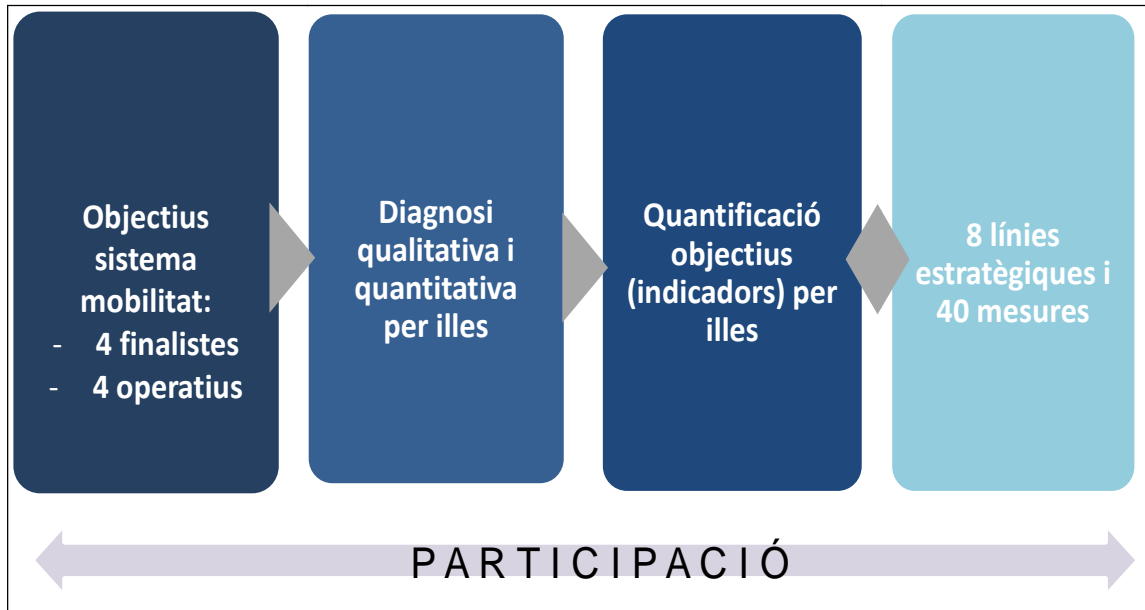
El Pla ha d'ajudar a aconseguir els objectius definits i validats en els diferents processos participatius duts a terme a cadascuna de les Illes, que, en definitiva, es poden resumir en desenvolupar un sistema de mobilitat de qualitat, econòmica, social, energètica i mediambientalment més eficient, i que, alhora, es constitueixi en un motor econòmic del país.

Així, s'han definit vuit objectius, quatre finalistes de caire estratègic, és a dir, orientats a minimitzar els impactes negatius tangibles i intangibles de la mobilitat sobre la qualitat de vida dels ciutadans i, altres quatre, operatius, que orienten l'acció i estableixen els canvis que s'han de produir per assolir el model de sistema de mobilitat.



**Figura 1: Objectius estratègics i operatius del PDSMIB 2019 - 2026**

Aquests objectius s'arrelen en la diagnosi del sistema (tant en l'estrictament tècnica com en l'anomenada "visió dels agents"). Establerts i consensuats els objectius del Pla, es trien les línies estratègiques mitjançant les quals es pot arribar a la seva consecució. S'han definit vuit línies estratègiques a on s'agrupen prop de quaranta mesures.



**Figura 2: Plantejament metodològic**

Per a la consecució dels objectius anteriors es plantegen una sèrie de línies estratègiques, que es desenvolupen en mesures i accions.

		LÍNEES ESTRATÈGIQUES							
		1. AUGMENT I MILLORA DE L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ	2. DISUASSIÓ DE L'ÚS DEL COTXE I POTENCIACIÓ DELS MODES SOSTENIBLES ALS NUCLIS URBANS	3. OPTIMITZACIÓ DE LA MOBILITAT TURÍSTICA	4. OPTIMITZACIÓ DE LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES	5. GESTIÓ INTEGRAL I EFICIENT DEL SISTEMA DE MOBILITAT	6. POTENCIACIÓ D'ENERGIES SOSTENIBLES EN EL TRANSPORT	7. MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA	8. MILLORA DE LA MOBILITAT INTERINSULAR
OBJECTIUS	1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic, especialment als col·lectius vulnerables								
	2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat								
	3. Reduir la accidentalitat								
	4. Minimitzar el consum energètic								
	5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments								
	6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius								
	7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat								
	8. Optimitzar la connexió entre illes								

**Taula 1: Relació objectius i línies estratègiques del Pla**

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

Aquesta primera línia estratègica persegueix conformar un sistema de mobilitat isòtrop, universal, flexible i eficient mitjançant la posada en funcionament d'un servei de transport públic jerarquitzat, integrat i en xarxa, en el qual els diferents serveis estiguin coordinats

entre si i amb el vehicle privat, de tal manera que, per a cada etapa del desplaçament total, s'utilitzi l'opció modal més eficient des d'un punt de vista econòmic i mediambiental.

L'aplicació d'aquesta línia estratègica permetrà disminuir els temps de desplaçaments, principalment en transport públic interurbà, reduint sensiblement el cost del viatge, però sobretot incorporant la competència entre modes, en substitució de la captivitat actual. La disminució relativa del temps de viatge del transport en competència amb el transport privat ha de ser especialment sensible en els desplaçaments interns als nuclis urbans i les relacions radials amb la capital de cadascuna de les illes. Això porta implícit un replantejament profund de l'accessibilitat en cotxe als nuclis urbans.

La isotropia es planteja a nivell de temps de desplaçaments però també en relació a la tarificació, a fi d'equilibrar els costos de transport independentment del nombre d'etapes realitzades. En aquest sentit es plantegen un total de **cinc mesures** que persegueixen la integració administrativa, funcional i econòmica del sistema de transport públic interurbà.

Les mesures estan destinades a conformar una xarxa integrada, sustentada en el transport públic, que inclou els modes ferroviaris en el cas de Mallorca. També es requereix un esforç de modernització de la xarxa ferroviària perquè pugui ser competitiva, sobretot en temps, en relació amb el vehicle privat. Pel que fa al transport públic interurbà en autobús es precisa un significatiu increment d'oferta, però sempre revisant l'accessibilitat en cotxe, en ordre de garantir una distribució modal sostenible, i prioritzar sempre el desplaçament a peu.

En concret, d'acord amb l'objectiu de distribució modal, es planteja un augment del nombre de desplaçaments en transport públic d'un 67%, pel que fa als residents, i un 35%, en el cas dels turistes. De mitjana es planteja com a objectiu ineludible pel any horitzó del 2026 un increment del 60% del nombre de viatgers amb l'objectiu final d'arribar a prop 100 milions de viatgers anuals al 2026. A la taula que es mostra a continuació s'estima l'augment de demanda necessària per mode de transport, para cada illa en funció de les actuacions proposades en els següents apartats.

Mode	Demanda (M Viatgers)				Actuacions
	2017	2026		Δ% en hip. alta	
		hip. Baixa	hip. Alta		
Reconversió Metro Palma	0,70	2,70	5,00	614%	Ampliació Hospital+ Parc Bit+ Plans Mobilitat Universitat, Hospital i P.Industrials
Tramvia		8,08	13,40		Tramvia Badia de Palma
Bus urbà Palma	40,68	43,90	48,80	20%	Aplicació PMUS Palma + Ampliació EMT
<b>Total urbà</b>	<b>41,38</b>	<b>54,68</b>	<b>67,20</b>	<b>62%</b>	
Tren	4,30	9,50	17,10	198%	Migjorn Fase I i II+ Millora tren actual+ Alcudia + Zona Llevant
Bus interurbà Mallorca	9,30	10,13	11,00	18%	Augment 50% oferta
Bus interurbà Eivissa	5,20	7,10	9,77	73%	Augment 75% oferta
Bus interurbà Menorca	2,30	2,91	3,50	53%	Augment 50% oferta
Bus interurbà Formentera	0,10	0,14	0,18	75%	Augment 75% oferta
<b>Total interurbà</b>	<b>21,20</b>	<b>29,78</b>	<b>41,55</b>	<b>72%</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>62,58</b>	<b>84,46</b>	<b>108,74</b>	<b>74%</b>	

**Taula 2: Evolució prevista demanda de viatgers en transport públic (2017 - 2026)**

Finalment, des del punt de vista econòmic, es plantegen dues mesures bàsiques per aconseguir l'optimització del sistema de mobilitat de les Illes Balears: d'una part, la tantes vegades pendent integració tarifària amb Palma, que cal fer extensiva a tota la resta de sistemes de transport públic de la resta d'Illes, de l'altra, la definició d'un renovat sistema de finançament que sigui sensible a la urgència d'habilitar més mitjans per al sistema de mobilitat. En relació amb la primera és ineludible integrar l'EMT en el conjunt del sistema tarifari de l'illa. De la mateixa manera, es considera necessari que el transport públic, com a dret social ciutadà, disposi d'un marc de finançament estable, que garanteixi la seva viabilitat des d'un punt de vista socioeconòmic i mediambiental. El finançament del sistema de mobilitat no pot ser aliè a la dissuasió de la utilització del vehicle privat tant als seus costos, però també al seus ingressos.

Per últim, s'aposta també per integrar altres serveis com el transport escolar en el sistema de transport, augmentant de forma econòmica les possibilitats de desplaçaments del ciutadà, especialment als àmbits rurals.

## MESURES

### 1.1. Nova xarxa del transport públic interurbà per carretera

### 1.2. Nou sistema tarifari

### 1.3. Nou marc regulador per a compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers

### 1.4. Millorar i ampliar la infraestructura del transport públic

#### 1.4.1. Millorar xarxa ferroviària existent

#### 1.4.2. Ampliar xarxa ferroviària existent

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

### 1.5. Estructurar un sistema de finançament de la mobilitat que permeti assegurar els recursos necessaris al transport públic

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

Els tres eixos sobre els quals es fonamenta la potenciació de modes sostenibles i la dissuasió de l'ús del cotxe són la **planificació urbanística i territorial**, per possibilitar que els desplaçaments es puguin fer a peu o en bici (urbanisme dens i plurifuncional), la **planificació i gestió de la mobilitat** (combinació de mesures de dissuasió d'ús del cotxe i atracció a maneres més sostenible en àmbits urbans i centres d'activitat) i la necessària **implicació ciutadana** per garantir el èxit de les actuacions mitjançant la participació, la comprensió i acceptació de les mesures que s'adoptin.

Així, per afavorir una mobilitat més sostenible, en primer lloc cal integrar-la amb la planificació territorial, corregint, en la mesura del possible la dispersió d'usos i l'excessiva especialització funcional, apostant per un model de ciutat mediterrània compacta, complexa i integradora. D'aquesta manera, el planejament urbanístic i territorial estableixen els criteris que han de regir la mobilitat en els nous desenvolupaments.

No obstant això, aquesta actuació de tipus "*preventiu*" i amb resultats a llarg termini, no soluciona utilització del sòl consolidada en que es troba bona part de les Illes. D'aquesta manera cal establir mesures correctores des de la pròpia planificació i gestió de la mobilitat.

L'àmbit urbà és on és més efectiva l'aplicació de estratègies que transformin la distribució modal ja que, al cap i a la fi, l'àmbit urbà es realment la destinació de la pràctica totalitat dels desplaçaments... L'habilitació d'espai per al vianant en condicions dignes, ara per ara "*prestades*" per a la mobilitat motoritzada, és sense dubte l'actuació de dissuasió de l'ús del cotxe més potent i comprensible per el ciutadà. A la vegada, la regulació de l'ús dels espais destinats a estacionar en les destinacions dels viatges, si es fa de manera rigorosa, és un eficaç i sensible instrument de l'equilibri modal que es pot constituir en un veritable peatge urbà.

En aquest marc el present Pla Director planteja que tots els municipis de més de 20.000 habitants tinguin Pla de Mobilitat que integri i coordini totes les mesures e incentius per dissuadir la utilització del cotxe en viatges no essencials, que són aquells que es poden fer en un altre mode de transport o caminant. Els plans de mobilitat urbana constitueixen així l'instrument que contempla integralment totes les mesures dissuasives i les seves alternatives, alhora que facilitarà assolir els nivells de demanda del transport públic previstos en el present Pla. La seva ambició en relació a la reducció de l'ús del transport privat és la qüestió que avala el dedicar molts més mitjans públics per incrementar els nivells de eficiència del transport col·lectiu i oferir alternatives competitives al desplaçament en cotxe. De fet, no es pot oblidar que **un autobús amb menys de 9 persones contamina més que un cotxe**, per la qual cosa, l'opció de millora radical del transport públic que el Pla Director proposa esta condicionada a la voluntat social i a l'aplicació de les actuacions oportunes per omplir aquesta oferta alternativa.

Singularment, també s'ha de fer un esforç especial en aquelles àrees periurbanes que generen una important mobilitat, especialment en vehicle privat (parcs empresarials, universitats, hospitals, grans empreses, etc.) mitjançant la execució de plans de mobilitat específics. Quan sigui necessari la introducció de la figura del gestor de mobilitat com a màxim responsable d'assolir els objectius de sostenibilitat que els plans proposin pot ser molt convenient. En aquest àmbit es requereix d'una elevada implicació d'empreses i centres sanitaris i docents perquè les mesures siguin efectives. El Pla planteja les ajudes per la realització i aplicació de plans de desplaçaments i mobilitat en empreses, hospitals i a la Universitat de les Illes Balears. En aquest sentit es plantegen la realització de quatre plans metropolitans, un a Palma, un a Llevant, un a Eivissa i un a Maó, amb l'objecte de cosir las

xarxes viàries, de transport públic, ciclistes i de vianants dels diferents municipis en base a una mirada integral del sistema de mobilitat.

La posada en servei d'aparcaments de dissuasió constitueix altre element bàsic per a facilitar l'accés als nuclis urbans, com a mínim als de més de 15.000 habitants. Tant per la funcionalitat com per la pedagogia que determina, la implantació d'aquest espais es molt important. Els criteris d'ubicació i indicacions per la seva explotació s'establiran en el Pla Director d'Aparcaments de Dissuasió que el present Pla Director proposa realitzar.

## MESURES

**2.1. Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 habitants**

**2.2. Realitzar i aplicar estudis de mobilitat a municipis petits**

**2.3 Realitzar i aplicar Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat**

**2.4. Realitzar i aplicar plans metropolitans a Mallorca, Eivissa i Maó i un Pla Comarcal a Llevant**

**2.5. Incorporar criteris de sostenibilitat en els Plans Directors Territorials i els Plans Generals d'Ordenació Urbana**

**2.6. Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: Realització i execució dels Plans Insulars de Mobilitat Ciclista**

**2.7. Realitzar i aplicar un Pla d'aparcaments d'intercanvi**

**2.8. Fomentar la caminabilitat als nuclis urbans**

## 3. Línia estratègica: Optimització de la mobilitat turística

La mobilitat turística és responsable del 40% del total de desplaçaments que es produeixen a les illes en temporada alta. Per aquest motiu és fonamental impulsar polítiques que fomentin que la major part d'aquests desplaçaments es portin a terme en modes sostenibles, com és el transport públic. No es pot oblidar que un bon sistema de transport públic per als residents, és també un bon sistema per als turistes, ja que reduirà l'ús del vehicle privat/vehicle de lloguer.

Per aquesta raó s'aposta per a ordenar la mobilitat dels vehicles de lloguer, adequant la seva utilització a la capacitat del territori en absorbir-los. En aquest sentit, la regulació de l'accés als espais turístics més saturats es consolida com la mesura més efectiva per a evitar que el cotxe sigui la primera opció per accedir a aquests espais. S'aposta així per millorar la gestió de la mobilitat dels espais turístics amb una important concentració de demanda, mitjançant la realització d'estudis de mobilitat específics. L'objectiu fonamental és assolir un alt nivell de servei per al vianant i evitar la degradació d'aquests espais, essent conscient de que això pot comportar limitacions de l'accés en vehicle privat a zones especialment sensibles i/o saturades.

L'impuls i racionalització del transport discrecional i del taxi així com l'adequació del transport públic a les dinàmiques de mobilitat del transport turístic també constitueix una de les principals propostes del Pla. En definitiva, es tracta d'articular una oferta de transport públic flexible ajustada a la demanda turística.

També s'aposta per la creació de serveis marítims de costa que puguin completar l'oferta de transport col·lectiu terrestre, tant públic com a discrecional en els escenaris de màxima demanda, de tal forma que pugui constituir una opció més en determinades relacions.

## MESURES

**3.1. Realitzar i aplicar plans de mobilitat en espais turístics**

**3.2. Regular la mobilitat dels vehicles de lloguer**

**3.3. Realitzar i aplicar Pla de serveis discrecionals (parades conjuntes, informació centralitzada...)**

**3.4. Pla de mobilitat del servei de taxi**

**3.5. Realitzar i aplicar Pla de serveis de costa a Maó, Eivissa i Badia de Palma a l'estiu**

## 4. Línia estratègica: Optimització de la distribució de mercaderies

En el camí de la racionalització de la distribució de les mercaderies a les Illes queda molt camí encara per recórrer, per una banda la creació i explotació de plataformes logístiques, per altra la regulació de la tipologia de vehicles i, per últim la renovació d'una regulació eficaç de la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans. Es consideren els següents àmbits d'actuació:

- a) **Centres logístics.** S'estudiarà la habilitació a mig termini de centres logístics, a cadascuna de les illes, ben connectats amb els ports que actuïn com a centre de ruptura de càrrega i evitin la circulació de tràilers per les illes. Així, les mercaderies provinents dels vaixells o els avions disposaran d'un centre de distribució i gestió de mercaderies específic, proper als principals nuclis de població. És ineludible la realització de plans d'accessibilitat detallats per acabar de relacionar els centres amb la xarxa viària propera.
- b) **Regulació de la circulació de vehicles de mercaderies.** La creació d'aquests centres logístics permetrà regular la tipologia de vehicles (grandària) i les hores de circulació a cadascuna de les illes dels vehicles de distribució de mercaderies.
- c) Dins de l'**àmbit urbà**, la millora logística del repartiment en l'anomenada "*darrera milla*" passa per l'optimització de la **Distribució Urbana de Mercaderies (DUM)**. Per això caldrà generalitzar la utilització de tecnologies de comunicació entre emissores, operadores i receptors de mercaderies, la creació de espais



suficients i d'incentius per a la implantació de mesures de ordenació i vigilància (regulació del tipus de combustible, del temps màxim d'estacionament, de les vies a utilitzar, potenciació de la distribució urbana de mercaderies nocturna, etc.) i, també, l'anàlisi de les condicions estipulades com superfícies d'emmagatzematge, a fi i efecte de reduir el nombre de viatges necessaris. Des del Govern es facilitarà assessorament en aquest sentit.

## MESURES

### 4.1. Realitzar i aplicar del Pla de Centres Logístics

### 4.2. Regular la circulació dels vehicles de mercaderies a les illes

### 4.3. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans

## 5. Línia estratègica: Seguiment del sistema de mobilitat

Des d'aquest Pla Director, no sembla dubtosa l'oportunitat d'unificar la informació que sectorialment ara es facilita a l'usuari en matèria de mobilitat. En aquest sentit, es planteja la construcció d'una plataforma web que afegixi informació sobre les possibilitats de desplaçament en les diferents maneres de transport, (incloent el cotxe compartit i la bicicleta), les incidències i que faciliti l'entrada de suggeriments per part del ciutadà.

En aquest sentit, el Govern, assumirà, com administració que coordina i orienta les polítiques de mobilitat, el paper d'aglutinador i gestor de la informació que es faciliti a l'usuari, a la vegada que impulsa el desenvolupament de noves tecnologies en matèria de gestió de la mobilitat.

Un exemple recent ha estat la implantació de la targeta intermodal a totes les illes amb el mateix suport i requeriment tècnic. Així, pel que fa a peu i la bicicleta es planteja la creació de programari específic de planificació de rutes. En transport públic s'ha desenvolupat una tecnologia pròpia de Sistema d'Ajuda a l'Explotació que progressivament s'anirà implantant en les línies de transport.

Pel que fa al vehicle privat, es planteja implantar mesures de gestió de trànsit (carrils BUS-VAO, sistemes de control d'accés, informació dinàmica d'alternatives de viatge, control de vehicles pesants, etc.) que poden permetre l'optimització de les infraestructures. El Govern actuarà, en tot cas, com a dinamitzador de la coordinació entre diferents administracions.

La diversitat competencial, social i econòmica de les Illes Balears requereix de vies de concertació de les mesures, ja que, la mobilitat és un flux que travessa territori ignorant els àmbits territorials i administratius establerts. Sense la implicació de tots els actors no es possible assolir els objectius del Pla. Així les coses, no sembla dubtosa la necessitat d'establir una "*arquitectura*" de gestió relacional que faciliti la creació de marcs estables de cooperació i, en definitiva, impulsi consensos per al desenvolupament dels diferents plans que s'aprovin.

Per altra banda, la immersió per part de la ciutadania en la nova cultura de la mobilitat, marcada per grans components ètics, ha de començar des de l'escola perquè tingui un impacte a mig-llarg termini. Així es planteja, per un costat, que la formació en hàbits de mobilitat sostenibles i segurs sigui inclosa en el currículum escolar i, per altre, la continuada realització de campanyes que impulsin en la població comportaments sostenibles en relació a la seva forma de desplaçar-se.

## MESURES

- 5.1. Crear un centre de Gestió i informació de la Mobilitat multimodal i multiadministració**
- 5.2. Coordinar i desenvolupar els Sistemes Intel·ligents de Transport (SIT)**
- 5.3. Crear la taula de mobilitat urbana per a l'intercanvi d'informació, promoure la recerca i la innovació**
- 5.4. Crear un Observatori de la Mobilitat**
- 5.5. Realitzar campanyes d'informació i promoció de la mobilitat sostenible**

## 6. Línia estratègica: potenciació d'energies sostenibles en el transport

Les Illes Balears, com a territori de la Mediterrània especialment vulnerable al canvi climàtic, i assumint una responsabilitat global, han de liderar aquesta lluita en la reducció d'emissions a través de mesures d'eficiència energètica i energies renovables. Per aquesta raó des del Govern de les Illes Balears s'ha anunciat la tramitació de la primera llei del canvi climàtic de les Illes Balears. Actualment, aquesta llei de canvi climàtic i transició energètica està en fase d'exposició pública.

Aquesta llei inicia i facilita la transició energètica i l'aplicació de mesures preventives i de protecció del medi ambient balear, mitjançant l'ordenació amb ús més racional i adequat d'aquests aspectes. Amb aquesta llei es persegueixen, bàsicament, cinc fins. En primer lloc, aconseguir que les Illes Balears redueixin tant les emissions de gasos d'efecte hivernacle com la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic, encara que afavorint la transició cap a un model baix d'emissions en GEH i, al mateix temps, estimulant l'estalvi i l'eficiència en l'ús dels recursos (energia, aigua, sòl, materials, residus) i promocionant la implantació i penetració de les energies renovables al territori balear. En segon lloc, reforçar les diverses estratègies i plans que s'han elaborat durant els últims anys en l'àmbit del canvi climàtic. En tercer lloc, promoure i garantir la coordinació de tots els instruments de planificació sectorial relacionats amb el canvi climàtic i la coordinació de totes les administracions públiques balears, així com el foment de la participació de la ciutadania, dels agents socials i dels agents econòmics. En quart lloc, convertir-se en una zona avançada en la investigació i implementació de noves tecnologies. Finalment, visualitzar el paper de les Illes Balears al

món, tant en els projectes de cooperació com en la participació en els fòrums globals de debat sobre el canvi climàtic.

L'avantprojecte de la futura Llei inclou un títol específic de polítiques de mobilitat i transport, que inclouen aspectes relatius a la promoció de la mobilitat sostenible i en especial de la mobilitat elèctrica; i s'estableixen, amb criteris de prudència i raonabilitat, pautes i calendaris de transició cap a flotes de vehicles elèctrics, com a mecanisme per millorar la qualitat de l'aire i limitar emissions de gasos contaminants, tot facilitant la transició per a aquells vehicles ja existents al territori autonòmic amb anterioritat a l'entrada en vigor de les mesures. Per aquesta raó les mesures del Pla, incorporades a aquesta línia estratègica, estaran vinculades a la futura Llei de canvi climàtic i transició energètica.

La ineludible disminució de la contaminació generada pels vehicles s'aconsegueix mitjançant tres vies: - disminució de la utilització del cotxe, - una utilització més eficient dels vehicles (ambdues desenvolupades en línies estratègiques prèvies) i -l'ús de combustibles menys contaminants.

Aquesta línia estratègica precisa d'una major electrificació del sistema de mobilitat, ja que teòricament, la producció d'aquest tipus d'energia es podria realitzar a través de fonts d'energia no sustentades en combustibles fòssils. Així, els vehicles elèctrics són més eficients energèticament, poden dependre d'altres fonts d'energia diferents a les derivades del petroli i no generen contaminació atmosfèrica local ni acústica. També, i especialment pel que fa als vehicles de càrrega i transport públic urbà, s'ha d'apostar pel gas com a combustible amb un menor impacte energètic i mediambiental.

L'objectiu final és una descarbonització del parc mòbil: és a dir, l'abandonament dels combustibles fòssils com a font d'energia per a la mobilitat i el transport. Es considera que progressivament s'ha de tendir a una major electrificació del sistema de mobilitat ja que la producció d'aquest tipus d'energia es podria realitzar a través de fonts d'energia no sustentades en combustibles fòssils. Així, els vehicles elèctrics són més eficients energèticament, poden dependre d'altres fonts d'energia diferents a les derivades del petroli i no generen contaminació atmosfèrica local ni acústica. Així mateix, a dia d'avui la tecnologia de tracció elèctrica per a determinades tipologies de vehicle com ara el turisme està ja adaptada a territoris de dimensions limitades com és el cas a les Illes Balears.

A més, s'ha de tenir en compte que en l'àmbit de les tecnologies de tracció hi ha un ràpid ritme d'innovació i desenvolupament tecnològics, per la qual cosa serà necessari fer un seguiment d'aquesta evolució per poder identificar les millors opcions de tracció i emmagatzemant d'energia en cada moment.

No obstant això, a curt termini, i pel que fa als vehicles de càrrega i transport públic urbà, apostar pel gas com a combustible permet reduir l'impacte energètic i mediambiental respecte de tecnologies més convencionals, i pot ser una fase de transició per aconseguir reduccions d'emissions de forma ràpida i eficient.

## MESURES

- 6.1. Promoure la implantació de punts de recàrrega de gas i potenciar la transformació del vehicles de gas**
- 6.2. Ampliar la xarxa de punts de recàrrega i d'electrolineres**
- 6.3. Regular la limitació de la circulació de vehicles contaminants**
- 6.4. Incorporar vehicles elèctrics en les administracions públiques**
- 6.5. Fomentar l'adquisició de bicicletes elèctriques**

## 7. Línia estratègica: millora de la seguretat viària

L'objecte d'aquesta línia estratègica és impulsar les mesures destinades a incrementar la seguretat vial mitjançant polítiques de pacificació del transit i sensibilització de la població.

Pel que fa a seguretat, a un territori com les illes on les distàncies són mínimes i els nuclis urbans són petits es considera necessari reduir la màxima velocitat de circulació. A menys velocitat menys risc de tenir un accident i menys gravetat. Aquesta limitació de velocitat ha d'esser efectiva per a la qual cosa s'han d'implantar els elements tecnològics pel seu control. També es requereix un important esforç de senyalització per avisar als conductors, molts dels quals són forans.

La morfologia de la via també s'ha d'ajustar a aquestes noves limitacions, incorporant elements de seguretat com són les barreres centrals o mesures físiques en aquells trams amb major concentració d'accidents.

En definitiva, es tracta de que el disseny de la pròpia via no inciti circular a velocitats elevades, fent "creïbles" els límits de velocitat establerts.

També s'aposta per impulsar els processos de camí escolar, mesura transversal en la que a més del Govern han d'implicar-se tots els departaments dels ajuntaments ja que a més de la part infraestructural també te un important component educatiu. En aquest sentit, la seguretat als col·legis no s'ha d'entendre només com una acció puntual sinó que s'ha incorporar de forma estructural com una matèria essencial en l'educació. Als nens se'ls ha d'educar per a que es moguin d'una forma segura, sostenible i respectuosa.

## MESURES

- 7.1. Regular la màxima velocitat de circulació**
- 7.2. Incrementar el Control de la Màxima Velocitat de Circulació**
- 7.3. Fomentar els processos de camins escolars segurs**
- 7.4. Introduir en el currículum escolar matèries sobre la mobilitat sostenible**

**7.5. Redactar Plans de actuació sobre els Trams de Concentració d'Accidents**

**7.6. Implantar elements de seguretat a les vies principals**

## **8. Línia estratègica: millora de la mobilitat interinsular**

Aquesta línia estratègica està destinada a apropar les diferents illes tant des d'un punt de vista funcional (relacions directes entre illes, combinació bus-vaixell, coordinació del vaixell -avió en la relació Formentera-Eivissa, etc.) com tarifari, (utilització d'un mateix títol de transport a totes les illes).

En definitiva, es tracta de crear un territori més isòtrop, que lamini l'efecte barrera del mar, apropant els ciutadans de les diferents illes i generat sinèrgies entre els diferents territoris.

### **MESURES**

**8.1. Millorar les connexions aèries interinsulars**

**8.2. Implantar una integració tarifaria i funcional a totes les illes**

**8.3. Coordinació del mitjans de transport per a les connexions interinsulars**

A continuació s'adjunta la fitxa resum de cadascuna de les mesures, agrupades per línies estratègiques considerades.

**Títol 1.1. Nova xarxa del transport interurbà per carretera**

**Resum**

Aquesta mesura és una eina bàsica per apropar-se paulatinament a l'objectiu de distribució modal objectiu bàsic del Pla: increment de la participació del transport públic des d'un 8% a un 13% (augment d'un 68% en nombre de desplaçaments) pel que fa als residents i un 35% pel que fa als turistes (incloent transport discrecional).

L'actuació consisteix en la realització i desenvolupament dels Plans insulars de serveis de transport regular de viatgers de cadascuna de les illes:

**Pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera de Mallorca.**

El Pla té com a objectiu incrementar un 25% el nombre d'usuaris del transport interurbà per carretera: de 8,8 milions de viatgers anuals (2015), fins a 11 milions (2028). L'augment està vinculat a l'increment del servei que s'ofereix (augment 51% km), la modernització dels autobusos (67% busos nous) i del sistema d'informació i l'atenció a l'usuari.

**Pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera de Menorca.**

El Pla de viatgers per carretera de Menorca, té com a objectiu estratègic assolir que un 25% dels viatges mecanitzats es realitzin en transport col·lectiu d'acord amb un model de transport públic per carretera altament competitiu (reduït temps de trajecte) amb el vehicle privat i ampliació d'oferta.

**Avantprojecte del Pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera d'Eivissa.**

El Consell d'Eivissa esta redactant el Pla, entre els principals objectius del Avantprojecte s'inclouen adequar el nivell de de servei i de les línies de transport públic en funció de la demanda observada i potencial; integració de la xarxa de línies d'autobús; integració territorial (estació d'autobús a Santa Eulària), accessibilitat i connectivitat amb el territori; configuració urbana i infraestructures de transport en relació amb l'explotació i les condicions operatives; i millora de la qualitat del sistema

**Avantprojecte del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Formentera (PMUS).**

El Consell de Formentera esta elaborant el PMUS amb l'objecte principal de la definició de directrius i de línies estratègiques que permetin aconseguir de forma global, un sistema de mobilitat que potencii els modes no motoritzats i l'ús del transport públic. S'inclouran mesures de millora de l'eficàcia i eficiència dels serveis de transport públic.

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	1.1
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic	Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic	Alt
	Millora de l'accessibilitat social en transport públic	Mitjà
2.Reduir la contaminació (*)	Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)	Baix
	Augment de la flota de vehicles de gas	Baix
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	Alt
	Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)	Baix
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat	Alt

**Responsable econòmic**

Consells insulars

En el cas de l'illa de Mallorca, el Govern Balear de forma provisional fins a la delegació de competències

Calendari i cost										
Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)							
			FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Millora i ampliació del transport públic interurbà de viatgers per carretera	81,00 €		20,00€	17,00 €	14,00 €	10,00 €	8,00 €	7,00 €	5,00 €

Indicadors de seguiment				
	Indicador	2018		2026
			MVeh-km oferts en transport viari interurbà.	18

Títol		1.2. Nou sistema tarifari									
<b>Resum</b>											
El nou sistema tarifari integrat tindrà com a principal objectiu l'increment de la velocitat comercial dels serveis, i per extensió, la disminució dels tems de trajecte, tot reduint la interacció entre el conductor i usuari a l'hora de comprar i validar el títol de transport.											
Les actuacions plantejades són:											
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Establiment d'una xarxa externa de venda</li> <li>● Doble validació del títol de transport</li> <li>● Tarificació per salts entre zones</li> <li>● Implantació de targeta moneder y pagament a través del mòbil</li> <li>● Integració de la EMT de Palma amb el transport interurbà: bus, tren i metro.</li> <li>● Títols socials per col·lectius</li> <li>● Tarifa plana mensual</li> <li>● Tarifa multimodal (tren, bus, taxi, metro, car-sharing, aparcaments, punts de recàrrega...)</li> </ul>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>1.5</b>	
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic		Millora de l'accessibilitat social en transport públic								Alt	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								Mitjà	
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								Baix	
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear i Consells Insulars											
<b>Calendari i cost</b>											
En base a l'enquesta efectuada, el 70% dels desplaçaments en transport públic tenen origen o destinació a Palma de Mallorca (sense considerar els interns). Molts d'aquests usuaris, un cop arribat a Plaça Espanya, poden optar per fer servir el servei urbà. Partint d'una avaluació de partida d'un 67% per aquest percentatge, 6,7M viatgers anuals farien transbordament. A l'horitzó del Pla aquest percentatge s'elevaria a 11M viatgers a l'any 2025. Considerant una tarifa mitjana de 0,72 (EMT 2016) el cost de la mesura pujaria 'aproximadament a 5 M€ el 2019 i 8 M€ el 2025.											
Es considera que els costos derivats de la implantació de l'abonament social i la tarifa plana serien mínims i compensats per l'augment de demanda.											
Inversió en l'equipament i la tecnologia de 1,4 milions d'euros.											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
2	Racionalitzar el sistema tarifari	46,90 €	1,40 €	5,00 €	5,50 €	6,00 €	6,50 €	7,00 €	7,50 €	8,00 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>											
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>					
		Desplaçaments integrats Palma de Mallorca		0		100%					



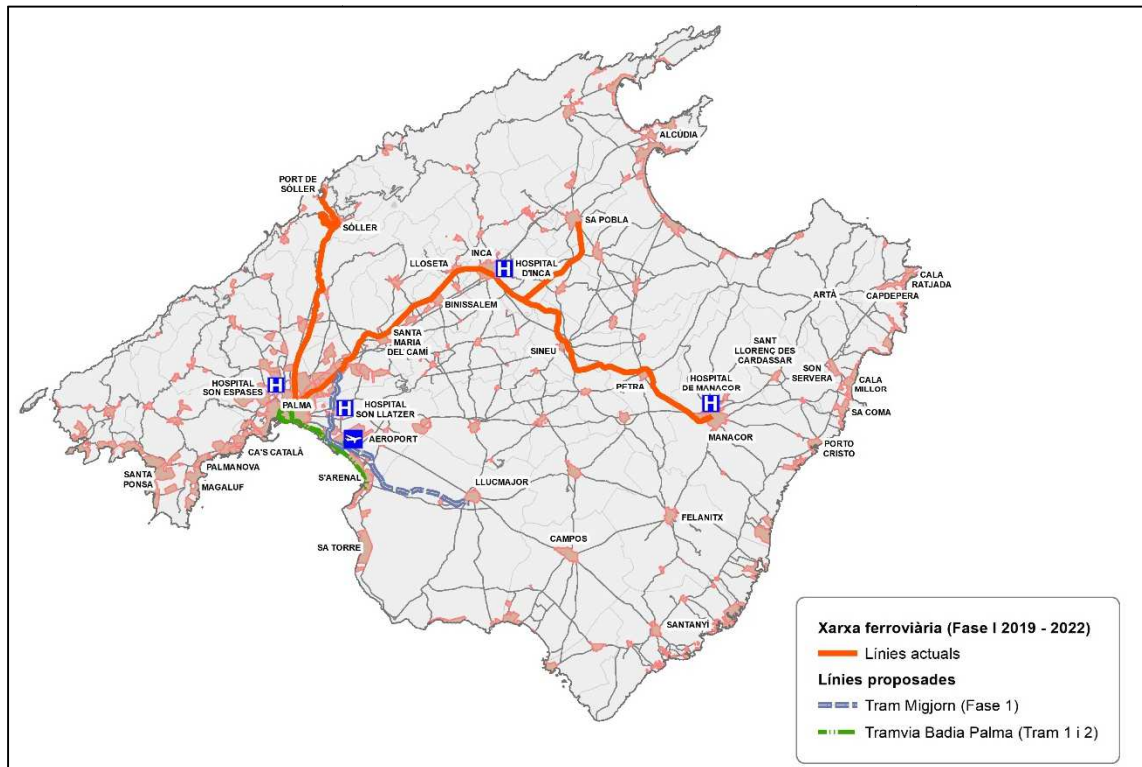


Títol	1.3. Nou marc regulador per a compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers														
<b>Resum</b>															
<p>Actualment existeixen un total de 237 rutes que donen servei a 304 centres escolars. La majoria de les expedicions no estan plenament ocupades, disposant de places lliures que podrien ésser aprofitades per altres tipus d'usuari.</p> <p>Es contempla que qualsevol ciutadà pugui fer servir aquests serveis. Per a fer-ho factible haurien d'estar registrats i aportar el certificat de delictes de naturalesa sexual (obligatori en els serveis escolars) així com un numero de compte bancari. La sol·licitud del servei es faria via telefònica i/o internet i el pagament a posteriori per a evitar que els autobusos disposin de màquines validadores. El xofer de l'autobús constataria la identitat de la persona a través d'un llistat que tindria mitjançant una comunicació prèvia. La gestió d'aquests serveis correspondria al Centre de Gestió de la Mobilitat previst. També es planteja allargar el transport escolar al batxillerat, escoles privades concertades i mòduls de FP. A més, els consells podran habilitar reserva de places al transport regular de viatgers.</p>															
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>															
<b>Objectiu Pla</b>			<b>Objectiu mesura</b>						<b>1.4</b>						
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic			Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic						Alt						
			Millora de l'accessibilitat social en transport públic						Mitjà						
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius			Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)						Baix						
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat			Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat						Baix						
<b>Responsable econòmic</b>															
Els agents responsables serien les conselleries d'Educació i Territori així com els departaments de transport dels diferents Consells.															
<b>Calendari i cost</b>															
La possibilitat d'utilitzar aquest servei per part d'altres usuaris no tindria cost, excepte el derivat de la gestió que ja està inclòs en altre mesura.															
Pel que fa a la extensió del servei al batxillerat, FP i escoles privades concertades es considera la proporció de la nova població integrada respecte a la que actualment té servei, s a dir, aproximadament 2 M€ a l'any. Cost estudi de transport discrecional: 10.000€/any															
<b>Pressupost (M€)</b>															
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1								FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2023	2024	2025	2026	
3	Nou marc regulador per a compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers	14,07 €		2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €	2,01 €
<b>Indicadors de seguiment</b>															
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>									
		MViatgers transport escolar de lliure accés		0		0,25									

Títol		1.4.1. Millorar la xarxa ferroviària									
<b>Resum</b>											
Les actuacions previstes són:											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Electrificació de la xarxa</li> <li>- Eficiència energètica (aprofitament del frenat, plaques fotovoltaïques, etc.)</li> <li>- Supressió o senyalització passos a nivell</li> <li>- Millora de les estacions</li> <li>- Realització aparcaments</li> <li>- Via en Placa</li> </ul>											
A més, i per afavorir la intermodalitat tant a les futures infraestructures ferroviàries proposades en el Pla, com a les existents, s'habilitaran espais específics per al transport de bicicletes, així com l'ampliació de l'horari per al transport de les mateixes.											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>1.2</b>	
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic		Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic								Mitjà	
		Millora de l'accessibilitat social en transport públic								Mitjà	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								Mitjà	
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								Baix	
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat								Alt	
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear i Estat											
<b>Calendari i cost</b>											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
4.1	Millora de la Xarxa Ferroviària	66,00 €	9,15 €	9,15 €	9,15 €	9,15 €	7,35 €	7,35 €	7,35 €	7,35 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>											
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>					
		Km de xarxa electrificada		59		135					
		Passos a nivell suprimits		---		14					

Títol		1.4.2. Ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana								
<b>Resum</b>										
El calendari previst per l'execució de la ampliació de la xarxa ferroviària s'estructura en dues fases, estant condicionada la segona a l'adequat seguiment dels indicadors prevists a aquest pla, i al compliment de les expectatives de transvasament modal.										
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Fase I 2019 – 2022:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Corredor de Migjorn: Fase I: Palma – Aeroport – Lluçmajor</li> <li>○ Ampliació i integració urbana de la línia de M1 fins a Son Espases i Parc Bit</li> <li>○ Tramvia de la Badia de Palma: Tram I i III: Palma - Aeroport – S'Arenal</li> </ul> </li> <li>• <b>Fase II 2023 – 2026:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Corredor de Migjorn: Fase II Lluçmajor - Campos</li> <li>○ Corredor Sa Pobla – Alcúdia</li> <li>○ Corredor Manacor – Artà</li> </ul> </li> </ul>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu</b>		<b>Indicador</b>						<b>1.3</b>		
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic		Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic						Alt		
		Millora de l'accessibilitat social en transport públic						Mitjà		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)						Alt		
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)						Baix		
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat						Alt		
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear i Estat										
<b>Calendari i cost</b>										
El cost d'inversió s'ha calculat a partir dels estudis informatius corresponents i les actualitzacions portades a terme per la SFM. Pel que fa als plans de Mobilitat Alcúdia, Cap d'Artà i Migjorn i projectes / actuacions derivades es determina una inversió de 30,2 M€. Es considera un cost de 100.000 € per cadascú dels Plans, 300.000 per a projectes a cadascú dels àmbits i un mínim de 10 M€ en actuacions a cada comarca durant el període de vigència del Pla Director.										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
4.2	Ampliació de la Xarxa Ferroviària	847,95 €	77,05 €	95,44 €	103,76 €	103,76 €	116,99 €	116,99 €	116,99 €	116,99 €
<b>Indicadors de seguiment</b>										
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>				
		Veh-km ofertats en transport ferroviari		82		205				
		M viatgers per Km de via		0,0061		0,17 – 0,27				

## Imatges gràfiques



**Figura 3: Xarxa ferroviària fase I (2019 - 2022)**

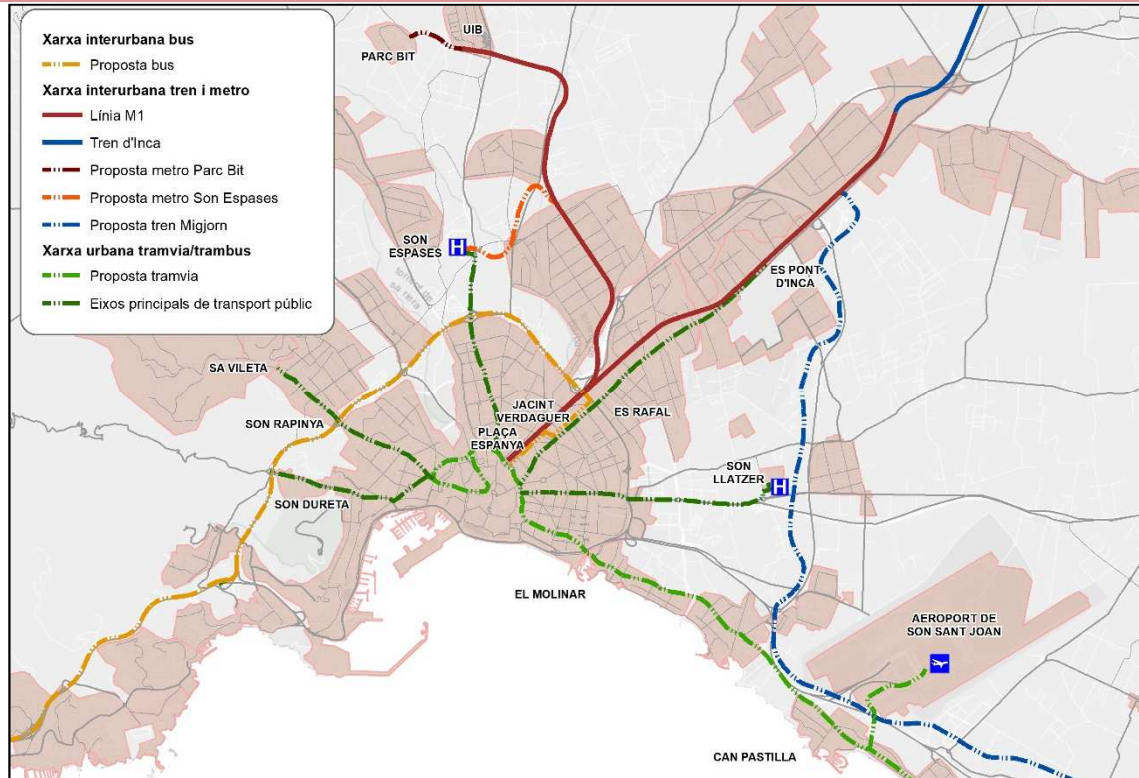


Figura 4: Xarxa de transport públic interurbà i urbà àrea metropolitana de Palma

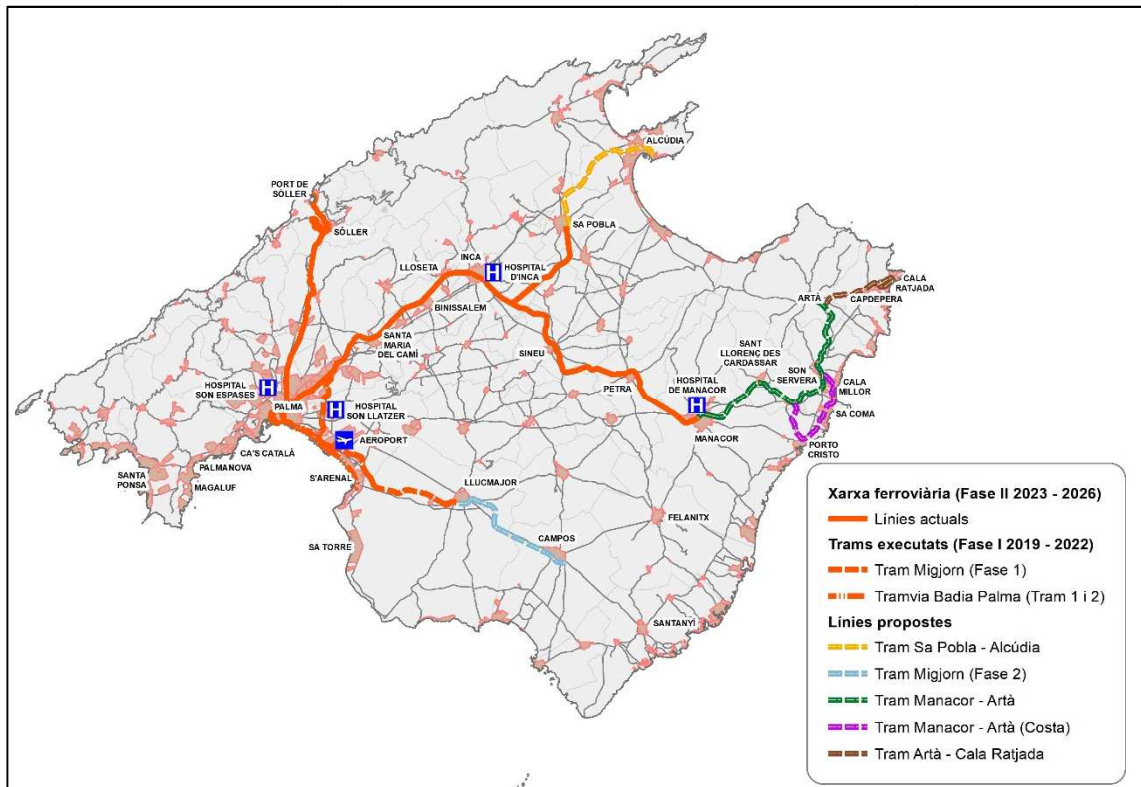


Figura 5: Xarxa ferroviària fase II (2023 - 2026)

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

**Resum**

Als corredors on la demanda de viatgers en transport públic no és prou elevada per a justificar un servei ferroviari, o la morfologia accidentada dificulta també un servei d'aquest tipus (Calvià), es proposa la creació de vies segregades a les carreteres destinades al transport públic, transport discrecional, taxis, VTC i a vehicles d'alta ocupació (dos o més ocupants) sempre i quan es registrin problemes de congestió. Aquests carrils els podrien utilitzar els vehicles elèctrics, motocicletes i de distribució de mercaderies durant períodes específics.

- Carril Bus-VAO bidireccional a la Ma-1 (entre Santa Ponça i Via Cintura).
- Carril Bus-VAO a la Ma-19 entre Palma i aeroport.
- Carrils-bus a vies urbanes de Mallorca: corredor d'entrada a l'estació d'autobusos intermodal de Pl. Espanya i a l'accés a les estacions d'autobusos/tren d'Inca i Manacor.
- Crear nodes d'intercanvi a Via Cintura amb les línies urbanes.
- BUS-VAO de Eivissa a Santa Eulalia (10 km).
- Carrils-bus a vies urbanes d'Eivissa: accessos d'Eivissa, Sant Antoni i Sant Josep.
- Carrils-bus vies urbanes de Menorca: accessos a Ciutadella i Maó .

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	1.6
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic	Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic	Baix
4. Minimitzar el consum energètic (*)	Optimització de la circulació de vehicles (major ocupació de persones i mercaderies)	Mitjà
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	Mitjà
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat	Alt

**Responsable econòmic**

Tot i que les carreteres depenen dels Consells, donat l'abast de la inversió a realitzar es indispensable la participació tant del Ministeri de Fomento com del propi Govern en el finançament de l'obra.

**Calendari i cost**

Es planteja la creació de 50 km de carrils bus o carrils Bus-VAO. Considerant un cost unitari de 6 M€/km el cost s'elevaria a 300 M€.

A més, caldria afegir el cost de creació de cinc nodes intermodals a Via Cintura, aproximadament un 30 M€ addicionals.

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)							
			FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
4.3	Crear vies reservades pel transport Públic i vehicles d'alta ocupació a les zones amb congestió	351,00 €	16,50 €	36,50 €	51,25 €	51,25 €	57,75 €	57,75 €	41,25 €	31,25 €

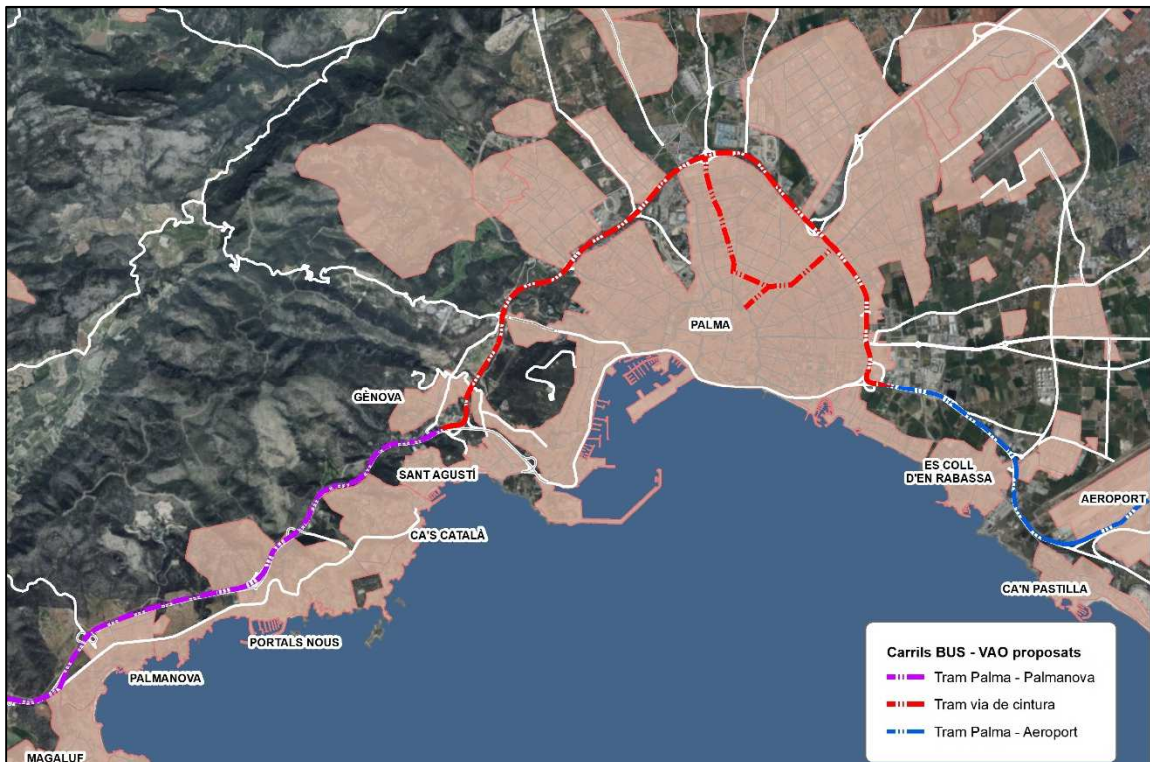


Nom	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Carril Bus-VAO bidireccional a la Ma1 entre Santa Ponça i Via Cintura	<b>72,00 €</b>	0,00 €	0,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €
Carril Bus-VAO a la Ma-19 entre Palma i l'Aeroport	<b>7,5 €</b>	0,00 €	7,5 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Carril- Bus a la Via Cintura bidireccional	<b>115,50 €</b>	0,00 €	0,00 €	19,25 €	19,25 €	19,25 €	19,25 €	19,25 €	19,25 €
Carrils bus vies urbanes accesos	<b>66,00 €</b>	16,50 €	16,50 €	0,00 €	0,00 €	16,50 €	16,50 €	0,00 €	0,00 €
BUS-VAO de Eivissa a Santa Eulalia	<b>60,00 €</b>	0,00 €	20,00 €	20,00 €	20,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Centres intermodals Via Cintura	<b>30,00 €</b>	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	10,00 €	10,00 €	10,00 €	0,00 €
<b>TOTAL</b>	<b>343,50 €</b>	<b>16,50 €</b>	<b>36,50 €</b>	<b>51,25 €</b>	<b>51,25 €</b>	<b>57,75 €</b>	<b>57,75 €</b>	<b>41,25 €</b>	<b>31,25 €</b>

### Indicadors de seguiment

Indicador	2018	2026
km carrils BUS o BUS-VAO	0	50

### Imatges gràfiques



**Figura 6: Proposta carrils BUS - VAO interurbans. Font: Elaboració pròpia**





**Figura 7: Proposta carril BUS - VAO interurbà Eivissa - Santa Eulària des Riu. Font: Elaboració pròpia**



**Figura 8: Proposta carril BUS - VAO urbà Sant Antoni de Portmany. Font: Elaboració pròpia**





**Figura 9: Proposta carril BUS - VAO urbà Sant Josep. Font: Elaboració pròpia**



**Figura 10: Proposta carril BUS - VAO urbà Sant Josep. Font: Elaboració pròpia**

Títol	1.5. Estructurar un sistema de finançament de mobilitat que permeti assegurar els recursos necessaris al transport públic													
<b>Resum</b>														
<p>La mesura consisteix en disposar d'una normativa específica, basada en les conclusions d'un grup de treball interadministratiu, que reguli el finançament del seu sistema de mobilitat per assegurar un marc financer estable que assegurï el manteniment de les infraestructures i el transport públic. Coma fonts de finançament es contemplaran:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participació de l'estat en el manteniment, conservació i amortització de les infraestructures viàries.</li> <li>• Les taxes mediambientals d'acord amb la normativa europea.</li> <li>• ingressos derivats de la taxa turística (contrapartida als desajustos estacionals que provoca la demanda de turistes i que obliga a reforçar els quadres horaris durant el període estival)</li> </ul>														
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>														
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>1.7</b>				
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic		Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic								<b>Alt</b>				
		Millora de l'accessibilitat social en transport públic								<b>Baix</b>				
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Mitjà</b>				
<b>Responsable econòmic</b>														
Govern Balear i Estat														
<b>Calendari i cost</b>														
Considera una assistència tècnica de dos anys per a l'estudi i la redacció de la llei (60.000 €/any)														
<b>Pressupost (M€)</b>														
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1								FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026				
5	Estructurar un sistema de finançament de la mobilitat que permeti assegurar els recursos necessaris per al transport públic	0,12 €	0,06 €	0,06 €										
<b>Indicadors de seguiment</b>														
<b>Indicador</b>				2018		2026								
% Cobertura tarifaria + ingressos complementaris				89%		100%								



Títol		2.1. Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 habitants												
<b>Resum</b>														
Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenibles (PMUS) tenen per objecte ordenar i planificar les relacions de mobilitat dintre dels municipis de les Illes Balears ( la Llei 4/2014 de transports terrestres i mobilitat sostenibles de les Illes Balears). Tots els municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, hagin de prestar els serveis de transport col·lectiu urbà de viatgers, així com els municipis que determini el PDSMIB, han de tramitar i aprovar el PMUS corresponents. En aquest sentit, tots els municipis amb una població de dret superior a 20.000 habitants hauran de redactar un PMUS per contribuir a l'assoliment dels objectius proposats en el PDSMIB, promovent actuacions sobre la mobilitat urbana que facin possible un canvi modal cap a la utilització de transport més net i amb menys consum d'energia. El Govern supervisarà els plans i el seu seguiment.														
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>														
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>2.1.</b>				
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)								<b>Baix</b>				
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Mitjà</b>				
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)								<b>Alt</b>				
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)								<b>Alt</b>				
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)								<b>Baix</b>				
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								<b>Baix</b>				
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat								<b>Mitjà</b>				
<b>Responsable econòmic</b>														
Govern Balear i Ajuntaments amb una població superior a 20.000 habitants:														
<b>Calendari i cost</b>														
El cost mitjà per a la redacció d'un PMUS per a un municipi entre 20.000 – 50.000 habitats és de 50.000€. Cost estimat de la inversió (11 municipis): 550.000€ Subvenció implantació mesures incloses en el PMUS: 1.000.000€/any. Selecció en base a una major incidència en el canvi modal en el municipi.														
<b>Pressupost (M€)</b>														
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1								FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026				
1	Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 hab	16,55 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €	2,07 €
<b>Indicadors de seguiment</b>														
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>								
		Nombre de PMUS redactas i aprovats		5		12								
		% d'execució dels plans		---		50%								

Títol		2.2. Realitzar i aplicar estudis de mobilitat a municipis petits								
<b>Resum</b>										
La mesura consisteix en la realització d'estudis de mobilitat a municipis petits on es plantegin mesures de gestió de la mobilitat senzilles, econòmiques i fàcils d'implementar com:										
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promoció del cotxe compartit a centres de treball fora del municipi de residència</li> <li>• Transport públic a la demanda</li> <li>• Infraestructures de serveis de mobilitat pública compartides pel conjunt de municipis</li> <li>• Plans de foment de rutes escolars</li> <li>• Accions directes de sensibilització i comunicació</li> <li>• Vianalització del centre de la població.</li> </ul>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>2.2</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)						<b>Baix</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)						<b>Baix</b>		
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)						<b>Mitjà</b>		
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)						<b>Mitjà</b>		
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)						<b>Baix</b>		
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)						<b>Baix</b>		
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern i Ajuntaments amb una població inferior a 20.000 habitants										
<b>Calendari i cost</b>										
S'estableixen els següents costos mitjans per a la redacció d'un estudi de mobilitat:										
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Municipis entre 20.000 – 10.000 habitants: 25.000€ x12 municipis: 300.000€</li> <li>• Municipis entre 10.000 – 5.000 habitants: 18.000€ x15 municipis: 270.000€</li> <li>• Municipis amb una població inferior a 5.000 habitants: 12.000€ x28 municipis: 336.000€</li> <li>• Subvenció implantació mesures incloses en el estudi de mobilitat: 1.000.000€/any.</li> </ul>										
<b>Pressupost (M€)</b>										
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
2	Realitzar i aplicar estudis de mobilitat a municipis petits	<b>8,90 €</b>	2,23 €	2,23 €	2,23 €	2,23 €				
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>		<b>2018</b>	<b>2026</b>							
Nombre de estudis de mobilitat redactats i aprovats		0	55							
% d'execució dels estudis		---	50%							

Títol		2.3. Realitzar i aplicar Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat									
<b>Resum</b>											
<p>La mesura planteja la obligatorietat de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudis de mobilitat de grans centres generadors de mobilitat en funció del que determina la Llei 2/2014 d'ordenació i ús del sòl</li> <li>- Plans de Desplaçament d'Empreses (PDE) a totes les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors</li> <li>- Plans de mobilitat específics a tots els Hospitals i la Universitat</li> </ul> <p>Amb aquest objectiu s'elaborarà una guia per a la redacció dels estudis de mobilitat generada, segons estableix la normativa autonòmica. Aquesta guia serà consensuada amb els consells insulars</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
Objectiu Pla	Objectiu mesura	2.3									
2.Reduir la contaminació (*)	Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)	<b>Baix</b>									
	Augment de la flota de vehicles de gas	<b>Baix</b>									
3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	<b>Baix</b>									
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Mitjà</b>									
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Baix</b>									
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Mitjà</b>									
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat	<b>Baix</b>									
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
<p>PDE Empreses: Es considera un cost de 10.000 € per a la realització del pla i una subvenció de 6.000 € per a l'aplicació de les mesures adoptades.</p> <p>PME Universitat: S'estableix una subvenció anual de 30.000 € per a la universitat, per a la realització del pla. Una convocatòria d'ajuts de 60.000 € per a les mesures incorporades en el pla</p> <p>PME Hospitals: Es considera que tots els hospitals elaboraran seu propi pla, per a això s'estima un cost 30.000 € per a cada hospital. S'estableix una subvenció anual de 60.000 € per pla per a les mesures que se'n derivin.</p>											
Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
3	Realitzar i aplicar Plans de Mobilitat en Centres d'Atracció de Viatge	1,17 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
Indicador		2018	2026								
Nombre de PDE i PME redactats		---	36								
% d'execució dels plans		---	50%								

Títol		2.4. Realitzar i aplicar plans metropolitans a Palma, Eivissa i Maó i un pla comarcal a Llevant								
<b>Resum</b>										
Realitzar Plans de Mobilitat supramunicipals a: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Zona metropolitana de Palma</li> <li>b) Zona metropolitana de Eivissa</li> <li>c) Zona metropolitana de Maó</li> <li>d) Comarca de Llevant</li> </ul> Aquests plans es centraran en el desenvolupament d'aquelles mesures de foment de la mobilitat sostenible d'àmbit més supramunicipal: integració de les xarxes ciclistes, millora d'accessibilitat als aeroports, coordinació del transport públic urbà i interurbà (Palma de Mallorca, nodes d'intercanvi modal, reestructuració de la xarxa viària de distribució....)										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
	<b>Objectiu Pla</b>	<b>Objectiu mesura</b>	<b>2.4</b>							
	3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	<b>Baix</b>							
	6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Mitjà</b>							
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Mitjà</b>							
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Alt</b>							
<b>Responsable econòmic</b>										
Consells Insulars										
<b>Calendari i cost</b>										
Redacció Pla Metropolità de Mobilitat: 150.000€ (cost unitari)										
Cost estimat de la inversió (3 plans metropolitans: Palma, Eivissa i Maó): 450.000€										
Redacció Pla Comarcal Llevant de Mobilitat: 90.000€										
<b>Pressupost (M€)</b>										
Nº	Mesura	TOTAL	FASE							
			FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
4	Realitzar i aplicar Plans Metropolitans	<b>0,54 €</b>	0,14 €	0,14 €	0,14 €	0,14 €				
<b>Indicadors de seguiment</b>										
	<b>Indicador</b>	<b>2018</b>	<b>2026</b>							
	Nombre de Plans Metropolitans de Mobilitat redactats	---	4							
	% d'execució dels plans	---	50%							

Títol		2.5. Incorporar criteris de sostenibilitat als Plans Directors Territorial i els Plans Generals d'Ordenació Urbana	
<b>Resum</b>			
<p>Criteris en matèria de mobilitat a considerar en el planejament territorial i d'ordenació urbanística:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Localització de noves activitats: proximitat al nucli urbà, densitats mínimes en funció del tipus de població, localització pròxima a un corredor de transport públic. En el cas de localitzacions fora dels corredors de transport públic el planejament ha de determinar la càrrega del sector per a la construcció de noves infraestructures (tren, plataforma reservada, equipaments de parades de bus, etc.).</li> <li>• Noves infraestructures: el planejament ha de incloure les actuacions previstes en els planejaments sectorials de carreteres i ferroviaris.</li> <li>• Fixar nivells de densitat territorial sostenibles: Els actuals Plans Territorials Insulars permeten baixos nivells de densitat (per exemple el PTI de Mallorca estableix una densitat de 60 Habitants/ha), el que suposa la creació de territoris urbans captius del cotxe. Des de la perspectiva de la sostenibilitat és recomana fixar un nivell de densitat mínima de 80 habitants/hectàrea.</li> <li>• Limitar la distància màxima per la localització de serveis bàsics des del nucli urbà..</li> <li>• Establir xarxes ciclistes i de vianants de qualitat</li> </ul> <p>Tots els Plans hauran d'ésser informats per la Direcció de mobilitat del Govern per a corroborar que recullen aquests principis. Amb aquest objectiu, es redactarà un manual per a la elaboració d'aquests estudis on es desenvoluparan els criteris de sostenibilitat que el planejament territorial i d'ordenació turística hauran d'incorporar en els seus respectius planejaments.</p>			
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>			
Objectiu Pla	Objectiu mesura	2.5	
5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments	Augment dels desplaçaments intrazonals (70% d'autocontenció)	<b>Alt</b>	
	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Baix</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Mitjà</b>	
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Mitjà</b>	
	Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	<b>Baix</b>	
<b>Responsable econòmic</b>			
Promotors i Ajuntament			
<b>Calendari i cost</b>			
El cost de la implementació d'aquesta mesura seria assumit per les empreses promotores o pels ajuntaments.			
<b>Indicadors de seguiment</b>			
Indicador	2018	2026	
Nombre de plans urbanístics i territorials informats	---	35	



<b>Títol</b>	<b>2.6. Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: Realització i execució dels Plans Insulars de Mobilitat Ciclista</b>
--------------	---

**Resum**

Aquests plans hauran d'incloure necessàriament:

- Millorar l'accessibilitat dels nuclis dispersos de població i altres centres generadors de mobilitat (polígons industrials, universitats, hospitals) i també a punts d'interès turístic que actualment no disposen d'oferta de transport públic directa, enllaçant aquets indrets de parada amb itineraris adequats per a bicicletes.
- Creació de serveis de bicicleta pública intermunicipals i de bicibox.

D'altra banda, s'han d'establir criteris d'homogeneïtzació del disseny entre les xarxes interurbanes i urbanes que permetin garantir una fàcil interpretació per part dels ciclistes. En aquest sentit, és fonamental acordar una senyalització única per a la xarxa ciclable.

En el cas de Formentera, serà el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), el document per a desenvolupar la xarxa ciclista interurbana.

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	2.6
3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	<b>Baix</b>
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Mitjà</b>
	Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	<b>Baix</b>

**Responsable econòmic**

Consells Insulars

**Calendari i cost**

Redacció Plans Insulars de mobilitat ciclista: 25.000€ (cost unitari)

A més s'han de tenir en compte els costos d'implantació del pla que inclourà, com a mínim:

- Obres de condicionament i manteniment de les rutes ciclistes: 800.000€/any
- Senyalització de les rutes: 90.000€ (per illa)
- Creació d'una pàgina web i desenvolupament d'una aplicació mòbil: 90.000€

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
<b>6</b>	Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: Realitzar i executar Plans de Mobilitat Insulars de mobilitat ciclista	<b>6,73 €</b>	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €	0,84 €

**Indicadors de seguiment**

Indicador	2018	2026
Nombre de plans insulars de mobilitat ciclista redactats	1	4
% de xarxa ciclable	---	100%
Nombre de bicicletes públiques	300	2.000

Títol		2.7. Realitzar i aplicar un Pla d'aparcaments d'intercanvi									
<b>Resum</b>											
<p>Amb aquesta mesura es definiria una qualificació urbanística del sòl apte per albergar aquests aparcaments d'intercanvi a les entrades dels principals nuclis de població.</p> <p>Com a mínim es realitzarien 10.000 places repartides de la següent manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Palma: 5.000 places.</li> <li>• Eivissa: 1.500 places.</li> <li>• Municipis de més de 20.000 habitants: 500 places.</li> </ul> <p>Disposarien de reserves especials d'aparcament per a cotxes híbrids, elèctrics (amb electrolineres per recarrega de vehicles), o d'alta ocupació així com aparcaments de bicicletes i servei de bicicleta pública</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>2.7</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								Mitjà	
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)								Baix	
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)								Baix	
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								Mitjà	
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat								Baix	
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear, Consells Insulars i Ajuntaments											
<b>Calendari i cost</b>											
Redacció Pla Director d'Aparcaments de Dissuasió: 150.000€.											
La primera fase d'implementació constaria d'un mínim de 10.000 places, amb un cost unitari de 3.000€/plaça en superfície, el cost estimat seria de 30 M€.											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
7	Realitzar i aplicar Pla d'aparcaments d'intercanvi	30,15 €	0,15 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €	4,29 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
<b>Indicador</b>				2018		2026					
Nombre de places ofertades				---		10.000					

Títol		2.8. Fomentar la caminabilitat als nuclis urbans									
<b>Resum</b>											
La mesura consisteix en potenciar les xarxes de vianants en els nuclis urbans mitjançant la inclusió en tots els estudis i plans de mobilitat d'un apartat específic. Les mesures que es derivin d'aquests estudis seran subvencionades pel Govern											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
Objectiu Pla		Objectiu mesura						2.8			
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)						Baix			
5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments		Augment dels desplaçaments intrazonals (70% d'autocontenció)						Mitjà			
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)						Alt			
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)									
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)						Baix			
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
Es planteja la creació d'una línia de subvenció per part del govern destinada exclusivament a les propostes de millora de l'oferta de vianants derivats dels diferents plans de mobilitat que es portin a terme. Es consideren 2 M€ anuals complementaris a les altres subvencions apuntades en les mesures anteriors.											
Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
8	Fomentar la caminabilitat als nuclis urbans	16,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
<b>Indicador</b>				2018		2026					
km de xarxa de vianants on s'ha actuat				----		16					

Títol		3.1. Realitzar i aplicar plans de mobilitat en espais turístics								
<b>Resum</b>										
<p>Hauran de realitzar aquests plans tots els municipis que tinguin més de 10.000 places turístiques i no estiguin obligats a fer un PMUS: Alcúdia, Sant Llorenç des Cardassar, Capdepera, Santanyí, Muro, Santa Margalida i Son Servera.</p> <p>També s'hauran de fer aquests estudis en aquells espais naturals especialment sensibles, que suporten una elevada pressió de l'ús del cotxe: Platges Nord de Menorca, Platges Sud de Menorca, Andratx, Serra de Tramuntana, Nord d'Eivissa.</p>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>3.1</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)						Baix		
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)						Mitjà		
		Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)						Alt		
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)						Alt		
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
<p>El cost mitjà per a la redacció d'un pla de mobilitat en espais turístics és de 30.000€.</p> <p>5 espais turístics de interès</p> <p>7 municipis amb més de 10.000 places turístiques on també es considera necessari fer un estudi de mobilitat.</p>										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Realitzar i aplicar plans de mobilitat en espais turístics	0,36 €	0,09 €	0,09 €	0,09 €	0,09 €				
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				2018		2026				
Espais turístics amb Pla de Mobilitat				----		12				

Títol		3.2. Regular la mobilitat dels vehicles de lloguer								
<b>Resum</b>										
Aquesta mesura contempla dos accions:										
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Limitació de la capacitat d'accés als espais turístics sensibles o saturats.</b> Així, es generarien aparcaments de dissuasió al perímetre d'aquests espais, impedit l'accés en cotxe fins a la destinació. Aquestes mesures ja s'han començat a implantar a les diferents illes.</li> <li>- <b>Ordenació de l'aparcament destinat als cotxes de lloguer.</b> Així, molts d'aquests vehicles s'aparquen en espais no regulats per aquest ús. Es planteja una revisió i supressió d'aquests espais irregulars.</li> </ul>										
A més, cal contemplar totes les mesures relacionades amb la regulació de l'ús del cotxe en general previstes en els diferents plans i estudis de mobilitat que es portin a terme i que també afectant a la mobilitat dels vehicles de lloguer.										
En aquest sentit, i en consonància amb els principis europeus que defensen un equilibri entre els fluxos turístics i la sostenibilitat mediambiental i territorial, en especial dels territoris insulars i costaners susceptibles de protecció, s'està tramitant, per part del Govern de les Illes Balears, la Llei de Sostenibilitat ambiental i econòmica de l'Illa de Formentera. Ja fa anys que a diverses regions europees s'han implantat restriccions a l'afluència i circulació de vehicles de motor, bé de caràcter permanent, bé temporal per als períodes de major activitat turística, i en les solucions adoptades en el cas de Formentera, la regulació d'entrada de vehicles també té una motivació alhora ambiental i territorial, atès que la limitació a l'accés de vehicles suposa evitar el consum de més territori amb l'ampliació de les infraestructures viàries que, en temporada alta, ja es troben al límit de la seva capacitat.										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>3.2</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)						Mitjà		
		Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)						Mitjà		
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)						Alt		
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
Es considera un cost de 60.000 € d'equipament tecnològic (càmeres, barreres, etc.) per al control de cadascú dels 12 espais definits a la mesura anterior (3.1):										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
2	Regular la mobilitat dels vehicles de lloguer	0,72 €		0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				2018		2026				
Nombre de vehicles de lloguer en circulació				75.000		50.000				

<b>Títol</b>	<b>3.3. Realitzar i aplicar Pla de serveis discrecionals (parades conjuntes, informació centralitzada...)</b>
--------------	---

**Resum**

Les mesures de potenciació de l'ús del transport discrecional previstes en aquest pla són:

- Desenvolupament, tal i com estableix la Llei de Transport, del reglament corresponent a la contractació per plaça. Els criteris del reglament serien:
  - No haurà de coincidir mai amb una línia de transport públic regular, ni amb rutes discrecionals en el mateix horari tret de que hi hagi falta de capacitat.
  - El preu del bitllet no ha d'ésser inferior al del transport públic regular.
  - S'haurà de comunicar sempre a l'Administració.
  - S'haurà de facilitar periòdicament informació sobre els nivells d'ocupació.
  - L'autobús haurà de disposar d'un disseny especial de transport turístic a fixar pel Govern.
  - Les parades s'hauran de realitzar en llocs que, prèviament hagin estat acordats amb les empreses del sector. Aquestes parades tindran característiques fixades pel Govern, amb una dotació pressupostaria de 20.000 €/any.
- Centralització de la informació sobre serveis discrecionals turístics en una web multimodal (Veure mesura 5.1).

I totes aquelles actuacions acordades entre la conselleria i el sector professional.

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	3.3
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	Mitjà
	Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)	Alt
	Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)	Mitjà

**Responsable econòmic**

Govern Balear

**Calendari i cost**

Es considera un cost de 18.000€ per a desenvolupar el reglament i un import similar per a definir la imatge de marca del transport turístic.

El pressupost de les parades serà de 20.000€/any, mentre que la informació s'integrarà en la plataforma web generalista.

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
3	Realitzar i aplicar Pla de serveis discrecionals	0,18 €		0,06€	0,02€	0,02€	0,02€	0,02€	0,02€	0,02€	0,02€

**Indicadors de seguiment**

Indicador	2018	2026
Veh-km autobusos discrecionals	---	---

Títol		3.4. Pla de mobilitat del servei del taxi												
<b>Resum</b>														
<p>Per a impulsar el servei de taxi i establir un nou marc regulador del sector, es redactarà un pla de mobilitat del sector del taxi. Aquest pla inclourà les següents accions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creació d'un centre de gestió del taxi vinculat a una aplicació mòbil per a la reserva, i pagament dels serveis.</li> <li>• A petició dels Ajuntaments i del sector, creació d'àrees de gestió.</li> <li>• Modificació de la regulació actual per a permetre el taxi compartit.</li> <li>• Creació de Llicències de temporada sempre que es constati demanda suficient</li> <li>• Procediments d'increment del control de la pirateria mitjançant la implantació de càmeres de lectura de matrícula en els accessos als Ports i Aeroports així com augment del personal de Control.</li> <li>• Adopció d'una tarifa específica combinada amb el transport públic dins d'un nou títol pla intermodal (Mobility as a Service).</li> </ul> <p>Així, com a totes aquelles actuacions acordades entre la conselleria i el sector del taxi. La concreció de tots aspectes requerirà d'un pacte específic amb els sector per a la qual cosa es crearia una comissió de treball dins de la tabla de mobilitat plantejada a la mesura 5.3.</p>														
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>														
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>3.4</b>				
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Baix</b>				
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								<b>Mitjà</b>				
<b>Responsable econòmic</b>														
Govern Balear i Consells														
<b>Calendari i cost</b>														
<p>Es considera un cost de 60.000 € pel desenvolupament i implantació de l'aplicació mòbil. Pel que fa a l'atenció telefònica es considera la seva externalització sufragat a partir del cost de les trucades. D'aquesta forma s'incentivaria la utilització de l'aplicació mòbil.</p> <p>Pel control de la pirateria es considera un mínim de 6 càmeres (6.000 €/unitat) i el software de control .</p> <p>També es planteja augmentar el personal d'inspecció: 1 inspector a Eivissa i Menorca i dos a Mallorca. 160.000 €/any.</p>														
<b>Pressupost (M€)</b>														
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1								FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026				
4	Pla de mobilitat del servei del taxi	1,24 €		0,28	0,16 €	0,16 €	0,16 €	0,16 €	0,16 €	0,16 €	0,16 €	0,16 €		
<b>Indicadors de seguiment</b>														
<b>Indicador</b>				<b>2018</b>		<b>2026</b>								
Usos/any aplicació mòbil				---		1,5M								
Denuncies vehicles no autoritzats/any				---		7.000								

<b>Títol</b>	<b>3.5. Realitzar i aplicar Pla de serveis de costa a Maó, Eivissa i Badia de Palma a l'estiu</b>									
<b>Resum</b>										
Es planteja l'estudi de la posta en servei de tres concessions per l'explotació dels serveis de costes a Maó i les Badies d'Eivissa i Palma. Es tracta d'un servei turístic, complementari al transport regular de viatgers i al transport discrecional per carretera i que, en qualsevol cas, es planteja a risc i ventura del concessionari, i prioritant clàusules mediambientals en els plecs de condicions, per promoure l'ús de vaixells eficients energèticament i amb poca o nul·la emissió de gasos hivernacles. Per garantir la factibilitat econòmica de la concessió s'estudiarà la integració d'altres serveis turístics (guies, entrades a monuments, etc.).										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>3.5</b>
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Baix</b>
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								<b>Mitjà</b>
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear i Consells Insulars										
<b>Calendari i cost</b>										
La realització de l'estudi més el Plec de Condicions corresponent tindria un cost de 18.000 € per a cadascú.										
			<b>Pressupost (M€)</b>							
<b>Nº</b>	<b>Mesura</b>	<b>TOTAL</b>	<b>FASE 1</b>				<b>FASE 2</b>			
			<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
<b>5</b>	Realitzar i aplicar Pla de serveis de costa a Maó, Eivissa i Badia de Palma a l'estiu	<b>0,06 €</b>	0,02 €	0,02 €	0,02 €					
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				<b>2018</b>	<b>2026</b>					
Viatgers/any servei de costa (milers)				---	200					



Títol		4.1. Realitzar i aplicar Pla de Centres Logístics								
<b>Resum</b>										
<p>La finalitat d'aquesta actuació és habilitar plataformes que assegurin la millor ordenació de les activitats comercials optimitzant el funcionament de les cadenes logístiques que operen a la illes. Això determina una major eficàcia en la distribució dels fluxos de mercaderies que surten als centres de consum i de producció, i, també, d'altres fluxos de sortida dels productes dirigits a la península també per via marítima.</p> <p>Per a cada un dels centres integrats de transport plantejats es requerirà d'un pla especial que contempli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Els requeriments d'espai, en base a l'estudi de demanda corresponent, tant per a les necessitats actuals com futures.</li> <li>• Les demandes d'accessibilitat i mobilitat (dissenys de vials, connexió amb la xarxa urbana i interurbana viària i ferroviària ...).</li> <li>• Els tràmits urbanístics i administratius per a l'execució del projecte.</li> </ul>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>4.1</b>		
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)						<b>Mitjà</b>		
		Augment de la flota de vehicles de gas						<b>Mitjà</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)						<b>Baix</b>		
4. Minimitzar el consum energètic (*)		Optimització de la circulació de vehicles (major ocupació de persones i mercaderies)						<b>Mitjà</b>		
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)										
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear i Estat										
<b>Calendari i cost</b>										
Redacció Pla Centre Logístic de Mercaderies i la tramitació urbanística corresponent: 100.000€. El cost d'inversió seria assumit per les empreses logístiques. Correspondrà els cost d'implantació i gestió a la iniciativa privada.										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Realitzar i aplicar Pla de Centres Logístics	0,30 €	0,15 €	0,15 €						
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>		<b>2018</b>	<b>2026</b>							
Nombre de plans redactats		---	3							
Mercaderies/any (Mtn) operades al centres logístics		---	6							

Títol		4.2 Regular la circulació dels vehicles de mercaderies a les illes								
<b>Resum</b>										
<p>A mig termini no podrien circular tràilers fora de les vies de connexió dels diferents ports amb els nous centres integrats de transport proposats a la mesura 4.1.</p> <p>Pel que fa al transit intern, es planteja la creació d'un grup de treball amb tots els implicats de cadascuna de les illes, on es consensuï, atenent criteris d'eficiència energètica i seguretat vial, que vehicles comercials poden circular a cadascuna de les diferents tipologies de vies que s'estableixin. Un cop arribat a un acord, cadascú dels Consells publicarà una ordre per a fer efectiva la normativa. Per a vigilar el compliment s'utilitzaran les càmeres previstes pel compliment del límit de velocitat.</p>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>4.2</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)						<b>Baix</b>		
4. Minimitzar el consum energètic (*)		Optimització de la circulació de vehicles (major ocupació de persones i mercaderies)						<b>Baix</b>		
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)										
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
Assistència tècnica per a la creació d'un grup de treball per a definir la normativa de circulació de vehicles mercaderies i l'esborrany del reglament: 18.000€ a cadascuna de les illes.										
<b>Pressupost (M€)</b>										
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
2	Regular la circulació dels vehicles de mercaderies a les illes	0,06 €					0,02 €	0,02 €	0,02 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				2018		2026				
Reglaments reguladors de la grandària dels vehicles de distribució de mercaderies a les vies interurbanes				---		3				

Títol		4.3. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans									
<b>Resum</b>											
<p>És plantegen les següents accions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboració d'un manual de bones pràctiques en matèria de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM) i ordenança tipus.</li> <li>• Incentius per a l'optimització de la Distribució Urbana de Mercaderies. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Per a l'ús de vehicles menys contaminants i de renovació de flota</li> <li>○ Augmentar el factor de càrrega, millorant l'eficiència</li> <li>○ Incentius indirectes, on l'Administració lliure avantatges de costos als operadors de transport privat (major temps d'utilització de zones de càrrega i descàrrega, utilització dels carrils bus-VAO, etc).</li> </ul> </li> </ul> <p>Les empreses que s'adhereixin a aquestes "bones" pràctiques, rebran un distintiu que els acrediti com a empreses sostenibles en matèria de distribució urbana de mercaderies.</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>4.3</b>	
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)								Alt	
		Augment de la flota de vehicles de gas								Alt	
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)								Baix	
4. Minimitzar el consum energètic (*)		Optimització de la circulació de vehicles (major ocupació de persones i mercaderies)								Mitjà	
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)											
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
Redacció del manual de bones pràctiques en matèria de Distribució Urbana de Mercaderies (DUM): 18.000€											
Línia de subvenció per col·laborar a la inversió inicial per aquelles empreses que vulguin incorporar algunes de les mesures del manual de bones pràctiques. Subvenció anual de 60.000€											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
3	Optimitzar la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans	0,44 €	0,02 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
<b>Indicador</b>		2018		2026							
Nombre d'empreses adherides al manual de bones pràctiques en matèria de DUM		---		----							
Nombre d'empreses beneficiàries de incentius per optimització de DUM		----		----							

<b>Títol</b>	<b>5.1. Crear un centre de Gestió i informació de la Mobilitat multimodal i multiadministració</b>
--------------	--

**Resum**

El centre tindrà com a objectiu gestionar els diferents sistemes de mobilitat i oferir informació a l'usuari via web i aplicació mòbil, como mínim dels següents aspectes:

- Oferta de transport públic optima entre dos punts amb exposició del temps de desplaçament i cost del viatge.
- Itinerari a realitzar en vehicle privat, indicant també temps de desplaçament i cost del viatge.
- Itineraris a peu i en bicicleta entre diferents punts.
- Incidències a la xarxa de transport públic o vehicle privat.
- Plataforma web sobre cotxe compartit.
- Punts de recàrrega elèctrica.
- Xarxa d'aparcaments públics i de dissuasió.
- Apartat on realitzar queixes o suggeriment sobre el sistema de transport públic.
- Informació sobre els serveis turístics discrecionals i possibilitat de reserva de taxi

El centre de control també permetria operar a l'administració competent davant incidències (accidents, retards del transport públics, avaries, etc.). El centre de Control estaria al "núvol" i podria ésser accessible des de diferents administracions amb diferents tipus de perfils

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	5.1
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Baix</b>
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Baix</b>
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Baix</b>

**Responsable econòmic**

Govern Balear

**Calendari i cost**

El cost estimat per a la creació de la infraestructura necessària del Centre de Gestió i Informació de Mobilitat es de 600.000€. Per al desenvolupament i implementació d'una pàgina web i una aplicació mòbil el cost estimat es de 90.000€. L'objectiu seria adaptar la pàgina TIB actual

Es necessari comptar amb un finançament que permeti garantir el manteniment de les eines tecnològiques desenvolupades: 120.000€/any

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			Fase 1				Fase 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1	Crear un centre de Gestió i informació de la Mobilitat multimodal i multiadministració	<b>1,41 €</b>	0,30 €	0,39 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €	0,12 €

**Indicadors de seguiment**

Indicador	2018	2026
Nombre de consultes en matèria de mobilitat	---	---

<b>Títol</b>	<b>5.2. Coordinar i desenvolupar els Sistemes Intel·ligents de Transport (SIT)</b>
--------------	--

## Resum

En aquesta mesura es contempla desenvolupar productes innovadors que després puguin esser utilitzats per diferents administracions:

- Incentius per a la modernització del transport discrecional (GPS, Software de transport a la demanda, elements de seguretat, sistemes de retenció infantil), etc.
- Sistemes avançats de gestió de trànsit:
  - Senyalització dinàmica carrils BUS-VAO
  - Informació dinàmica d'alternatives de viatge mitjançant senyalització
  - Control de vehicles pesants
- Sistemes avançats de gestió de l'aparcament (senyalització variable, sistemes de pagament de l'ORA, detecció del nivell d'ocupació...)
- Incentius al desenvolupament d'instruments logístics..
- Implantació de la visió de la mobilitat com un servei (Mobility as a Service), que, es plasmaria en la creació d'una targeta intermodal i/o aplicació mòbil que permeti el pagament d'un conjunt de serveis relacionats amb el transport: autobús, metro, taxi, bicicletes públiques, recàrrega de vehicles elèctrics... .

La definició i prioritització dels elements a desenvolupar serà una de les funcions de la Taula de mobilitat proposada en la següent mesura.

## Participació en l'assoliment dels objectius del Pla

Objectiu Pla	Objectiu mesura	5.2
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	Mitjà
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	Baix
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	Baix
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat	Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat	Baix

## Responsable econòmic

Govern Balear

## Calendari i cost

Es considera un cost unitari de 100.000 €/any destinades a investigació i desenvolupament en matèria de mobilitat.

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			Fase 1				Fase 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
2	Coordinar i desenvolupar els Sistemes Intel·ligents de Transport (SIT)	0,80 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €

## Indicadors de seguiment

Indicador	2018	2026
Nombre d'aplicacions SIT desenvolupades	---	8

<b>Títol</b>	<b>5.3. Crear la Taula de Mobilitat per a l'intercanvi d'informació, promoure la recerca i la innovació</b>
--------------	---

**Resum**

Des del PDSMIB s'aposta per la creació d'una Taula de Mobilitat com fòrum de trobada on els diferents representants dels diversos col·lectius i entitats, públics i privats inscrits, partits polítics, sindicats, etc, puguin aportar les seves opinions i suggeriments, alhora que intercanviar entre si, la diversitat i pluralitat de punts de vista de la mobilitat a les Illes Balears. El caràcter d'aquest òrgan participatiu seria informatiu i consultiu, i velarà per:

- Fomentar el debat participatiu i actiu per fomentar la generació de propostes
- Vehicular el coneixement de les entitats, les institucions i les empreses sobre el sector de la mobilitat
- Liderar l'aplicació del PDSMIB i el seu seguiment
- Incrementar la col·laboració interinstitucional i el compromís entre tots els agents relacionats amb la mobilitat
- Elaborar un pacte per la mobilitat com a document on a els agents públics i privats, concertin el model de mobilitat sostenible per a les Illes i que serveixi de marc de referència pel diàleg.

La Taula de Mobilitat neix amb la vocació de complimentar la tasca del Consell Balear de Transport.

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	5.3
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Baix</b>
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Baix</b>
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Baix</b>
	Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)	<b>Baix</b>
	Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)	<b>Baix</b>
	Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)	<b>Baix</b>

**Responsable econòmic**

Govern Balear

**Calendari i cost**

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			Fase 1				Fase 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
3	Crear la taula de mobilitat urbana per a l'intercanvi d'informació, promoure la recerca i la innovació	<b>0,48 €</b>	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €	0,06 €

**Indicadors de seguiment**

Indicador	2018	2026
Nombre de reunions Mesa de Mobilitat/any	----	3

Títol		5.4. Crear un Observatori de la Mobilitat									
<b>Resum</b>											
L'Observatori haurà de realitzar les següents tasques: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recopilar totes les dades relacionades amb la mobilitat, gestionant una base de dades i una bateria d'indicadors, amb les dades obtingudes. En concret faria un seguiment del PDSMIB, realitzant els informes corresponents..</li> <li>• Establir un sistema d'informació estadístic actualitzat de manera periòdica que s'integraria en la web intermodal plantejada.</li> <li>• Prepararà documentació destinada a promoure una mobilitat més sostenible:</li> <li>• Propiciarà la participació de les distintes administracions en projectes nacionals i/o europeus, mitjançant la recerca de convocatòries i la redacció de projectes.</li> <li>• Elaborarà una guia tècnica per la redacció dels diferents plans i estudis de mobilitat plantejats al PDSMIB. També els auditarà i informarà.</li> </ul>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>5.4</b>	
1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic		Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic								<b>Baix</b>	
		Millora de l'accessibilitat social en transport públic								<b>Baix</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Baix</b>	
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)								<b>Baix</b>	
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)								<b>Baix</b>	
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)								<b>Baix</b>	
		Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)								<b>Baix</b>	
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								<b>Baix</b>	
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
S'estableix un cost de 150.000 €/any per garantir el funcionament administratiu i de gestió de l'Observatori de la Mobilitat de les Illes Balears											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	Fase 1				Fase 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
4	Crear un observatori de la Mobilitat	1,20 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
		<b>Indicador</b>								2018	2026
		Nombre d'informes realitzats/any								---	15

Títol		5.5. Realitzar campanyes d'informació i promoció de la mobilitat sostenible									
<b>Resum</b>											
<p>La mesura consisteix en la realització d'un calendari de campanyes informatives i de conscienciació per explicar el perquè els ciutadans han modificar els seus hàbits de mobilitat, i les prioritats ètiques que presideixen el dret social a moure's.</p> <p>Sens dubte l'aprofitament de la Setmana Europea de la Mobilitat (SEM), campanya promoguda des de la Comissió Europea i que se celebra tots els anys del 16 al 22 de setembre, coincidint amb el Dia Mundial sense cotxe, suposa una evident sinergia per la divulgació i sensibilització de referència. Però cal mantenir i encara fomentar aquest tipus d'activitats, tant en l'àmbit escolar, laboral, de tercera edat, guies turístics, taxis, ciclistes i població en general, durant tot l'any..</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>5.5</b>	
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)								<b>Baix</b>	
		Augment de la flota de vehicles de gas								<b>Baix</b>	
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)								<b>Baix</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Mitjà</b>	
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)								<b>Mitjà</b>	
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)								<b>Mitjà</b>	
		Augment de la mobilitat a peu i bici dels turistes (d'un 28% a un 29%)								<b>Baix</b>	
		Augment mobilitat del transport discrecional entre els turistes (d'un 31% a un 42%)								<b>Baix</b>	
		Disminució ús dels vehicles de lloguer entre els turistes (d'un 33% a un 25%)								<b>Baix</b>	
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)											
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
S'estima en 100.000€/anuals la quantitat assignada per a la difusió de mesures en matèria de mobilitat sostenible, així com la realització de campanyes de conscienciació.											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	Fase 1				Fase 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
5	Realitzar campanyes d'informació i promoció de la mobilitat sostenible	0,80 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €	0,10 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
		<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>					
		Nombre de campanyes realitzades		----		3					



<b>Títol</b>	<b>6.1. Promoure la implantació de punts de recàrrega de gas i potenciar la transformació dels vehicles a gas</b>
--------------	---

**Resum**

El PDSMIB planteja les següents actuacions:

1. Promoure la implantació de punts de recàrrega de gas a les centrals tèrmiques, EMT i estacions de servei.
2. Incentivar la transformació de vehicles a gas.

**Participació en l'assoliment dels objectius del Pla**

Objectiu Pla	Objectiu mesura	6.1
2.Reduir la contaminació (*)	Augment de la flota de vehicles de gas	<b>Alt</b>

**Responsable econòmic**

Govern Balear

**Calendari i cost**

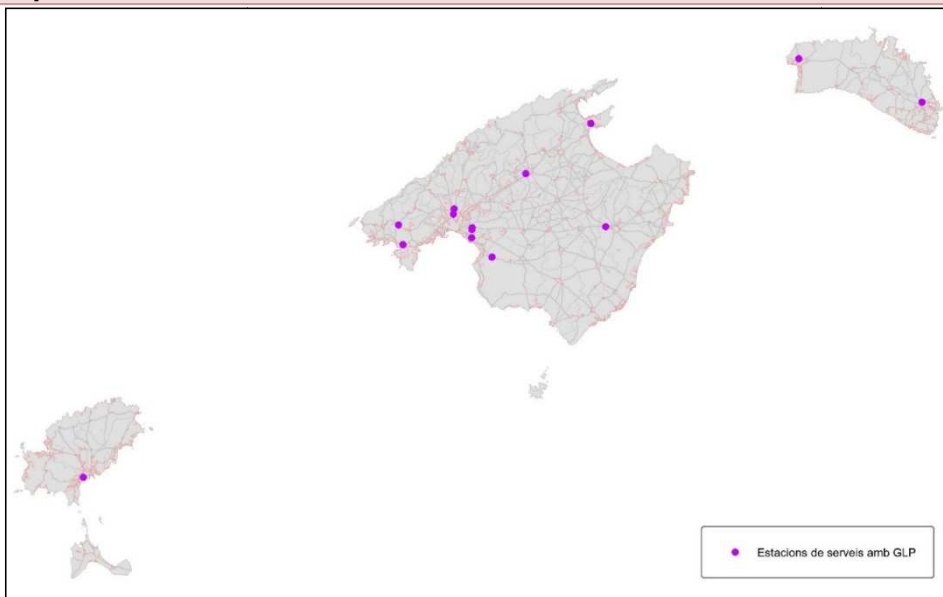
Convocatòria anual de subvenció 300.000 €/anual. El cost d'ampliació de punts de recàrrega de GLP, seria assumida per les pròpies empreses d'estacions de Serveis.

Nº	Mesura	TOTAL	Pressupost (M€)								
			FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1	Promoure la implantació de punts de recàrrega de gas i potenciar la transformació de vehicles a gas	<b>2,40 €</b>	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €	0,30 €

**Indicadors de seguiment**

Indicador	2018	2026
Punts de recàrrega de gas	16	32

**Imatges gràfiques**



**Figura 11: Estacions de serveis amb GLP a les Illes Balears.**

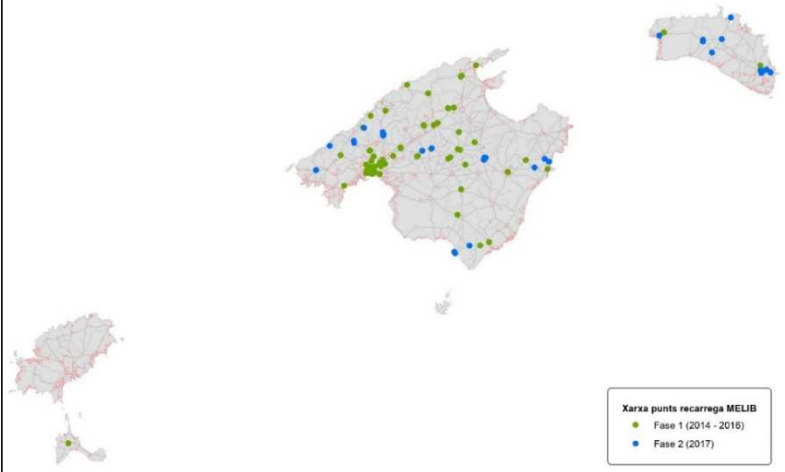
Títol		6.2. Ampliar la xarxa d'electrolineres									
<b>Resum</b>											
El PDSMIB planteja la ampliació de la xarxa d'electrolineres mitjançant:											
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantació de 6 noves electrolineres</li> <li>- Subvencionar la implantació de noves electrolineres a:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcaments públics, amb especial atenció als aparcaments de dissuasió</li> <li>• Estacions de ferrocarril, metro i autobusos, equipaments sanitaris i universitaris</li> <li>• Instal·lacions hoteleres, tallers mecànics i empreses de lloguer de vehicles</li> <li>• Aparcaments privats, amb les condicions legals que li pertoquen segons l'article 60 de la futura llei de canvi climàtic i transició energètica:</li> </ul> </li> </ul>											
Aquests punts de recàrrega s'integraran a la xarxa del Pla Pilot per al Desenvolupament d'una Infraestructura de Recàrrega de Vehicles Elèctrics a les Illes Balears (Pla MELIB), d'acord amb les condicions que s'estableixin en la convocatòria.											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>6.2</b>	
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)								<b>Alt</b>	
<b>Responsable econòmic</b>											
Govern Balear											
<b>Calendari i cost</b>											
Instal·lació de 6 electrolineres amb un cost unitari de 200.000€. S'estima en 1 milió anuals la quantitat assignada a la línia de subvencions amb caràcter anual.											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
2	Xarxa de punts de recarrega: electrolineres i punts particulars	16,06 €	2,06 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €	2,00 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
<b>Indicador</b>				<b>2018</b>		<b>2026</b>					
Nombre de punts de recàrrega públics				373		500					
<b>Imatges gràfiques</b>											
											

Figura 12: Xarxa punts de recarrega elèctrica MELIB (2017). Font: DG Energia i Canvi Climàtic

Títol		6.3. Regular la limitació de la circulació de vehicles contaminants	
<b>Resum</b>			
<p>D'acord amb la futura Llei de canvi climàtic i transició energètica, en el marc de la planificació estatal dirigida al compliment de tractats i acords internacionals subscrits en la matèria, les administracions públiques de les Illes Balears han d'adoptar les mesures necessàries perquè per a l'any 2050 la totalitat dels vehicles de motor que circulin per les xarxes viàries de les Illes Balears estiguin lliures d'emissions contaminants directes.</p> <p>En relació als vehicles de combustió interna, s'hauran d'aplicar les mesures recollides en la futura Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica.</p> <p>De la mateixa manera, les empreses de lloguer de vehicles, com també de les grans i mitjanes empreses que substitueixin anualment més del 30% dels seus vehicles, a l'hora de renovar les seves flotes han de complir els percentatges mínims d'adquisició de vehicles de lliure emissió que pugui establir la futura Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica.</p> <p>En paral·lel a les mesures globals descrites anteriorment, es proposen les següents mesures addicionals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitació de l'accés a determinades zones (nuclis urbans o espais naturals) a vehicles elèctrics o amb emissions per sota de determinats llindars. El GOIB podria fer propostes o un pla de feina amb Ajuntaments, Consells i els gestors dels espais naturals, que s'inclourà als Plans de Mobilitat en espais turístics descrits anteriorment.</li> <li>• Reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics o no contaminants, d'acord amb les propostes de la Llei de canvi climàtic i transició energètica.</li> </ul>			
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>			
	<b>Objectiu Pla</b>	<b>Objectiu mesura</b>	<b>6.3</b>
	2.Reduir la contaminació (*)	Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)	<b>Alt</b>
		Augment de la flota de vehicles de gas	<b>Alt</b>
<b>Responsable econòmic</b>			
Govern i Empreses de lloguer de vehicles			
<b>Calendari i cost</b>			
La mesura no tindria cost.			
<b>Indicadors de seguiment</b>			
	<b>Indicador</b>	<b>2018</b>	<b>2026</b>
	% Vehícles elèctrics	0%	7%

Títol		6.4. Incorporar vehicles elèctrics en les administracions públiques								
<b>Resum</b>										
La futura Llei de canvi climàtic i transició energètica, contempla a l'article 66:										
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les administracions públiques de les Illes Balears únicament poden licitar l'adquisició o el lloguer de turismes, motocicletes, furgons i furgonetes de motor de tipus híbrid endollable o elèctric.</li> <li>• No és d'aplicació el que es disposa en l'apartat anterior als vehicles que en funció de l'ús públic a què estiguin destinats no puguin complir amb aquesta obligació. S'ha d'incorporar la justificació tècnica corresponent a l'expedient de contractació.</li> </ul>										
Es desenvoluparà els instruments i eines necessaris per a la incorporació de clàusules ambientals en els procediments de compra i adquisició de vehicles, incorporant criteris de sostenibilitat, mitjançant l'elaboració d'una guia per a la compra verda de vehicles.										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>6.4</b>		
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)						<b>Baix</b>		
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
Redacció guia per a la compra verda de vehicles: 20.000€.										
				<b>Pressupost (M€)</b>						
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
4	Incorporar vehicles elèctrics en les administracions públiques	0,20 €	0,20 €							
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				2018		2026				
% vehicles elèctrics administracions				1%		50%				

Títol		6.5. Fomentar l'adquisició de bicicletes elèctriques								
<b>Resum</b>										
<p>L'impuls de la bicicleta elèctrica és pot veure com una conseqüència directa de l'aposta en matèria d'infraestructura dels carrils bicis, i vies ciclistes, al llarg del territori que actualment existeixen, promovent una mobilitat més sostenible i eficient.</p> <p>Entre els col·lectius que més poden beneficiar-se d'aquest tipus de vehicle es troben els ciutadans que diàriament realitzen els seus desplaçaments per motius laborals dins del mateix nucli urbà, itineraris amb pendents, persones grans...</p> <p>En aquest context, i atenent a l'elevat cost que encara tenen aquest tipus de bicicletes, respecte a les bicicletes tradicionals, des del PDSMIB s'habilitarà d'una línia de subvenció encaminada a promoure la seva adquisició.</p>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>6.5</b>		
2.Reduir la contaminació (*)		Augment de la flota de vehicles elèctrics (7% del total)						<b>Baix</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectiu		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)						<b>Alt</b>		
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)										
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
L'import màxim de la subvenció serà de 250€ per bicicleta elèctrica, i no podrà superar el 20% del cost d'adquisició (IVA no inclòs).										
Es preveu una dotació financera de 125.000€/anuals per convocatòria de ajudes.										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
5	Fomentar l'adquisició de bicicletes elèctriques	1,00 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €	0,13 €
<b>Indicadors de seguiment</b>										
		<b>Indicador</b>					<b>2018</b>	<b>2026</b>		
		Nombre de bicicletes elèctriques					---	4.000		

Títol		7.1. Regular la màxima velocitat de circulació								
<b>Resum</b>										
<p>La mesura contempla l'establiment dels següents límits de velocitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A les carreteres sense barrera central el límit de velocitat es de 90 km/h, reduint aquest límit a 60 – 70 km/h a carreteres d'ample reduït i/o traçat sinuós.</li> <li>• A les vies desdoblades o amb barreres centrals el límit de velocitat es de 100 km/h, excepte en aquelles vies que per augmentar la capacitat o amplada dels carrils es consideri necessari limitar encara més la seva velocitat.</li> </ul> <p>La regulació d'aquesta normativa s'hauria de realitzar en concertació amb els Consells insulars i el Ajuntaments, mitjançant la modificació de l'ordenança de circulació als municipis i amb senyalització específica a les carreteres. També s'aconsella la seva implantació de forma progressiva a la millora en la infraestructura viària plantejada en les altres mesures d'aquesta línia estratègica, així com que totes les noves infraestructures viàries que es puguin desenvolupar, incloguin elements de control de velocitat.</p>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>7.1</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)						<b>Alt</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)						<b>Baix</b>		
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat						<b>Baix</b>		
<b>Responsable econòmic</b>										
Consells Insulars i Ajuntaments										
<b>Calendari i cost</b>										
65 municipis i un mínim de 3 accessos per municipi, caldria la localització d'aproximadament 200 senyals amb un cost unitari de 1.000 € (200.000 €)										
Considerant un cost unitari de 300 € per senyal, s'estima una inversió de 1,3 M€.										
		<b>Pressupost (M€)</b>								
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Regular la màxima velocitat de circulació	1,50 €	0,18 €	0,44 €	0,44 €	0,44 €				
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>		<b>2018</b>		<b>2026</b>						
Nuclis urbans on es limita la màxima velocitat a 30 km /h		0		65						
Km de vies senyalitzades amb els nous límits de velocitat		0		2.155						

Títol		7.2. Incrementar el Control de la Màxima Velocitat de Circulació									
<b>Resum</b>											
<p>Es planteja la implantació de radars de trams a tota la xarxa que permeti el compliment de la màxima velocitat de circulació. Aquesta implantació d'elements de control ha d'anar acompanyada de les campanyes d'informació corresponents i la senyalització de reforç suficient per a que el conductor estigui suficientment avisat..</p> <p>De la mateixa forma, la implantació dels elements de control estarà vinculada a les obres infraestructurals, és a dir, quan la morfologia de la via s'adeqüi al límit de velocitat establert (implantació de barreres centrals, creació d'un tercer carril, etc.)</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>7.2</b>	
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)								<b>Alt</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Baix</b>	
7. Flexibilitzar el Transport Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat		Disminució d'un 20% de la diferència de temps en transport públic i en vehicle privat								<b>Baix</b>	
<b>Responsable econòmic</b>											
Estat											
<b>Calendari i cost</b>											
Es considera la implantació progressiva dels radars de tram, començant per aquelles carreteres on hi ha una major concentració d'accidents. Es planteja actuar, durant el període del Pla com a mínim sobre un 25% de la xarxa (500 km aproximadament). Considerant un cost de 30.000 € per cada 5 km, la inversió s'elevaria a 3M€											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
2	Incrementar el Control de la Màxima Velocitat de Circulació	3,00 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €	0,38 €
<b>Indicadors de seguiment</b>											
<b>Indicador</b>										<b>2018</b>	<b>2026</b>
%Vehicles circulen per sobre de la màxima velocitat de circulació permesa										—	1%

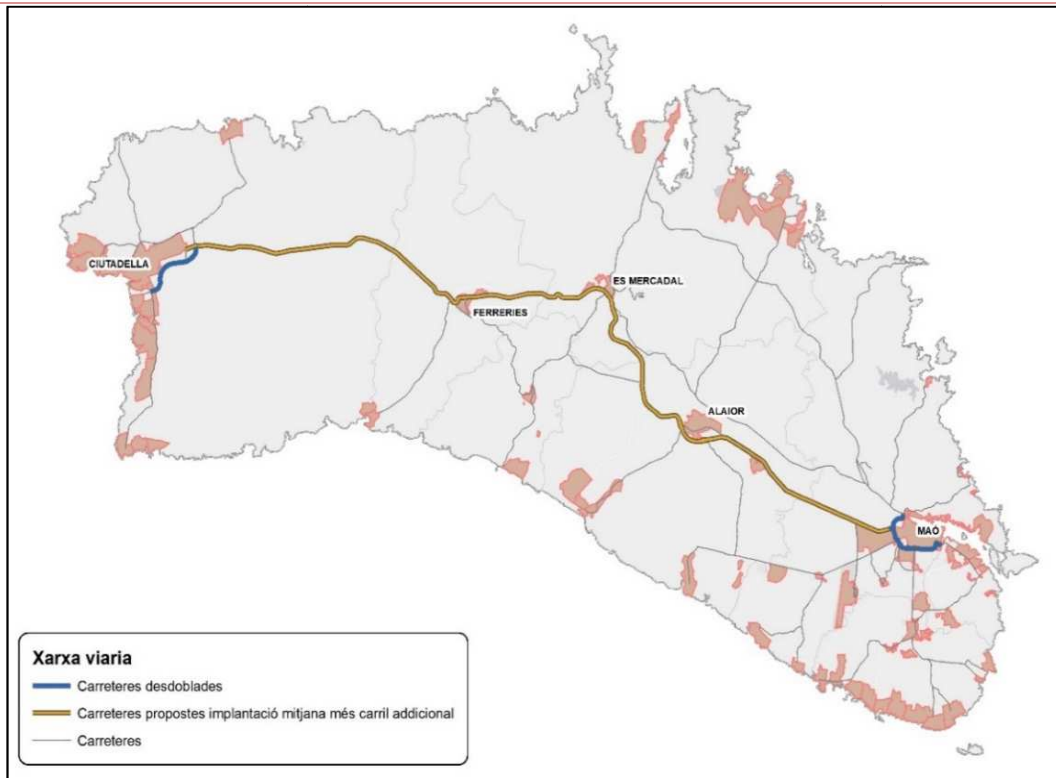
Títol		7.3. Fomentar els processos de camins escolars segurs										
<b>Resum</b>												
<p>Es planteja l'obligatorietat de realitzar camins escolars a tots els centres escolars públics i concertats d'educació primària, secundària i batxillerat de les Illes Balears, seguint una metodologia i senyalització comuna per a tots els camins escolars. Per això, es plantegen incentius per a la posada en marxa del procés i de les mesures que es derivin dels processos dels camins escolars segurs desenvolupats. El primer procés a cada municipi es realitzaria per personal tècnic especialitzat per amb posterioritat ser replicat per policies locals i personal dels centres docents els següents anys a altres col·legis.</p> <p>Es considera que els estudis de camí escolar es duran a terme des de la mateixa escola, sent els serveis tècnics municipals els que concreten i defineixin les actuacions a realitzar.</p>												
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>												
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>								<b>7.3</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)								<b>Baix</b>		
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius		Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)								<b>Baix</b>		
		Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)								<b>Alt</b>		
		Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)								<b>Alt</b>		
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)												
<b>Responsable econòmic</b>												
Govern Balear												
<b>Calendari i cost</b>												
<p>Es considera un cost unitari de 6.000€ per escola pel primer estudi en cada municipi (65)  A més hi hauria una subvenció anual de 100.000€ per part del govern per a subvencionar actuacions derivades d'aquests processos (tècniques, educatives i/o de divulgació).</p>												
<b>Pressupost (M€)</b>												
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1								FASE 2	
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026		
3	Fomentar els processos de camins escolars segurs	1,19 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	0,15 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>												
<b>Indicador</b>										<b>2018</b>	<b>2026</b>	
Nombre de processos de camins escolars										---	1.000	



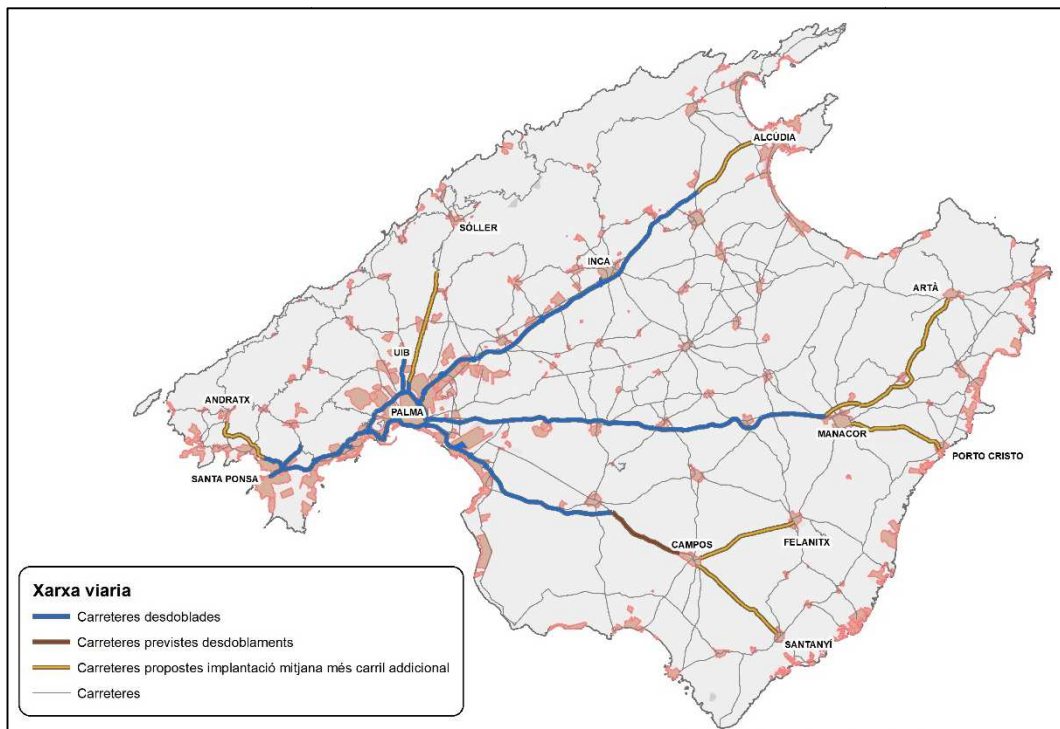
Títol		7.4. Introduir en el currículum escolar matèries sobre la mobilitat sostenible	
<b>Resum</b>			
<p>La mesura consisteix en la definició dels continguts que han de ser objecte d'aprenentatge per part dels alumnes de primària i secundària i formar els mestres perquè puguin desenvolupar-los, així com la seva introducció en el currículum escolar. Es farà especial èmfasi en el desenvolupament de material didàctic perquè dins de les escoles es pugui procedir a la realització de processos de camí escolar.</p> <p>Es planteja un grup de treball conformat per diferents conselleries del govern balear (com a mínim les conselleries amb competències en Transport i Educació) així com representants de la Policia Local i de les associacions de mares i pares dels centres escolars i de les Federacions d'Associacions de Pares i Mares d'alumnes. També es planteja la realització de cursos de formació en relació amb la mobilitat sostenible al personal docent perquè pugui aplicar les matèries definides.</p>			
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>			
Objectiu Pla	Objectiu mesura	7.4	
3. Reduir la accidentalitat (*)	Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)	<b>Baix</b>	
6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Mitjà</b>	
	Augment de la mobilitat a peu dels residents (d'un 33% a un 42%)	<b>Alt</b>	
	Augment de la mobilitat en bici dels residents (d'un 2% a un 9%)	<b>Alt</b>	
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)			
<b>Responsable econòmic</b>			
Govern Balear			
<b>Calendari i cost</b>			
Es considera que aquesta mesura s'inscriu dins el programa de formació del professorat i, per tant, no suposarà un cost addicional.			
<b>Indicadors de seguiment</b>			
Indicador	2018	2026	
Nombre de professionals de l'educació/Polícia Local formats en educació vial	---	1000	

Títol		7.5. Redactar Plans de actuació sobre els Trams de Concentració d'Accidents									
<b>Resum</b>											
<p>La mesura consisteix en actuar sobre aquells trams on el risc de patir un accident greu sigui elevat. Cada Consell haurà d'elaborar un Pla d'actuació que s'actualitzi anualment en el que es determinin els TCA i es defineixin les actuacions per a la seva intervenció.</p> <p>Val a dir que mentre la gestió i les dades d'accidentalitat depenen de la Direcció General de Transít, les obres infraestructurals corresponen als diferents consells. Per aquest motiu, es considera necessari continuar amb la coordinació d'ambdues administracions.</p>											
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>											
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>							<b>7.5</b>		
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)							<b>Alt</b>		
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)											
<b>Responsable econòmic</b>											
Consells Insulars											
<b>Calendari i cost</b>											
Considerant que aproximadament un 20% de la inversió en carreteres dels diferents Consells es destini a millorar els TCA, s'estima en 6 milions d'euros la inversió anual.											
		<b>Pressupost (M€)</b>									
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2				
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	
5	Redactar Plans de actuació sobre els Trams de Concentració d'Accidents	48,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	6,00 €	
<b>Indicadors de seguiment</b>											
		<b>Indicador</b>				<b>2018</b>		<b>2026</b>			
		Trams de concentració d'accidents on s'ha actuat				---		40			

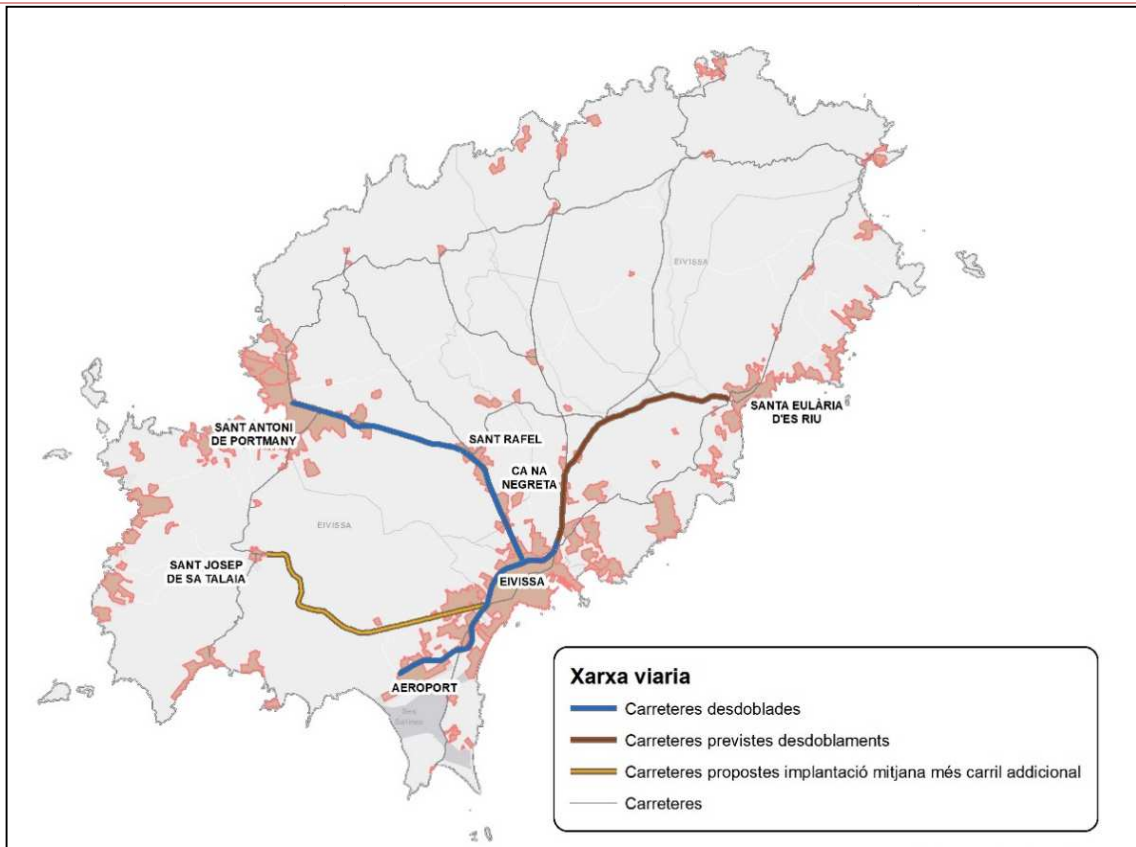
Títol		7.6. Implantar elements de seguretat a les vies principals								
<b>Resum</b>										
Per a evitar els xocs frontals, que són els que produeixen més víctimes mortals a les carreteres, es planteja que a totes aquelles vies primàries que no hagin estat desdoblades s'implanti una mitjana central més un carril addicional per avançar allà on sigui factible. A Mallorca, les vies fins a Andratx, Sóller, Alcúdia, Artà, Felanitx, Santanyí i la carretera Ma-4020 Manacor - Portocristo podrien ésser objecte d'actuació. Pel que fa a Eivissa, a la carretera fins a Sant Josep o Sant Joan també es podria aplicar una solució d'aquest tipus, mentre que a Menorca és a la carretera de Ciutadella a Maó a on s'aplicarà aquest tractament.										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>							<b>7.6</b>	
3. Reduir la accidentalitat (*)		Reducció sinistralitat (20% víctimes mortals)							<b>Alt</b>	
(*) L'assoliment d'aquest objectiu està fortament vinculat al compliment del canvi en la distribució modal (objectiu 6)										
<b>Responsable econòmic</b>										
Consells Insulars										
<b>Calendari i cost</b>										
Es considera un cost aproximat d' 1M€ per km.										
			<b>Pressupost (M€)</b>							
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
6	Implantar elements de seguretat a les vies principals.	152,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €	19,00 €
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>							<b>2018</b>	<b>2026</b>		
km de vies principals segregades							0	152		
<b>Imatges gràfiques</b>										



**Figura 13: Carreteres desdoblades i carreteres propostes implantació mitjana a Menorca**



**Figura 14: Carreteres desdoblades i carreteres propostes implantació mitjana a Mallorca**



**Figura 15: Carreteres desdoblades i carreteres propostes implantació mitjana a Eivissa**

Títol		8.1. Millorar les connexions aèries interinsulars								
<b>Resum</b>										
<p>La mesura consta de les següents accions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Negociació del Govern amb les companyies aèries perquè incrementin l'oferta dels seus vols interinsulars per satisfer l'actual demanda de passatgers i millorar la connectivitat aèria.</li> <li>- Augmentar, previ estudi de la seva necessitat i impacte, les actuals Obligacions de Servei Públic (OSP) en el tràfic aeri de persones entre illes.</li> <li>- Major presència dels Comitès de Desenvolupament de Rutes Aèries dels Aeroports de Mallorca, Menorca i Eivissa, i el Comitè de Coordinació Aeroportuària de les Illes Balears.</li> </ul>										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>						<b>8.1</b>		
8. Optimitzar la connexió entre illes		Augment de la connectivitat interinsular						<b>Alt</b>		
<b>Responsable econòmic</b>										
Estat										
<b>Calendari i cost</b>										
El cost estimat per l'elaboració d'un estudi d'avaluació i modificació del OSP actuals es de 18.000€. L'actuació d'ampliació d'oferta de vols no tindria cost per part del Govern Balear i seria assumida per les companyies aèries.										
<b>Pressupost (M€)</b>										
Nº	Mesura	TOTAL	FASE 1				FASE 2			
			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	Millorar les connexions interinsulars	0,02 €	0,02 €							
<b>Indicadors de seguiment</b>										
<b>Indicador</b>				<b>2018</b>		<b>2026</b>				
Nombre de vols interinsulars				19		25				

<b>Títol</b>	<b>8.2. Implantar una integració tarifaria i funcional a totes les illes</b>									
<b>Resum</b>										
Aquesta mesura té per objecte possibilitar desplaçar-se entre les diferents illes amb un únic títol de transport per als diferents modes de transport públic: bus, tren i vaixell; i consisteix en la adequació del sistema de validació per a que sigui possible i l'establiment del sistema tarifari homogenitzat.										
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>										
	<b>Objectiu Pla</b>	<b>Objectiu mesura</b>	<b>8.2</b>							
	1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del Transport Públic	Millora de l'accessibilitat territorial en transport públic	<b>Mitjà</b>							
	6. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius	Augment de la mobilitat en transport públic dels residents (d'un 8% a un 13%)	<b>Baix</b>							
	8. Optimitzar la connexió entre illes	Tarifa plana interinsular	<b>Alt</b>							
<b>Responsable econòmic</b>										
Govern Balear										
<b>Calendari i cost</b>										
Cost d'integració: 60.000 €										
			<b>Pressupost (M€)</b>							
<b>Nº</b>	<b>Mesura</b>	<b>TOTAL</b>	<b>FASE 1</b>				<b>FASE 2</b>			
			<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>
2	Implantar una integració tarifaria i funcional a totes les illes	<b>0,06 €</b>	0,06 €							
<b>Indicadors de seguiment</b>										
	<b>Indicador</b>	<b>2018</b>	<b>2026</b>							
	Nombre de viatgers entre illes amb targeta TIB	0	624.876							

<b>Títol</b>			
<b>8.3. Coordinació dels mitjans de transports per a les connexions interinsulars</b>			
<b>Resum</b>			
<p>La proposta consisteix en la coordinació dels diferents transports interinsulars:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vaixell – Bus/Tren - Vaixell: Ciutadella - Alcúdia - Palma – Eivissa – La Saviba. Per realitzar aquest recorregut cal la coordinació d'horaris entre els serveis prestats per la companyies navilieres i el servei d'autobús interurbà i/o ferrocarril entre Palma - Alcúdia i viceversa. Així, com a mínim s'haurà de garantir la possibilitat de realitzar el desplaçament d'anada i tornada en el mateix dia.</li> <li>• Vaixell – Bus/Tramvia - Avió: Formentera – Eivissa – Palma. Ampliar l'horari nocturn del vaixell amb una sortida des d'Eivissa – Formentera, a les 23:30, això permetrà als passatgers de l'últim vol amb destinació Eivissa, poder desplaçar-se fins a Formentera. També es planteja garantir els trajectes de primera hora del matí, des de Formentera, perquè els residents d'aquesta illa puguin realitzar la totalitat dels trajectes aeris oferts des de l'Aeroport d'Eivissa cap a Palma.</li> </ul>			
<b>Participació en l'assoliment dels objectius del Pla</b>			
<b>Objectiu Pla</b>		<b>Objectiu mesura</b>	
8. Optimitzar la connexió entre illes		Augment de la connectivitat interinsular	
		<b>8.3</b>	
		<b>Alt</b>	
<b>Responsable econòmic</b>			
Companyies aèries i marítimes			
<b>Calendari i cost</b>			
El cost seria assumit per l'operador.			
<b>Indicadors de seguiment</b>			
<b>Indicador</b>		<b>2018</b>	<b>2026</b>
Nombre de viatgers connexions coordinades		0	6