

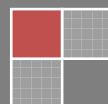
Novembre  
2018



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

# Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

DOCUMENT V  
Informe de Participació



---

## Contingut

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. PROCÉS METODOLÒGIC .....</b>  | <b>2</b>  |
| <b>2. DIAGNOSI QUALITATIVA.....</b>   | <b>3</b>  |
| 2.1 Tallers participatius.....  | 5         |
| 2.2 Entrevistes.....  | 8         |
| <b>3. PRESENTACIÓ RESULTATS I VALIDACIÓ PROPOSTES .....</b>                       | <b>17</b> |
| 3.1 Validació d'objectius .....   | 18        |
| 3.2 Validació de propostes rellevants.....  | 23        |
| <b>4. ANNEX ACTES TALLERS PARTICIPATIUS .....</b>                                 | <b>26</b> |
| 4.1 Acta Taller participació PDSMIB a Menorca .....                               | 26        |
| 4.2 Acta Taller participació PDSMIB a Eivissa .....                               | 39        |
| 4.3 Acta Taller participació PDSMIB a Formentera .....                            | 54        |
| 4.4 Acta Taller participació PDSMIB a Mallorca: Àrea Metropolitana de Palma ..... | 64        |
| 4.5 Acta Taller participació PDSMIB a Mallorca: Part Forana .....                 | 80        |
| <b>5. ANNEX SESSIONS DE VALIDACIÓ PROPOSTES .....</b>                             | <b>92</b> |
| 5.1 Sessió validació propostes PDSMIB a Mallorca.....                             | 92        |
| 5.2 Sessió validació propostes PDSMIB a Menorca .....                             | 103       |
| 5.3 Sessió validació propostes PDSMIB a Eivissa.....                              | 109       |

## 1. PROCÉS METODOLÒGIC

La participació ciutadana és una peça fonamental del sistema democràtic que promou la construcció d'una societat activa que ajudarà a impulsar qualsevol aspecte de la vida social, econòmica, ambiental o cultural. Aquesta societat, mitjançant la seva implicació en els assumptes públics, enriqueix l'acció del Govern i la dota d'eficàcia, però, al mateix temps, aquest dret ciutadà ajuda a generar un equip de govern més exigent i de més qualitat.

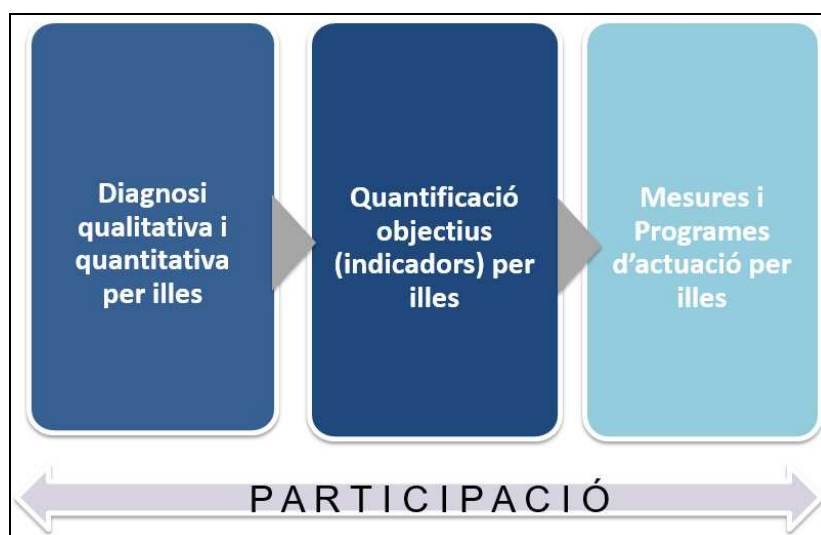
El procés participatiu és un diàleg constructiu i argumentat entre la ciutadania i les institucions, pel qual les persones prenen part en la resolució dels problemes, aportant els seus punts de vista, els seus coneixements i recursos. Així, la ciutadania té l'oportunitat de dur a terme un seguiment del treball i l'acció dels nostres governants i dels assumptes públics, i la possibilitat de col·laborar en la construcció d'una societat millor.

D'aquesta manera, la utilització dels processos de participació tindran per objecte:

- Incentivar la participació dels agents territorials i la població en general
- La consecució d la transparència del procés i implicació dels interessats
- L'obtenció de valuosa informació aportada pels ciutadans
- Fer participés als ciutadans en la presa de decisions.

En resum, amb els processos participatius les decisions guanyen legitimitat, representen un projecte públic i generen coneixement i respecte entre l'Administració i la ciutadania.

El procés participatiu per a la redacció del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) s'ha desenvolupat en dues etapes diferenciades. La primera etapa correspon a la diagnosi qualitativa, que va permetre conèixer la realitat de la mobilitat a les illes.

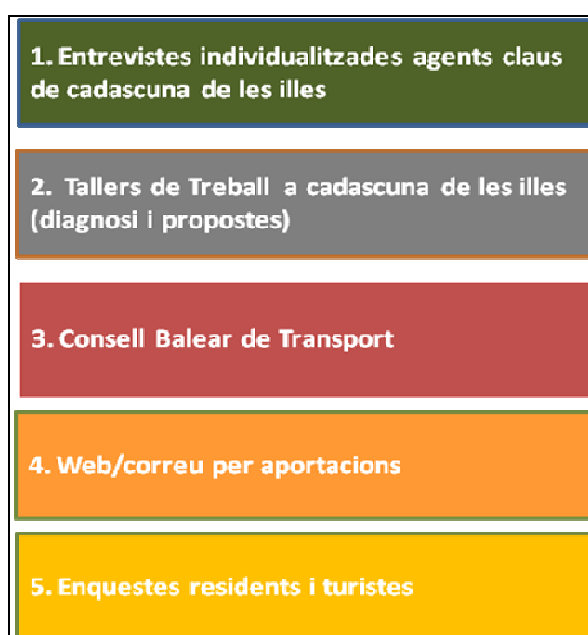


*Figura 1: Etapes del procés participatiu. Font: Elaboració pròpia.*

Un cop finalitzada la primera etapa, es va elaborar un primer plantejament d'indicadors i propostes inicials, les quals van ser validades i aprovades pels diferents agents públics i privats en el marc de la participació ciutadana, corresponent a la segona etapa del procés participatiu com un eix transversal a la redacció final del PDSMIB.

## 2. DIAGNOSI QUALITATIVA

La primera etapa de es va estructurar en les següents 5 fases:



*Figura 2: Fases diagnòstic qualitativa. Font: Elaboració pròpia*

Al llarg de maig de 2017 s'ha desenvolupat les fases 1 i 2, a través d'una ronda de tallers (5) a les illes, així com entrevistes (15) als ajuntaments de més de 20.000 habitants i als principals agents públics i privats en matèria de mobilitat. En aquestes entrevistes se'ls qüestionava sobre els principals problemes que al seu entendre tenia la seva ciutat, o sector econòmic, en matèria de mobilitat.

En total han participat 132 persones distribuïdes de la següent manera:

- Entrevistes: 20
- Tallers:
  - Menorca (05/05/17): 24
  - Eivissa (18/05/17): 36

- Formentera (18/05/17): 11
- Mallorca: Àrea Metropolitana de Palma (30/05/17): 22
- Mallorca: Part Forana (31/05/17): 19

L'objectiu dels tallers ha estat establir un marc de treball i participació per a aprofundir en projectes o estratègies claus per a la mobilitat de les illes Balears. Constitueixen una iniciativa innovadora en les experiències de governança de les polítiques de mobilitat.

Es conceben com a un instrument per a millorar els processos de definició de plans, polítiques o estratègies, la seva implantació o avaluació.

La dinàmica dels tallers ha estat:

- Presentació tècnica
- Dinàmica de participació
- Ronda d'intervencions
- Conclusions.

Els annexos d'aquest document recullen les actes dels tallers realitzats.

A més, durant els mesos d'abril a agost de 2017 s'han realitzat enquestes a residents i turistes, segons la següent distribució:

| Enquestes a residents          |                  |                            |                                 |
|--------------------------------|------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Àmbit                          | Nombre enquestes | % error (univers persones) | % error (univers desplaçaments) |
| <b>Illes Balears</b>           | 4.930            | < 1,5                      | < 0,85                          |
| <b>Mallorca</b>                | 3.380            | < 1,8                      | < 1,04                          |
| <b>Eivissa</b>                 | 700              | < 4,1                      | < 2,40                          |
| <b>Menorca</b>                 | 600              | < 4,3                      | < 2,5                           |
| <b>Formentera</b>              | 250              | < 6,2                      | < 3,5                           |
| <b>Zones de transport (40)</b> | 100              | < 9,8                      | < 5,65                          |

| Enquestes a turistes |                  |                            |                                 |
|----------------------|------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Àmbit                | Nombre enquestes | % error (univers persones) | % error (univers desplaçaments) |
| <b>Illes Balears</b> | 1.700            | < 2,4                      | < 0,7                           |
| <b>Mallorca</b>      | 800              | < 3,45                     | < 1,05                          |
| <b>Menorca</b>       | 400              | < 5                        | < 1,5                           |
| <b>Eivissa</b>       | 400              | < 5                        | < 1,5                           |
| <b>Formentera</b>    | 100              | < 9,8                      | < 3                             |

**Taula 1: Distribució de les enquestes realitzades a la diagnosi qualitativa. Font: Elaboració pròpia**

Cal indicar que, durant tot el procés d'elaboració del Pla director sectorial de Mobilitat de les Illes Balears està oberta una pàgina web informativa ([www.mobilitatbalears.cat](http://www.mobilitatbalears.cat)) en la qual, a través d'un formulari, es permet l'enviament de suggeriments i / o propostes. També s'ha habilitat un compte de correu ([participacio@mobilitat.cat](mailto:participacio@mobilitat.cat)) per demanar informacions i suggeriments. Tots dos mitjans s'han utilitzat com a canals de comunicació per afavorir la participació ciutadana.

**Figura 3: Formulari web d'aportacions i suggeriments. Font: [www.mobilitatbalears.cat](http://www.mobilitatbalears.cat)**

Els primers resultats d'aquest procés participatiu van ser exposats en els diferents tallers participatius de la segona etapa (setembre i octubre de 2017) on es van presentar els resultats i una proposta inicial d'actuacions del PDSMIB per la seva validació i posterior incorporació al Pla.

## 2.1 Tallers participatius

Els cinc tallers de participació duts a terme, han permès conèixer l'opinió dels agents sobre els principals aspectes relacionats amb la mobilitat a tenir en compte en el desenvolupament de les propostes del PDSMIB. Així, territorialment s'han recollit orientacions sobre les accions prioritàries sobre les quals actuar en els modes de transport: vehicle privat, transport públic, bicicleta ...

S'ha tractat específicament la mobilitat en cadascuna de les illes, permetent conèixer la realitat territorial insular. També s'ha tractat de forma individualitzada la Àrea Metropolitana de Palma, per ser el principal focus generador de desplaçament de l'illa i on la pressió de l'ús del vehicle privat és la més elevada.

Dels tallers realitzats, els principals problemes comuns a totes les illes, agrupats en els aspectes de mobilitat proposats en els tallers van ser:

### **1. Bici/Peu**

- Manca de carrils - bici, a les ciutats i pobles, però també que connectin els nuclis de població propers
- Inseguretat dels ciclistes a les carreteres
- Cal millorar i adaptar les voreres (ampliar-les, millorar l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda ...)

### **2. Transport públic**

- Oferta insuficient (horaris i freqüències)
- Informació insuficient i obsoleta a les parades
- Manca de conscienciació en l'ús del transport públic
- Integració tarifària
- Desequilibris estacionals
- Intrusisme en el sector del taxi

### **3. Transport privat**

- Elevat nombre de vehicles privats, especialment en els mesos d'estiu (cotxes de lloguer)
- Manca d'aparcament dissuasoris a l'exterior dels nuclis de població
- Congestió als accessos de Palma, al llarg de l'any, en hores punta
- Increment de la distribució de mercaderies, tant urbanes, com interurbanes

### **4. Altres**

- Mala planificació territorial i urbanística (dispersió dels nuclis de població)
- Problemes de transport de mercaderies i passatgers entre illes, especialment a l'hivern
- Manca de centre logístic i distribució per al transport de mercaderies
- Escassa presència de la Guàrdia Civil a les carreteres

Així, els participants del taller indiquen que el **trànsit de vehicles** segueix sent elevat, principalment en els mesos d'estiu, la qual cosa genera problemes de congestió als accessos als nuclis de població i a les zones turístiques, així com contaminació acústica i atmosfèrica. Aquest problema, comú a totes les illes, s'agreuja per l'increment dels vehicles de lloguer en temporada turística. D'aquesta manera, alguna de les propostes recollides van ser la regulació dels cotxes de lloguer, així com establir limitacions o impostos. S'aposta per afavorir i fomentar el desenvolupament del vehicle elèctric.

Pel que fa a la utilització de modes de **transport alternatius**, es troba a faltar més carrils-bici, considerant la bicicleta com un mode de transport eficaç, tant en l'espai urbà (sent necessari la creació de xarxes planificades i connectades), com interurbà. En aquest últim cas, per connectar nuclis de població propers, evitant així l'ús del cotxe. En aquest sentit, moltes propostes apostaven per la recuperació de la xarxa de camins, com una xarxa de carrils bicis per connectar els nuclis. Caldria realitzar obres d'adaptació per a les bicicletes, així com senyalització dels itineraris i informació. Les propostes en matèria de mobilitat de vianants anaven encaminades a la recuperació de l'espai al centre de les ciutats (peatonització), així com millores en l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda.

Aquestes millores també han estat proposades per al **transport públic**, el qual ha d'adaptar al col·lectiu de persones de mobilitat reduïda. A més, són comuns a totes les illes, a excepció de Mallorca, que l'usuari pugui disposar de més informació dels horaris i freqüència de pas dels autobusos. Aquesta informació és necessari que aparegui a les parades, però també en els establiments turístics (turistes). La creació d'una App que informarà en temps real va ser també proposada.

També s'apunta que la baixa freqüència, les elevades tarifes i la manca d'integració tarifària amb altres transports (metro i tren, en el cas de l'illa de Mallorca) poden suposar una barrera a la seva utilització. En relació al tren i al metro, s'han recollit diverses propostes d'ampliar l'espai destinat a les bicicletes, per afavorir els desplaçaments en aquest mitjà de transport sostenible. També s'ha sol·licitat l'ampliació de places d'aparcaments per a vehicles, i també per a bicicletes, a les estacions de tren.

Finalment, s'han recopilat **elements transversals** a la mobilitat com la millora de la coordinació entre les administracions públiques amb competències en matèria de mobilitat. Una millor i major coordinació entre el planejament urbà i la mobilitat, per evitar la dispersió de nuclis, polígons industrials, equipaments, centres comercials... en el territori.

Un element important i que de vegades no ha estat valorat en la planificació de la mobilitat, és el transport de mercaderies, tant en els centres urbans (places de càrrega i descàrrega), com a la carretera. Des d'aquest sector, s'ha manifestat els problemes amb què es troben els camions per poder realitzar els seus recorreguts i la manca de centres logístics a les illes.

A l'annex es recullen les actes dels 5 tallers celebrats durant el mes de maig de 2017.



## 2.2 Entrevistes

Les entrevistes individualitzades van ser realitzades als representants dels municipis de més de 20.000 habitants, així com als diferents representants dels Consell Insulars de cadascuna de les illes, i agents socials vinculats al sector del transport de viatgers (autobusos i taxis), però també de mercaderies.

De forma genèrica les entrevistes han permès:

- Identificar les posicions i recollir la reflexió dels agents clau.
- Conèixer les percepcions sobre la situació actual i sobre les diferents mesures i estratègies.
- Identificar els aspectes més rellevants sobre els quals hi ha consens.

El resultat de les entrevistes, agrupat per illes, va ser el següent:

### MENORCA

**1) Miquel Preto Fernández**  
**Conseller de Mobilitat (Consell de Menorca)**  
**31/03/2017**

- El Problema de mobilitat és un dels més importants de l'illa
- Manca promoció del transport públic (no només campanyes)
- Hi ha una rigidesa del transport públic
- Problemes legals per a que el Consell actuï com a una autoritat del transport. Manca d'un desplegament normatiu
- Hores puntes molt fortes de transport públic
- No hi ha bus urbà, excepte a Ciutadella, però ho gestiona el Consell.
- Taxi: possibilitat de que funcionés com a taxi compartit al període lectiu en corredors de baixa demanda. Futura implantació de taxis de 7 places.
- El Pla de Carreteres contempla els carrils-bici. S'amplia el voral de la carretera a 2,5 i es prohibeixen els girs a l'esquerra a la Ctra. Maó-Ciutadella
- Es Castell – Sant Lluís - Maó estan connectats en carril-bici
- Els municipis petits estan plens de cotxes als carrers
- S'ha de gestionar l'aparcament de platges. Es va tancar l'aparcament il·legal de Macarella i es va crear un altre més perifèric amb llançadora.
- Hauria d'esser fàcil la connexió vaixell Maó – Alcúdia - Palma. Coordinació d'horaris
- Es Mercadal exemple d'èxit de vianalització
- Taxi: tarifa interurbana per a tota l'illa excepte Maó. A estiu prestació conjunta si no hi ha taxis a l'Aeroport

**2) Dolores Antonio, Regidora d'Urbanisme, Obra Pública i Mobilitat de l'Ajuntament de Maó**  
**Pedro J. Vives, Policia Local**  
**05/05/17**

- La manca de connectivitat entre els nuclis de l'illa, és el principal problema de la mobilitat, seguit de la contaminació, el consum energètic i, en darrer lloc, la sinistralitat
- El transport públic és ineficient i ineficaç. Demanda captiva. El bus urbà pot ser una proposta
- Millorar les connexions aèries entre les illes i tarifes a preu reduït
- Les connexions viàries no són problemàtiques
- Problemes d'accessibilitat al nucli de Sant Climent. Barris aïllats i dispersos
- Conveni amb el Consell
- Al setembre de 2017, l'ajuntament comptarà amb un PMUS que s'està elaborant. Primers resultats penjats al web municipal
- Aposta per fomentar la mobilitat elèctrica
- Projecte de carril bici a les rondes
- La sortida de Maó pel Carrer de Vasallo no té semàfor
- Implantació de corones tarifàries d'aparcament
- Aparcaments perifèrics gratuïts
- Existència de zona verda (per a residents) i zona taronja (de llarga durada) per a l'estacionament de cotxes.

## **EIVISSA**

### **1) David López, Director Insular de Mobilitat (Consell d'Eivissa)**

**31/03/2017**

- Dispersió territorial a Eivissa
- La prioritat ha d'ésser el vianant. Totes les voreres han de complir els criteris d'accessibilitat. Hi hauria més mobilitat de vianants.
- S'acaba de realitzar la integració tarifària
- A 1 de gener de 2019 han d'entrar en funcionament les noves concessions. Una única concessió
- Transport marítim de costa: badia de sant Antoni, Talamanca
- Pla de carreteres per a justificar el desdoblament Eivissa-Santa Eulàlia. S'ha de revisar. Contempla també les bicicletes
- Cala Salada: prova de restricció d'accés a platja. Aparcaments controlats i bus llançadora + taxi + bicicletes. Es planteja exportar aquest model a Benirràs i també al Parc Natural de Ses Salines.
- Cap municipi té transport públic urbà
- S'ha de comptar amb el taxi
- Possibilitat de una tarifa plana insular. Millora de la connexió Menorca-Eivissa

### **2) Paqui Ribas, Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia**

**18/05/17**

- L'ajuntament no compta amb cap PMUS, però actualment està elaborant, a través d'una empresa externa, estudis de trànsit per alguns dels seus nuclis urbans i de la carretera general.
- La normativa urbanística vigent és de 1986 i cal modificar-la
- La carretera entre Eivissa i Sant Josep de Sa Talaia, durant els mesos d'estiu, té un elevat nombre de vehicles, provocant situacions de congestió.

- Actualment, des de l'Ajuntament, estan valorant les modificacions proposades des del Consell en matèria de Territori i Carreteres
- En el seu municipi es localitzen, algunes de les platges més famoses d'Eivissa i, per l'orografia del terreny, el nucli de Sant Josep és un embut per accedir a aquestes platges
- Problemes d'accessibilitat a Es Cubells i la Platja de Comte
- Excessiva oferta de places hoteleres, 17.000 llits, això provoca embussos i un elevat nivell de saturació a les carreteres durant l'estiu
- Les carreteres són de competència municipal
- El transport públic entre Sant Josep i Eivissa és insuficient. Després de les 20:00 hores ja no hi ha servei d'autobús
- Un poble, amb problemes de ciutat

### 3) José Antonio Ferragut, Regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany

**Diego Ponce, tècnic de medi ambient**

**Ángeles Gallardo, Directora tècnica de seguretat**

**Gregorio García-Peña, Policia Local**

**18/05/17**

- El principal problema del municipi és la manca de connexió entre les zones
- Per minimitzar els impactes negatius de la mobilitat cal afavorir la mobilitat a peu (ampliant les voreres i peatonitzant zones), limitar la velocitat a 30 km / h en el casc urbà, així com potenciar el transport públic
- Cal millorar les connexions entre illes a nivell marítim i també aeri. Aposten pel transport marítim com una alternativa de transport públic per connectar nuclis costaners, com es feia anteriorment. Aposten per recuperar els antics ports i regular aquest servei, com a servei públic. Serviria per eliminar cotxes de les carreteres, entre els residents, així com un atractiu turístic per als turistes
- En 2016 s'ha redactat un PMUS per al nucli urbà de Sant Antoni de Portmany, que recull una bateria de propostes agrupada en 9 àmbits d'actuació
- Actualment no existeix carril bici, per la morfologia urbana del nucli, amb carrers estrets
- A l'estiu, problema puntual localitzat, postes de sol. Tenen un protocol d'actuació per regular el trànsit i l'allau de turistes que, durant dues hores al dia, es concentren en el municipi per gaudir de la posta del sol.
- Compten amb transport escolar a dues zones: "Sa Serra" i "Can Coix"
- Aposta per la fomentació de la mobilitat elèctrica, amb la instal·lació de 5 punts de recàrrega al municipi
- Tenen aparcament dissuasori per evitar que els cotxes arribin fins a les platges. Des d'aquests aparcaments existeixen busos llançadores fins a les platges. Això forma part del projecte de "Platja connectada" del Consell d'Eivissa

### 4) Carmen Ferrer, Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament de Santa Eulàlia

**18/05/17**

- Preocupació pels nivells de sinistralitat de les carreteres del municipi
- Cal un desdoblament de la carretera, objectiu principal
- Aposta per peatonitzar centre i limitar la velocitat a 30 km / hora al centre

- Creació d'un carril bici i una via ciclista entre Es Canar i Sant Carles
- Existència de punts negres: Mercat Híppies, Mercat Nocturn de Les Dàlies
- Cal un pla de senyalització
- Elevada oferta turística, 23.000 places turístiques
- Cal millorar el transport marítim, manca de transport de mercaderies i flexibilitat horària en els transport de viatgers
- Actualment s'està revisant el planejament urbanístic vigent
- Hi ha zona blava (575 places). També hi aparcaments dissuasoris però les places són ocupades pel cotxes de lloguer.
- Està pendent construir una estació d'autobusos

**5) Estefanía Torres, Regidora de Seguretat Ciutadana d'Eivissa i Juan José Hinojo, Regidor de Mobilitat d'Eivissa**  
**18/05/17**

- Hi ha un PMUS del 2010 que per raons polítiques no s'ha executat. No obstant això, algunes de les accions proposades, segueixen vigents
- Es planteja implantar zones 30 al centre i un Pla d'Avingudes
- Les dues rondes de la ciutat actuen com a barreres
- No hi ha servei urbà de transport. Més que un servei urbà es necessita una xarxa metropolitana de transport públic
- La solució passa per fomentar els recorreguts a peu (vianalitzar el centre i zones verdes) i en bici. Problemes dels carrers estrets
- Percepció que les tarifes del transport públic són cares, amb freqüències baixes, especialment els caps de setmana
- Un autobús des de l'aparcament dissuasori i el centre
- Existència de dues zones ACIRE
- Hi ha un 10% de places reservades per a PMR però que no es respecten. A l'octubre instal·lació de càmeres de seguretat per tenir un major control

**6) José María Cardona, Autobuses Gaucho – Grupo ALSA**  
**18/05/17**

- Problemes derivats de la dispersió dels nuclis i dels accessos a les platges
- Excés de vehicles privats i de vehicles de lloguer
- Cal crear carrils reservats per als autobusos, tant a les carreteres, com en el nucli d'Eivissa
- Concentració de la demanda del transport públic durant els mesos de maig a octubre. Es transporta més del 80% dels passatgers anuals
- L'estació d'autobusos CETIS, encara no està operativa, és poc funcional i està allunyada del centre
- Cal millorar el finançament des del Consell
- Millorar els equipaments i informació en les parades
- Els serveis d'autobusos llançadora dels aparcaments dissuasoris no són rendibles pels pocs usuaris que l'utilitzen
- Els serveis de transport públic urbà no tenen sentit per la grandària dels municipis

**7) Federación de Transportes**  
**18/05/17**

- Manca pressupost en carreteres i serveis de transport
- L'associació ha promogut l'existència de punts de trobada a Santa Eulàlia i Sant Antoni que permeten concentrar els serveis discrecionals i disminuir
- Caldria una regulació dels autobusos turístics
- Calen nous carrils-bus, tant als nuclis urbans com a la connexió amb Santa Eulalia
- No hi ha prou aparcaments dissuasoris. Consell Insular
- Problemes mediambientals (sense depuradora i una tèrmica molt contaminant)

**8) Asociación taxista**  
**18/05/17**

- Problema dels taxis pirates. Ve gent de fora per oferir aquest tipus de serveis.
- Embús administratiu per a resoldre els problemes del Sector
- Falten infraestructures: Avinguda Espanya, carril bus, rotonda del recinte firal, aparcaments dissuasoris
- Problema de concepció del CETIS
- Problemes d'accessibilitat a l'Hospital de Can Misses
- Marcada estacionalitat
- Problema de nuclis disseminats
- Cal potencial una central de taxis, mitjançant una federació

**9) Gianandrea, Coordinador de Mobilitat del Consell d'Eivissa**  
**18/05/17**

- Estudi d'implantació d'un sistema públic de bicicleta amb 60 estacions. Servei intermodal i amb bicicletes elèctriques
- Una única targeta intermodal del Govern Balear per a totes les illes (mateix suport)
- Hi ha una cultura del cotxe. Una elevada motorització.
- Necessitat de realitzar aparcaments dissuasius
- Hi ha 30.000 cotxes de lloguer, és necessari crear un reglament per regular el negoci
- No calen més carreteres
- Analitzar la factibilitat d'implantar autobusos elèctrics
- Manquen serveis marítims interilles
- Cal crear carrils-bicis que vagin als centres escolars
- Està en fase de redacció el Pla Insular de mobilitat ciclista

**10) Toni Montero, Cap de Secció de Transport del Consell d'Eivissa**  
**18/05/17**

- Presència de vehicles les 24 hores del dies: platges i discoteques. És una illa que no "dorm" mai
- Hi ha dos segments de demanda molt importants: turística i residencial.

- La demanda turística és molt canviant, depenent de les “modes”. S’ha de flexibilitzar el transport públic
- Eivissa té una dispersió territorial superior a la resta d’illes
- No hi ha una subvenció igualitària del transport públic per part del govern entre les illes. Manca una Llei de Finançament del Transport Públic
- Cal fer un estudi del taxi

## **MALLORCA**

### **1) Miguel Angel Sagrera, tècnic mobilitat de l’Ajuntament de Calvià 30/05/17**

- No hi ha un PMUS redactat, però s’han realitzat diferents estudis de mobilitat per conèixer la situació
- S’està duent a terme un procés participatiu per al disseny de rutes cicloturístiques i carril bici
- municipi que presenta una gran quantitat de nuclis dispersos
- Hi ha aparcaments dissuasoris en alguns nuclis de població: Capdella, Calvià, Peguera i Santa Ponça. Es vol posar en marxa una aplicació mòbil per informar de les places d’aparcaments disponibles (Smart City)
- El municipi compta amb el transport públic interurbà del TIB, que connecta alguns dels nuclis de població

### **2) Cristina Alonso, Regidora de Medi Ambient de l’Ajuntament de Marratxí Caridad Umarán, Regidora de Urbanisme de l’Ajuntament de Marratxí 30/05/17**

- El municipi compta amb el nucli històric i urbanitzacions amb un disseny extensiu
- Només existeixen 3 connexions amb Palma
- Problemes d’accessibilitat a les zones residencials
- No existeix un PMUS al municipi
- No hi ha voluntat política de creixement urbà
- Hi ha 14 quilòmetres de carril bici i el 2018 està previst un tram de 5 quilòmetres entre Figueras - Aragó de vies de vianants amb carrils bici
- Hi ha 5 parades de tren al municipi. Estan previstes petites obres per millorar la permeabilitat transversal
- Proposta de peatonitzar alguns centres dels nuclis dispersos.
- Pont d’Inca: hi ha un aparcament de dissuasió, al costat d’una zona degradada. S’està estudiant la connexió amb Palma mitjançant un carril bici.
- Reclamen ajudes i inversions per a la mobilitat a tota la zona de l’Àrea Metropolitana de Palma. No hi ha un planejament d’àrea metropolitana
- Per fomentar el transport públic aposten per busos llançadores per connectar amb les parades del TIB
- Hi ha un servei de taxi a demanda, però que només cobreix el trajecte fins a l’Hospital de Son Llàtzer

- Problemes amb les mercaderies. No hi ha espai suficient. Contenedors que es deixen als carrers perquè els camioners perden el vaixell

**3) Joan Cifre, Director Insular d'Infraestructures i Mobilitat (Consell de Mallorca)**  
**31/05/17**

- En els propers mesos el Consell de Mallorca rebrà les competències en matèria del Transport del Govern Balear.
- En relació al Pla Director Sectorial de Carreteres informa que a Andratx no es realitzarà el desdoblament previst i que a Inca només es realitzarà el desdoblament en un tram.
- Actualment el Departament de Territori del Consell de Mallorca, està elaborant un pla de vies ciclistes a l'illa de Mallorca. Aquest pla contempla una sèrie de vies preferents i aptes per a la circulació de bicicletes, així com una sèrie de recomanacions per millorar la seguretat dels ciclistes en aquestes carreteres. Aquest pla inclourà el desenvolupament d'una app, així com material divulgatiu.
- Per mitigar la contaminació acústica està previst asfaltar trams de les autovies i via de cintura amb un material absorbent al soroll. També hi ha intenció de limitar la velocitat dels vehicles a 100 km / hora.
- El Consell té previst realitzar un pla director sectorial de Mobilitat per a l'Àrea Metropolitana de Palma. La intenció és esperar a l'aprovació definitiva del Pla director sectorial de Mobilitat de les Illes Balears que el Govern Balear que està actualment redactant, perquè no hi hagi discrepàncies i disposar de documents de planificació amb un mateix objectiu.
- En els últims anys ha augmentat el nombre de proves esportives, així com rodatges televisius i de pel·lícules, que impliquen el tall temporal d'algunes carreteres. Cal regular aquest tipus de permisos i una major coordinació entre administracions per mitigar possibles problemes als residents i turistes, pel tall de carreteres.

**4) Antonia Trigueros, Regidora de Mobilitat de l'Ajuntament d'Inca**  
**Carles Caballero, Àrea Tràfic de la Policia (Ajuntament d'Inca)**  
**31/05/17**

- No existeix un PMUS
- Està previst la construcció d'un nou hospital (Hospital Sant Joan de Déu), així com un teatre principal
- No hi ha pressupost per posar en marxa un servei de transport públic. Anteriorment va existir un transport públic urbà que connectava l'Hospital amb el nucli de població, però es va eliminar perquè gairebé no tenia usuaris. Hi ha la previsió de limitar la velocitat a 30km/hora al centre urbà i construir un parc d'educació viària
- En els pressupostos del 2017 hi ha una partida de 40.000 € per a mobilitat
- La zona blava es va eliminar fa 8 anys
- Hi ha dos aparcaments, un de gratuït i un altre de pagament

- L'aparcament de l'estació actualment està tancat per manca de servei
- Aposta per penalitzar l'ús del cotxe per afavorir l'ús del transport públic

**5) Miquel Alcover, Subinspector de la Policia Local de l'Ajuntament de Manacor  
31/05/17**

- El nucli compta amb una ronda de circumval·lació però que amb prou feines és utilitzada pels residents. Segueixen travessant pel centre del nucli.
- Hi ha dos aparcaments públics subterranis, un amb capacitat de 160 places situat a l'avinguda Antoni Maura i que funciona bastant bé, i un altre a la Plaça Sant Jaume (180 places) que amb prou feines té ocupació.
- El municipi compta amb diferents nuclis de població i algunes carreteres que connecten aquests nuclis, presenten problemes de saturació com és la carretera de Porto Cristo. Aquesta dispersió fa que hi hagi molts cotxes a les famílies.
- Hi ha zona blava i això ha provocat un desplaçament dels vehicles aparcats.
- Existeix un PMUS que va ser redactat en 2010 (aproximadament)
- Des de fa diversos anys, l'Ajuntament està intentant redactar la revisió del PGOU, però per diferents problemes, no ha estat possible. Això està generant problemes al territori ja que el planejament vigent és molt antic i no està adaptat a la realitat actual.
- S'ha peatonitzat alguns trams del centre històric, però molts d'aquests habitatges no tenen garatge, de manera que la gent no pot accedir fins a la seva vivenda amb cotxe. Això està provocant que moltes famílies hagin de canviar de domicili i es produeix una situació de degradació.
- No existeix un transport públic urbà i tampoc es realitzen aforaments de vehicles, vianants o bicicletes per falta de personal.
- El municipi compta amb un hospital que no disposa de suficient places d'aparcaments, pel que en ocasions els vehicles estacionen de manera incorrecta en els accessos propers
- Hi ha trams de carrils bicis urbans, però no estan connectats i no hi ha una xarxa definida.
- Problemes de mobilitat en els accessos a les platges verges. Hi ha un estudi per a la zona de Cala Varques. Des d'aquest any s'ha posat en marxa un servei de bus llançadora, des dels nuclis fins aquest tipus de platges.

**6) Ezequiel Horrach, Presidente Agrupación Empresarial Servicio Discrecional de Mercancías de Baleares  
Salvador Servera, Gerente Federación Empresarial Balear de Transportes  
29/06/17**

- El transport de mercaderies, de vegades, no està tan valorat com el transport de passatgers o el transport públic. És un sector que utilitza les mateixes infraestructures que aquests serveis, però té els seus propis problemes.



- Importància del sector per a la població i per al sector turístic, problemes de desproveïment de productes.
- Manca d'espai per poder carregar i descarregar els contenidors al port. Això provoca que 400 camions hagin de desplaçar-se diàriament, entre les 6:00 i les 8:00 de les matí, a la via de cintura per descarregar els contenidors en els polígons de Son Valero, Son Castelló, polígon de Marratxí i Mercapalma. A més, aquests camions realitzen el trajecte de tornada, també per la via de cintura entre les 8:00 i les 10:00 del matí en direcció al port, per poder embarcar els contenidors al vaixell.
- Necessitat de disposar d'un Centre Logístic d'aproximadament 200.000m<sup>2</sup>, pròxim al port de Palma i connectat a la xarxa de distribució de gas. Hi ha interès en el sector del transport de mercaderies per fer un canvi energètic en el consum de combustible i passar al GNC, seguint els passos dels camions d'EMAYA i els autobusos de l'EMT.
- Problemes de planificació en els sentits de circulació del polígon de Marratxí. Polígon que actualment s'està utilitzant com a centre logístic però que no té la infraestructura i condicionament necessaris per als camions i contenidors. Aquest problema s'agreuja els diumenges amb la celebració d'un mercat al polígon.
- A Eivissa també falta espai logístic per al transport de mercaderies. Absència d'espai disponible i, l'escàs sòl disponible a un preu molt superior al preu de mercat. Un altre problema a Eivissa són les retencions que es produeixen a les carreteres, que s'allarguen en el temps els desplaçaments que realitzen els transportistes, no compleixen els períodes de descans que estan obligats a realitzar per normativa. Això implica sancions econòmiques.
- A Menorca, en els ports de Maó i Ciutadella, hi ha espai. A més, a Sant Lluís també és possible localitzar espai disponible.
- Cal un major control en les zones de càrrega i descàrrega, així com permetre l'accés als ACIRES i estacionar a la zona ORA per als transportistes.
- La venda electrònica, així com l'aparició d'empreses tipus Amazon, ha provocat un augment dels serveis de repartiment i distribució, i per tant de vehicles que realitzen aquests serveis. Aquest augment, no es veu reflectit en un augment de places o espai per aparcar, per al servei de transport.
- Utilitzar els carrils busos disponibles a la ciutat, perquè també pugui ser utilitzat pel sector de transports i distribució

### 3. PRESENTACIÓ RESULTATS I VALIDACIÓ PROPOSTES

A partir de la informació obtinguda en el diagnòstic previ realitzat, es va elaborar una primera proposta inicial d'actuacions per incorporar al Pla. D'aquesta manera, en la segona etapa del procés participatiu es van presentar els principals resultats del diagnòstic i un plantejament inicial de les propostes, amb l'objectiu de debatre entre els principals agents públics i privats, i conèixer el seu grau d'acord amb els objectius i propostes definits, compartint d'aquesta manera tota la informació i els diferents punts de vista.

En total s'han celebrat 4 sessions, amb un total de 106 participants (pendents Formentera):

- Mallorca: 18 de setembre, 59 participants
- Menorca: 19 de setembre, 20 participants
- Eivissa: 5 d'octubre, 27 participants
- Formentera: 27 d'octubre (pendent de realitzar)

En el cas dels tallers de Mallorca i Menorca, els tallers es van realitzar en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat, com una activitat més per donar més visibilitat i difusió entre la ciutadania.



**SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT**  
A PARTIR DEL 15 DE SETEMBRE DE 2017, PALMA

La ciutat sostenible guanya espai per a tothom

**DEL 15 AL 22 DE SETEMBRE**

- LA LÍNIA 2 DE L'EMT, GRATIS**  
Durant tota la Setmana de la Mobilitat, la línia 2 de l'EMT, referència del centre històric, serà gratuïta per a tothom!
- MICROTEATRE EN MARXA**  
Actuacions sorpresa de microteatre als busos de l'EMT i al metro, els trens i els busos interurbans del TIB
- PHOTOTIB**  
Puja al TIB i fes-t'hi una foto! Comparteix-la a Twitter i entraràs en el sorteig de diferents regals. Per a més informació, [www.tib.org](http://www.tib.org) (a partir del 18 de setembre) (vestíbul de l'Estació Intermodal - plaça d'Espanya)
- TU FAS PREGUNTES**  
Preguntes sobre la mobilitat a Palma al regidor de Mobilitat, Joan Ferrer, ([www.tufaspalma.cat](http://www.tufaspalma.cat))
- GUIA DE LECTURA BICICLETES LLIBRES**  
Guia de lectura sobre mobilitat sostenible, disponible al web [www.bibliopalma.cat](http://www.bibliopalma.cat)
- BIBLIOTARDI**  
La Biblioteca de Cultura Artesana treu la lectura al jardí de la Misericòrdia
- RUTES SALUDABLES**  
Centre de Salut S'Escorxador; 15 de setembre, a les 9.30 h  
Centre de Salut la Platja de Palma; 19 de setembre a les 8.45 h  
Centre de Salut Son Pisà; 22 de setembre a les 9.30 h  
Centre de Salut Pere Garau; 22 de setembre a les 10 h  
Centre de Salut Valldargent; 22 de setembre a les 10 h

**DIVENDRES 15**

- PARK (INGL) DAY**  
El Park (ingl) Day és una iniciativa mundial participativa i oberta a totes les entitats ciutadanes, que transforma, per un dia, unes places d'aparcament en espais públics i recreatius. Pots consultar-ne les ubicacions a [www.mobipalma.mobi](http://www.mobipalma.mobi)

**DISSABTE 16**

- GRAN DIADA DE LA MOBILITAT**  
Jocs infantils, esports, música... Festa! Un dia per a gaudir el carrer de la Unió sense cotxes, tallat a la circulació de vehicles, d'11 a 20 h, entre el Teatre Principal i la font de les Tortugues

**DIUMENGE 17**

- RUTA GUIADA AMB BICICLETA, "LES MURADES DE PALMA"**  
Passejada amb bicicleta amb Joan Mas (historiador) (plaça de Cort, a les 10 h)

**DILLUNS 18**

- PASSEJADA NOCTURNA A PEU**  
Descobreix allò més amagat de la teva ciutat amb **Font de Misteris d'IB3 Ràdio** (plaça de la Reina/ passeig del Born, a les 19:30 h)
- PRESENTACIÓ DEL PLA DIRECTOR SECTORIAL DE MOBILITAT DE LES ILLES BALEARS**  
Inscripció a [participacio@mobilitatibalears.cat](mailto:participacio@mobilitatibalears.cat)  
Places limitades (de 18 a 20 h a la sala d'actes de Flassaders)  
L'organitza: Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat

**DIMARTS 19**

- TALLER DE MANTENIMENT DE BICICLETES I BICIESCOLA PER A ADULTS**  
Inscripcions per a les classes de bicicleta per a adults a [biciuadademallorca@gmail.com](mailto:biciuadademallorca@gmail.com) (Son Moix, a les 18 h)  
L'organitza: BICIPALMA i BICIUTAT

**DIMECRES 20**

- TALLER DE MANTENIMENT DE BICICLETES I BICIESCOLA PER A CICLISTES URBANS**  
(plaça de Paris, a les 18 h)  
L'organitza: BICIPALMA i BICIUTAT
- EXPOSICIÓ "VEHICLE ELÈCTRIC. PROVA'LL!"**  
(aparcament de l'antiga estació intermodal, de 10 a 20 h; carrer d'Eusebi Estada, 54)



 Compartir et porta més lluny  
[www.mobilityweek.eu](http://www.mobilityweek.eu)  
[www.mobipalma.mobi](http://www.mobipalma.mobi)

Figura 4: Programa Setmana Europea de la Mobilitat (2017). Font: Ajuntament de Palma

## AGENDA JORNADES SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT

**Menorca / 15-22 de setembre del 2017**

**DIVENDRES 15 DE SETEMBRE**

FIRA ES MERCADAL

20.00 h  
 • Ponència: **Energia distribuïda i microxarxes intel·ligents**, per Santi Martínez, d'Estabanel  
 Lloc: Centre de Convencions des Mercadal

**DISSABTE 16 DE SETEMBRE**

FIRA MERCADAL

20.00 h  
 • Ponència: **Projecte Ecomotional Menorca i les noves oportunitats al sector de la mobilitat**  
 Lloc: Centre de Convencions des Mercadal

**DILLUNS 18 DE SETEMBRE**

JORNADA OPERADORS TRANSPORT PÚBLIC

12.30 h – 14.00 h  
 • **Presentació autobús elèctric** Wolta  
 • Ponència: **Empreses operadores de transport públic**  
 • **Prova d'un microbús elèctric**  
 Lloc: Club Nàutic de Ciutadella

20.00 h  
 • Ponència: **La mobilitat elèctrica al sector turístic**  
 Lloc: Saló Gòtic de l'Ajuntament de Ciutadella

**Del dilluns 18 al dijous 21 de setembre**  
17.00 h – 20.00 h  
**PROVES DE CONDUCCIÓ EN EL MUNICIPI DE LA PONÈNCIA**

**DIMARTS 19 DE SETEMBRE**

JORNADA SOBRE MOBILITAT SOSTENIBLE A LA MAR

11.00 h – 14.00 h  
 • Presentació del CIM del **projecte d'ampliació de la reserva de la biosfera a la mar**  
 • Presentació de solucions d'**embarcacions elèctriques per al transport de passatgers** per part de l'empresa Damen.  
 • Presentació de solucions de **motors elèctrics forabord** per part de l'empresa Torquedo  
 Lloc: Centre de la Mar, Maó

11.00 h – 13.00 h  
 • **Conferència** al CIM sobre el **Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears**, principals conclusions i actuacions proposades  
 Lloc: Seu del Consell Insular de Menorca, Maó

20.00 h  
 • Ponència: **El mercat dels vehicles elèctrics i la mobilitat sostenible**  
 Lloc: Centre BIT, Alaior

**DIMECRES 20 DE SETEMBRE**

JORNADA DIVULGATIVA ESCOLAR

11.00 h – 14.00 h  
 • **Xerrada divulgativa i posterior col·loqui** amb els alumnes de l'institut a càrrec de tres enginyers industrials, exalumnes del centre vinculats professionalment al sector de la mobilitat elèctrica.  
 • **Presentació de vehicles elèctrics:** turismes, segways, bicicletes, etc.  
 Lloc: IES M. Àngels Cardona, Ciutadella

**DIJOUS 21 DE SETEMBRE**

JORNADA EMPRESES TRANSPORT, ASTRAME

12.00 h – 14.00 h  
 • Presentació de vehicles elèctrics i solucions per al **sector del repartiment** última milla  
 • Presentació de vehicles elèctrics i solucions per al **sector del taxi**  
 • **Prova de conducció vehicles elèctrics** (turismes i furgonetes)  
 Lloc: Seu d'ASTRAME, Polígon Industrial de Maó

20.00 h  
 • Ponència: **Transició cap a nous models de mobilitat a les ciutats**  
 Lloc: Ajuntament d'Es Castell



**Figura 5: Programa Setmana Europea de la Mobilitat (2017). Font: Consell de Menorca**

En aquestes sessions es van validar també els indicadors de resultats per a cada un dels objectius fixats en el Pla, així com la validació i prioritització de les propostes plantejades.

La dinàmica de les sessions ha estat:

- Presentació dels principals resultats de la diagnosi
- Dinàmica de participació per a la validació d'objectius i propostes més rellevants
- Ronda d'intervencions
- Conclusions.

### 3.1 Validació d'objectius

El plec de condicions del PDSMIB inclou els objectius estratègics en matèria de mobilitat sostenible per als pròxims anys:

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 l'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

Amb aquest punt de partida, totes les actuacions incloses en el Pla estan encaminada a assolir aquests objectius fixats. Per aquest motiu, durant les sessions es van presentar una bateria d'indicadors. L'assoliment dels valors proposats com a indicadors, garanteixen la consecució dels objectius anteriors.

Tots els indicadors proposats van ser valorats de 0 (poc rellevant) a 10 (molt rellevant) pels participants de les sessions. A partir de les respostes obtingudes, es pot elevar l'elevat consens existent pels indicadors proposats. A nivell d'illa, les respostes obtingudes van ser similires, obtenint un elevat nivell d'acord de cadascun dels indicadors.

Així, els indicadors que van aconseguir un major nivell d'acord van ser els relacionats amb els objectius:

- 3. Reduir la sinistralitat: morts per milió d'habitants a 37 (2020) i nivell 0 (2050)
- 2 Reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic: reduir l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, respecte al 2005 en un 20% (2020) i un 60% (2050)

La consecució d'aquests objectiu, tal com va quedar de manifest en les sessions celebrades, passa necessàriament per la reducció del nombre de cotxes, especialment d'aquells més contaminants (dièsel) i amb més antiguitat. Així, cal apostar per reduir el parc automobilístic, però també per fomentar una renovació del mateix, en favor d'aquells vehicles més sostenibles (híbrids i elèctrics).

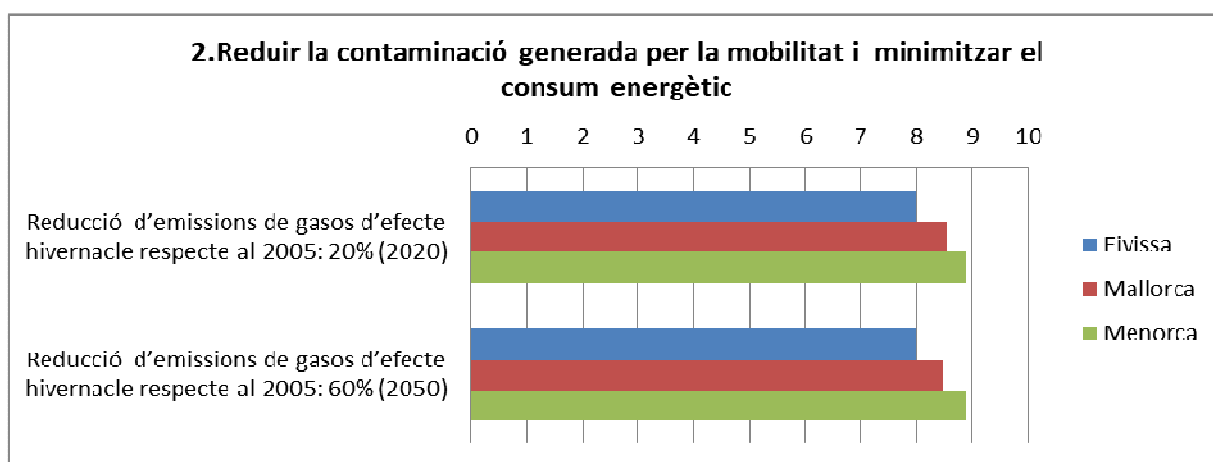
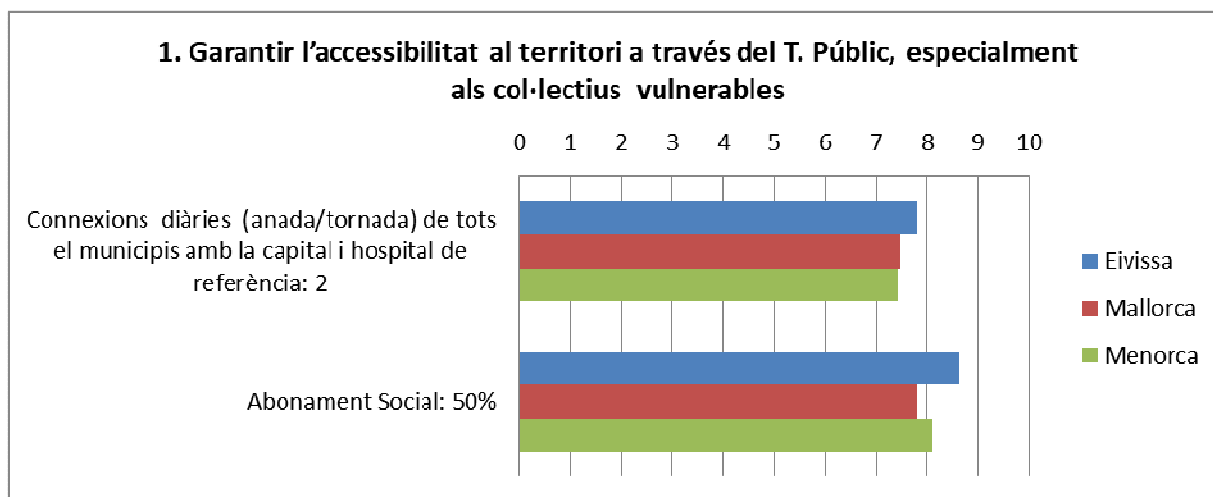
En tots dos casos, els valors més alts es van assolir a les illes de Mallorca i Menorca. En el cas de reducció d'emissions de gasos hivernacles, és precisament en aquesta illes, on les diferents administracions públiques han portat a terme una tasca important, apostant pel vehicle elèctric i creant la infraestructura necessària (punts de recàrrega) per a la seva correcta implementació.

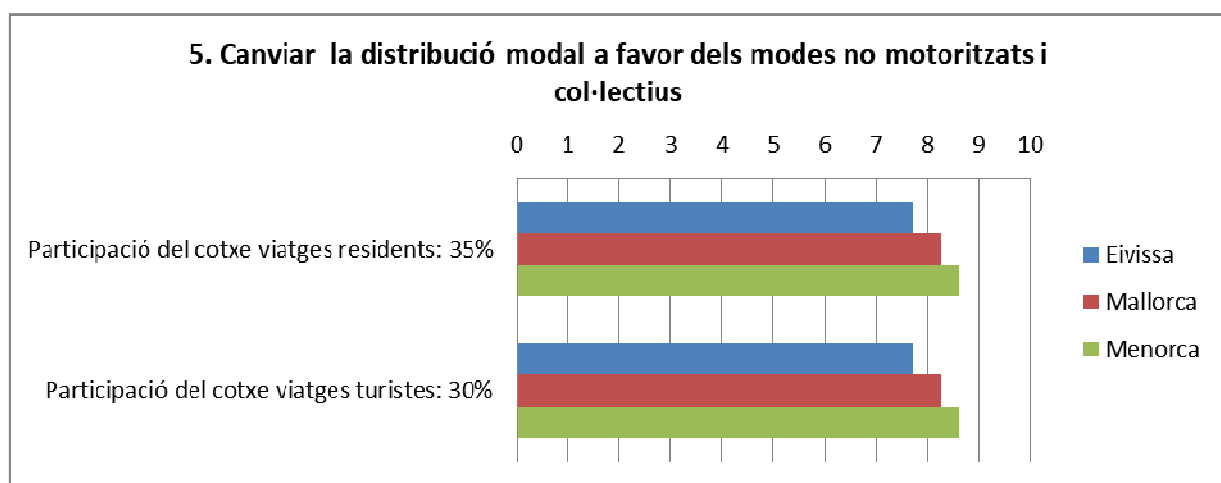
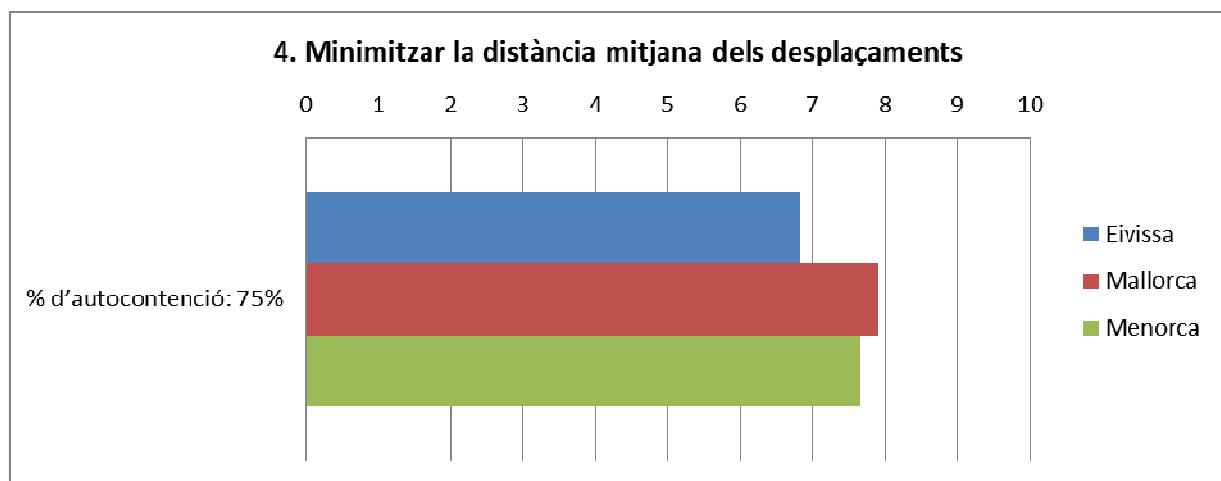
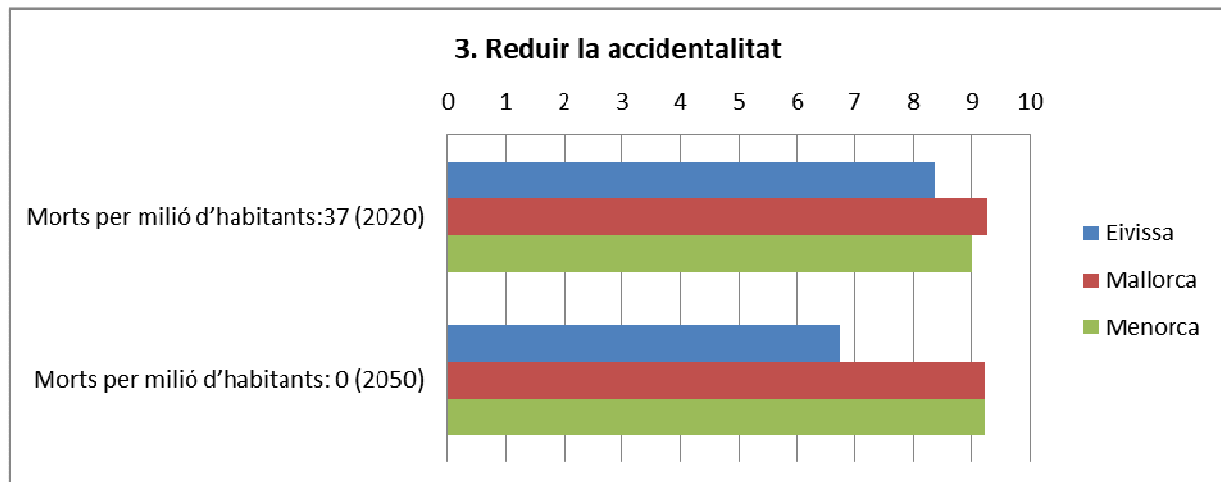
Iniciatives com el projecte europeu CIVITAS DYN@MO a la ciutat de Palma, i Menorca Smart Island: Energy and Mobility (MeSIEM 2020), en el marc de Reserva de la Biosfera a Menorca, han afavorit una major conscienciació del vehicle elèctric entre els seus residents. A això cal sumar l'aposta des del Govern Balear per un model de mobilitat sostenible que posicioni a les illes com un entorn de referència on implantar estratègies sostenibles, desplegant la mobilitat elèctrica a les Illes Balears. Això ha estat possible gracies a la firma de convenis de col·laboració per al desenvolupament de projectes pilots per a la implantació de la mobilitat elèctrica entre la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i els ajuntaments.

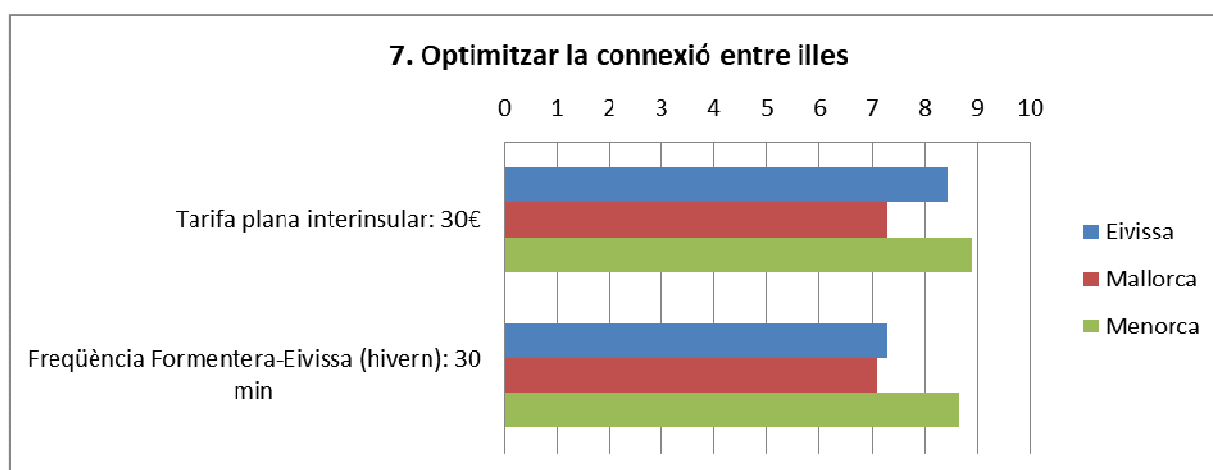
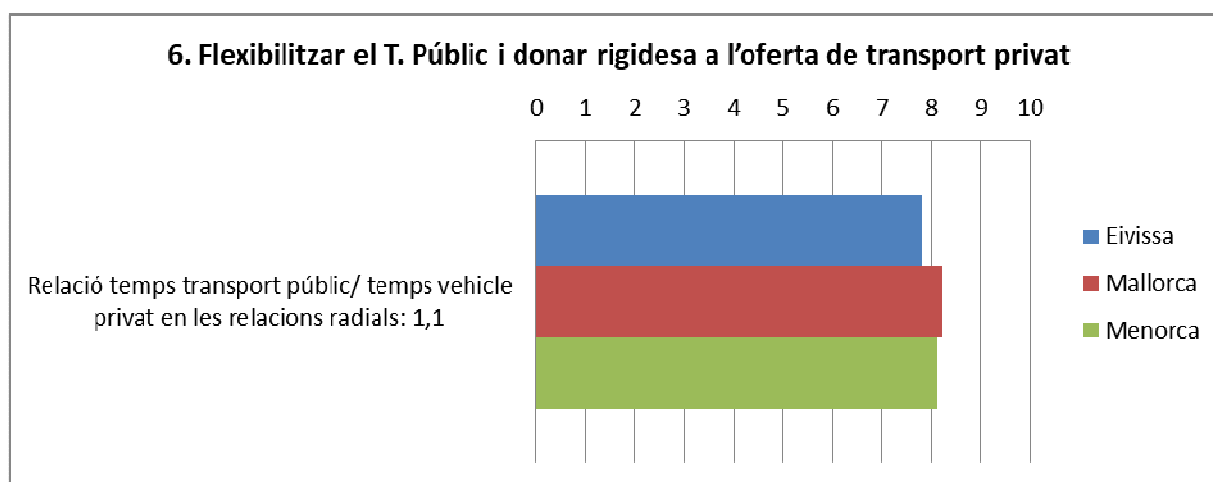
Així, aquest missatge va sent assumit per la societat, afavorint el necessari canvi cultural per introduir el vehicle elèctric, tal com queda reflectit en els comentaris recollits en les sessions (veure annexos).

En el cas de reduir l'accidentalitat és a Mallorca on s'aconsegueix un major consens. Això és degut al fet, que precisament és on es produeixen més accidents, de manera que la població aquesta molt més sensibilitzada a aquest problema.

Crida l'atenció al baix valor assolit a Eivissa, davant l'escenari zero plantejat per al 2050. Això es deu a la percepció de l'escassa presència policial de la policia. Així, els comentaris recollits a Eivissa, reflecteixen que cal un major control i vigilància a les carreteres, que passa pel fet d'augmentar la presència policial. Sense aquesta presència, es percep com impossible la reducció de la sinistralitat de les carreteres eivissenques.







**Figura 6: Validacions indicadors d'objectius del PDSMIB. Font: Elaboració pròpia**

D'altra banda, els indicadors que van obtenir valoracions més baixes van ser el percentatge de autocontenció (75%) en l'objectiu número 4 de minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments, i el nombre de connexions diàries (anada / tornada) de tots els municipis amb la capital i l'hospital de referència, de l'objectiu número 1 Garantir l'accessibilitat del territori del transport públic. En el primer cas, l'explicació de la valoració baixa obtinguda va ser que la major part dels participants no veu realitzable assolir aquest percentatge, ja que molts desplaçaments, especialment els lligats a la mobilitat obligada (laboral, sanitaris, educatives ...) obliguen a desplaçar-se fora del municipi de residència. A més, la política actual de planejament territorial (especialment a l'illa d'Eivissa, amb una gran dispersió dels nuclis de població) i de localització de grans centres comercials als afores dels nuclis de poblament, no ajuden a aconseguir aquest indicador.

Cas contrari és l'altre indicador, que també ha rebut valoracions baixes. En aquest cas, es deu al fet que la major part dels participants van trobar insuficient l'indicador de 2 connexions diàries entre els municipis i la seva corresponent capital. Cal incrementar el nombre de connexions per assolir l'objectiu de garantir l'accessibilitat al territori del transport públic i, d'aquesta manera, aconseguir que el transport públic sigui una alternativa real a la utilització del cotxe.

### 3.2 Validació de propostes rellevants

Igual que va succeir amb els objectius i els seus respectius indicadors proposats, gairebé no hi ha diferències entre les illes. Un altre aspecte comú a totes les sessions realitzades a l'illa, va ser l'encertat diagnòstic realitzat de la mobilitat a les illes i l'adequació de les propostes plantejades per millorar i assolir una major mobilitat sostenible.

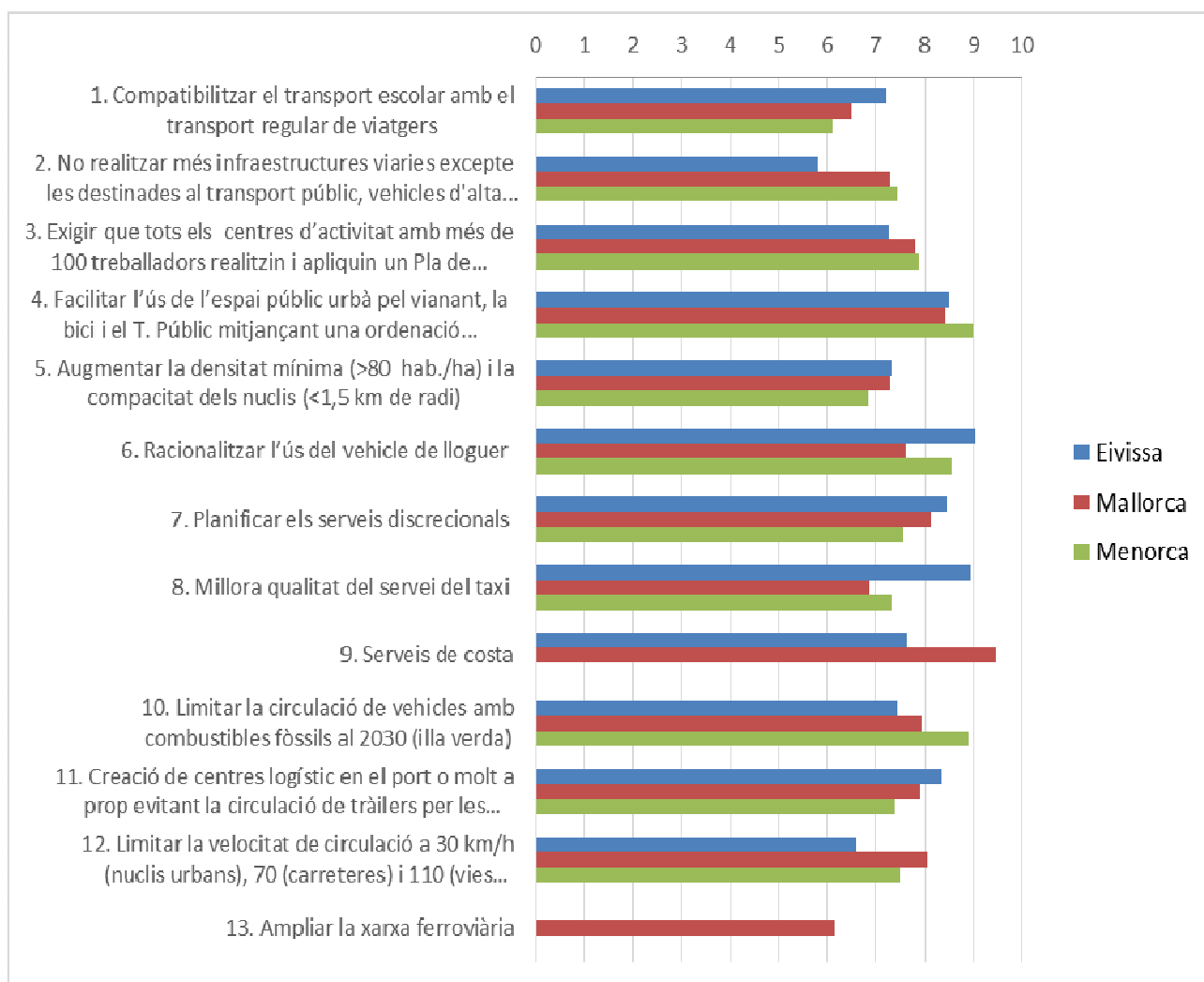


Figura 7: Validacions propostes rellevants del PDSMIB. Font: Elaboració pròpia



---

Això explica les valoracions rebudes a les propostes presentades, permetent la seva incorporació al Pla, gràcies a l'aprovació rebuda per part dels participants.

Especialment va ser ben valorada la proposta de facilitar l'ús de l'espai públic urbà pel vianant, la bici i el transport públic mitjançant una ordenació espacial i tarifaria que dissuadeixi l'ús del cotxe. Per poder garantir l'èxit d'aquesta proposta, va quedar de manifest, en totes les sessions realitzades, la necessitat que hi hagi un consens entre tots els municipis a l'hora de realitzar accions en matèria de mobilitat, algunes de les quals implica "valentia política" (peatonització de carrers, carril bici, ampliació de voreres, servei públic de bicicletes (Consell d'Eivissa) ...).

També va quedar de manifest la necessitat de coordinació en les zones metropolitanes de la ciutat de Palma i de la ciutat d'Eivissa, en la qual diversos municipis estan implicats, a l'hora de dissenyar polítiques de mobilitat sostenible. Des d'aquest punt de vista, l'elaboració dels plans de mobilitat sostenible urbana (PMUS), són una excel·lent eina de planificació que poden afavorir una millor i major mobilitat sostenible als territoris.

A les sessions va quedar de manifest la voluntat de tots els participants de dissenyar ciutats més habitables i accessibles, especialment per fomentar els desplaçaments a peu. En aquest sentit, cal habilitar els espais necessaris per a poder realitzar aquest tipus de desplaçaments amb comoditat, amb garanties de seguretat i complint amb les normatives relacionades amb l'accessibilitat universal per persones amb mobilitat reduïda. La redacció de plans d'accessibilitat municipals va ser proposat en alguns de les sessions, així com la necessitat d'adaptar el transport públic a aquest col·lectiu.

La proposta de racionalitzar l'ús del vehicle de lloguer, també va obtenir una valoració alta en totes les illes. Per aconseguir això, a més de crear una possible taxa o limitació, per als cotxes de lloguer (proposta que genera dubtes legals i per a la qual no existeix un consens per part de tots els participants) es va proposar que els turistes tinguessin més informació del transport públic en els propis hotels de totes les illes, o a través d'una app, per accedir a les zones turístiques (especialment les platges). Cal donar informació als turistes que hi ha alternatives al transport privat i d'aquesta manera no es vegin "obligats a llogar un cotxe", per poder desplaçar-se durant la seva estada. En aquest sentit, la possibilitat de crear un abonament de transport públic per als turistes també va ser suggerida en les sessions.

En el cas de Mallorca, es va evidenciar el risc que aquesta aposta per fomentar el transport públic cap als turistes, com és el AeroTIB, exclougui als residents.

Un suggeriment més concreta per limitar el nombre de cotxes de lloguer va tenir lloc en la sessió d'Eivissa. Des del Consell d'Eivissa, i a causa de les dificultats legals de limitar el nombre de vehicles de lloguer, estan estudiant la possibilitat de requerir, mitjançant la redacció d'un reglament, a les empreses del sector a disposar d'espais per poder aparcar els seus vehicles, així com obligar que totes les empreses tinguin una oficina d'atenció al client. Aquestes mesures van dirigits a no facilitar l'entrada de vehicles de lloguer i així tenir un major control.

Una altra proposta, que va tenir un grau d'acceptació molt alta, va ser la creació de centres logístics en els ports o molt a prop, evitant la circulació de tràilers per les carreteres de les illes. Especialment va ser ben acollida a Eivissa, ja que la circulació d'aquest tipus de vehicles provoca situacions d'embussos a les carreteres. A Mallorca, també va tenir una acceptació elevada, ja que des de fa temps les diferents associacions de transport vénen reclamant aquest tipus d'instal·lacions.

A més, en el cas de Mallorca, es va proposar augmentar el transport de mercaderies per ferrocarril, com a alternativa al transport per carreteres.

La proposta d'augmentar la xarxa ferroviària, que només va ser presentada a Mallorca, va tenir una valoració propera al 6. Aquesta ampliació ha d'estar justificada i cobrir una demanda real, per la qual cosa és necessari realitzar estudis que determinin la viabilitat dels projectes a executar i justifiquin la seva elevada inversió i cost ambiental (consum de territori).

Respecte a la proposta de compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers, si bé va tenir una bona acollida per part dels participants, quedo de manifest la dificultat d'implantació causa de l'actual normativa que dificulta que, nens en edat escolar i adults, comparteixin un mateix autobús. Així, en la sessió de Menorca, es va suggerir que s'amplià el transport escolar als alumnes de Batxiller, Formació Professional i fins i tot a col·legis concertats.

Una altra proposta, que també va ser ben rebuda, però que també va generar dubtes sobre la viabilitat de la seva aplicació va ser l'augment de la densitat mínima i la compacitat dels nuclis, ja que la major part dels nuclis de població, ja siguin dispersos o no, ja estan construïts i consolidats. No obstant això, va quedar en evidència la necessitat d'una major relació del planejament urbà i la mobilitat, sent necessari la inclusió d'estudis de mobilitat en futurs plans urbanístics.

A l'annex de les sessions de validacions celebrades, es recullen les observacions i comentaris realitzats pels participants. Entre altres suggeriments rebuts destaquen les següents propostes:

- potenciar una major intermodalitat en el transport públic, especialment amb la bicicleta, tant al tren, com en els autobusos, habilitant espais en els propis vehicles, i a les estacions.
- fomentar la manera de cotxe compartit (carpooling) com una alternativa al cotxe privat, a través de campanyes informatives o xarxes socials
- redacció d'un pla per a aparcaments dissuasoris, que estableixi elements comuns a totes les illes, incloent-hi aspectes relacionats amb la senyalització

## 4. ANNEX ACTES TALLERS PARTICIPATIUS

### 4.1 Acta Taller participació PDSMIB a Menorca

**Lloc:** Consell Insular de Menorca (CIM)

Maó, Menorca

**Data:** 5 de maig de 2017

**Hora:** 10:00

#### Ordre del dia:

1. Benvinguda
2. Presentació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB)
3. Dinàmica de participació
4. Torn de paraules
5. Acomiadament i agraïments

#### Assistents:

| Nom i llinatges    | Entitats  |
|--------------------|---|
| Jaume Mateu Lladó  | Director General de Mobilitat i Transport (Govern Balear) |
| Joan Mas           | Cap de Servei de la DG de Mobilitat (Govern Balear)       |
| Agnès Canals       | OBSAM   |
| José Maria Roqueta | Organización UGT  |
| Manel Pineda       | Director de Projectes DOYMO                               |
| Josep Carreres     | Batle de Ferreries  |
| Florencio Conde    | Regidor Urbanisme Es Castell                              |
| Aberlardo Oliva    | Cap gabinet aeroport AENA                                 |
| José Luis Florit   | Cap servei transport CIM                                  |
| Ana Fernández      | Tècnica Departament Mobilitat CIM                         |
| Amalia Quintanilla | ETOP  |
| Miquel Camps       | GOB   |
| Isidro Bellota     | Autocars Torres / FEBT                                    |
| Montse Morlà       | Batlessa Sant Lluís                                       |
| Roger Ferrer       | Regidor Ajuntament Alaior                                 |
| Pedro J. Vives     | Policia Local Maó   |
| Valentí Roca       | Autos Fornells  |
| Gabriela Mir       | Inspectora de transports CIM                              |
| Pilar Carbonero    | Enginyera de Carreteres                                   |
| Joan Sales         | Director Insular de Mobilitat CIM                         |

---

|                |                           |
|----------------|---------------------------|
| Jaume Aliaño   | Director gerent TMSA      |
| Joaquim Bisbal | ASTRAME                   |
| Dolors Antonio | Regidora Urbanisme de Maó |
| Marta Febrer   | ASHOME                    |

## 1. Benvinguda

**Manel Pineda (DOYMO)**, agraeix l'assistència al taller, així com la col·laboració prestada des del Consell de Menorca per a la realització del taller. Explica que aquest taller té com a objectiu obrir nous canals de comunicació i participació per a permetre la definició de les línies estratègiques del nou pla de mobilitat, recollint les opinions dels tots els agents públics i privats de les illes.

## 2. Presentació del PDSMIB

A través de la presentació en PowerPoint es presenta el PDSMIB:

- Abast del Pla
- Estructura del Pla
- Objectius
- Diagnosi Qualitativa i Quantitativa
- Presentació pàgina web i correu electrònic
- Calendari d'execució

## 3. Dinàmica de participació

Finalitzada la presentació, Manel Pineda explica que una de les parts del diagnòstic qualitatiu és recollir les opinions dels principals agents socials i econòmics de les illes, per conèixer quina és la realitat percebuda en l'àmbit de la mobilitat. Recorda que aquest mateix taller es realitza en cadascuna de les illes.

Per aquest motiu es reparteixen *pòsits* perquè les persones assistents puguin escriure quins són els principals problemes de mobilitat a l'illa de Menorca, així com possibles propostes per solucionar-los, agrupats en 4 categories:

- Bici/Peu
- Transport públic
- Transport privat
- Altres

Durant 15 minuts els assistents anoten els seus comentaris i els col·loquen en una pissarra, segons les categories indicades.

#### 4. Torn de paraules

Un cop col·locats els pòsits, Manel Pineda, explica que s'iniciarà un torn de paraules perquè cada un dels assistents pugui detallar i explicar el seu comentari. D'aquesta manera la informació es recollirà i s'analitzarà per a la redacció del Pla. També comenta que és necessari que cada persona indiqui el seu nom, així com l'entitat a la qual representa, per a poder incorporar-lo al acta.

**Dolors Antonio (Regidora d'Urbanisme, Obres Públiques i Mobilitat, Ajuntament Maó):** fins ara la planificació territorial s'ha fet pensant en el cotxe. Per canviar aquest model cal una planificació a mig i llarg termini. Aquesta planificació ha provocat que les carreteres i carrers no siguin accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, ni per a les bicicletes. Per fomentar l'ús de la bicicleta és necessari dissenyar una xarxa connectada de carrils bicis i no realitzar actuacions aïllades, amb trams inconnexos.

**Pedro J. Vives (Policia Local Ajuntament Maó):** falta consciència del model de ciutat que volem. Millorar el transport públic per connectar els nuclis de població. Afavorir els aparcaments dissuasoris perquè el cotxe no entri a la ciutat. Les vies no estan adaptades a l'ús correcte. Per exemple la Ronda de Maó s'ha convertit en un carrer, on els cotxes aparquen.

**Montse Morlà (Batlessa Ajuntament Sant Lluís):** cal una consciència de l'ús del transport públic (transport net, problema del canvi climàtic ...) el que provoca un ús excessiu del vehicle privat. Cal abaratir les tarifes del transport públic perquè sigui competitiu davant el vehicle privat.

L'usuari del transport públic està sensibilitzat davant el canvi climàtic i que no ha de contaminar més.

**Roger Ferrer (Batle Ajuntament Alaior):** cal millorar la xarxa insular de carrils bicis, aprofitar l'orografia del terreny de Menorca. El corredor Sant Lluís - Maó funciona com a carril bici. Hi ha una major conscienciació dels beneficis que es deriven de l'ús de la bicicleta. Cal permetre pujar bicicletes al transport públic.

Manca del transport públic a la Costa Nord, especialment a l'estiu, s'hauria d'estudiar la viabilitat.

Problema de la carretera general Me-1, especialment amb els camions del transport de mercaderies.

**Isidro Bellota (Autocars Torres):** prioritzar la circulació dels autobusos a les carreteres. Adaptar el transport públic al col·lectiu de persones amb discapacitat, a la gent gran, però també per a bicicletes. Potenciar el taxi.

**Miquel Camps (GOB):** cal limitar l'ús del cotxe. Alguns ajuntaments s'han realitzat accions valentes, com eliminar places d'aparcaments, ampliar voreres... que afavoreixen els desplaçaments a peu.

Però en altres cas, s'han eliminat zones verdes per destinar-los a aparcaments. Pocs aparcaments subterranis i pocs utilitzats. Alternativa d'edificis amb places d'aparcaments i així recuperar zones verdes.

Fomentar els camins escolars segurs, ja que eliminaria les puntes d'ús de vehicles privats a les entrades i sortides dels col·legis. Cal que aquests camins siguin segurs perquè les famílies deixin que els seus fills vagin a peu.

Fomentar la bici elèctrica en els municipis.

Sincronitzar els horaris d'autobusos amb les sortides i arribades de l'aeroport.

**Anònim:** l'increment del comerç electrònic, provoca l'augment del transport de repartiment i mercaderies. Els horari de repartiment a Maó i Ciutadella no ajuda a una mobilitat sostenible.

En alguns trams de la carretera de Fornells no hi ha prou espai al voral perquè sigui utilitzat per les bicicletes. Elevat nombre de turistes i residents, que utilitzen la carretera per fer esport amb la bicicleta.

**Jaume Aliaño (Gerent TMSA):** lamenta la manca d'una imatge corporativa comuna a les parades, així com la manca de criteris de disseny i informació que els operadors haurien d'utilitzar, per a facilitar la informació, tant als residents com als turista.

Creu que seria interessant que l'administració pública obtingués certificacions del servei de transport públic de passatgers, com la UNE-EN 13816 i que fos una exigència per a tots els operadors de serveis. Així unificar criteris i garantir uns estàndards de qualitat.

Potenciar l'oferta per als principals nuclis de població, aeroport i ports. Per això constituir grups de treball que integrin tots els agents públics (com reguladors del serveis), els operadors i agents socials (com a usuaris de serveis).

**Joan Sales (Director Insular CIME):** manca d'itineraris de bicicletes, especialment per accedir a zones turístiques. Prioritzar l'ús dels camins rurals perquè puguin circular les bicicletes.

**Pilar Carbonero (Enginyera de carreteres):** és important tenir un bon disseny de la xarxa de transport, per a això és necessari conèixer molt bé la demanda i les necessitats dels usuaris. Cal tenir present que l'usuari valora molt el cost del temps del viatge, sent l'element que determina l'ús d'un transport o un altre. Cal fomentar la intermodalitat.

Importància del disseny de l'espai públic per afavorir un tipus de transport sostenible.

**Anònima:** dificultats de poder compartir l'ús de la bicicleta i el bus, ja que no es pot pujar la bicicleta. Cal que el servei del taxi sigui més competitiu, per això és necessari una major coordinació d'aquest servei. Falten llicències i parades de taxis

---

**Anònim:** aposta per establir limitacions / dificultats al vehicle privat, per afavorir l'ús del transport públic. Cal també un canvi cultural (més còmode, més econòmic ...).

Perquè el transport públic sigui rendible, cal comptar amb subvencions de l'administració pública.

Cal la sincronització entre diferents línies, per facilitar el transbordament i en el menor temps possible.

**Amalia Quintanilla (ETOP):** abús del vehicle privat en els trajecte curts. La bici elèctrica seria una bona alternativa, però cal una conscienciació i una xarxa de carrils bicis. Eliminar places d'aparcaments i crear bosses d'aparcament a la perifèria, perquè el vehicle privat no entri a la ciutat.

Falten estudis de mobilitat, per pacificar les ciutats i millorar la gestió de la mobilitat sostenible i apuntar cap a una petjada ecològica zero.

Recuperar la xarxa de camins per a les bicicletes.

**Ana Fernández (Enginyera de Camins del Departament de Mobilitat):** cal distingir dos nivells de treball: mobilitat local i mobilitat entre els principals nuclis de població.

Local: incentivar l'ús del vehicle privat: projectes de pacificació i vies de vianants. Estudi de zones d'aparcament.

Transport públic estudiar les necessitats dels usuaris i veure que línies són les més rendibles, amb especial atenció als centres generadors: instituts, col·legis, centres de treball...

Mesos de juliol - agost problema del turisme que incrementen el nombre de cotxes i saturació a les platges, especialment per aparcar. Cal conèixer que llocs són els més visitats (enquestes als turistes) per oferir un servei de transport públic i evitar que utilitzin el cotxe.

**José Luis Florit (Cap de serveis de transports del CIME):** problema d'estacionalitat per dimensionar el transport públic. A més hi ha 4 contractes diferents, provocant problemes de sincronització d'horaris, canvi de tiquets... cal una major coordinació entre els concessionaris.

Problemes de coordinació amb el transport escolar per la presència de diferents administracions que tenen competència (CAIB, Consell...).

**Abelardo Olivas (Cap Gabinet Aeroport AENA):** manifesta que està d'acord amb l'exposat fins ara i comenta que fa 3 anys es va realitzar un estudi de mobilitat laboral dels treballadors de l'aeroport (1.800 treballadors a l'estiu). Les principals conclusions van ser que els treballadors estaven disposats a arribar en bici i demandaven un carril bici, un petit percentatge comparteix cotxe, però la majoria realitza el trajecte sol per la seva pròpia comoditat. Manca de consciència ecològica.

Demanda d'usuaris d'una línia directa de l'Aeroport fins a Ciutadella. Ara cal anar a l'estació d'autobusos i fer un transbord.

**Josep Carreres (Batle Ajuntament de Ferreries):** cal definir el model de ciutat i poble que volem, per això cal planificar a mitjà i llarg termini i comptar amb un consens i suport polític. Això en els pobles és difícil, ja que la gent vol respostes ràpides.

Cal apostar pel transport públic encara que sigui deficitari.

**Jose María Roqueta (UGT):** problema de connexió del transport públic a les urbanitzacions. A més, la gent percep el transport com un servei excessivament car.

**Agnès Canals (OBSAM):** realitzem el càlcul d'indicadors de sostenibilitat de l'illa i el 50% de les emissions del CO2 provenen de mobilitat interna. Fomentar l'ús de les bicicletes i a peu, ja que la majoria dels desplaçaments que es realitzen són curts i no cal agafar el cotxe.

Posar dificultats al transport privat, eliminar rotondes de Mao ja que dificulta molts els desplaçaments a peu o amb bicicleta. Les parades d'autobusos estan posades en aquells llocs on menys dificulta al trànsit, però no on per a les persones en més fàcil arribar.

Cal planificar a llarg termini. Fomentar combinar el transport públic i bicicletes. Abaratir les tarifes del taxi o permetre el seu ús compartit. Potenciar el car-sharing.

Els principals elements d'atracció turística no estan connectats amb el transport públic, només ho estan les platges.

**Marta Febrer (ASHOME):** els turistes quan vénen a l'estiu, ja vénen amb el cotxe llogat, no es plantegen venir sense cotxe perquè no tenen informació de la xarxa de transport públic. Si aquesta informació es millorés, ja no tindrien la necessitat de llogar un cotxe.

El transport públic no està adaptat per a dur bicicletes. El mateix passa amb els accessos a les platges.

Problema cultural de l'ús del cotxe, molt més còmode d'utilitzar el transport públic.

Aposta per peatonitzar els centres urbans, així com fomentar els vehicles elèctrics: bicicletes i cotxes.

## 5. Acomiadament i agraïments

**Manel Pineda (DOYMO):** agraeix totes les aportacions rebudes i recorda que s'ha habilitat un correu electrònic perquè, aquelles entitats que vulguin, puguin fer aportacions o suggeriments al Pla Director Sectorial de Mobilitat: [participacio@mobilitatbalears.cat](mailto:participacio@mobilitatbalears.cat)



Anima a l'enviament de suggeriment i/o aportacions per a la redacció del Pla. Recorda que totes els missatges rebuts, seran respostos i tinguts en compte per a la seva possible incorporació al Pla.

A les 11:30 conclou el taller participatiu.

## ANNEX I Dinàmica de participació (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

| PROBLEMES   | CAUSES  |
|---|---|
| Poc ús de sa bici/peu                                     | connectivitat aèria entre illes per a generar sinergies de visitants entre elles  |
| Poc ús des transport públic                               | problemes de circulació i estacionament deguts a les puntes de circulació en temporada estiuenca  |
| Saturació estival   | increment de vehicles tipo tràiler a la ME-1  |
| Accessos al centre de les ciutats problemàtics            | increment de petits vehicles de repartiment de mercaderies a las ciutats  |
| Manca transport públic                                    | Absència d'una imatge corporativa prou definida i consolidada del transport públic regular de l'illa (parades, marquesines, horaris) que faciliti la utilització dels serveis per part dels usuaris, especialment els turistes i visitants  |
| Solucionar tota la M-1                                    | Predomini transport privat sobre públic. Xarxa viària millorable = velocitat comercial transport millorable = rendibilitat transport públic millorable = connectivitat interna illes millorable   |
| Millora carril bici i busos equipats/preparats per bicis  | falta de planificació entre los distints modes bici-vehicle privat  |
| Poca demanda de transport públic                          | 1. foment del transport privat (no conscient o no planificat) 2. manca de xarxes pels diferents modes de mobilitat i objectius (treball, oci, escolar..) .3 manca comoditat/prioritat dels transports a peu/bici respecte als altres tipus. 4. Manca comoditat/prioritat TP respecte mob. en transport privat |
| Falta Millora horaris bus                                 | Alta estacionalitat turística   |
| Situació xarxa viària                                     | Falta d'hàbits saludables, falta de carrils bici, distancies curtes, aparcaments cars i poc dissuasoris, falta de demanda / costums   |
| Ordenació Municipal. No insular. Insuficients llicències. | connexions transport públic des de zones centro a costa nord i sud  |

|  |  |
|--|--|
| Manca flexibilització transport públic per substituir transport en vehicle privat                                | Potenciació de l'oferta i promoció de tots els serveis de transport públic regular que de manera sincronitzada, faciliti les connexions entre les principals poblacions i els centres de transport com aeroport, ports, etc. |
| Planificació formals que no acaben de aplicar-se   | Dificultat accés al territori amb transport públic manca oferta transport públic (manca oferta transport públic)   |
| Manca de recursos i finançament per fomentar la diversificació de la mobilitat                                   | TP. Poques freqüències i preus alts  |
| Ordenació territorial i de l'espai urbà  | Manca de carrils bicis   |
| No existeixen estudis de demanda i estudis previs de mobilitat generada  | 1. millorar intermodalitat bici-bus 2. Millorar freqüències bus zones residencials 3. supremacia transport privat 4. Trànsit: llargs recorreguts 5. Falten taxis a l'estiu, retard en servei                                 |
| Planificació pensada pel vehicle, no pel vianant (rotondes, creuaments, parades bus etc)                         | congestió circulació vehicles a l'estiu  |
| manca d'objectius clars en l'ordenació de l'espai públic i projectes públics viaris                              | poca freqüència TP preu massa car dels bitllets  |
| Manca de flexibilitat espais i/o normes  | transport públic poc adaptat a la demanda  |
| a) Nucli antic no pensat per trànsit rodat b) Noves vies pensades per a un trànsit diferent (via ronda ineficaç) | preu elevat transport públic   |
| Ordenació viària només en funció del vehicle   | problemes transport públic. Baixa demanda = baixa rendibilitat = poca oferta. Dispersió de nuclis població. Manca coordinació diferents actors; concessions transports - transport escolar. Xarxa viària millorable          |
| Manca d'espais pacificats  | massa us del vehicle privat  |
| Augmentar el servei públic (si es limita el transport privat) sincronitzar els enllaços (transbordaments)        | vehicle privat: mal estat de carreteres-Borsa aparcaments  |
| creixement de la població amb manca de previsió a futur  | Concentració del seu ús a l'època turística estival (estacionalitat turística)   |
| escassa intervenció sobre carreteres existents   | manca d'estacionament tipologia de vies  |
|  | bici: falta carrils bici   |

|   |  |
|---|--|
| pocs carrils bici   | problemes peu/bici: manca espai a vies interurbanes (voravies amples o carrils específics). Dificil convivència vianants/vehicles/bicicletes a vies urbanes            |
| pocs aparcaments per bicis  | manca d'itineraris escolars segurs   |
| desnivells importants dins del municipi. Ciutadella es excepció   | seguretat , pocs aparcaments bici, no connexió transport bici  |
| Causes vehicle privat. T. Privat més còmode que el T. P. Poca oferta de T.P. Car en segons quins casos  | 1. falta d'itineraris peu-bici. Tot i que en els voltants de maó i ciutadella hi ha itineraris a la resta d'illes hi ha manca especialment per accedir a la costa.     |
| Crear Xarxa insular de carril bici  | poca definició xarxa viaria publica - pocs carrils bicis   |
| Mal estat carrils bici (pocs)   | baixa freqüència. Preu poc competitiu vs veh. Privat   |
| Mal estat voreres (estretes)  | Bici: Poc ús de la bici per moure's dins municipi es prefereix el cotxe. Peu; acerades no adaptades paviments irregulars que dificulten persones amb mobilitat reduïda |
| Carril bici "discontinuu"   | Red insular carril bici insuficient  |
| Dissenyar itineraris escolars, segurs i vigilats  | Falta de costum de desplaçar-se a peu  |
| Definició sota les prescripcions d'un pla insular ( o millor balear) de tos els criteris d'imatge corporativa dels serveis de transport públic regular. | manca oferta hivern. Poca consciencia ciutadana. Preu  |
| (Problema i causa alhora) Línies i freqüències deficientes del transport públic   | Peu/Bici: dificultat en circular amb bici (perillós i molesta al vianants). Voreres amb problemes d'accessibilitat.  |
| Certificació de la norma UNE 13816 per part de les autoritats competents  | Transport públic: Falta de freqüències per a algunes destinacions desincentivar l'ús del particular. Peu bici: Manca de carrils bici fonamentalment en zones urbanes   |

|  |  |
|--|--|
| Necessitat d'establiment de grups de treball (comissions) que integren als principals actors/intervinents en competències de transport públic (CIM, Ajuntament, operadors, AAVV, col·lectius determinats, etc) Es reuneixen periòdicament per analitzar incidències, accions correctores, noves necessitats, determinar solucions adients. | Taxi: a l'estiu hi ha pocs taxis. Saturació línia radiotaxi. Retards recollides. No volen accedir a alguns llocs com camins rurals/hotels rurals                     |
| El vehicle privat està prioritzat damunt d'anar a peu, en bicicleta o transport col·lectiu   | Transport Privat: Falta de voreres i zones de parada que augmentin la seguretat. Manca de carrils espacials de bicicletes i transports especials que descongestionen |
| Urbanitzacions i ciutats extensives (no compactes)   | Falta estacionament  |
| Estacionalitat turística   | tipologia de vies  |
| Falta de foment del transport no motoritzat, falta planificació transport no motoritzat  | els aparcaments ocupen les zones verdes urbanes  |
| Causa. Falta de freqüència de transport públic   | Vehicle privat: Abús del vehicle privat en distàncies curtes (en contra de mobilitat sostenible, més contaminació i domini del vehicle en nuclis urbans i poblacions |
| pocs usuaris per determinades línies el que incrementa el cost del servei.   | Vehicle privat: molts vehicles privats en període turístic   |
| Causa. Falta de carrils bici   | vehicle privat: falta aparcaments a les ciutats. Molta dependència al cotxe per comodat.   |
| Crisi econòmica no permet elevades inversions per executar projectes   | problemes vehicle privat: Saturació, contaminació, manca fluïdesa: baixa velocitat mitjana, alt risc de col·lisió  |
| manca de carril bici   |  |
| voreres molt estretes  |  |
| Manca de foment del transport públic enfront el transport en vehicle privat  |  |
| TP: horaris més adequats als interessos dels operadors que als dels usuaris  |  |
| manca d'una visió de conjunt del sistema de transport públic   |  |
| poc ús del transport públic  |  |

|  |  |
|--|--|
| Població reduïda/estacionalitat  |  |
| Manca de rendibilitat línies   |  |
| Dispersió de l'oferta  |  |
| Concessions de transport públic que premiïn el nombre d'usuaris i no només els viatges fets  |  |
| Existència de dos ports operatius: Ciutadella i Maó  |  |
| Nou model de compra, (e-commerce, internet).   |  |
| Bus : poques freqüències/parades   |  |
| Peu: Peatonalitzar el centre de les ciutats, voreres amples, paviments còmodes per persones mobilitat reduïda.   |  |
| Carrers sense cotxes   |  |
| Manca de suficient partida econòmica (administracions públiques...)  |  |
| Poca conscienciació ciutadana  |  |
| Cultura del vehicle privat sense que sigui ni econòmic ni funcional  |  |
| Interès per promoure la indústria pesada sense tenir en compte els problemes que generen.  |  |
| Edificis aparcament per zones urbanes o aparcaments soterrats. Optimitzar els existents  |  |
| a) Vehicle privat: facilitat de circulació als vehicles amb les infraestructures actuals. Conscienciació de la mobilitat sostenible. Costa treballar cap a una pacificació de les poblacions |  |
| B) Vehicle privat: manca d'infraestructura per absorbir la quantitat de vehicles en època estival. (transport públic, bosses d'aparcament, limitar aforaments, etc.                          |  |
| Causa falta zones d'aparcament en platges: - elevada demanda - falta de sòls propers entorns protegits ambientalment   |  |

## ANNEX II. Fotografies taller



## 4.2 Acta Taller participació PDSMIB a Eivissa

**Lloc:** Consell d'Eivissa  
Eivissa

**Data:** 18 de maig de 2017

**Hora:** 10:00

### Ordre del dia:

1. Benvinguda
2. Presentació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB)
3. Dinàmica de participació
4. Torn de paraules
5. Acomiadament i agraïments

### Assistents:

| Nom i Llinatges         | Entitat  |
|-------------------------|--|
| David López             | Director Insular de Territori i Mobilitat                      |
| Gianandrea              | Coordinador Mobilitat  |
| Toni Montero            | Cap Secció Transport   |
| Toni Mari               | Cap Secció Xarxa Viària  |
| Lourdes Riera           | Inspectora de Transport  |
| Sara Thomas             | Inspectora de Transport  |
| Joan Mas                | Cap de Servei DG Mobilitat                                     |
| Manel Pineda            | DOYMO  |
| Eugenio Sanchis         | DOYMO  |
| Toni Ribas              | Assoc. Taxistes de l'Aeroport – Sant Josep                     |
| Maria Prats             | Assoc. Taxistes de l'Aeroport – Sant Josep                     |
| Josep Lluís             | Assoc. Taxis Sta. Eulària                                      |
| Pep Torres              | Assoc. Taxis Sant Joan   |
| Mari Carmen Valero Roig | Assoc. Taxi de Sant Antoni                                     |
| Membre Junta            | Assoc. Titulars de Autotaxis de Sant Antoni                    |
| Emilio Diaz             | Assoc. Transport Discrecional                                  |
| Raquel Torrent          | Sagales  |
| Eva Sancho              | Federació Hotelera d'Eivissa                                   |
| A. Cortés               | Cambra de Comerç   |
| Yolanda González        | PIMEEF   |
| Jordi Salensky          | Col·legi de Geògrafs   |
| José Luis Benítez       | Assoc. Oci Nocturn Eivissa                                     |
| Antonio García          | Direcció Insular de l'Administració de l'Estat – Guardia Civil |
| Asier Romero Maqueda    | Direcció Insular de l'Administració de l'Estat – Guardia Civil |



|                       |  |
|-----------------------|--|
| Juan José Hinojo      | Regidor Mobilitat Ajunt. Eivissa                     |
| Paqui Ribas           | Regidor Mobilitat Ajunt. Sant Josep                  |
| Diego Ponce Costa     | Tècnic Mobilitat Ajunt. Sant Antoni                  |
| Ángeles Gallardo      | Regidora Governació Ajunt. Sant Antoni               |
| Gregorio García       | Policia Local Ajunt. Sant Antoni                     |
| José Antonio Ferragut | Regidor Mobilitat Ajunt. Sant Antoni                 |
| Armando Riera         | Policia Local Ajunt. Santa Eularia                   |
| José López Muñoz      | Policia Local Ajunt. Santa Eularia                   |
| Carmen Ferrer         | Regidora de Mobilitat Ajunt. Santa Eularia           |
| José Manuel           | Regidor Governació Ajunt. Sant Joan                  |
| Margarita Ferrer      | Delegada Territori d'Educació a Eivissa i Formentera |
| Mar Sanchez           | Direcció General de Trànsit                          |

## 1. Benvinguda

**David López, Director Insular de Territori i Mobilitat del Consell d'Eivissa** agraeix l'assistència de les persones presents al taller de participació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears que està elaborant la DG de Mobilitat de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat del Govern Balear. Aquest pla està sent redactat per l'empresa DOYMO, empresa adjudicatària de la licitació pública del Pla.

El Consell d'Eivissa, a petició de la DG de Mobilitat, col·labora en l'elaboració d'aquest pla a través de la convocatòria i col·laboració del present taller. Presenta a Manel Pineda, director d'estudis de l'empresa DOYMO.

## 2. Presentació del PDSMIB

**Manel Pineda (DOYMO)**, agraeix l'assistència al taller, així com la col·laboració prestada des del Consell d'Eivissa per a la realització del taller. Explica que aquest taller té com a objectiu obrir nous canals de comunicació i participació per a permetre la definició de les línies estratègiques del nou pla de mobilitat, recollint les opinions dels tots els agents públics i privats de les illes.

A través de la presentació en PowerPoint presenta el PDSMIB:

- Abast del Pla
- Estructura del Pla
- Objectius
- Diagnosi Qualitativa i Quantitativa
- Presentació pàgina web i correu electrònic
- Calendari d'execució

### 3. Dinàmica de participació

Finalitzada la presentació, Manel Pineda explica que una de les parts del diagnòstic qualitatiu és recollir les opinions dels principals agents socials i econòmics de les illes, per conèixer quina és la realitat percebuda en l'àmbit de la mobilitat. Recorda que aquest mateix taller es realitza en cadascuna de les illes.

Per aquest motiu es reparteixen *pòsits* perquè les persones assistents puguin escriure quins són els principals problemes de mobilitat a l'illa de Eivissa, així com possibles propostes per solucionar-los, agrupats en 4 categories:

- Bici/Peu
- Transport públic
- Transport privat
- Altres

Durant 15 minuts els assistents anoten els seus comentaris i els col·loquen en una pissarra, segons les categories indicades.

### 4. Torn de paraules

Un cop col·locats els *pòsits*, Manel Pineda, explica que s'iniciarà un torn de paraules perquè cada un dels assistents pugui detallar i explicar el seu comentari. D'aquesta manera la informació es recollirà i s'analitzarà per a la redacció del Pla. També comenta que és necessari que cada persona indiqui el seu nom, així com l'entitat a la qual representa, per a poder incorporar-lo al acta.

**José López (Policia Local Ajunt. Santa Eulària):** posa de manifest que hi ha molta feina per fer en matèria de mobilitat a Eivissa, i que activitats com aquestes, que faciliten i fomenten la cooperació i coordinació entre tots els municipis, són importants i benvingudes. Explica que molts dels problemes del seu municipi, són comuns a la resta de municipis. Entre aquests problemes es troba la falta d'espai per al vehicle privat. Com a possible solució planteja impulsar transports col·lectius per a determinats sectors de la població (treballadors d'hotels, empreses...) i així retirar vehicles privats.

Problemes de platges massificades, tant de turistes, com de vehicles. Cal la creació d'aparcaments dissuasoris, equipats amb busos llançadores que connecten les platges. El pla de carreteres contempla la creació de carrils bicis, però cal que aquesta infraestructura compti amb espai suficient, que garanteixin la seguretat, així com crear vorals practicables per a la circulació de bicicletes. Fomentar la figura del vianant i l'ús de la bici en els nuclis urbans. Realitzar un diagnòstic per detectar punts negres, especialment en les noves infraestructures que s'estan construint. Major coordinació entre la Policia Local i la Guàrdia Civil.

---

**Armando Riera (Policia Local Ajunt. Santa Eulària):** coincideix amb el que s'ha exposat anteriorment i afegeix que la manca d'espai (poc territori, per el nombre de cotxes que circulen) és el principal problema. Advoca per la peatonització de les zones urbanes, el que implicarà la creació d'aparcaments dissuasoris, els quals hauran d'estar connectats amb el centre.

Opina que també cal analitzar els desplaçaments diaris que realitzen els residents (principalment per motius laborals) i els que realitzen els turistes (oci) ja que demanen necessitats diferents.

**Carmen Ferrer (Regidora Mobilitat Ajunt. Santa Eulària):** exposa que per aconseguir peatonitzar els centres urbans és necessari de disposar d'aparcaments dissuasius i també d'un bon servei de transport públic. Sense aquests elements, és molt difícil aconseguir peatonitzar els centres. A més, en la principal via connectora que comunica els ports amb l'aeroport i vertebrava tot el territori, hi ha una manca de seguretat en els accessos directes a aquesta via i que és la causa dels embussos.

**David López (Director Insular Territori i Mobilitat):** l'actual model territorial existent a l'illa, amb una gran disseminació dels nuclis urbans, dificulta la planificació d'una mobilitat sostenible i adaptada a les necessitats. Cal analitzar i diagnosticar quins són els principals focus d'atracció per a crear les infraestructures adequades i així donar resposta als problemes en mobilitat.

Per fomentar la mobilitat dels vianants, cal que les voreres siguin amples i en bon estat. A més, aquests espais per als vianants han de tenir un fàcil accés a altres modes de transport, com els autobusos.

**Gianandrea (Coordinador de Mobilitat):** exposa que cal treure el cotxe de la ciutat per donar més espai als vianants i als mitjans de transport no motoritzats.

Aposta per un servei públic de bicicletes que seria un bon complement als aparcaments dissuasoris, ja que connectarien aquests espais amb els centres urbans, tant a turistes, com a residents. Aquest servei ha de comptar amb un sistema tarifari que permeti l'ús d'abonament, per beneficiar els residents, però també als turistes. A més aquest servei, seria d'àmbit insular i per a tots els ajuntaments.

Per mitigar els efectes de la contaminació aposta per fomentar una xarxa de punts de recàrrega que també pugui ser utilitzada pels turistes. Així com electrificar tots els autobusos aprofitant la futura licitació de les concessions.

Pel que fa al repartiment de mercaderies en els centres urbans exposa que és necessari la redacció d'ordenances municipals per a regular-lo i limitar-lo al repartiment amb bicicleta.

Explica que el desdoblament de carreteres no és la solució als problemes de mobilitat de l'illa, a més espai per al cotxe, major nombre de vehicles circulant per les carreteres. Cal encarir l'ús del cotxe i proposar maneres de transports alternatius i eficaços.

---

**Juan José Hinojo (Regidor Ajuntament Eivissa):** comparteix que el desdoblament de carreteres no és una solució, sinó un element que pot agreujar, encara més, els problemes de mobilitat.

Planteja que el 50% de la població resideix en el nucli d'Eivissa i a la seva àrea metropolitana, mentre que l'altre 50% viu en nuclis dispersos i repartits per tota l'illa. Un altre element, que dificulta la mobilitat sostenible, és l'absència d'eines de planificació urbana que es tradueixen en carrers estrets que impedeixen la creació de carrils bicis.

Lamenta que no hi hagi una política clara de transport públic. Això comporta una manca de transport públic interurbà i urbà eficient.

**Margarita Ferrer (Delegada Territorial de Educació en Eivissa y Formentera):** explica el factor cultural dels residents de l'illa per agafar el cotxe per a realitzar qualsevol tipus de desplaçament, especialment si vius fora del nucli d'Eivissa i et desplaçes al centre. En relació al transport escolar, recorda que per normativa, només es poden beneficiar els alumnes visquin a més de 3 quilòmetres de distància del centre escolar. La resta d'alumnes depèn del transport privat dels seus pares o, si existeix, del transport públic.

Defensa com alternatives vàlides els camins segurs escolars i els carrils bicis, que ajudarien a descongestionar les entrades i sortides dels col·legis.

**Paqui Ribas (Regidora Ajuntament Sant Josep):** destaca la cultura del cotxe privat dels eivissencs. Això és degut al fet que, o hi ha un bon sistema de transport públic, o hi ha la necessitat de comprar un cotxe. Aquesta segona opció és la realitat a Eivissa, on moltes famílies tenen 2 o més cotxes.

Aquest model es pot traslladar als turistes que, davant l'absència de transport públic, lloguen cotxes.

**Gregorio García (Policia Local Ajuntament Sant Antoni):** manifesta que està d'acord amb tot l'exposat fins al moment i que es pot resumir en molts vehicles, poc espai i una mala planificació.

**Angeles Gallego (Regidora Ajuntament Sant Antoni):** lamenta que l'actual transport públic és insuficient, precari i deficient per cobrir l'actual demanda. Explica que hi ha les mateixes rutes, freqüència i horaris que fa 30 anys, i que no s'han adaptat a les necessitats actuals.

Cal una aposta pel transport públic que connecti, de manera eficaç, els nuclis urbans, amb els nuclis rurals dispersos i, especialment, amb Eivissa capital, centre administratiu i laboral. A més, defensa la necessitat que el transport públic ha de conviure amb l'horari laboral, facilitant el seu ús pels treballadors.

Per millorar el transport públic és necessari comptar amb una flota d'autobusos de menor grandària, augmentar les freqüències, incrementar el nombre de connexions i els circuits urbans. Actualment, només hi ha a Eivissa.

Valora de forma positiva la creació de carrils bicis, però explica que a Sant Antoni aquest tipus de carrils són inviables per la falta d'espai. També defensa les actuacions de pacificació als carrers, així com la peatonització, accions que afavoreixen els vianants.

**Diego Ponce (Tècnic Mobilitat Ajuntament Sant Antoni):** proposa la integració del transport marítim entre nuclis com un servei de transport públic.

**José Antonio Ferragut (Regidor Mobilitat Ajuntament Sant Antoni):** recorda que a Eivissa es té el major índex de vehicles / habitant d'Europa i que aquesta situació s'agreuja a l'estiu. Cal reduir aquest índex ja que hem tocat sostre. Per això és necessari fomentar i millorar el transport públic.

**José Luis Benítez (Associació Oci Nocturn Eivissa):** Manifesta que cal modificar la cultura existent del cotxe a Eivissa, per això no veu necessari prohibir, sinó regular i ensenyar (informar) a la gent d'utilitzar altres mitjans de transports alternatius al cotxe. També és necessària la creació de pàrquing dissuasoris per no fomentar que la gent pugui arribar amb el cotxe fins al centre. És millor aparcar el cotxe a fora i després caminar, o agafar la bicicleta, el bus...

Pel que fa al transport públic falta informació, no hi ha parades senyalitzades, ni tampoc horaris establerts. També falta personal per a la Guàrdia Civil. El nombre d'agents a l'estiu és insuficient i això s'agreuja pel problema immobiliari i la manca d'habitatges de lloguer a preus assequibles.

Agraeix a la DG de Mobilitat, i als tècnics de l'empresa DOYMO, la realització d'aquest taller i que s'hagin desplaçat fins a Eivissa per conèixer de primera mà la realitat en l'àmbit de la mobilitat.

**Sara Thomas (Inspectora de Transport):** suggereix revisar la normativa del transport privat de viatgers, ja que és una forma de suplir la manca de transport públic, especialment a l'estiu.

**Lourdes Riera (Inspectora de Transport):** aposta per una oferta a la demanda del lloguer de vehicles amb conductor. Per això seria necessari ajustar la normativa existent a la realitat.

**Antonio García (Guardia Civil):** exposa que l'oferta del transport públic està desfasada i no afavoreix l'ús d'aquest tipus de transport. En conseqüència les carreteres es massifiquen pel nombre de vehicles privats. Reconeix que el personal actual de la Guàrdia Civil és insuficient per cobrir tota l'illa.

Assenyala que hi ha una mala il·luminació a les carreteres, especialment a la zona de les discoteques. A més, l'oferta d'autobusos nocturns és molt baixa.

---

**Mar Sánchez (Direcció General de Tràfic):** No hi ha informació del Transport Públic, especialment amb el tema d'horari i freqüència de pas, això provoca inseguretat al ciutadà que opta per agafar el vehicle privat. Cal millorar aquest aspecte, per oferir un transport públic de qualitat. Defensa la necessitat de crear una xarxa comuna, amb una única targeta a manera d'abonament / moneder i que no caduqui, per no perdre els bitllets / diners de la targeta. Apunta que ara a Eivissa, la targeta caduca.

Pel que fa al carril bici no hi ha una xarxa cohesionada, ni planificada. Això, unit que no és segur circular amb bicicleta, l'any passat es van registrar 5-6 morts, fa que l'ús d'aquest mitjà de transport sigui reduït. Això també provoca que no es fomenti entre els més petits l'ús de la bici, per adquirir hàbits en mobilitat sostenible, i posar-los en pràctica quan siguin grans. Cal sensibilitzar en matèria d'educació viària, a tots els nivells.

**Toni Mari (Cap de Secció Xarxa Viària):** recorda que el problema de la dispersió dels nuclis de població, així com dels habitatges, dificulta el transport públic, així com la planificació d'una xarxa viària òptima. Això provoca interseccions, travessies en nuclis, mals accessos ... i com a conseqüència embussos i sinistralitat.

**Raquel Torrent (Sagales):** per poder oferir un servei de transport públic i de qualitat, cal que els autobusos compten amb accessos prioritaris a les carreteres, i així evitar les situacions d'embús i congestió. Altrament ens trobem amb situacions com ara, un recorregut de 20 quilòmetres, l'autobús triga 1 hora i 30 minuts en recórrer-lo. Aposta per la creació de carrils BUS-VAO.

Dóna suport que els canvis dels horaris s'adaptin als horaris de treball i escola, però recorda que si no se solucionen els embussos, deixa de ser una opció vàlida. Pel que fa a les parades sol·licita disposar d'espais habilitats, condicionats i adaptats. Recorda que les parades han d'estar en pla (no en pendent) i amb prou espai per a poder baixar la rampa.

Explica que si hi ha informació dels horaris de les línies. Tots els anys es reparteix aquesta informació en els hotels perquè puguin informar els turistes.

**Emilio Díaz (Associació de Transport Discrecional):** Cal un canvi de cultura, els resultats es veuran a mitjà i llarg termini. A més, lamenta la falta d'inversió a Eivissa en matèria de mobilitat. Sense un finançament econòmic és molt difícil fomentar el transport públic, com a alternativa al vehicle privat. Coincideix en la manca d'espai a les parades i que, de vegades, no està adaptada a les necessitats dels autobusos. Posa per exemple que algunes voreres tenen vorades de fins a 70 cm que provoca que les portes es ratllin.

Aposta per gravar aquells cotxes que circulin amb un únic conductor, per afavorir l'ús del cotxe compartit. Denúncia l'intrusisme en el transport per part de vehicles privats que presten aquest servei, al marge de la legalitat. Aquest fet és possible per la manca de control, tant de la policia local, com de les Guàrdia Civil, conseqüència de l'escàs personal que hi ha a les illes.

Lamenta la rigidesa administrativa per als tràmits relacions amb els visats / permisos de transport, presentant uns terminis excessius en el temps, per a la seva tramitació.

Defensa la necessitat d'invertir en tecnologia per donar una resposta ràpida i eficaç als residents, mitjançant la creació d'aplicacions per als mòbils. Pel que fa a la reducció de gasos contaminants per part dels vehicles, creu que la mobilitat elèctrica és una bona alternativa, però per fomentar-la és necessari explicar una xarxa de punts de recàrrega planificada i amb punts de recàrrega ràpida, no tipus schuko (lenta) . També cal apostar per un canvi de model energètic, ja que avui dia, la generació d'electricitat a Eivissa és altament contaminant.

**Mari Carmen Valero (Asociación Assalariats Taxi de Sant Antoni):** remarca la importància de comptar amb el coneixement dels residents per abordar qualsevol actuació o obra, en matèria de mobilitat. Així com una major coordinació des dels diferents nivells de l'administració pública, però també des del sector privat.

Denuncia que en ocasions els taxistes no es poden aturar en els hotels perquè els autobusos estan descarregant a gent i, davant la falta d'espai, els taxis es veuen obligats a pujar a les voreres i / o obstaculitzar el pas d'altres cotxes.

Opina que la construcció de carrils bici és poc viable, i creu que no hauria de ser una actuació prioritària.

**Toni Ribas (Associació Taxis Aeroport – Sant Josep):** lamenta els embussos que es produeixen amb freqüència en el recinte firal i en les rotondes dels seus voltants. Aposta per la creació de carrils de servei públic per als taxis i autobusos. Falta valentia política per presentar projectes i executar-los, especialment als relacionats amb la construcció d'infraestructures.

**Maria Prats (Associació Taxis Aeroport – Sant Josep):** creu que és necessari limitar els cotxes de lloguer a través d'una normativa, ja sigui municipal o autonòmica. El mateix amb els "taxis pirates", que fan una competència deslleial als taxistes, moltes vegades davant la passivitat de les autoritats i davant l'absència de policies. Lamenta que els elevats impostos pagats pels residents no es tradueixin en una major i millor prestació de serveis, com pot ser incrementar el nombre de policies.

## 5. Acomiadament i agraïments

**Manel Pineda (DOYMO):** agraeix totes les aportacions rebudes i recorda que s'ha habilitat un correu electrònic perquè, aquelles entitats que vulguin, puguin fer aportacions o suggeriments al Pla Director Sectorial de Mobilitat: [participacio@mobilitatbalears.cat](mailto:participacio@mobilitatbalears.cat)

Agraeix també la col·laboració i suport rebut des de la Direcció Insular de Mobilitat del Consell d'Eivissa, per a l'organització d'aquest taller.

A les 12:00 conclou el taller participatiu.

## ANNEX I Dinàmica de participació (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

| BICI/PEU   |  |
|--|--|
| PROBLEMES  | PROPOSTES  |
| Poca seguretat en el trasllat a peu o en bici  | Convertir las calles en ciclocarrers                                     |
| Pocs espais específics, especialment a les carreteres secundàries que són la majoria | Continuïtat en el traçat (xarxa de carril bici)                          |
| En els pobles no es poden construir carrils bici                                     | Facilitar circuits i zones connectades con altres mitjans                |
| Falta de itineraris peatonals i ciclistes que connecten los nuclis                   | Adequació senyalètica  |
| Millorar la seguretat  | Més carrils bici   |
| Falta adequació de vials   | Dar més seguretat als ciclistes  |
| Falta de senyalització   | Separació vianants / carril bici en els municipis                        |
| Falta carril bici  | Continuïtat dels carrils bicis   |
| Falta adaptar vies a la mobilitat en bici  | Limitació al vehicle privat  |
| Inseguretat en bici  | Fomentar el uso de la bici   |
| Manca de cultura   | Augmentar la seguretat al ciclista i més carrils bicis                   |
| Orografia inadequada   | Peatonalització  |
| Entramat urbà inadequat  | Servei bici públic   |
| Falten carrils bici  | Els centres de les ciutats pels vianants                                 |
| Carreteres locals en mal estat   | En carreteres de nova construcció o reformades, construir vorals amplis. |
| Manca de carrils bici i espais pels vianants   |  |
| Perill a les carreteres i manca de seguretat pels ciclistes                          |  |
| Falta de carril bici en totes las carreteres de l'illa                               |  |
| Falta carrils bici entre pobles més segurs   |  |
| Falta de voluntat política per fomentar la bicicleta                                 |  |
| Pocs espais per circular en bici   |  |
| Problemes de seguretat en trams de les carreteres noves                              |  |
| No es viable el carril bici por l'orografia i la calor                               |  |
| Falta de carril bici   |  |



| <b>Transport públic</b>  |  |
|--|--|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>   |
| Dispersió assentaments   | Transport públic multimodal: bus - bici - minibus - taxi   |
| Falta de inversió  | Bus turístic   |
| Multiplicitat models demanda mobilitat: residents / turistes / escolars / oci  | Millorar les infraestructures  |
| Congestió del trànsit amb insuficient velocitat comercial  | Coordinar con las empresas per al transport dels treballadors amb un vehicle col·lectiu                    |
| Dèficit de infraestructures (parades i carrils exclusius)  | Freqüències i línies molt més elevades per a residents   |
| Inèrcia històrica penalització del transport públic vs vehiculo privat   | Augmentar l'agilitat (autobusos més petits con major freqüència)   |
| Intensíssima estacionalitat  | Fomentar el transport públic, millorar les freqüències i tarifes   |
| Molt elevada variabilitat de orígens i destinacions: dia/nit, d'una temporada a l'altre  | Si hi hagués transport públic freqüent, hi hauria una conscienciació més gran de l'ús del transport públic |
| La insuficient inversió té múltiples efectes: elevat preu tarifa / insuficient nivell oferta / insuficient comunicació i inversió en tecnologia (temps de pas) | Autobusos que permetin dur bici  |
| Elevadíssima demanda de mobilitat  | Targeta ciutadana recarregable i que no caduqui  |
| Població disseminada   | Major informació de horari   |
| Excessos/massificació  | Major oferta de línies i horaris   |
| Molts nuclis de població i dificultats per connectar-los   | Tarifa única en els autobusos  |
| Manca de mesures que facilitin el coneixement, per part de l'usuari, del funcionament del transport públic   | Analitzar la demanda de taxis (punts i horaris) per millorar el servei quan sigui necessari                |
| Males comunicacions (horaris, freqüència)  | Revisió tarifària  |
| Falta de connectivitat de línies bus   | Carril taxi en la ciutat de Eivissa  |
| Falta nº de taxis  | Regulació d'analitzar la demanda de taxis (punts i horaris) per millorar el servei quan sigui necessari    |
| Col·lapse de carreteres  | Bonobus  |
| Manca de panells informatius dels horaris d'arribada dels busos a les parades  | App i millors freqüències  |

|   |  |
|---|--|
| No tenim hàbits d'usar el transport públic  | Que s'impliqui l'administració en lloc de deixar-ho en mans privades           |
| Falten línies de transport públic   | S'ha de millorar el transport públic per que la gent s'acostumi a utilitzar-lo |
| Falten estacions d'autobusos (port i aeroport)  |  |
| Manca de transport públic (freqüència i itineraris) que sigui competitiu enfront del transport privat                 |  |
| Manca de parades prou condicionades   |  |
| Només estan connectats els itineraris de grans poblacions   |  |
| Falta de finançament del TP   |  |
| Dispersió de la població  |  |
| Trames urbanes inadequades  |  |
| Dispersió de l'habitatge en el territori de manera que es dificulta l'ús del transport públic                         |  |
| Manca d'informació als turistes sobre horari d'autobusos  |  |
| Manca de freqüència en els nuclis de població i zones turístiques de transport públic, especialment fora de temporada |  |
| El transport públic no s'adapta a les necessitats de la població d'Eivissa en horaris, ni freqüència                  |  |
| Manca de taxis a determinats punts i horaris  |  |
| Manca d'inspectors per a major control de taxis pirates   |  |

| <b>Transport privat</b>    |   |
|----------------------------|---|
| <b>PROBLEMES</b>           | <b>PROPOSTES</b>                        |
| Carretera de Santa Eulalia | Disminuir flotes de vehicles de lloguer |
| Excés de cotxes de lloguer | Limitació vehicle privat                |

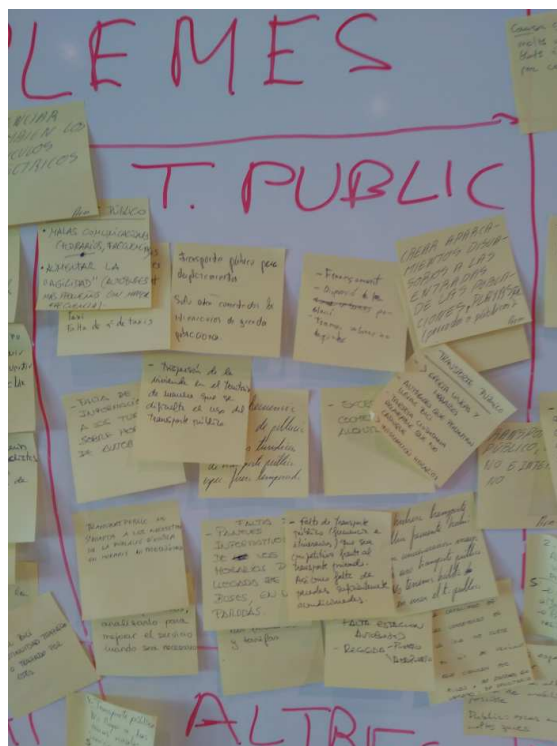
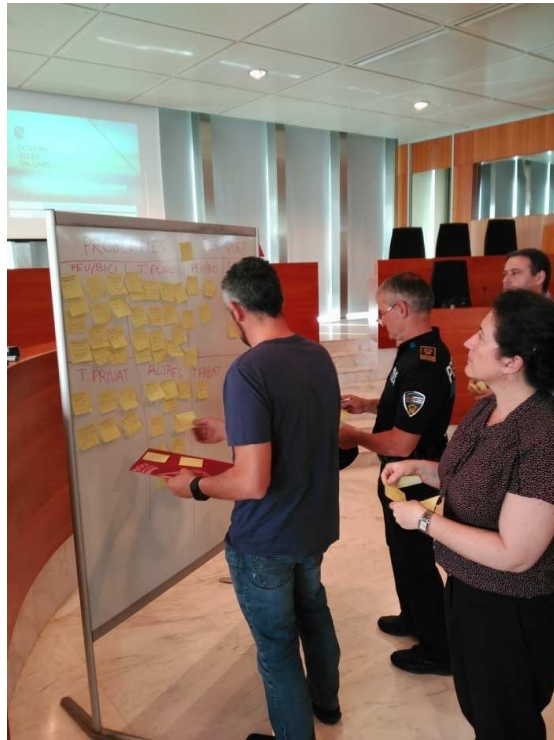
|   |   |
|---|---|
| La capacidad de las carreteras de la isla no cubre el nº de vehículos que circulan por ellas          | Control vehicle lloguer   |
| Se agrava en verano   | Pàrquings disuasoris  |
| Única alternativa de mobilitat possible   |   |
| Problemes de aparcament y de movilidad dentro de la ciudad ya que se accede con el vehículo privado   | Millora del transport públic  |
| Saturación no existe capacidad de absorción   | Més pàrquings dissuasoris   |
| Massificació de cotxes a les carreteres   | Carril de servei públic en principals poblacions                            |
| Una persona - un vehicle  | Aparcament dissuasoris i busos llançadora a platges i principals poblacions |
| No hi ha control nº cotxes lloguer  | Augmentar dimensions de les rotondes  |
| Falten aparcaments dissuasoris i connexió amb bus   | Serveis de bicicletes des de pàrquing dissuasoris                           |
| Saturació de trams de la xarxa de carreteres. En particular pel que fa als accessos als nuclis urbans | Serveis llançadora a platges des pàrquing                                   |
| Pautes d'intensitat de trànsit elevades en els mesos d'estiu  | Carrils de prioritat Bus/Taxi   |
| Retencions als accessos dels nuclis urbans  | Millores en les parades d'autobús   |
| Carreteres saturats en temporada estival  | Millores informació en les parades (informació temps real)                  |
|   | Regularització de les zones d'aparcament                                    |
|   | Crear aparcaments dissuasius a les entrades de les poblacions, platges ...  |

|  |   |
|--|---|
|  | Aparcaments a les platges més concorregudes amb busos llançadora o el més a prop de les platges |
|  | Incrementar els pàrquings públics gratuïts  |
|  | Construir vies alternatives   |
|  | Desdoblament de calçades, de les carreteres de major densitat de vehicles                       |

| <b>ALTRES</b>  |  |
|--|--|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>   |
| Administració obsoleta   | Pla que reguli de forma efectiva el transport de mercaderies                                 |
| Mala connexió de les vies que donen al Nord-Est de l'illa, des del port i aeroport   | Crear una xarxa de vies que sigui més fluida sense tantes entrades i sortides. tipus autovia |
| rigidesa normativa   | Fomentar la mobilitat elèctrica mitjançant Incentius   |
| Impressionant ineficiència de l'administració per saturació administrativa i tècnica | Xarxa de recàrrega   |
| Manca de Guàrdia Civil per controlar els excessos a la carretera                     | Potenciar també els vehicles elèctrics   |
| No hi ha punts de recàrrega per als vehicles elèctrics                               | Canvi energètic estructural. No podem seguir amb aquest model                                |
| Gestió conjunta dels diferents ports   | Unir les competències en els ports   |
|  | Implementar a els càrrec-bikes per repartiment de mercaderies al centri                      |
|  | Augmentar la seguretat viària en els accessos de les vies principals                         |

## ANNEX II. Fotografies taller





## 4.3 Acta Taller participació PDSMIB a Formentera

**Lloc:** Casal d'Entitats (Consell de Formentera)  
 Sant Francesc Xavier, Formentera

**Data:** 18 de maig de 2017

**Hora:** 16:00

### Ordre del dia:

1. Benvinguda
2. Presentació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB)
3. Dinàmica de participació
4. Torn de paraules
5. Acomiadament i agraïments

### Assistents:

| Nom i Llinatge        | Entitat  |
|-----------------------|--|
| Rafael González       | Conseller de Mobilitat del Consell de Formentera           |
| Joan Mas              | Cap de Servei de la DG de Mobilitat (Govern Balear)        |
| Eugenio Sanchis       | DOYMO  |
| Susana Rivas Martínez | Autoridad Portuària  |
| Lidia Alvarez         | PIME Formentera  |
| Pep Campillo          | AAVV Sa Savina   |
| Rafael Ramírez        | Conseller PSOE Formentera                                  |
| Javier Luquín         | Autocares Paya   |
| Toni Miguel           | Asociación ACTEF (Associació d'Altes Capacitats i Talents) |
| Ana Juan              | Consellera PSOE Formentera                                 |
| Anònim                |  |

### 1. Benvinguda

**Rafael González, conseller de Mobilitat del Consell de Formentera** agraeix l'assistència de les persones presents al taller de participació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears que està elaborant la DG de Mobilitat de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat del Govern Balear. Aquest pla està sent redactat per l'empresa DOYMO, empresa adjudicatària de la licitació pública del Pla.

El Consell de Formentera, a petició de la DG de Mobilitat, col·labora en l'elaboració d'aquest pla a través de la convocatòria i col·laboració del present taller. Presenta a Joan Mas, Cap de Servei de la DG de Mobilitat, i a Eugenio Sanchis, tècnic de l'empresa DOYMO.

## 2. Presentació del PDSMIB

**Joan Mas (DG de Mobilitat)**, agraeix la presentació del conseller de Mobilitat, així com l'assistència de les persones i relata que aquest taller té com a objectiu obrir nous canals de comunicació i participació per a permetre la definició de les línies estratègiques del nou pla de mobilitat, recollint les opinions dels tots els agents públics i privats de les illes.

**Eugenio Sanchis (DOYMO)**, agraeix l'assistència al taller, així com la col·laboració prestada des del Consell de Formentera per a la realització del taller.

A través de la presentació en PowerPoint presenta el PDSMIB:

- Abast del Pla
- Estructura del Pla
- Objectius
- Diagnosi Qualitativa i Quantitativa
- Presentació pàgina web i correu electrònic
- Calendari d'execució

## 3. Dinàmica de participació

Finalitzada la presentació, Eugenio Sanchis explica que una de les parts del diagnòstic qualitatiu és recollir les opinions dels principals agents socials i econòmics de les illes, per conèixer quina és la realitat percebuda en l'àmbit de la mobilitat. Recorda que aquest mateix taller es realitza en cadascuna de les illes.

Per aquest motiu es reparteixen *pòsits* perquè les persones assistents puguin escriure quins són els principals problemes de mobilitat a l'illa de Formentera, així com possibles propostes per solucionar-los, agrupats en 4 categories:

- Bici/Peu
- Transport públic
- Transport privat
- Altres

Durant 15 minuts els assistents anoten els seus comentaris i els col·loquen en una pissarra, segons les categories indicades.



#### 4. Torn de paraules

Un cop col·locats els *pòsits*, Eugenio Sanchis, explica que s'iniciarà un torn de paraules perquè cada un dels assistents pugui detallar i explicar el seu comentari. D'aquesta manera la informació es recollirà i s'analitzarà per a la redacció del Pla. També comenta que és necessari que cada persona indiqui el seu nom, així com l'entitat a la qual representa, per a poder incorporar-lo al acta.

**Susana Rivas (Autoritat Portuària):** projecte de reforma de la zona portuària que tingui en compte i impulsi la bicicleta, a través d'un carril bici, el vehicle elèctric, així com millorar la mobilitat dels vianants en aquesta zona, eliminant les barreres arquitectòniques.

També exposa la necessitat de millorar el transport públic fins al port, entrada i sortida de turistes i residents

**Lidia Álvarez (PIME Formentera):** necessitat d'augmentar els punts de càrrega i descàrrega per a les mercaderies. A més, comenta que a la carretera principal, determinats trams són intransitables per recórrer-los a peu. Posa com a exemple la parada de l'autobús escolar on no hi ha vorera, amb el corresponent risc per a pares i fills. Destaca que en altres trams, com a l'Hospital, si hi ha voreres.

També comenta que la discontinuïtat dels nuclis urbans és un factor afegit.

**Pep Campillo (AAVV Sa Savina):** insisteix en la necessitat de millorar les vies i la seguretat per desplaçar-se a peu. També proposa millorar la freqüència i coordinació entre autobusos/vaixells/avió per facilitar els desplaçaments entre illes. Especialment per als residents.

Destaca la saturació del vehicle privat (cotxes i motos) durant els mesos d'estiu.

**Rafael Ramírez (Conseller PSOE Formentera):** proposa la creació de rutes noves per a bicis/vianants, prèvia planificació d'una xarxa connectada.

Necessitat d'identificar i solucionar els punts conflictius (punts negres). Un exemple és l'accés al Casal d'Entitats.

Pel que fa al transport públic, assenyala que la disseminació dels nuclis de població és un element que encareix i dificulta la xarxa de transport. Afegeix que la manca d'informació d'horaris, temps de pas... També dificulta l'ús del transport públic.

Pel que fa al transport privat reconeix que durant els mesos d'estiu es produeixen situacions de saturació, però que la resta de l'any la circulació és molt tranquil·la.

En relació al transport de mercaderies, indica que la necessitat de transportar-ho tot, encareix la cistella de la compra entre un 30% -40%. També destaca el problema de la gran diferència

d'oferta existent dels vaixells entre estiu i hivern. Aposta per regular el transport per vaixell, com un servei d'interès públic i que les companyies incorporin vaixells més nets i respectuosos amb el medi ambient.

**Javier Luquín (Autocares Paya):** remarca que els elements d'estacionalitat turística i la dispersió geogràfica dels nuclis, exigeix un major esforç per gestionar els recursos relacionats amb el transport públic. Destaca que Formentera passa d'una població de 8.000 residents a 45.000 persones en temporada alta. A més, la demanda de transport públic dels residents (desplaçaments per motius laborals) no coincideix amb les demandes dels turistes (desplaçaments d'oci), ni en recorregut, ni en horaris.

Lamenta que els diferents plans i actuacions previstes en matèria de mobilitat i / o infraestructures no s'arriben a desenvolupar per falta de finançament.

Coincideix en que cal millorar la seguretat viària, ampliant l'ample de les voreres, el que facilitaria els desplaçaments a peu i en bicicleta.

**Toni Miguel (Asociación ACTEF (Associació d'Altes Capacitats i Talents):** comenta que, si bé és limitat, si hi ha espai a la carretera principal perquè puguin conuiu cotxes, vianants i bicicletes. Aquesta situació, a les carreteres secundàries no es produeix per l'absència d'espai.

Manifesta que no és usuari del transport públic, entre altres factors, per la manca d'informació dels horaris i de les freqüències de pas.

Pel que fa al transport privat exposa que la major part dels turistes estan acostumats a circular amb cotxe, però en arribar a Formentera opten pel lloguer de motocicletes, vehicles als quals no estan acostumats el que provoca una conducció incorrecta (girs no senyalitzats, circulació en grups, circulació pel centre de la calçada ...) que es tradueix en situacions de risc i un increment del nombre d'accidents per caigudes.

Aplaudeix la iniciativa del Consell d'haver delimitat, mitjançant pintura a terra, les places d'aparcament ja que evita que la gent estacioni el vehicle de manera incorrecta. No obstant això lamenta que encara és possible trobar-se amb cotxes ocupant més espai del necessari.

Proposa diferenciar places d'aparcaments per a motocicletes i cotxes.

Finalment proposa limitar o controlar, el nombre de cotxes privats particulars que arriben en vaixell, i d'aquesta manera tenir un control de nombre de vehicles existents a l'illa, per no arribar a situacions de col·lapse. A més, indica que aquest tipus de turistes, tot just tenen impacte en l'economia local, ja que porten tot el necessari en els seus propis vehicles.

**Ana Juan (Consellera de Formentera):** Coincideix amb l'opinió ja manifestada que la marcada estacionalitat provoca grans diferències en la demanda de necessitats del transport públic.

---

També exposa que, per millorar el servei de transport públic és necessari realitzar una sèrie d'accions de millora, com ara: actualitzar la informació disponible a les parades, aplicar les noves tecnologies per al desenvolupament d'una App que faciliti la informació en temps real, adaptar els autobusos (en relació a la grandària) a la demanda real a l'hivern.

Recorda que fa temps existia el servei de taxi a demanda i defensa que és una alternativa a recuperar.

**Rafael González, Conseller de Mobilitat**, explica que aquest servei es va poder oferir durant un temps ja que comptava amb una subvenció europea i, que en acabar aquesta via de finançament no va ser possible mantenir-lo. No obstant això, recorda que aquest servei es troba actiu i disponible per a gent gran.

**Ana Juan**, continua la seva intervenció indicant que també es mostra a favor de limitar el nombre de vehicles privats particulars que accedeixen a través del port.

**Anònim**: lamenta la manca d'il·luminació en algunes cruïlles, així com l'absència de passos de zebres en alguns trams.

A més, indica que caldria una major senyalització dels camins, els quals podrien convertir-se en rutes ciclistes i així evitar haver d'utilitzar les carreteres. Proposa recuperar aquests camins, adaptar-los a les bicicletes i fer una correcta difusió (tríptic, panells, pàgina web ...) per donar-los a conèixer i fomentar el seu ús.

Coincideix també que cal augmentar la seguretat viària a les carreteres i proposa augmentar la presència de la policia local i de la guàrdia civil, com a elements dissuasoris per evitar situacions de gent que s'atura a les carreteres per realitzar fotografies.

Un cop finalitzat la ronda de paraules, algunes persones intervenen de nou per realitzar nous comentaris.

**Javier Luquín (Autocares Paya)**: destaca la marcada estacionalitat que es tradueix en una reducció important en el nombre de vaixells a l'hivern

**Pep Campillo (AAVV Sa Savina)**: apunta que no només hi ha problemes en una menor oferta al nombre de vaixells disponibles, sinó que també es redueix l'oferta horària ja que les companyies navilieres es concentren en determinades franges horàries, arribant a coincidir fins a 3-4 vaixells. Proposa que hi hagi un control, des de l'administració pública, per coordinar horaris i que estiguin repartits al llarg del dia i no concentrats.

Així mateix, indica que hi ha una manca d'informació pel que fa a horaris, parades, recorreguts... del transport públic, que es podia solucionar mitjançant l'ús de les noves tecnologies.

## 5. Acomiadament i agraïments

**Eugenio Sanchis (DOYMO):** agraeix totes les aportacions rebudes i recorda que s'ha habilitat un correu electrònic perquè, aquelles entitats que vulguin, puguin fer aportacions o suggeriments al Pla Director Sectorial de Mobilitat: [participacio@mobilitatbalears.cat](mailto:participacio@mobilitatbalears.cat)

**Joan Mas,** anima a l'enviament de suggeriment i/o aportacions per a la redacció del Pla. Recorda que totes els missatges rebuts, seran respostos i tinguts en compte per a la seva possible incorporació al Pla.

**Rafael González, Conseller de Mobilitat,** en primer lloc agraeix la presència dels assistents, així com els comentaris i aportacions realitzades en relació a la mobilitat a Formentera. Exposa que aquesta activitat s'emmarca dins el procés participatiu que la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat està desenvolupant en el marc de la redacció del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. També assenyala que el Consell de Formentera està elaborant un informe propi que aportarà a la Conselleria, perquè pugui incorporar-se al pla. En aquest informe es plantejaran les 4 línies estratègiques que, el Consell de Formentera, a través del futur Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) té previst desenvolupar:

1. Potenciar l'ús de la bicicleta
2. Fomentar el transport públic
3. Afavorir la implantació del vehicle elèctric
4. Racionalitzar l'ús del vehicle privat

A les 17:30 conclou el taller participatiu.

## ANNEX I Dinàmica de participació (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

| <b>BICI/PEU</b>   |   |
|---|---|
| <b>PROPOSTES</b>  | <b>PROBLEMES</b>  |
| Adequació de carrils pera fomentar aquest tipo de transport | Falta carril bici, informació i connexió de vies específiques per bici        |
|   | Carrers estrets per bici / vianants i cotxes                                  |
|   | Falten Carrils bicis a ses carreteres principals                              |
|   | Inseguretat Vianants  |
|   | La carretera principal és intransitable a peu en zones que haurien de ser-ho. |

| <b>TRANSPORT PÚBLIC</b>  |  |
|--|--|
| <b>PROPOSTES</b>   | <b>PROBLEMES</b>                                       |
| S'ha de millorar els horaris i les freqüències (BUS)                                       | falta freqüència                                       |
| Millora de la coordinació entre els diferents mitjans de transport públic avió-vaixell-bus | manca informació                                       |
| Major finançament del Govern Balear (Infraestructures)                                     | Autobusos sobredimensionats per els necessitats reials |
|  | Dificultat per la dispersió de la població             |
|  | Falta de línies  |
|  | Manca d'infraestructures                               |
|  | absorció demanda                                       |
|  | estacionalitat   |
|  | Manca d'infraestructures                               |
|  | dispersió geogràfica                                   |
|  | estacionalitat   |

| <b>TRANSPORT PRIVAT</b>   |   |
|---|---|
| <b>PROPOSTES</b>  | <b>PROBLEMES</b>                                      |
| Reduir la quantitat de vehicles que circulen per les carreteres en juny, juliol, agost i setembre | Saturació juliol i agost                              |
| Limitar nombre de vehicles a Formentera   | Nombre elevat de vehicles                             |
|   | Molts vehicles a les carreteres que circulen malament |
|   | Falta augmentar las zones de càrrega i descàrrega     |

| <b>ALTRES</b>   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>PROPOSTES</b>  | <b>PROBLEMES</b>          |
| Més punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. En zona portuària no hi ha cap | Problemes d'aparcament    |
| Regular línia Eivissa - Formentera com a interès públic (Reglament)             | Molts vehicles en general |
| Regular el preu de transport mercaderies  | Transport entre illes     |
| Potenciar a els vehicles elèctrics  |                           |
| Potenciar a els vehicles híbrids / elèctrics / tracció humana                   |                           |
| Implantació del vehicle elèctric a Formentera                                   |                           |

## ANNEX II. Fotografies taller







## 4.4 Acta Taller participació PDSMIB a Mallorca: Àrea Metropolitana de Palma

**Lloc:** Sala Actes FELIB (Consell de Mallorca)

Palma de Mallorca, Mallorca

**Data:** 30 de maig de 2017

**Hora:** 10:00

### Ordre del dia:

1. Benvinguda
2. Presentació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB)
3. Dinàmica de participació
4. Torn de paraules
5. Acomiadament i agraïments

### Assistents:

| Nom i llinatges      | Entitats  |
|----------------------|---|
| Joan Ferrer          | Regidor Mobilitat Ajuntament Palma                    |
| Josa Arola           | Cap de Servei Mobilitat Ajuntament Palma              |
| Gabriel Horrach      | Cap de Servei Urbanisme Ajuntament Palma              |
| Esther Martinez      | Tècnica Urbanisme Ajuntament Palma                    |
| Miguel Angel Sagrera | Tècnic Mobilitat Ajuntament Calvià                    |
| Caridad Umarán       | Regidora Urbanisme Ajuntament Marratxí                |
| Cristina Alonso      | Regidora Medi Ambient Ajuntament Marratxí             |
| Jaime Moralejo       | Tècnic Direcció Insular Mobilitat Consell de Mallorca |
| Joan Mas             | Cap de Servei de la DG de Mobilitat (Govern Balear)   |
| Manel Pineda         | Director de Projectes DOYMO                           |
| Eugenio Sanchis      | Tècnic DOYMO  |
| Sofia Guadalajara    | Federació Hotelera                                    |
| Francisco Garrido    | Taxi Palma Radio                                      |
| Joana Maria Seguí    | Universitat de les Illes Balears                      |
| Bernat Coll          | PIMECO  |
| Antoni Bisbal Palou  | Col·legi d'Enginyers Industrials de Balears           |
| Miguel Angel Riera   | Amics del Ferrocarril                                 |
| Toni Cànaves         | Biciutat  |
| Nati de Grado        | Biciutat  |
| Salvador             | Biciutat  |
| Mariano Reaño        | Amics de la Terra                                     |
| Mateu Marcús         | Gerent EMT  |

## 1. Benvinguda

**Manel Pineda (DOYMO)**, agraeix l'assistència al taller, així com la col·laboració prestada des del Consell de Mallorca per a la realització del taller. Explica que aquest taller té com a objectiu obrir nous canals de comunicació i participació per a permetre la definició de les línies estratègiques del nou pla de mobilitat, recollint les opinions dels tots els agents públics i privats de les illes.

## 2. Presentació del PDSMIB

A través de la presentació en PowerPoint es presenta el PDSMIB:

- Abast del Pla
- Estructura del Pla
- Objectius
- Diagnosi Qualitativa i Quantitativa
- Presentació pàgina web i correu electrònic
- Calendari d'execució

## 3. Dinàmica de participació

Finalitzada la presentació, Manel Pineda explica que una de les parts del diagnòstic qualitatiu és recollir les opinions dels principals agents socials i econòmics de les illes, per conèixer quina és la realitat percebuda en l'àmbit de la mobilitat. Recorda que aquest mateix taller es realitza en cadascuna de les illes.

Per aquest motiu es reparteixen *pòsits* perquè les persones assistents puguin escriure quins són els principals problemes de mobilitat a l'illa de Mallorca, així com possibles propostes per solucionar-los, agrupats en 4 categories:

- Bici/Peu
- Transport públic
- Transport privat
- Altres

Durant 15 minuts els assistents anoten els seus comentaris i els col·loquen en una pissarra, segons les categories indicades.

## 4. Torn de paraules

Un cop col·locats els *pòsits*, Manel Pineda, explica que s'iniciarà un torn de paraules perquè cada un dels assistents pugui detallar i explicar el seu comentari. D'aquesta manera la informació es recollirà i s'analitzarà per a la redacció del Pla. També comenta que és necessari que cada persona indiqui el seu nom, així com l'entitat a la qual representa, per a poder incorporar-lo al acta.

**Joana Maria Seguí (UIB):** explica que en els nuclis de població més tradicionals, i al seu torn més compactes, el cotxe circula amb total llibertat per tot arreu i gairebé sense restricció d'aparcament. Això dificulta la mobilitat dels vianants i a les persones amb mobilitat reduïda, a causa que les voreres són estretes, i també la circulació de bicicletes. Tots aquests problemes són conseqüència de no haver restringit l'ús del cotxe. Cal implantar mesures per pacificar el trànsit.

En les noves urbanitzacions el principal problema és la distància als nuclis de població i llocs de treball, de manera que els desplaçaments a peu són inviables.

Els accessos a Palma i nuclis importants de població, així com polígons, presenten elevats nivells de congestió per l'increment dels cotxes. A més creixement econòmic, major nombre de vehicles privats. Lamenta que, malgrat el creixement econòmic, aquest no ha tingut un impacte en la millora i desenvolupament del transport públic.

Hi ha una manca de coordinació entre la planificació territorial i la planificació dels sistemes de transports.

**Joan Ferrer (Regidor Mobilitat Ajuntament Palma):** destaca l'existència d'un fort desequilibri estacional de la demanda del transport públic i de les carreteres, que dificulta la planificació.

Falta un sistema de transport públic competitiu en preu, abast i freqüència perquè pugui ser una manera de transport alternatiu per als usuaris del vehicle privat. Coincideix en que cal millorar la coordinació en la planificació territorial per evitar la dispersió de centres comercials, polígons industrials, nuclis de població ... que comporta un excés del vehicle privat.

Aquesta manera de transport provoca una ocupació excessiva en el territori i en les vies públiques: carreteres, aparcaments ... així com una alta contaminació acústica i ambiental.

Cal consolidar la xarxa de carril bici actual i realitzar connexions interurbanes amb els nuclis propers a Palma.

**Josa Arola (Cap de Servei Mobilitat Ajuntament Palma):** lamenta que la construcció d'infraestructures sempre ha anat per darrere de la planificació territorial i de les seves necessitats. D'aquesta manera, primer es construeix nuclis de població, centres comercials, polígons ... i després es construeixen les infraestructures necessàries per donar servei i comunicació.

El transport públic és l'assignatura pendent, tot i l'elevat nombre de desplaçaments, l'oferta actual del transport públic és insuficient. Una possible solució seria apostar per la intermodalitat entre el cotxe i el transport públic. Falta inversió, així com una major coordinació i planificació.

**Nati de Grado (Biciutat):** exposa que en primer lloc és necessari un canvi d'actitud i canviar la idea que el transport públic només el fa servir el que no té diners o no ha pogut treure el carnet de conduir. Cal posar en valor l'ús del transport públic.

---

Aposta per un transport públic per a determinats centres d'interès, com pot ser la UIB i els hospitals. Aplaudeix la iniciativa posada en marxa des de l'EMT perquè els menors de 12 anys puguin viatjar gratis.

També apunta que cal reconèixer el valor que té l'ús de la bicicleta a la ciutat, i els beneficis que comporta: ciutat més amigable, més saludable, més segura...

**Toni Canovas (Biciutat):** reconeix que des de l'administració s'estan realitzant accions per assolir una mobilitat sostenible, però cal prendre decisions valentes. Recorda que aquest any està previst la circulació de 100.000 cotxes de lloguer a Balears que representen 400 quilòmetres lineals de cotxes aparcats. Cal regular aquest sector i proposa la creació d'una taxa, així com també una taxa per als vehicles que vulguin accedir al centre, com ja existeix en altres ciutats europees.

Reclama una major democratització de l'espai públic per als vianants que representen el 100% de la població, però el 95% de l'espai dels carrers l'ocupen els cotxes.

**Mariano Reaño (Amics de la Terra):** exposa la realitat de Palma com una enorme macrocefàlia a la qual arriben 120.000 vehicles diaris de la resta de l'illa. Aquest elevat nombre de vehicles porta com a conseqüència una "tirania" del cotxe, ocupant la major part de l'espai a la ciutat.

Com a conseqüència de l'escàs espai disponible es produeixen conflictes entre els ciclistes i els vianants, ja que es veuen obligats a conviure en un mateix espai.

Creu necessari millorar la connexió dels carrils bicis amb els nuclis de població.

**Salvador (Biciutat):** explica que fins ara s'han exposat solucions només per a Palma o voltants, però cal recordar que també existeixen desplaçaments entre els pobles sense necessitat de passar per Palma. Aquests desplaçaments, en massa ocasions, només és possible fer-los en cotxe perquè no hi ha una altra alternativa: autobús o tren.

Es lamenta de l'incivisme de determinats passatgers al tren i reclama més personal de control. Suggereix la instal·lació de consignes a l'estació, millor si algunes d'elles són refrigerades ja que permetria realitzar la compra de determinats productes, sense necessitat d'agafar el cotxe.

Comenta la necessitat de permetre a les bicicletes portar remolcs. La normativa actual només ho permet si la bicicleta circula pel carril bici, però com que no hi ha una xarxa de carrils connectada i àmplia, no és viable. Això obliga a agafar el cotxe per a realitzar gran compres.

**Miquel Riera (Amics del Ferrocarril):** suggereix que per a futures convocatòries, a més d'informar sobre l'ordre del dia, s'especifiqui com arribar en transport públic.

Per a una correcta planificació és necessari primer detectar les necessitats de la població, per poder donar una resposta mitjançant la prestació del servei de transport públic.

Opina que cal limitar l'accés al centre de Palma a autobusos i taxis. Cal fer un transvasament de finançament i competències del Govern al Consell per a millorar la coordinació i la planificació. Actualment el Consell té les competències en matèria de carreteres i compta finançament per a realitzar actuacions sobre elles, mentre que el Govern té competències al tren i amb prou feines es realitzen inversions, per falta de finançament estatal.

Defensa el model proposat pels Serveis Ferroviaris de Mallorca d'ampliar la xarxa de ferrocarril, connectant Andratx - Palma - Capdepera, així com la variant nord. Aquest model circular permetria, juntament amb un servei d'autobusos llançadores entre els pobles i les estacions, un major nombre d'usuaris.

**Jaime Moralejo (tècnic mobilitat Consell de Mallorca):** la congestió dels accessos a Palma és conseqüència de l'entrada i sortida de les mercaderies del port de Palma, dels moviments laborals de la població i dels turistes que visiten la ciutat. A tot això cal afegir que no hi ha alternatives i que amb prou feines hi ha cultura de l'ús del transport públic, com si existeix en altres ciutats.

**Miguel Angel Sagrera (tècnic mobilitat Ajuntament Calvià):** cal una aposta valenta i decidida 100% pel transport públic. Per aquesta raó, des de l'Ajuntament de Calvià s'estan realitzant estudis per millorar aquest mode de transport.

El principal problema és l'estacionalitat dels fluxos de passatgers, arribant als majors pics a l'estiu. En aquests mesos, la major part dels usuaris són turistes de comprar el bitllet senzill en el propi autobús, el conductor, provocant retards en els seus horaris. A més, segons una enquesta realitzada des de l'ajuntament, la gent prefereix 20 minuts d'embús en el seu cotxe, a trigar 1 hora en fer el trajecte amb transport públic.

Aquests factors expliquen que només un 4,56% dels residents utilitza el transport públic (TIB i EMT) per a realitzar els seus desplaçaments, enfront del 73,75% que utilitza el transport privat. Des de l'equip de govern actual hi ha un compromís per millorar la mobilitat, especialment la mobilitat interna del municipi mitjançant el transport públic entre els nuclis de Calvià - Santa Ponça - Palmanova, que formen un triangle que concentren la major part dels desplaçaments interns del municipi. Aquest circuit intern estaria connectat amb el servei interurbà, o municipal de Palma, el que facilitaria la connexió amb Palma i la resta de l'illa. Això implica un transbord i, malauradament, la major part de la població enquestada no estaria disposada a realitzar-lo. Falta cultura de l'ús del transport públic.

Proposa la creació d'un carril VAO a l'autovia de Palmanova - Palma, ja que hi ha espai suficient. Això permetria reduir el temps de viatge.

**Antonio Bisbal Palou (Col·legi d'Enginyers Industrials de Balears):** el transport urbà de mercaderies urbà ha augmentat en els últims anys, per l'increment de les compres realitzades per internet. Cal regular aquest servei de repartiment i crear centres logístics de distribució.

Pel que fa al transport públic hi ha una manca d'oferta nocturna important. A més, en hores punta, s'hauria de reforçar la freqüència de pas ja que, en ocasions, els autobusos van plens i no s'atura a les parades. Això provoca que la gent arribi tard als seus llocs de treball i opti per triar el cotxe com a mode de transport.

Cal comunicar als potencials usuaris els beneficis de l'ús de l'autobús, davant del vehicle privat i aconseguir un canvi cultural.

**Bernat Coll (PIMECO):** l'existència de grans superfícies comercials fora de la ciutat, als quals no es pot arribar amb transport públic, obliga a agafar el cotxe per accedir-hi. És millor potenciar el comerç a l'interior de les ciutats / pobles que afavorir els centres comercials a l'exterior.

Afegeix que els pàrquings dissuasoris a Palma no són eficients ja que entre aparcar el cotxe i esperar el bus, es triga massa temps.

**Caridad Umarán (Regidora Urbanisme Ajuntament Marratxí):** exposa que el municipi es troba al final de l'àrea metropolitana i l'inici de la part forana, i presenta un urbanisme molt dispers.

Opina que el tren és el millor mitjà de transport per desplaçar-se a Palma i que s'arriba abans a tren, que amb cotxe, però que molta gent ho desconeix. Cal més informació i més inversions en el tren. Lamenta que no hi hagi una major coordinació entre els diferents mitjans de transports. Cal una tarifa única del transport públic (EMT, TIB i tren).

L'ajuntament té comprovat que hi ha un elevat ús del tren i de la línia de l'EMT entre la població menor de 18 anys, però que en complir aquesta edat es compren un cotxe i deixen d'utilitzar el transport públic.

Un problema recent, derivat de la construcció del segon cinturó i de l'ampliació de l'autovia, és que el polígon industrial s'ha convertit en un gran centre de logístiques per nombroses empreses. Això ha provocat un augment de camions i de contenidors.

**Gabriel Horrach (Cap de Servei Urbanisme Ajuntament Palma):** al llarg dels anys 70 l'urbanisme comença a diferenciar els usos del sòl, així a l'altre costat de la via de cintura es comença a créixer amb usos industrials, que obliguen a una major mobilitat als treballadors. A més l'actual Pla Territorial de Mallorca permet una densitat de 60 habitants / ha, el que fomenta la dispersió urbana, obligant a una major mobilitat obligada a la qual no pot donar resposta el transport públic. Davant d'aquesta situació, la població major de 18 anys es veu obligada a comprar un cotxe per fer els seus desplaçaments. Recorda que la densitat recomanada pel Ministeri és de 75-100 habitants / hectàrees i ciutats, com Barcelona, permeten densitats de fins a 250 habitants / hectàrees.

Aposta pel concepte de Smart Island, integrant les noves tecnologies en el transport públic (TIB i EMT).

Cal regular la mobilitat turística, limitant els cotxes de lloguer. L'elevada accessibilitat del vehicle privat al llarg de l'illa, posa en risc espais protegits i d'interès natural, com la serra de Tramuntana. Aquest és un aspecte que també preocupa la mateixa UNESCO.

**Esther Martínez (tècnica urbanisme Ajuntament Palma):** opina que és necessari augmentar la inversió en transport públic, especialment en ferrocarrils, i no en carreteres, ja que l'ampliació de carrils no és la solució.

Cal configurar una xarxa en mallada a la ciutat de Palma, augmentat freqüències i connectant de forma més ràpida, amb el centre de la ciutat.

Proposa la creació d'una web on s'ofereixi tots els serveis de transport discrecional, per facilitar la informació als turistes.

Lamenta la mala comunicació que hi ha entre els pobles, especialment per a bicicletes o itineraris de vianants i aposta per recuperar els camins com a eixos per a aquests modes de transport.

**Francisco Garrido (Radio Taxi Palma):** comenta que hi ha la sensació entre els usuaris que falten taxis en hores punta, però la realitat és que els trajectes s'allarguen en el temps pels embussos a aquestes hores. A més, quan plou o està ennuvolat, augmenta la demanda, però també augmenten els embussos, el que dificulta prestar un servei ràpid i de qualitat.

Assenyala el seu descontentament per l'ús d'un carril com a espai d'aparcament, en horari nocturn, al passeig marítim, que provoca situacions de perillositat.

**Mateu Marcús (Gerent EMT):** comença la seva intervenció explicant que per resoldre els problemes exposats en aquest taller sobre mobilitat, cal disposar de finançament. En el cas concret de l'EMT, l'Ajuntament de Palma inverteix cada any entre 22-23 milions d'euros, però no passa el mateix a la resta de municipis de l'àrea metropolitana. Comenta que només amb un 5%, de cada ajuntament, seria suficient per aconseguir implantar alguna de les propostes que han sortit en aquest taller, relacionades amb l'EMT. Lamenta que aquests mateixos ajuntaments, que reclamen més freqüències dels autobusos de l'EMT, no destinin part dels seus pressupostos i prioritzin inversions en altres equipaments públics.

No hi ha inversió, ni fons per renovar les flotes dels autobusos, ni per part del ajuntaments, però tampoc des del Govern, que destina inversions per electrificar el tren, quan només transport a 3 milions de passatgers, enfront dels més de 40 milions de passatgers anuals transportats de l'EMT. Per aquesta raó, cal una major coordinació entre els ajuntaments i el Govern. No només per temes econòmics, sinó també pel model de ciutat dispers, igual que la àrea metropolitana, que sumen 550.000 habitants, xifra que augmenta de manera considerable en temporada alta, amb l'allau de turistes.

Reconeix que en alguns casos s'està col·laborant de forma més estreta per millorar el servei de l'EMT en els municipis confrontants amb Palma. Així a Marratxí ja hi ha una proposta d'ampliar

recorreguts, i en breu espera tenir una reunió amb els tècnics de Calvià per estudiar la situació. També està previst que en els pròxims mesos es posi en marxa una integració tarifària per fases amb el metro i, posteriorment amb el TIB.

Aposta per la segregació del trànsit, prioritzant el transport públic per evitar les situacions d'embussos, especialment en els dies ennuvolats on les accions com, ampliar els serveis no és la solució pels problemes de congestió que es produeixen.

Un altre element que dificulta disposar de bona xarxa de transport públic és l'elevada dispersió dels nuclis de població, com a conseqüència d'una incorrecta planificació. Aquests nuclis dispersos, així com algunes promocions de Habitatges de Protecció Oficial allunyades de la ciutat, requereixen de serveis de transport públic que, de vegades han de ser prestats sota la modalitat de taxi a demanda, ja que no són rendibles.

Finalment reclama una aposta política valenta pel transport públic que inclogui una major dotació en recursos econòmics.

## 5. Acomiadament i agraïments

**Manel Pineda (DOYMO):** agraeix totes les aportacions rebudes i recorda que s'ha habilitat un correu electrònic perquè, aquelles entitats que vulguin, puguin fer aportacions o suggeriments al Pla Director Sectorial de Mobilitat: [participacio@mobilitatbalears.cat](mailto:participacio@mobilitatbalears.cat)

Anima a l'enviament de suggeriment i / o aportacions per a la redacció del Pla. Recorda que totes els missatges rebuts, seran respostos i tinguts en compte per a la seva possible incorporació al Pla.

A les 12:00 conclou el taller participatiu.



## ANNEX I Dinàmica de participació (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

| BICI/PEU   |   |
|--|---|
| PROBLEMES  | PROPOSTES   |
| Manca de cultura de vianant  | Si els pobles estan a menys de 10 km, s'hauria de poder anar a peu              |
| Impediments legals per portar nens (remolcs), portar mercaderies (remolcs) i facilitar la circulació (sentits únics)           | Eixos de vianants des de la corona urbana cap als nuclis urbans de la perifèria |
| Manca de xarxa ciclista sòlida i manca de Connexió interurbana   |   |
| Manca de vies de comunicació per Vianants i ciclistes entre els distintes localitats   |   |
| Perillositat ciclistes a la carretera degut a que no existeix 1 xarxa especialitzada per bicicleta interurbana                 |   |
| Manca desplaçaments a peu / bicicleta per manca d'1 xarxa segura urbana / interurbana / metropolitana                          |   |
| Impossibilitat d'accés segur per ciclistes i Vianants a llocs generadors de desplaçaments                                      |   |
| Espais segurs per aparcar bicicletes   |   |
| Bici segueix sent vista com a perillosa i esportiva (se sua, diuen)  |   |
| No s'aplica l'ordenança municipal: ciclistes per voravies molestin vianants i desprestigien Ús de la bici. La policia no actua |   |
| Vianants falta d'ample en voreres, manca de temps en semàfors  |   |
| Comunicació entre els pobles sense cap ruta possible per al vianant i el ciclista  |   |

|   |  |
|---|--|
| Falta aceres amples i pas de zebra  |  |
| Faltin activitats d'educació viària que facin de la bici i del caminar un valor Afegit. El cotxe té un prestigi que ara Hem de qüestionar |  |
| Discontinuitat peu / bic Palma - Marratxí   |  |

| <b>Transport privat</b>  |   |
|--|---|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>  |
| Excés de vehicles de lloguer   | Aparcaments Fora ajudarien a resoldre (no existeixen cotxeres Abastament)                 |
| Saturació a determinats nuclis i zones urbanes. Saturació a indrets que necessiten protecció                                 | Web de fàcil accés a turistes unificant el transport discrecional de excursions habituals |
| Distribució de mercaderies al petit comerç (Palma, pobles...)  | Taxes als cotxes de lloguer   |
| Falten aparcaments   | Taxes per entrar en els nuclis urbans   |
| Concentració de tràfic en àrea metropolitana   |   |
| Excés de contaminació acústica i ambiental a vies de gran capacitat i a zones urbanes  |   |
| Congestió accessos Palma i via cintura, com a conseqüència del desenvolupament econòmic lligar al creixement de motorització |   |
| congestió carreteres turístiques a l'estiu   |   |
| Ingrés de +120.000 cotxes/dia a Palma  |   |
| Oci consumista adreçat a grans superfícies, mes cotxes   |   |
| Als pobles on els carrers eren per carros i vianants, ara estan plens de cotxes  |   |
| Excés vehicles motor   |   |
| Saturació cotxes de lloguer  |   |
| saturació de cotxes particulars  |   |
| Falta de permeabilitat de mitjans alternatius al cotxe en accessos a Palma   |   |

|   |  |
|---|--|
| Manca de conscienciació d'utilització del transport públic                      |  |
| Alt Ús del cotxe / Habitant i turista generant alta contaminació                |  |
| Alta ocupació del vehicle privat de l'espai públic                              |  |
| Excés d'us del vehicle privat   |  |
| Saturació de cotxes   |  |
| Problemes d'aparcament  |  |
| Infraestructura de l'Illa són limitades   |  |
| Palma és pol de concentració de residents, turisme i mercaderies                |  |
| Dia ennuvolat, caòtic zones centre per cotxes de lloguer                        |  |
| Manca d'aparcaments a fi de poder deixar el cotxe a les entrades de les ciutats |  |
| Excés de vehicle de lloguer   |  |

| <b>Transport públic</b>  |   |
|--|---|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>                            |
| Manca de pàrquing de vehicles a les estacions de trens "park & ride"                     | Línia metro Parc Bit                        |
| Calvià: transport intern públic, connexions amb Palma, aparcament dissuasoris            | Potenciar bus connectiu                     |
| Xarxa ferroviària no optimitzada   | Taquilles refrigerades per comprar aliments |
| Tren: manca de personal controlant el comportament incívic d'alguns viatgers             | Informació, publicitat del transport públic |
| La manca de consignes en estacions no afavoreix anar de compres sense utilitzar el cotxe | Xarxa unificada de TIB i EMT                |

|  |   |
|--|---|
| Molta gent no sap com funciona ni a on permet anar   | Casc urbà Palma només transport públic                                  |
| Manca Ús del transport públic  | Major freqüència horària  |
| manca intermodalitat   | Major inversió  |
| Manca bon Funcionament des de l'origen al Destí  | Major freqüència dels trens   |
| No és competitiu en freqüència i temps   | Completar electrificació del tren                                       |
| Falla la intermodalitat  | Incentivar el transport públic per disminuir el privat                  |
| recorreguts cars   | Obrir noves línies  |
| Temps de recorreguts massa perllongats   | Connectivitat entre línies de servei públic                             |
| Ferrocarril problemes de horaris   | Garantir la capacitat del servei públic                                 |
| Manca competitivitat del transport públic en front al cotxe  | Prestigiar, valorar i emprar lo públic                                  |
| Falten hàbits d'ús   | Transport gratuït a la UIB i Son Espases per reduir el vehicles privats |
| Manca Unificació tarifària   | Santa Ponça - Arenal - Lluçmajor connexió tramviària                    |
| Calvià: poques freqüències, temps de recorregut excessiu   |   |
| Manca de Freqüències en horari nocturn als transports públics i caps de setmana  |   |
| Manca d'1 xarxa de transport públic competitiva i substituïda de la mobilitat no obligada en cotxe   |   |
| Manca de punts d'intercanvi intermodals  |   |
| Transport públic escàs i poc coordinat   |   |
| Trobo que és un menyspreu a l'usuari qui ni tan sols Figuri l'horari Abans de Treure el bitllet, no és raó l'incivisme perquè no Hagi la informació necessària |   |

|   |  |
|---|--|
| Si el metro no crea un xarxa Amb altres línies a ciutat encara que siguin l'Altres tipus de transport Ràpid, no servirà de mitjà competitiu enfront del cotxe |  |
| Inversions de l'estat només en grans vies per a vehicle privat que segueix fomentant i afavorint el seu ús davant la resta de modes de transport              |  |
| Manca completar la xarxa ferroviària  |  |
| Petits ajuntaments amb nul·les freqüències d'enllaç amb nuclis propers  |  |
| Des de l'aparició del cotxe com alternativa de mobilitat, el transport públic s'ha relegat a un paper secundari i destinatari a la mobilitat captiva          |  |
| Entrades i sortides de Palma a primera hora del matí, impossible cobrir serveis de taxi   |  |
| Manca de trens passada certa hora (22h) obliga a fer servir el cotxe per tornar a pobles  |  |
| Falta conscienciació del transport públic   |  |

| <b>ALTRES</b>  |   |
|--|---|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>  |
| Planificació territorial i urbanisme   | Premiar als que no utilitzin el transport privat          |
| Seguretat ciclistes i motos  | Proposta d'un cens per la proximitat de mobilitat laboral |
| emissions CO2  |   |
| Concentració logística - distribució de mercaderies (camions de gran tonatge) en polígon de Marratxí |   |

|   |  |
|---|--|
| Mobilitat obligada (treball i serveis bàsics) per un urbanisme dispers, de no proximitat i amb manca d'usos mixts   |  |
| Calvià: transport públic 4,56% enfront del 21,69% del transport privat. No motoritzat 21,69%  |  |
| Ocupació excessiva del territori i per ús del vehicle privat  |  |
| Desequilibris estacionals a transport publico i carreteres  |  |
| Mala planificació urbanística i generació de Nuclis comercials i urbans inconnexes o allunyats  |  |
| Planificació urbanística sense incloure la mobilitat  |  |
| No Podem donar un Solució de mobilitat isòtropa a un territori que no ho és. La dispersió urbanística ha hipotecat 1% de la mobilitat sostenible a l'Illa |  |

## ANNEX II. Fotografies taller







## 4.5 Acta Taller participació PDSMIB a Mallorca: Part Forana

**Lloc:** Sala Actes FELIB (Consell de Mallorca)  
Palma de Mallorca, Mallorca

**Data:** 30 de maig de 2017

**Hora:** 10:00

### Ordre del dia:

1. Benvinguda
2. Presentació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB)
3. Dinàmica de participació
4. Torn de paraules
5. Acomiadament i agraïments

### Assistents:

| Nom i llinatges     | Entitats   |
|---------------------|--|
| Antònia Trigueros   | Regidora Mobilitat Ajuntament Inca   |
| Carlos Caballero    | Tècnic Mobilitat Ajuntament Inca   |
| Miquel Alcover      | Polícia Local Ajuntament Manacor   |
| Joan Mas            | Cap de Servei de la DG de Mobilitat (Govern Balear)                        |
| Manel Pineda        | Director de Projectes DOYMO  |
| Eugenio Sanchis     | Tècnic DOYMO   |
| Francesc            | Associació d'Usuaris del Tren / Alaró Via Verda                            |
| Salvador Servera    | Federació Balear de Transport  |
| Alejandro Luengo    | Associació de Taxis de ses Illes Balears                                   |
| Pau Arias           | Federación Independent del Taxis de les Illes Balears                      |
| Antonia Cuevas      | Asociación taxis i teletaxis de Cala Millor                                |
| Antonio Cladera     | PIMEM – AMTAT (Asoc. Mallorquina Trabajadores Autónomos del Taxi)          |
| Miquel Lluís Vaquer | Associació Balear de Minitrens turístics                                   |
| Ramón Reus          | Asoc. Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Baleares |
| Aurora Bonet        | Coordinadora Balear de Persones amb discapacitat                           |
| Bartomeu Jover      | FELIB / Batle d'Estellencs   |
| Ezequiel Horrach    | Asociación Transporte de Mercancías  |
| Florián Talaya      | Agrupación Empresarial de Autotaxi de Baleares                             |
| Rafael Nadal        | Agrupación Regular Viajeros  |

## 1. Benvinguda

**Manel Pineda (DOYMO)**, agraeix l'assistència al taller, així com la col·laboració prestada des del Consell de Mallorca per a la realització del taller. Explica que aquest taller té com a objectiu obrir nous canals de comunicació i participació per a permetre la definició de les línies estratègiques del nou pla de mobilitat, recollint les opinions dels tots els agents públics i privats de les illes.

## 2. Presentació del PDSMIB

A través de la presentació en PowerPoint es presenta el PDSMIB:

- Abast del Pla
- Estructura del Pla
- Objectius
- Diagnosi Qualitativa i Quantitativa
- Presentació pàgina web i correu electrònic
- Calendari d'execució

## 3. Dinàmica de participació

Finalitzada la presentació, Manel Pineda explica que una de les parts del diagnòstic qualitatiu és recollir les opinions dels principals agents socials i econòmics de les illes, per conèixer quina és la realitat percebuda en l'àmbit de la mobilitat. Recorda que aquest mateix taller es realitza en cadascuna de les illes.

Per aquest motiu es reparteixen *pòsits* perquè les persones assistents puguin escriure quins són els principals problemes de mobilitat a l'illa de Mallorca, així com possibles propostes per solucionar-los, agrupats en 4 categories:

- Bici/Peu
- Transport públic
- Transport privat
- Altres

Durant 15 minuts els assistents anoten els seus comentaris i els col·loquen en una pissarra, segons les categories indicades.

## 4. Torn de paraules

Un cop col·locats els *pòsits*, Manel Pineda, explica que s'iniciarà un torn de paraules perquè cada un dels assistents pugui detallar i explicar el seu comentari. D'aquesta manera la informació es recollirà i s'analitzarà per a la redacció del Pla. També comenta que és necessari que cada persona indiqui el seu nom, així com l'entitat a la qual representa, per a poder incorporar-lo al acta.

**Antonio Cladera (PIMEM – AMTAT):** defensa la creació d'un carril BUS VAO dins la ciutat, però també a la carretera. Opina que la mobilitat elèctrica sembla una bona alternativa enfront dels vehicles de combustible, però que també cal potenciar altres alternatives com el gas i lamenta que a penes hi ha sortidors de GLP, per la qual cosa es dificulta la seva expansió.

El GNC tampoc és una alternativa real ja que tampoc hi ha una xarxa de sortidors. Cal que l'Administració pública doni suport aquest tipus de combustibles nets, igual que ha fet amb la mobilitat elèctrica.

**Aura Bonet (Coordinadora Balear de Persones amb discapacitat):** explica que les principals barreres que ens trobem quan ens desplaçem a peu són la presència de cotxes aparcats a la voreres, com succeeix al barri de Santa Catalina.

Pel que fa al transport públic denuncia que en massa ocasions, no està correctament adaptat i apunta que per llei és obligatori, però les empreses privades, que estan subcontractades per l'administració pública no ho fan i que la conselleria hauria d'actuar.

Pel que fa als autobusos de l'EMT, lamenta que en algunes parades no hi ha una plataforma per accedir als busos. Així, encara que els autobusos de l'EMT si estan adaptats, no resulta eficaç en aquestes parades.

Hi ha pocs itineraris d'interès general que siguin accessibles per a les persones amb mobilitat reduïda i als pobles aquesta situació encara empitjora, ja que els cotxes estan pujats a les voreres.

**Alejandro Luengo (Associació de Taxis de ses Illes Balears):** comenta la saturació de vehicles de lloguer que hi ha en els mesos d'estiu. Les carreteres no poden suportar el volum actual de vehicles i es provoquen embussos. Cal limitar el nombre dels cotxes de lloguer que circulen a l'illa.

**Antonia Cuevas (Asociación taxis y teletaxis de Cala Millor):** coincideix que el principal problema de la mobilitat a les illes és l'elevat nombre de cotxes que circulen per les carreteres.

**Francesc (Assoc. Usuaris del Tren / Alaró Via Verda):** argumenta que l'oferta del transport públic és insuficient i que amb prou feines hi ha inversió pública.

Recorda que el transport públic és deficitari per ser un servei públic i que s'ha de finançar per impostos finalistes, com poden ser imposats als combustibles, als cotxes de lloguer, per no penalitzar sempre als usuaris del transport públic, encarint les tarifes.

A més, cal que el transport públic faciliti i fomenti la combinació amb altres mitjans de transport, com pot ser la bicicleta. Habilitant més espai als trens. Actualment és l'espai ofert per a les

bicicletes resulta insuficient i una que s'han omplert aquestes places, s'impedeix pujar al tren amb la bicicleta.

Lamenta l'elevat preu del bitllet del tren, especialment el bitllet individual, així com l'absència d'un sistema integral i tarifari únic per a tots els modes de transport.

També denuncia l'excés d'inversió per a la construcció d'infraestructures a favor de vehicle privat que provoca un increment un ús d'aquest mitjà de transport.

**Bartomeu Jover (FELIB / Batle Ajuntament Estellencs):** explica que l'actual carretera que travessa la Serra de Tramuntana (Ma - 10) durant els mesos d'hivern no presenta problemes de mobilitat, però a l'estiu sí. Això es deu a la presència de ciclistes que moltes vegades no respecten les normes de circulació, la qual cosa dificulta els avançaments i la circulació dels vehicles per aquesta carretera.

El mateix succeeix amb els autobusos grans, que provoquen retencions, no només a les carreteres, sinó en les nuclis de població que travessen, de manera que proposa l'ús d'autobusos més petits.

**Miguel Alcover (Policia Local Ajuntament Manacor):** és difícil compatibilitzar l'actual ample dels carrers amb els cotxes (circulació i aparcaments) i amb els itineraris de persones amb mobilitat reduïda, ja que no hi ha espai.

**Carlos Caballero (Tècnic Mobilitat Ajuntament Inca):** reconeix que en l'entorn urbà hi ha conflictes entre el vehicle privat i el transport públic i l'ús de la bicicleta. A més, qualsevol acció que es realitzi, té conseqüències positives o negatives en l'altre mode de transport.

En els municipis, implantar un sistema de transport públic comporta un cost econòmic massa elevat i que no poden assumir. A més, lamenta que des de l'administració pública supramunicipal hi hagi convocatòries de subvencions per a obres i serveis, però no per a accions dirigides a la mobilitat (estudis, planificació ...)

**Antònia Trigueros (Regidora Mobilitat Ajuntament Inca):** explica que des de l'Ajuntament d'Inca es treballa amb els col·lectius de persones de mobilitat reduïda per intentar adaptar les actuacions municipals en matèria de mobilitat. Comenta que qualsevol actuació que vagi en contra del vehicle privat, com és l'eliminació de places d'aparcaments, provoca el malestar entre els veïns i això dificulta que es duguin a terme.

En el cas d'Inca, implantar un sistema de transport públic ni és eficient, ni és rendible, pel que no es contempla.

Finalment, lamenta que amb prou feines hi hagi hàbits entre la població de realitzar els desplaçaments a peu, a l'interior del nucli urbà i que seria necessari fomentar aquest canvi de cultura.

**Salvador Servera (Federació Balear de Transport):** lamenta la manca de recursos per al transport públic, que resulta insuficient per satisfer als residents.

Recorda que també cal recollir l'opinió de les associacions empresarials del transport en matèria de mobilitat. A més, suggereix no responsabilitzar de tots els mals al sector del lloguer de turisme sense conductor i creu que accions proposades en aquest taller, com imposar un impost a aquest sector, no hauria de realitzar-se.

Reconeix que el turisme és un factor important, especialment els mesos d'estiu, arribant a provocar saturació a les carreteres i que cal saber gestionar l'èxit que suposa atreure turistes a les nostres illes.

També cal tenir en compte el transport discrecional i que també ha de tenir prioritat a les carreteres.

**Ezequiel Horrach (Asociación Transporte de Mercancías):** lamenta que en ocasions no es tinguin en compte les necessitats d'espai que necessiten els camions grans que transporten mercaderies. Explica que és necessari un major control en les zones de càrrega / descàrrega ja que moltes vegades són ocupats per altres vehicles, dificultant la feina i provocant situacions d'embús.

A més, aquest sector, es troba amb el problema que no disposa d'espais per poder localitzar els centres logístics, ja que els ajuntaments no els volen en els seus polígons. Altres dificultats que troben aquest tipus de camions són a l'entrada i sortida del port. Recorda que les mercaderies que transporten els camions són fonamentals perquè es puguin desenvolupar la resta d'activitats econòmiques de l'illa.

**Florián Talaya (Agrupación Empresarial de autotaxi de Baleares):** lamenta que les últimes accions realitzades pel govern balear d'implantar serveis d'autobusos des de l'aeroport als nuclis turístics, l'únic que aconseguen és fomentar un turisme de masses i barat, que s'oposa al turisme de qualitat que utilitza el taxi per desplaçar-se fins els hotels.

Planteja que una opció millor hauria estat que aquest nou servei farà el trajecte de l'aeroport a l'estació intermodal, i que després, els turistes poguessin fer transbord amb tren o amb els autobusos de línies regulars.

Opina que en ocasions s'han ampliat voreres en llocs on no eren necessaris, el que dificulta l'accés als vehicles privats, però també als professionals del taxi que realitzen un servei públic de transport. Aposta per la creació d'ACIRES, abans que peatonitzar el centre.

**Rafael Nadal (Agrupación regular de viajeros):** exposa la manca de subvencions per adaptar els autobusos a les persones amb mobilitat reduïda. Explica que la mida dels autobusos està relacionat amb la rendibilitat i, amb les condicions que hi ha actualment, cal que els autobusos siguin de grans dimensions per obtenir beneficis econòmics. Recorda que ells són una empresa i que per tant han de respondre abans els seus socis i treballadors. Lamenta que el govern

cada vegada és més estrictes en els requisits i que amb prou feines dóna facilitats a aquest sector.

Opina que l'opció de crear un servei d'autobusos llançadores aeroport - intermodal era la millor opció i mostra el seu descontentament amb el nou sistema implantant de Aerobús que només beneficia un reduït nombre d'empreses grans que ni tan sols són mallorquines.

Explica que la via de cintura es col·lapsa amb massa freqüència, atrapant a cotxes, però també a autobusos, el que provoca retards importants per complir amb els horaris establerts. Suggereix fomentar el transport escolar entre les famílies per a les entrades i sortides de l'escola i que això provocaria una reducció d'embussos en aquestes hores.

**Pau Arias (Federació Independent del Taxi de les Illes Balears):** l'excés de vehicles a les carreteres, dificulta el servei del taxi, ja que també pateix les conseqüències de les retencions. Opina que ampliar el nombre de carrils no és la solució, perquè també arribarien a saturar.

**Ramón Reus (Asoc. Empresarial de alquiler de vehículos con o sin conductor de Baleares):** explica que uns dels motius pel qual cada any augmenta el nombre de cotxes de lloguer a les illes, és que en acabar la temporada, al mes d'octubre, els cotxes són exportats com a mercaderia generant beneficis a les empreses. Cal vigilar i controlar l'exportació de vehicles.

Proposa que el segon cinturó sigui ampliat fins a l'autovia d'Andratx, així com allargar el carril d'acceleració de la sortida de l'aeroport.

Lamenta que aproximadament 60.000 cotxes de lloguer s'ofereixen a través de pàgines webs, amb preus molt baixos i falsos, i que quan els clients van a recollir-los, el preu es dispara perquè els carreguen conceptes que no estaven inclosos en el preu de la web. Això provoca queixes i reclamacions, per part dels clients, i un mal a la imatge de les empreses del sector. Per aquesta raó, és important que la Conselleria de Consum hagi elaborat un codi de bones pràctiques.

## 5. Acomiadament i agraïments

**Manel Pineda (DOYMO):** agraeix totes les aportacions rebudes i recorda que s'ha habilitat un correu electrònic perquè, aquelles entitats que vulguin, puguin fer aportacions o suggeriments al Pla Director Sectorial de Mobilitat: [participacio@mobilitatbalears.cat](mailto:participacio@mobilitatbalears.cat)

Anima a l'enviament de suggeriment i/o aportacions per a la redacció del Pla. Recorda que totes els missatges rebuts, seran respostos i tinguts en compte per a la seva possible incorporació al Pla.

A les 11:30 conclou el taller participatiu.

## ANNEX I Dinàmica de participació (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

| BICI/PEU  |   |
|---|---|
| PROBLEMES   | PROPOSTES                                   |
| Retencions importants, malament per avançar-les   | Respectar i arreglar voreres per anar a peu |
| En moltes ocasions habilitat espais per vianants/bicis implica llevar-lo al turisme privat  |   |
| Pocs carrils bici i no son segurs   |   |
| Manca conscienciació política, la qual cosa provoca manca d'inversió en la matèria  |   |
| Equivocada tendència a peatonalitzar carrers en comptes de crear acerces  |   |
| Ampliar voravies innecessaris   |   |
| Manca de vies adequades pels ciclistes, tant urbanes com interurbans  |   |
| Encara hi ha molta manca d'itineraris per a mobilitat reduïda   |   |
| Manca carrils bici (itineraris actuals no son segurs per anar amb bici, tant urbans com interurbans)  |   |
| Voravies ocupades per cotxos que fan impossible el poder circular per elles cadires de rodes, cotxets d'infants... sobre tot a les zones de la ciutat on els cotxos pugen damunt per tal de no impedir la circulació: Santa Catalina i molts de barris i a pobles |   |
| Problemes per combinar ús del transport públic i bicicleta  |   |

| <b>Transport privat</b>   |  |
|---|--|
| <b>PROBLEMES</b>  | <b>PROPOSTES</b>   |
| Excés de vehicles   | Potenciar ACIRES en compte Quant de peatonalitzar carrers on no hi podin entrar vehicles |
| Elevat nom de vehicles ALS Nostres Carrers i carreteres   | Arreglar paviments, calçades. No veig viable fer més carreteres sinó millorar            |
| Saturació de les vies en general i zones turístiques per increment de vehicles i falta de zones d'aparcaments | Sortida directa de Can Pastilla a l'autopista, direcció sorral. falta rotonda            |
| Excessiva Inversió en infraestructures que fomentin el transport privat (cotxe)                               |  |
| Xarxa secundària Molt deficient   |  |
| Excés massificació ciclistes i turismes de lloguer  |  |
| Excessiva Utilització del cotxe en el desplaçaments curts   |  |
| Manca d'Optimització a l'Ús del cotxe (només hi ha una o Dues persones per zinc places)                       |  |
| Retencions de 4 a 7 km rotonda de Manacor - Artà  |  |
| Carril d'acceleració de la sortida aeroport causa retencions  |  |
| Els cotxes de lloguer els aparquen al carrer, encara que no estiguin llogats                                  |  |



| <b>Transport públic</b>  |   |
|--|---|
| <b>PROBLEMES</b>   | <b>PROPOSTES</b>  |
| Resulta més còmode per l'usuari Fer Ús del su vehicle particular que Fer Ús del transport públic | Excursions organitzades   |
| Retencions importants per autocars massa grossos i problemes de via estreta                      | És necessari que regular els distàncies entre bus, per poder avançar (es contamina més, degut als Canvis de marxa)  |
| Comodatat transport cotxe privat   | Possibilitat de promocionar els serveis públics   |
| Transport públic inadequat i car   | Promocional el servei escolar amb una col·laboració per part del Govern sigui públic o privat en els centres de Palma, objectiu que els pares deixin els vehicles |
| Dificultat de mantenir sistemes de transport públic per part de municipis petits / mitjos        | Llançadora Aeroport a estació intermodal  |
| Problemes d'accés a la ciutat o capital  | Potenciar tren i línies regulars  |
| No hi ha parades de taxis a l'estació intermodal   | Potenciar estació intermodal pels autobusos regulars des de l'aeroport  |
| Aparquen cotxes particulars a les parades de taxi  | Carril bus/taxi   |
| Manca de suport de l'administració en la lluita contra el intrusisme                             | Adequació de determinades vies urbanes i interurbanes   |
| Competència deslleial del servei públic col·lectiu contra el servei públic de taxi               | Combustibles alternatius  |
| Problemes de intrusisme de vehicles particulars que serveis de taxis il·legals                   | Potenciar transport públic amb recursos   |
| Que l'administració quan parla de servei públic, mai és conscient que el taxi ho és              | Pla que integri tots el modes de transport  |

|  |  |
|--|--|
| Bus a ciutat no hi ha plataformes de Formigó a Moltes aturades. Les plataformes permeten 01:00 accés còmode per Tots els Usuaris Tant en problemes de mobilitat o sense      |  |
| L'actual oferta transport públic és ineficient   |  |
| Manca d'oferta suficient de transport públic   |  |
| La flota de bus interurbanes no està adaptada, Malgrat per Llei va seguir obligatori. La pròpia administració subcontracta a empreses de transport que no compleixen sa Llei |  |
| Transports públic Insuficient  |  |
| Malgrat l'adaptació a les estacions de tren, ENS trobem que no és accessible tot el recorregut; si be l'estació aquesta adaptada, l'entorn no (Festival Park)                |  |
| Finançament públic Insuficient   |  |

| <b>ALTRES</b>   |  |
|---|--|
| <b>PROBLEMES</b>  | <b>PROPOSTES</b>                             |
| Falten càrregues i descàrregues   | Limitació d'accés a varies platges de l'illa |
| Falten aparcaments de vehicles pesants                                  |  |
| Limitació de navilieres amb horaris adequats al servei demandat         |  |
| Falta centre logístic   |  |
| No hi ha aparcament públic a tota la platja de Palma                    |  |
| Mai se't en compte Quant al transport discrecional i mercaderies privat |  |

## ANNEX II. Fotografies taller





## 5. ANNEX SESSIONS DE VALIDACIÓ PROPOSTES

### 5.1 Sessió validació propostes PDSMIB a Mallorca

**Lloc:** Centre Social Flassaders  
Palma de Mallorca, Mallorca

**Data:** 18 de setembre de 2017

**Hora:** 18:00

**Assistents:**

| Nom i llinatges              | Entitat   |
|------------------------------|---|
| Jaume Mateu Lladó            | Direcció General de Mobilitat (Govern Balear)       |
| Joan Mas                     |   |
| Joan Cifre Martínez          | Direcció Insular de Mobilitat (Consell de Mallorca) |
| Jaime Moralejo               |   |
| Maarten van Bemmelen         | Consorci Transport Mallorca                         |
| Toni Bosch                   |   |
| Gemma                        |   |
| Nuria Perea                  |   |
| Ana Laso                     |   |
| Jordi Sansó                  |   |
| Joan Ferrer                  | PALMA (Dep. Mobilitat)                              |
| Biel Horrach                 | PALMA (Dep. Urbanisme)                              |
| Daniel Abella                |   |
| Ester Martínez               |   |
| Maria Gomez                  |   |
| Miquel Balaguer              | PALMA (IMI)   |
| Juan Cuadros                 | CALVIÀ  |
| Joan Francesc Canyelles      | MARRATXÍ  |
| Caridad Umarán               |   |
| Antonia Triguero             | INCA  |
| Mateu Joan Ferrer            | MANACOR   |
| Maria Paula Ginard           | ARTÀ  |
| Marc Crespí                  | Assoc. D'usuaris TIB-Autobus de Mallorca            |
| Teresa M <sup>a</sup> Sastre | Assoc. D'Usuaris del tren                           |
| Salvador Servera             | FEBT (Federació Balear de Transport)                |
| Pedro Moreno                 |   |
| Mateu Marcus                 | EMT   |
| Pedro Manera                 | SMAP  |
| Joan Ripoll                  | AFEDECO   |
| Joan Vich                    |   |

|                        |   |
|------------------------|---|
| Pep Ginard             | CCOO  |
| Antoni Bisbal          | Col·legi d'Enginyers Industrials de Balears                                 |
| Eugenio Sanchis        | Col·legi de Geògrafs de les Illes Balears                                   |
| Salvador Roig          | Biciutat  |
| Miquel Angel Riera     | Amics del Ferrocarril   |
| Iván Meléndez          | OK Rent a car   |
| Julio Nieto            |   |
| Miquel Cremades        | CINESI  |
| Mar Baleta             | Opinometre  |
| Margarita Mora         |   |
| Lluís de Victoria      |   |
| Carles Petit           |   |
| Josep Ribó             |   |
| Maria Navas Barrio     | Agrupación Empresarial del Servicio Discrecional de Mercancías de Baleares  |
| Antonio Bauza Sastre   | Agrupación Empresarial de Auto Taxi y Auto Turismo de Baleares              |
| Juan José Elías Pérez  | Col·legi d'Economistes de les Illes Balears                                 |
| Emilio Seco Rodriguez  | Asociación Discrecional de Viajeros de Baleares                             |
| Manel Rivera           | Transabus   |
| José Casany            | Plataforma Ponent - Potent  |
| Ramón Reus             | Asociación Empresarial de Vehículos con y sin conductor de Baleares (AEVAB) |
| Antonio Cladera        | Associació de taxis de PIMEM  |
| Francisca Caldentey    | Autocares J. Caldentey SL   |
| Cesar Fernández Moreno | Asociación Regular Viajeros Ibiza   |
| Maurici Ruiz           | UIB   |
| Pau Arias              | ASATM   |
| Emilio Seco            | Autocares Seco Rodríguez  |
| Rafael Nadal           | Federación Transporte Regular   |
| Miguel Angel Moll      | DOYMO   |
| Manuel Pineda          |   |
| Eugenio Sanchis        |   |

## Observacions validació d'objectius (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

### 1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables

| <b>Connexions diàries (anada/tornada) de tots els municipis amb la capital i hospital de referència: 2</b>    |
|---|
| 2 connexions em semblam insuficients. En general haurien de ser 4   |
| Connexions directes amb capital haurien de ser moltes més   |
| Depèn dels usuaris potencials de cada municipi. Per alguns municipis aquest rati és molt baix                 |
| Donar més connexions de 2   |
| Es muy ambicioso el objetivo, pero poco realista. Como se consigue esto cuando hay una dispersión de pueblos? |
| Freqüències insuficients  |
| Jo penso que l'indicador hauria de pujar a 3 connexions diàries.  |
| Més línies de Bus Palma, Inca i Manacor   |
| No necessàriament col·lectius vulnerables, per tothom   |
| Són insuficients, al manco 4  |
| sostenibilidad?   |
| Utópico   |
| Valorar segons habitants de cada població   |
| Zonas turísticas? Playas?   |
| <b>Abonament social: 50%</b>  |
| Abonament per col·lectius molts desfavorits 80%   |
| Aumentar  |
| Bonificació del 50% insuficient   |
| Des de una perspectiva de servei públic, els col·lectius vulnerables han de ser prioritaris                   |
| Treballar amb els transbords  |

### 2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic

| <b>Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 20% (2020)</b>                |
|--|
| Augmentar l'ocupació vehicles, teletreball, telecompres  |
| Inversió de TP   |
| La reducció s'ha d'assolir amb una reducció del flux (més viatgers/vehicles) no electrificant cotxes |
| Necessita finançament  |
| Potencia el vehicle elèctric   |
| S'ha de tenir cura. Ficant aquests objectius que a vegades semblen mes d'una carta de Reis Mags      |
| Si és possible més   |
| Subvencions vehicles elèctrics com altres països   |
| Tecnologías no probadas (eléctrico)  |
| Un desig que tots somiam   |

|   |
|---|
| <b>Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 60% (2050)</b> |
| Noves tecnologies de propulsió  |

### 3. Reduir l'accidentalitat

|   |
|---|
| <b>Morts per milió d'habitants: 37 (2020)</b>                           |
| És un objectiu que es pot aconseguir més a la llarg que a mitja termini |
| Inversió en TP i infraestructures                                       |
| L'objectiu 0 és impossible  |
| Massa ambició   |
| Però com?   |
| Reduir límits velocitat   |
| Si és pot reduir més, molt millor                                       |
| <b>Morts per milió d'habitants: 0 (2050)</b>                            |
| Utópico   |

### 4. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments

|   |
|---|
| <b>% d'autocontenció: 75%</b>   |
| Com? Si és a través d'urbanisme és molt a llarg temps                                   |
| Es fonamental però depèn de l'Ordenació territorial. Molt d'acord però massa ambició    |
| Millorar voreres, evitar nous centres comercials, pla d'usos i fomentar el petit comerç |
| Ojo con el usuario, no lo admite  |
| Proximitat es primordial  |

### 5. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius

|   |
|---|
| <b>Participació del cotxe: viatges residents 35%</b>  |
| El vehicle compartit és una qüestió de conciació que no té arrels dins la nostra mobilitat              |
| Es muy difícil sin tocar el urbanismo y territorio  |
| Hay que ser más agresivos con el coche privado  |
| Més barreres a cotxes i més qualitat a TP i mobilitat no motoritzada. Carril bicis i voreres més amples |
| Molt ambició  |
| Sempre una important xarxa de TP és molt difícil d'aconseguir   |
| <b>Participació del cotxe: viatges turistes 30%</b>   |
| Tema tabú en está comunidad   |
| Viatges turistes 20%  |



## 6. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat

| <b>Relació temps transport públic/temps vehicle privat en les relacions radials: 1,1</b>                               |
|--|
| Cal vigilar amb els càlculs de temps. El cotxe és porta a portam s'hauria d'arribar a un 1,1 o 1,2 però porta a porta! |
| El temps s'ha de reduir si no, no funciona   |
| En molts desplaçaments considero que el transport públic hauria de ser més eficient que el privat.                     |
| Impossible   |
| No solamente, hay que aumentar el nivel de bienestar (comodidad) del TP  |
| S'ha d'augmentar oferta TP en aquelles hores puntes de vehicle privat  |
| S'ha de regular/controlar l'accés amb cotxe  |

## 7. Optimitzar la connexió entre illes

| <b>Tarifa plana interinsular: 30€</b>  |
|--|
| Como financiar el coste del viaje real, vía presupuesto del Estado. Es un tema demasiado complejo como darlo por bueno |
| El cost de la tarifa no hauria de variar segons companyia i interessos   |
| És molt interessant i bastant factible   |
| més baix   |
| Primordial tots son iguals   |
| <b>Freqüència Formentera - Eivissa (hivern): 30 minuts</b>   |
| Integración total tomando las islas como una area metropolitana  |
| Les 4 illes  |
| No és tant rellevant des del meu punt de vista   |
| Por qué?   |

## Observacions validació de propostes rellevants (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

### 1. Compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular dels viatgers

|   |
|---|
| Desconec les complexitats i el potencial de la proposta per varolar-la                                  |
| Al nucli Colònia de Sant Pere seria molt recomanable  |
| Estaria bé però hi ha moltes traves. Veig més prioritari millorar el transport escolar sobretot a Palma |
| No es compatible. Problemas con las APA's   |
| Hay que poner de acuerdo a movilidad y educación  |
| No ho veig clar   |
| En qualche cas se pot compatibilitzar, en molt casos no   |
| Ho veig molt difícil  |
| Augmentar servei transport escolar per a comptar amb major flota per a la millora de línies             |

|  |
|--|
| Hay mucho que hacer a nivel “micro” más cirugía y menos políticas faraónicas |
| Potser una solució en zones amb baixa demanda                                |
| Només amb alguns casos aïllats per rentabilitzar el transport                |
|  |

## 2. No realitzar més infraestructures viaries excepte les destinades al transport públic, vehicles d’alta ocupació i mercaderies (Entrada per Llevant i Calvià...)

|  |
|--|
| Accions a optimitzar les infraestructures existents  |
| Necessari optimitzar i fer més urbanes infraestructures existents (per exemple Porto Pi, nus Via Cintura i autovia Alcúdia)  |
| Tampoc descartaria millores viaries, però caldria sobretot a invertir molt més en transport públic, bici, BUS-VAO... per invertir la tendència                       |
| La política del Consell de Mallorca és la contraria: desdoblament Lluçmajor – Campos i alliberament peatge Sóller  |
| Fundamental pero muy caro  |
| També les petites estructures que facilitin vies segures escolars, circulació favorable de bicis (fora del carril)   |
| Hay que poner de acuerdo a los consells insulares  |
| Manca total de línies VAO  |
| Mantenir les que tenim i destinar al transport públic els recursos   |
| Padres no les gusta que desconocidos viajen con los niños  |
| Açò ha d’anar lligat al model territorial i econòmic que volen per a les illes. Important creació centres logístics per optimitzar transport mercaderies             |
| Millorar les que hi ha actualment  |
| Hay mucho que hacer a nivel “micro” más cirugía y menos políticas faraónicas   |
| Sobretot les destinades al transport públics als accessos a Palma  |
| A nivel de capital y a nivel de pueblos es necesario vías más anchas para facilitar el transporte público y que sea competitivo con el transporte privado, en tiempo |
| Carril BUS – VAO   |
| Carril bus dins Palma als principals eixos radials   |
|  |

## 3. Ampliar la xarxa ferroviària (tramvia façana marítima, Sa Pobla - Alcúdia, Manacor – Artà, Lluçmajor – Campos – Santanyí)

|   |
|---|
| Importancia implementar tramvia connexió Palma – Aeroport – Platja de Palma. Dubte de si el traçat ha de ser per la façana marítima |
| No faria xarxa de tren a Lluçmajor - Santanyí   |
| Tren Artà - Manacor   |
| No necessàriament ha de ser ferroviari, podrien ser busos d’alta ocupació o bustram   |
| Millor ampliar xarxa de bus. Mes eficient   |

|   |
|---|
| Només on sigui viable en termes de demanda i despesa corrent. L'únic viable és el Trambadía, potser Platja Alcúdia - Muro   |
| Si, si existeix un nou estudi econòmic que ho justifiqui amb una demanda suficient  |
| Només Trambadía   |
| Consume muchos recursos económicos  |
| L'ampliació de la xarxa ferroviària suposaria una infraestructura molt costosa, consum de territori i una inversió brutal que de moment és una utopia. Estic a favor de la construcció de més xarxes ferroviàries però sempre amb un estudi |
| Valorar si es funcional   |
| A condició de combinar con horarios prácticos   |
| Açò requereix molta inversió, segurament amb una millora del finançament. O serà més a llarg termini  |
| Evitar inversiones "nostálgicas" y pensarlo muy bien  |
| Només la façana marítima de la Badia de Palma   |
|   |

#### 4. Exigir que tots els centres d'activitat amb més de 100 treballadors realitzin i apliquin un Pla de Mobilitat

|  |
|--|
| Obligar als ajuntaments a pensar en la mobilitat vinculant els desplaçaments als nuclis de terciari/industrials... no només a zones residencials |
| Afegir normativa de mobilitat a la fase urbanística que obligui i limiti al privat de cara a la mobilitat  |
| Pla que recolzi la sostenibilitat i no el contrari   |
| Podria ser bona alternativa  |
| Que hem d'entendre per centres d'activitat?  |
| Prioritari. Posar transport propi o línies als canvis de torn  |
| També es podran zonificar i sectoritzar o agrupar distints centres de treball  |
| Poco práctico  |
| Transladar el problema del transporte a la empresa no es la solución. Por qué no se encargan los sindicatos? Es una labor social                 |
|  |

#### 5. Facilitar l'ús de espai públic urbà pel vianant, la bici i el transport públic mitjançant una ordenació espacial i tarifaria que dissuadeix l'ús del cotxe

|   |
|---|
| Molt important no crec que la ordenació tarifaria sigui gaire social, per tant millor a través d'ordenació especial |
| Fundamental, cambio de concienciación   |
| Abaratar l'aparcament pels cotxes que no es fan servir més que 5 vegades/mes?                                       |
| Se deben poner de acuerdo todos los municipios de las islas   |
| Hem d'educar a l'escola i a tota la societat sobre com és de saludable i econòmic usar altres mitjans               |
| Si, pero no por obligación  |
| Siempre y cuando se acompañe de acciones urbanísticas que sean amigables para todos                                 |

|  |
|--|
| Els ajuntaments juguen un paper molt important |
|--|

## 6. Augmentar la densitat mínima (>80 hab/ha) i la compacitat dels nuclis (<1,5 km de radi) per promoure la mobilitat no motoritzada

|  |
|--|
| Plantejar variar el IBI en funció de la densitat del teixit on es resideix. Gent viu en baixa densitat pagui més perquè els serveis són més cars. Dissuadir de la proliferació d'aquests models urbans |
| Podrien arribar fins a 100 hab/ha  |
| Els efectes són a molt llarg termini, no ajudarà a complir objectius 2025  |
| Prestigiar l'ús de la bici   |
| Depèn d'urbanisme  |
| Depèn de la temporalitat   |
| Valorar cada cas   |
| Facilitar el uso de bicicletas y crear pequeños centros con comercio y terminal de Transporte Público situados estratégicamente  |
| Aquesta és una proposta que es pot demanar ja, però no la veurem complida/executada en moltes dècades  |
| Difícil a la pràctica  |
| No crear en extensión, sino en altura  |

## 7. Racionalitzar l'ús del vehicle de lloguer

|   |
|---|
| Taxes i control de l'influència/impacte                                 |
| Si hi ha alternatives el turista no triaria cotxe de lloguer            |
| Que significa? Demanda vs oferta  |
| Com?  |
| Vehicles nets   |
| Que subvencionen el transporte público                                  |
| Tot s'ha de controlar   |
| Promover coche compartido   |
| Aquesta és una proposta difícil d'executar                              |
| Si es milloren altres aspectes que ho facin possible. Vivim del turisme |
| No siempre la solución tiene que ser prohibirlos                        |
| Molt difícil  |

## 8. Planificar els serveis discrecionals

|                     |
|---------------------|
| Com?                |
| Competencia desleal |

|  |
|--|
| Seria interessants servei transport universitaris                                |
| Imposible puesto que dependent de las llegades del aeropuerto y de otro servicio |
|  |

## 9. Millora qualitat del servei del taxi

|   |
|---|
| Considerar nou paradigma mobilitat aplicacions informàtiques, UBER... |
| En quin sentit?   |
| Que es pugui compartir  |
| Aumentar el número de licencias                                       |
|   |

## 10. Serveis de costa a Badia de Palma

|                        |
|------------------------|
| TRAMBADIA ja!          |
| Muy caro si es tranvia |
|                        |

## 11. Limitar la circulació de vehicles amb combustibles fòssils al 2040 (illa verda)

|  |
|--|
| Com?   |
| Utopia   |
| Necessita inversió   |
| Se pot promoure. Difícil   |
| No es más que pasar la contaminación a otro lugar                                |
| Seria una de les propostes estrelles però la lliure circulació ho pot dificultar |
|  |

## 12. Creació de centre logístic en el port o molt a prop evitant la circulació de tràilers per les carreteres de les illes

|  |
|--|
| Controlar el recorregut dels tràilers per evitar el seu trànsit per zones urbanes  |
| No tinc dades per saber si el problema és de coeficient de càrrega, dels tràilers. Crec que és una actuació que val molts diners en relació al guany |
| Coste?   |
| Transport ferroviari de moltes mercaderies. Horaris nocturns   |
| Línea ferrocarril  |
| Mejor racionalizar   |
| El port és la zona clau de les mercaderies i per tant és necessària una ZAL amb bona connexió  |
| Potenciar tren per a mercaderies   |
|  |

### 13. Limitar la velocitat de circulació a 30 km/h (nuclis urbans), 70 km/h (carreteres) i 110 (vies segregades)

|  |
|--|
| Fàcil d'aplicar  |
| Ho veig bé, suposo que hi poden haver variants, o no cal ser tant radical, però estaria bé reduir la velocitat sobretot en entorn urbà |
| Competència dels municipis   |
| Urgente  |
| Aquesta proposta hauria d'haver sigut fa molts d'anys  |
| Baixa sinistralitat i contaminació   |
| Progresivo   |
|  |

#### Annex fotogràfic





## 5.2 Sessió validació propostes PDSMIB a Menorca

**Lloc:** Consell Insular de Menorca  
Maó, Menorca

**Data:** 19 de setembre de 2017

**Hora:** 11:00

### Assistents:

| Nom i llinatges    | Entitat                              |
|--------------------|--------------------------------------|
| Miquel Preto       | Consell Menorca, Conseller Mobilitat |
| Eva Marsinyach     | OBSAM                                |
| Florencio Conde    | Aj. Es Castell                       |
| Catin Arguimbau    | Autocares Torres Allés               |
| Enriqueta Campos   | Aj. Ferreries                        |
| Gabriela Mir       | CIM Mobilitat                        |
| Joan Pons          | Aj. Sant Lluís                       |
| Lourdes Manzano    | UGT                                  |
| Tòfol Mascaró      | GOB                                  |
| Begoña Oquiñera    | AV. Es Castell                       |
| Jesús Cardona      | IME – DEM                            |
| Abelardo Olives    | Aeroport Menorca – AENA              |
| Ana Lia Noval      | PP Mahón                             |
| Dolores Antonio    |                                      |
| Pedro Vives Vinent | Aj Maó                               |
| Maite Martínez     | Agenda Local 21 Sant Lluís           |
| Jaume Aliaño       | TMSA Transporte Regular, SL          |
| Joaquín Bisbal     | ASTRAME                              |
| Miguel Angel Moll  |                                      |
| Eugenio Sanchis    | DOYMO                                |

### Observacions validació d'objectius (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

#### 1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables

| Connexions diàries (anada/tornada) de tots els municipis amb la capital i hospital de referència: 2  |
|--|
| Hi hauria d'haver més freqüències municipi - hospital  |
| És difícil i car garantir el transport públic a tot el territori a Menorca. Proposo: transport públic a principals poblacions i centres generadors de mobilitat                          |
| Passar el valor a 4. Afegir, transport a aeroports i ports. Valorar el número de transbords necessaris per accedir a aquest tipus de serveis i la connexió amb transports metropolitans. |



**Abonament social: 50%**

Calcular el preu per trajecte o per km / comparativa amb transport privat

**2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic**

**Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 20% (2020)**

Si pot ser més reducció millor

Diferenciat entre valors absoluts i per càpita (població de dret i població de fet)

**Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 60% (2050)**

Proposo més ambició pel 2050 i anar al 100% de reducció

**3. Reduir l'accidentalitat**

**Morts per milió d'habitants: 37 (2020)**

Açò no ho veig possible aconseguir aquestes xifres

Afegir indicador d'accidents amb víctimes mortals i no mortals i diferenciar entre urbà i carretera.

**Morts per milió d'habitants: 0 (2050)**

**4. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments**

**% d'autocontenció: 75%**

Poc indicatiu per Menorca, on els desplaçaments són curts (intra-municipi) proposo indicador alternatiu: reduir nº desplaçaments motoritzats

Aquest objectiu es podria reformular a reduir el numero de trajectes curts no a minimitzar la distància. No s'entén com es calcularia l'indicador.

**5. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius**

**Participació del cotxe: viatges residents 35%**

**Participació del cotxe: viatges turistes 30%**

Es podria afegir un indicador d'utilització de transport públic en zones turístiques; un indicador de lloguer de vehicles no motoritzats...

**6. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat**

**Relació temps transport públic/temps vehicle privat en les relacions radials: 1,1**

## 7. Optimitzar la connexió entre illes

|  |
|--|
| <b>Tarifa plana interinsular: 30€</b>                      |
| Però tarifa plana per tothom residents i no                |
|  |
| <b>Freqüència Formentera - Eivissa (hivern): 30 minuts</b> |
| Valorar la necessitat d'horaris amb aquesta freqüència.    |
|  |

### Observacions validació de propostes rellevants (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

#### 1. Compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular dels viatgers

|  |
|--|
| Poco flexible  |
| A partir de 14 anys  |
| Depèn de la conselleria i moment es del tot inviable   |
| Del debat del taller aquesta proposta l'enfocaria a la millora de la pròpia gestió de transport d'escolars, incloent els alumnes d'ensenyaments no obligatoris i a alumnes d'escoles concertades. El cas de compatibilitzar transport escolar i resident el destinaria a nuclis reduïts. |
|  |

#### 2. No realitzar més infraestructures viaries excepte les destinades al transport públic, vehicles d'alta ocupació i mercaderies (trams singulars Me1)

|   |
|---|
| Tendir a no fer carreteres noves. Tendir a no ampliar les existents, degut a que hem de reduir vehicles   |
| Contemplar només millores per al transport públic i per a la seguretat de ciclistes, vianants i vehicles. |
|   |

#### 3. Exigir que tots els centres d'activitat amb més de 100 treballadors realitzin i apliquin un Pla de Mobilitat

|   |
|---|
| La gent "pasa" del transport públic   |
| Burocràcia que en molts casos no porta enlloc (incompliment, manca de seguiment, etc.). Millor altres mesures: política fiscal, incentius per anar en bici al treball...) |
| Exigir i ajudar. Des dels Consells o des del CAIB s'hauria d'assessorar les empreses i instar a fer proves pilot ja a empreses com a les mateixes entitats públiques.     |
|   |

#### 4. Facilitar l'ús de espai públic urbà pel vianant, la bici i el transport públic mitjançant una ordenació espacial i tarifaria que dissuadeix l'ús del cotxe

|   |
|---|
| Molt important fer aparcaments  |
| Molt important  |
| Creació en la mesura del possible de pàrquings gratuïts fora del nucli urbà. Facilitar l'accés i el transport de bicicletes en el transport públic. |
|   |

#### 5. Augmentar la densitat mínima (>80 hab/ha) i la compacitat dels nuclis (<1,5 km de radi) per promoure la mobilitat no motoritzada

|  |
|--|
| Ben plantejat, però el PDS té limitacions per implementar-ho, caldrà temps per canviar estructura territorial i urbana |
|  |

#### 6. Racionalitzar l'ús del vehicle de lloguer

|   |
|---|
| Menys cotxes de lloguer o adaptar ses carreteres                            |
| Es fa necessari l'estimació exacta del volum de cotxes de lloguer existents |
|   |

#### 7. Planificar els serveis discrecionals

|  |
|--|
| No entenc que vol dir  |
| No es veu que pugui tenir massa repercussions, tampoc s'entén gaire que vol dir "planificar" |
|  |

#### 8. Millora qualitat del servei del taxi

|  |
|--|
| A Menorca hi ha problemes per trobar taxi 2 mesos a l'any. La resta del temps n'hi ha prou |
| El taxi és un servei en vies d'extinció  |
| Treballar per a que el servei de taxis pugui oferir vehicles de més de 4 places.           |
|  |

#### 9. Limitar la circulació de vehicles amb combustibles fòssils al 2040 (illa verda)

|  |
|--|
| Fonamental "remar" en aquesta direcció, la clau és com |
| Condicionat a l'augment d'energies renovables          |
|  |

## 10. Creació de centre logístic en el port o molt a prop evitant la circulació de tràilers per les carreteres de les illes

|   |
|---|
| Hi ha camions que arriben a Ciutadella i van després a Maó perquè al cap de 2 hores tornen a sortir cap a Mallorca  |
| No res veu clar com aquests centres logístics puguin eliminar els tràilers de les carreteres. Mesura difícil d'implementar amb l'estructura territorial de Menorca.                   |
| Desconec les problemàtiques del transport de mercaderies i els espais disponibles als ports. Així que no es valora la proposta per desconexió de l'existència o no d'una problemàtica |
|   |

## 11. Limitar la velocitat de circulació a 30 km/h (nuclis urbans), 70 km/h (carreteres) i 110 (vies segregades)

|  |
|--|
| Cotxes mutilats a 120 de fàbrica   |
| Pots limitar el que vulguis, però després algú té que vigilar que açò és compleix  |
| Ok a nuclis urbans, però 70 a carreteres ho veig molt baix   |
| A carreteres importants, tipus la Me1 la velocitat màxima hauria de ser 90. Si no incentivem que es demanin segregaments   |
| 30 a nucli urbà amb elevada circulació de vianants per seguretat dels mateixos d'acord, però a Menorca no hi ha cap carretera de 110, així que limitar tota l'illa a 70 km/h seria poc viable i de desacord generalitzat |
|  |

**Annex fotogràfic:**



## 5.3 Sessió validació propostes PDSMIB a Eivissa

**Lloc:** Consell Insular d'Eivissa  
Eivissa

**Data:** 5 d'octubre de 2017

**Hora:** 10:00

### Assistents:

| Nom i llinatges         | Entitat   |
|-------------------------|---|
| Jaume Mateu Lladó       | Direcció General de Mobilitat<br>(Govern Balear)          |
| Joan Mas                |   |
| Pepa Marín              | Consellera de Territori i Mobilitat (Consell Eivissa)     |
| Mari Carmen Valero Roig | Assoc. Taxi de Sant Antoni                                |
| Alejandro Cardell       | Assoc. Taxistes Autònoms de la Ciutat Eivissa             |
| Josep Lluís             | Assoc. Taxis Sta. Eulària                                 |
| Pep Torres              | Assoc. Taxis Sant Joan                                    |
| Sonia Ribas             | Agrupació Empreses lloguer vehicles amb i sense conductor |
| Emilio Diaz             | Assoc. Transport Discrecional                             |
| Raquel Torrent          | Sagales   |
| José Maria Cardona      | Alsa  |
| Eva Sancho              | Federació Hotelera d'Eivissa                              |
| A. Cortés               | Cambra de Comerç  |
| Yolanda González        | PIMEEF  |
| Juan José Hinojo        | Regidor Mobilitat Ajunt. Eivissa                          |
| Paqui Ribas             | Regidor Mobilitat Ajunt. Sant Josep                       |
| José Antonio Ferragut   | Regidor Mobilitat Ajunt. Sant Antoni                      |
| Salvador Laso           | Policia Local Ajunt. Santa Eularia                        |
| Carmen Ferrer           | Regidora de Mobilitat Ajunt. Santa Eularia                |
| Tania Marí              | Regidor Governació Ajunt. Sant Joan                       |
| Toni Montero            | Cap Secció Transport                                      |
| Gianandrea di Terlizzi  | Coordinador Mobilitat                                     |
| Lourdes Riera           | Inspectora de Transport                                   |
| Sara Thomas             | Inspectora de Transport                                   |
| Pepa Costa              | Consellera oposició                                       |
| Manel Pineda            | DOYMO   |
| Eugenio Sanchis         |   |

## Observacions validació d'objectius (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

### 1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables

| <b>Connexions diàries (anada/tornada) de tots els municipis amb la capital i hospital de referència: 2</b> |
|--|
| Mínimo 1 cada 2 horas en horario apertura  |
| Mínimo 2, però en algun núcleo más de 2 conexiones harían falta  |
| A dia d'avui aquestes línies de transport públiques no existeixen a Sant Antoni de Portmany                |
| Les connexions com a mínim han de ser 4  |
| Si s'entén com un mínim  |
| A Eivissa ja es fa   |
|  |
| <b>Abonament social: 50%</b>   |
| Siempre estudiando los casos especiales  |
| Es insuficient en el cas dels majors   |
|  |

### 2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic

| <b>Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 20% (2020)</b> |
|---|
|   |
| <b>Reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte al 2005: 60% (2050)</b> |
| Energético de combustibles fosiles, cambio de modelo energético necesario             |
| És molt ambiciós  |
|   |

### 3. Reduir l'accidentalitat

| <b>Morts per milió d'habitants: 37 (2020)</b>                                |
|--|
| Hauria de ser menys. Es a dir, hem de ser més ambiciosos                     |
| Ojala! No crec que sigui possible  |
|  |
| <b>Morts per milió d'habitants: 0 (2050)</b>                                 |
| Es muy complicado llegar al 0 en 2050 mientras haya circulación de vehículos |
|  |

### 4. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments

| <b>% d'autocontenció: 75%</b>  |
|--|
| ¿y como se hace con lo que ya esta construido de forma dispersa?       |
| El valor es muy elevado teniendo en cuenta la dispersión existente hoy |

## 5. Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius

|   |
|---|
| <b>Participació del cotxe: viatges residents 35%</b>  |
| La mayoría de estos desplazamientos son por necesidad (ocupacional) y no hay alternativa transporte público (horario) |
| <b>Participació del cotxe: viatges turistes 30%</b>   |

## 6. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat

|  |
|--|
| <b>Relació temps transport públic/temps vehicle privat en les relacions radials: 1,1</b> |
| Debería ser 1 a 1, o inferior. Necesario carril servicio público                         |

## 7. Optimitzar la connexió entre illes

|  |
|--|
| <b>Tarifa plana interinsular: 30€</b>                      |
| La tarifa actual ja és inferior a 30€                      |
| <b>Freqüència Formentera - Eivissa (hivern): 30 minuts</b> |
| Innecesario. Suficiente cada 2 horas                       |

## Observacions validació de propostes rellevants (Reproducció íntegra i literal de les respostes)

### 1. Compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular dels viatgers

|  |
|--|
| Compatibilizando con puntos de recogida previstos en la línea escolar exclusivamente |
| Complicado mezclar niños pequeños con adultos  |
| Horarios no compatibles. Distinta regulación   |
| En els punts dispersos en una bona idea  |
| A municipis amb poca població ja s'hauria fet. És pràctic i redueix costos           |



## 2. No realitzar més infraestructures viaries excepte les destinades al transport públic, vehicles d'alta ocupació i mercaderies (Ctra. Santa Eularia)

|  |
|--|
| Si no se consigue reducir el transporte privado, será imposible crecer con las infraestructuras existentes |
| Es necesario mejorar las carreteras entre núcleos (Santa Eulalia – Ibiza). Es muy peligrosa                |
| Con el parque automovilístico actual me parece peligroso   |
| En tot cas, s'han de millorar la seguretat de les existents i incorporar carrils – bici on sigui possible  |
| Desdoblar la carretera de Ibiza a Santa Eulalia. Urgente   |
| Urgente hacer doble vía  |
| És necessària obres a la carretera de Santa Eularia  |
|  |

## 3. Exigir que tots els centres d'activitat amb més de 100 treballadors realitzin i apliquin un Pla de Mobilitat

|  |
|--|
| Antes había que valorar el transporte público existente. Con el actual es inviable |
| No s'ha d'exigir, es pot incentivar  |
|  |

## 4. Facilitar l'ús de espai públic urbà pel vianant, la bici i el transport públic mitjançant una ordenació espacial i tarifaria que dissuadeix l'ús del cotxe

|  |
|--|
| Parking para bicicletas eléctricas con puntos de carga   |
| En zonas urbanas de mayor densidad ocupacional cuando los habitantes se desplazan a municipios accederán al centro para acceder a sus viviendas, la reducción será menor |
|  |

## 5. Augmentar la densitat mínima (>80 hab/ha) i la compacitat dels nuclis (<1,5 km de radi) per promoure la mobilitat no motoritzada

|  |
|--|
| Poco viable por la actual configuración del territorio aunque muy buena idea |
| Crec que hi ha poc marge d'actuació  |
|  |

## 6. Racionalitzar l'ús del vehicle de lloguer

|  |
|--|
| Grabar con una tasa el alquiler de vehículos           |
| Sí, pero tenía que existir una buena alternativa       |
| Limitat l'entrada massiva de cotxes de lloguer de fora |
|  |

## 7. Planificar els serveis discrecionals

|   |
|---|
| Importante para la carga y descargar, así como la venta ambulante |
|   |

## 8. Millora qualitat del servei del taxi

|                            |
|----------------------------|
| Mejorar calidad y cantidad |
| Atacar intrusisme          |
|                            |

## 9. Serveis de costa (Talamanca...)

|                                    |
|------------------------------------|
| Bahia – Sant Antoni (entre altres) |
|                                    |

## 10. Limitar la circulació de vehicles amb combustibles fòssils al 2040 (illa verda)

|   |
|---|
| Si se crea la infraestructura. Debe ser una realidad                |
| Quizás es demasiado porque obligarías a gente a cambiar el vehículo |
| Quizás es muy corto plazo   |
| Faltan infraestructuras, fabricación y precio adecuado              |
|   |

## 11. Creació de centre logístic en el port o molt a prop evitant la circulació de tràilers per les carreteres de les illes

|   |
|---|
| En Ibiza si se reubica la central eléctrica habría un punto estratégico ideal para ello |
| Incluir parkings – disuasoris a l'entrada de ciutat i pobles                            |
|   |

## 12. Limitar la velocitat de circulació a 30 km/h (nuclis urbans), 70 km/h (carreteres) i 110 (vies segregades)

|   |
|---|
| Depende de los tramos, pero en algun caso es poco |
|   |

**Annex fotogràfic:**



Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Participació

