

Secció I. Disposicions generals

CONSELL DE GOVERN

4446

Decret 35/2019, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

PREÀMBUL

I

En els apartats 3 i 5 de l'article 30 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, aprovat per la Llei orgànica 1/2007, de 28 de febrer, es reconeix com a competència exclusiva de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears l'ordenació del territori, que inclou el litoral, l'urbanisme i l'habitatge; i els ferrocarrils, carreteres i camins, així com el transport fet per aquests mitjans, per cable i per canonada. La suma d'aquestes competències atorga a la Comunitat Autònoma la capacitat de regular la mobilitat de la població.

Les competències sobre transports terrestres i ordenació del territori i litoral són atribuïdes per l'article 70, en els apartats 10 i 13, com a competències pròpies dels consells insulars. D'acord amb l'anterior, es pot afirmar que la Comunitat Autònoma disposa de competència exclusiva en matèria de mobilitat, que al mateix temps ha transferit com a pròpia a cada ens insular perquè l'exerceixi dins el seu àmbit territorial.

L'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia també determina que el Govern de les Illes Balears exerceix una competència de coordinació de l'activitat dels consells insulars en tot allò que pugui afectar els interessos de la Comunitat Autònoma, si bé matisa que quan es tracta de la coordinació de l'activitat que exerceixen els consells insulars en les competències que tenen atribuïdes com a pròpies s'ha de comptar necessàriament amb la seva participació.

D'altra banda, la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, determina les competències sobre aquestes matèries del Govern, dels consells insulars i dels ajuntaments. Així, l'article 5 estableix les competències del Govern, entre les quals destaca planificar i ordenar la política de mobilitat de les Illes Balears, així com elaborar el pla director sectorial de mobilitat. L'article 6 fixa com a competències dels consells insulars elaborar i executar el pla insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera, d'acord amb les directrius que recull el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears. Finalment, l'article 7 disposa que és competència dels ajuntaments elaborar i aprovar el pla de mobilitat urbana sostenible i, també, adequar les infraestructures dels transports urbans a les necessitats turístiques i residencials que s'hi prevegin.

S'ha de precisar que aquest marc competencial no s'ha desplegat completament. Així, mentre que, pel que fa a carreteres, el 100 % de les vies interurbanes ja és competència dels consells insulars, en matèria de transport públic i xarxa ferroviària és el Govern, a través de la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat, qui n'exerceix les competències a l'illa de Mallorca.

II

Amb relació a la mobilitat, la Llei 4/2014 defineix els principis i els objectius per impulsar i promoure polítiques de mobilitat sostenible en l'àmbit de la comunitat autònoma, a fi d'aconseguir millorar el territori, el medi ambient i la qualitat de vida dels ciutadans amb el foment i l'ús racional del transport públic i els desplaçaments no motoritzats.

Amb aquest objectiu, la Llei aclareix el marc conceptual i assigna una tasca coordinadora al Govern, al qual li atorga la planificació territorial de la mobilitat de la població amb l'objectiu d'integrar els mitjans de transport en un sistema comú, eficaç i operatiu, atenent els principis de desenvolupament sostenible i accessibilitat universal, des del respecte al medi ambient i al paisatge; i afavoreix els desplaçaments en vehicles col·lectius per sobre dels viatges en vehicle privat, així com l'ús de vehicles més eficients i amb combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu.

Tota aquesta tasca coordinadora es materialitza, en la vessant de planificació, mitjançant l'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, tal com indica l'article 12 de la Llei 4/2014, que atribueix a la Comunitat Autònoma l'elaboració i la revisió del Pla Director Sectorial de Mobilitat que es preveu en la Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries, i que senyala que aquest Pla ha d'aprovar els instruments específics per regular la planificació, l'execució i la gestió dels sistemes generals de mobilitat.



III

La definició del marc competencial i de planificació existent, així com l'anàlisi de la situació actual de la mobilitat a les Illes Balears, són els elements que serveixen de referència per formular el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears que s'aprova.

El Pla ha d'ajudar a assolir els objectius definits i validats en els diferents processos participatius duits a terme en cadascuna de les Illes, que, en definitiva, es poden resumir en el desenvolupament d'un sistema de mobilitat de qualitat; econòmicament, socialment, energèticament i mediambientalment més eficient, i que, alhora, es constitueixi en un motor econòmic del país.

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

Aquests objectius es basen en la diagnosi del sistema, tant en l'estrictament tècnica com en l'anomenada *visió dels agents*.

Una vegada establerts i consensuats els objectius del Pla, s'han de triar les línies estratègiques mitjançant les quals se'n pot arribar a la consecució. S'han definit vuit línies estratègiques en què s'agrupen prop de quaranta mesures.

De la diagnosi que s'ha duit a terme s'ha detectat una sèrie d'aspectes que s'han de tenir en compte en la planificació. D'una banda, l'ús del vehicle privat a les Illes Balears és molt elevat i pràcticament no ha variat en els darrers quinze anys. Així, dels prop de 2,6 milions de desplaçaments dels residents de les Illes, el 57 % es fa amb cotxe, molt per sobre de la mitjana espanyola (42 %) o d'altres comunitats autònomes com el País Basc (només un 36 %).

A més, el trànsit a les carreteres de les Illes Balears entre 2005 i 2015 s'ha incrementat un 42 %, mentre que a Espanya s'ha reduït un 6 %. S'ha de dir que la població de les Illes Balears en el mateix període ha crescut un 10 % i que el PIB ho ha fet un 20 %; és a dir, la mobilitat amb cotxe ha augmentat molt més que el creixement socioeconòmic.

D'altra banda, l'ús del transport públic és molt baix, però encara és menor el percentatge de desplaçaments que es fa a peu (32,8 %) i amb bicicleta (1,8 %), tot i que la densitat de les Illes Balears és molt superior (221,6 hab./km²) a la mitjana espanyola (92,5 hab./km²). És cert que hi ha urbanitzacions i nuclis turístics dispersos, però les grans poblacions com Palma, Inca, Maó o Eivissa són relativament compactes.

El 63 % dels desplaçaments amb cotxe té origen i destinació en el mateix municipi, és a dir, en la majoria dels casos es podrien fer a peu o amb bicicleta. La millora radical de l'oferta de vianants i ciclistes en els nuclis urbans esdevé bàsica. Cal recordar que només dotze municipis de més de 20.000 habitants concentren el 70 % de la població. En aquest sentit, la ciutat de Palma té un paper rellevant, tant per la seva mida com per ser natural referència de la xarxa urbana per als altres municipis.

Cal indicar que un 13 % dels desplaçaments que es produeix amb cotxe és radial, és a dir, amb origen o destinació en cadascuna de les capitals de les Illes. Es considera prioritari que en aquestes relacions el transport públic sigui de qualitat per suposar així una alternativa real al vehicle privat, cosa que actualment no es produeix en absolut. De mitjana, es triga prop d'un 40 % de temps més en transport públic que amb cotxe.

A més, la localització perimetral d'alguns centres importants d'atracció de viatge dotats d'una gran oferta d'aparcament explica el fet que prop del 70 % dels desplaçaments per anar a la feina es faci amb cotxe. És una situació greu que cal reconduir amb accions *push and pull*, és a dir, generant nova oferta de transport públic competitiva que estimuli més ocupació del cotxe, però que a la vegada en reguli l'accés i l'estacionament als centres urbans.

Si a aquesta desequilibrada distribució modal de la mobilitat del resident s'afegeix la mobilitat dels visitants, amb prop d'1,3 milions de desplaçaments en un dia típic del mes de juliol (aproximadament un 50 % de la mobilitat dels residents), hom pot observar la necessitat de reduir el pes del vehicle privat en el conjunt de desplaçaments.

Per al turista, el mitjà majoritari de transport utilitzat és el cotxe de lloguer. Així, el percentatge de desplaçaments en vehicle privat, encara que una mica inferior que en el cas del resident, també supera el 40 % i comporta un augment del trànsit d'aproximadament un 25 %. S'estima en devers 75.000 els cotxes de lloguer que circulen en un dia d'estiu.

No s'ha d'oblidar que la inexistència de centres logístics a les Illes dificulta l'ordenació racional de la distribució de mercaderies, la qual cosa afecta la circulació, la logística de distribució i l'ocupació d'espais no habilitats per a aquesta funció.

A més a més dels costos de temps provocats per la congestió i la contaminació acústica, l'elevada mobilitat motoritzada té altres impactes molt negatius, com són l'augment del risc d'accident, del consum energètic o d'emissions contaminants, entre d'altres.

Pel que fa al nombre de morts, s'ha observat la mateixa tendència decreixent que a la resta de l'Estat, tot i que amb una ràtio una mica més elevada. Cal destacar que la zona urbana concentra el 22 % dels morts i el 60 % d'accidents amb víctimes, que ha augmentat un 30 % en els darrers deu anys.

Pel que fa a les emissions, s'observa un parc de vehicles que en la pràctica totalitat consumeix carburants fòssils. Malgrat els esforços de les diferents administracions per fomentar la mobilitat elèctrica i que les distàncies dels desplaçaments són reduïdes, el parc de vehicles elèctrics és encara poc significatiu.

Finalment, l'ús elevat del cotxe fa que la congestió estigui present en els accessos a Palma, especialment durant el període estival en l'MA-20 (via de Cintura), però també a altres zones, com és la carretera de Santa Eulària a Eivissa; i, en menor mesura, en altres punts de la xarxa de carreteres.

Per fer front a aquesta anàlisi, el Pla marca una sèrie d'objectius, finalistes i operatius, que s'hi descriuen.

Com s'ha vist, es pretén avançar cap a un model de mobilitat que faciliti el desplaçament interior i exterior de les persones i dels béns en un temps i amb un cost generalitzat raonables; disposar d'un sistema de transport integrat que garanteixi l'accessibilitat universal mitjançant la utilització equilibrada dels diferents modes de transport en condicions de seguretat, qualitat i eficiència; i contribuir des del sistema de mobilitat a la cohesió territorial i social i a la competitivitat de l'economia. A la vegada, el nou sistema de mobilitat ha de ser sostenible, respectuós amb el medi ambient i econòmicament viable, a partir d'una planificació integral dels transports, de tots els modes i de tots els motius, i d'una gestió intermodal coordinada tant en l'explotació com en el finançament.

Per a cadascun d'aquests objectius s'han considerat un o diversos indicadors i un valor de referència per a l'any 2025, any horitzó del Pla, i també per a l'any 2050, com a escenari desitjable a molt llarg termini.

IV

La Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat ha elaborat el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears seguint els criteris que fixen la Llei 4/2014 i la Llei 6/1999; i s'ha adequat, perquè es tramiti, al procediment establert en la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació del territori, modificada per la Llei 10/2003, de 22 de desembre, de mesures tributàries i administratives; per la Llei 7/2012, de 13 de juny, de mesures urgents per a l'ordenació urbanística sostenible, i per la Llei 13/2018, de 28 de desembre, de camins públics i rutes senderistes de Mallorca i Menorca.

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears es va aprovar inicialment per Acord del conseller de Territori, Energia i Mobilitat de 26 de juny de 2018, i segons el procediment establert en l'article 13 de la Llei 14/2000, s'ha sotmès a informació pública i a consulta de les administracions interessades per un període de dos mesos (BOIB núm. 82, de 3 de juliol de 2018), que es va prorrogar fins al 14 de setembre de 2018 (BOIB núm. 108, d'1 de setembre de 2018); s'han valorat totes les al·legacions i els informes presentats, la qual cosa ha comportat la introducció de modificacions d'elements concrets del Pla; i, posteriorment, s'ha sotmès a consulta i debat del Ple del Consell Balear de Transports de 13 de desembre de 2018.

L'11 d'abril de 2019, el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears es va sotmetre a l'aprovació del Ple de la Comissió Balear de Medi Ambient, que acordà la declaració ambiental estratègica del Pla el 15 d'abril de 2019.

De conformitat amb el Decret 1/2016, de 16 de febrer, de la presidenta de les Illes Balears, pel qual es modifica el Decret 24/2015, de 7 d'agost, de la presidenta de les Illes Balears, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears; a proposta del conseller de Territori, Energia i Mobilitat, amb l'informe previ de la Comissió de Coordinació de Política Territorial de 3 de maig de 2019, i havent-ho considerat el Consell de Govern en la sessió de 10 de maig de 2019, dict el següent

DECRET

Article únic

Aprovar el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, la normativa del qual s'adjunta com a annex a aquest Decret.

Disposició final primera

Es faculta el conseller de Territori, Energia i Mobilitat per dictar les disposicions administratives necessàries per desplegar i aplicar aquest Decret, així com per interpretar-lo.

Disposició final segona

Aquest Decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el *Butlletí Oficial de les Illes Balears*.

Palma, 10 de maig de 2019

El conseller de Territori, Energia i Mobilitat
Marc Pons i Pons

La presidenta
Francesca Lluch Armengol i Socias

ANNEX

Normativa del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

1. Objecte

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

El Pla ha d'ajudar a assolir els objectius definits i validats en els diferents processos participatius duits a terme en cadascuna de les Illes, que, en definitiva, es poden resumir en el desenvolupament d'un sistema de mobilitat de qualitat; econòmicament, socialment, energèticament i mediambientalment més eficient, i que alhora es constitueixi en un motor econòmic del país.

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

2. Objectius finalistes

Els objectius finalistes de la planificació que proposa el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears són els següents:

1. Garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori, amb atenció especial als col·lectius vulnerables. En definitiva, es tracta que tots els ciutadans puguin accedir a tots els serveis independentment de si tenen cotxe o no, o dels seus recursos econòmics i circumstàncies personals. En aquest sentit, es planteja com a objectiu inexcusable dotar tots els municipis d'un mínim de quatre comunicacions diàries amb la capital de l'illa i amb l'hospital de referència. També s'aposta per la implantació d'un ambiciós títol social per a les rendes baixes. Per acabar, es planteja incrementar la utilització del transport públic. Per satisfer aquesta demanda es considera que l'oferta del nombre d'expedicions diàries en les relacions radials s'ha d'augmentar com a mínim un 25 %. Aquest traspàs modal no serà possible si no es produeix en tots els centres urbans, especialment els més importants, una transformació de la gestió de les destinacions del viatge amb cotxe privat per guanyar espai per al vianant, la bicicleta i el transport públic.

2. Reduir la contaminació generada per la mobilitat. Es planteja la reducció d'un 20 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle l'any 2026 respecte de l'any 2005. D'aquesta forma, s'està en línia amb l'objectiu global de reducció d'emissions que planteja la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, en què es plantegen els percentatges de reducció següents:

- a) El 40 % per a l'any 2030.
- b) El 90 % per a l'any 2050.

Per assolir aquest objectiu és imprescindible reduir el nombre de vehicles/km (un 25 % els interurbans i un 50 % els urbans), així com dur a terme una renovació del parc circulant amb un pes del vehicle elèctric de com a mínim un 7 %.

3. Reduir l'accidentalitat. A curt termini (2020), l'objectiu és passar dels 45 morts per milió d'habitants a 37, d'acord amb els objectius del Pla Estratègic de Seguretat Viària 2011-2020 de la Direcció General de Trànsit. A mitjà i llarg termini, l'objectiu és més ambiciós: reduir els accidents mortals de trànsit a nivells pròxims a zero l'any 2050, tal com marca el *Llibre blanc del transport* de la Unió Europea. Així, aquest Pla inclou tota una línia estratègica destinada a assolir aquest objectiu i que passa tant per la millora de la infraestructura (implantació d'elements de protecció i resolució de trams de concentració d'accidents) com per la instauració i el control d'uns límits de velocitat que evitin l'existència de víctimes mortals.



4. Minimitzar el consum energètic. D'acord amb l'objectiu de reducció de gasos d'efecte hivernacle, es planteja reduir el consum d'energies fòssils en una proporció similar, és a dir, un 20 % el 2025 respecte de 2005. Les mesures per assolir-ho són les mateixes que en el cas de les reduccions d'emissions.

3. Objectius operatius

Els objectius operatius de la planificació que proposa el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears són els següents:

1. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments. Es tracta de conformar ciutats compactes i complexes, dotades de serveis que minimitzin la necessitat de dur a terme llargs desplaçaments que obliguin a fer servir modes motoritzats. Actualment, de mitjana, el 63 % dels desplaçaments es fa dins el mateix municipi. Es planteja que la incorporació de criteris de sostenibilitat en els plans territorials insulars i en els plans generals d'ordenació urbana pot ajudar a evitar que es generin desplaçaments motoritzats en distàncies curtes.

2. Transformar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius: reduir la participació del cotxe a un 36 % en els desplaçaments dels residents i a un 30 % en els dels turistes. Per aconseguir els objectius de distribució modal dels residents caldria que el 50 % dels desplaçaments interns amb cotxe (dins un mateix municipi) es fes a peu o amb bicicleta, i un 25 % dels viatges interurbans radials es transferís al transport públic. L'objectiu d'augment de la participació de la mobilitat a peu i amb bicicleta ha de ser el principal element en què es basin els plans de mobilitat urbana. D'altra banda, tant els nous plans de serveis de transport públic interurbà d'autobús com la millora de l'oferta ferroviària han de procurar una oferta suficient per assolir aquest increment de la demanda de transport públic interurbà.

Pel que fa a la mobilitat turística, es planteja que un terç de la mobilitat que actualment es fa amb cotxe de lloguer progressivament es reconduï cap al transport públic, que inclogui el transport discrecional i el taxi.

En l'augment de la participació de la mobilitat a peu i amb bicicleta es planteja fomentar l'aprovació i l'execució de plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS), especialment en els municipis més grans: l'aplicació de polítiques de mobilitat sostenible en els municipis de més de 20.000 habitants contribuirà de manera decisiva al canvi modal en el conjunt de les Illes. En aquesta línia, el Pla aposta per obrir una línia de finançament específica per a l'elaboració i l'aplicació de les mesures previstes en els PMUS. Pel que fa a la bicicleta, l'elaboració de plans metropolitans i de plans directors a l'illa, així com el foment de la bicicleta elèctrica, també suposen mesures importants per assolir més quota d'aquest mode de transport.

3. Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat, per fer que, de mitjana, en les relacions radials en transport públic no es trigui més d'un 10 % que en vehicle privat. En aquest sentit, la realització de serveis directes d'autobús i la creació de carrils bus VAO i carrils bus permetrà assolir aquest objectiu.

4. Optimitzar la connexió entre les illes, amb l'establiment d'una integració tarifària total a totes les illes i la millora de la connexió amb Formentera a l'hivern. La vuitena línia estratègica està destinada a assolir aquest objectiu.

4. Àmbit d'aplicació del Pla

L'àmbit territorial d'aquest Pla Director Sectorial de Mobilitat és el de la comunitat autònoma de les Illes Balears.

5. Contingut substantiu i documental

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears s'estructura en els documents següents:

1. Document I. Diagnosi.
2. Document II. Memòria.
3. Document III. Fitxes de les mesures.
4. Document IV. Informe econòmic.
5. Document V. Informe de participació.
6. Estudi ambiental estratègic.

6. Línies estratègiques

Les línies estratègiques que proposa el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears són les següents:

1. Línia estratègica 1. Augment i millora de l'oferta de transport públic

La primera línia consisteix a augmentar i millorar l'oferta de transport públic interurbà i metropolità, tant en bus com en modes ferroviaris — en totes les variants —, actuació ineludible per aconseguir un transvasament de desplaçaments des del cotxe al transport públic. Així, s'augmenta l'oferta de serveis de l'autobús interurbà, es completa la integració tarifària incorporant Palma i es planteja un creixement sostingut de la xarxa ferroviària.





Perquè aquesta nova oferta tenguí una demanda que assegurí la sostenibilitat econòmica i social del servei de transport públic és necessari intervenir en els nuclis urbans i altres centres d'atracció de viatge. Si les ciutats, els polígons industrials, els hospitals i les universitats continuen afavorint els desplaçaments amb cotxe, difícilment es produirà un increment de la demanda de transport públic i es continuaran observant trens i autobusos infraocupats.

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

La segona línia estratègica recull un conjunt d'actuacions per desenvolupar els instruments de planificació necessaris en tots aquests àmbits que plantegin mesures per potenciar els modes sostenibles (a peu, amb bicicleta i amb transport públic) i reduir l'espai destinat al cotxe. El principal instrument de planificació són els plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS), que són la base per poder assolir els nivells de demanda de transport públic prevists en aquest Pla. Per facilitar als municipis i altres administracions responsables la redacció i l'execució posterior de les mesures dels PMUS, el Govern ha de crear una línia de subvenció específica.

3. Línia estratègica 3. Optimització de la mobilitat turística

La tercera línia estratègica està destinada a potenciar la mobilitat sostenible entre aquest segment de demanda, ja que la potenciació dels modes sostenibles no només s'ha de limitar als àmbits relacionats amb la mobilitat dels residents, sinó també als vinculats amb la mobilitat turística.

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

Aquesta línia versa sobre la mobilitat de mercaderies, n'optimitza la distribució i, a la vegada, minimitza l'impacte sobre la mobilitat global i la contaminació associada. Les mesures d'aquesta línia estratègica estan fortament vinculades. Així, la creació de centres logístics facilita la regulació dels vehicles de transport en l'àmbit urbà i interurbà.

5. Línia estratègica 5. Seguiment del sistema de la mobilitat

Aquesta línia planteja la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (SIT), així com la creació d'instruments de coordinació que permetin al Govern de les Illes Balears assumir, com a administració pública, el paper de coordinació dels diferents modes de transport. Així, s'estableix tota una sèrie de mesures destinades a configurar instruments d'impuls, seguiment i control del Pla mitjançant la promoció, la informació i la participació.

6. Línia estratègica 6. Potenciació d'energies sostenibles en el transport

Aquesta línia planteja i fomenta la utilització de tecnologies netes en el transport, d'acord amb la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica de les Illes Balears.

7. Línia estratègica 7. Millora de la seguretat viària

Aquesta línia planteja unes carreteres més segures, ja sigui mitjançant actuacions infraestructurals d'impacte ambiental i territorial mínim, o bé amb el control de la indisciplina. També es consideren actuacions en el món urbà, vinculades amb els processos de camins escolars segurs. L'adequació de les vies urbanes i interurbanes permetrà ser més exigents amb els límits de velocitat i minimitzar notablement d'aquesta forma el risc de patir accidents mortals.

8. Línia estratègica vuitena. Millora de la mobilitat interinsular

Aquesta línia proposa mesures que passen per superar la manca d'interrelació i configurar un territori únic des del punt de vista de la mobilitat. Així, perquè totes les illes s'integrin en un mateix sistema tarifari és necessari que hi hagi la possibilitat de fer aquests desplaçaments en transport públic i que tant targetes com màquines validadores responguin a la mateixa tecnologia.

7. Rang normatiu

Un cop aprovat i publicat, el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears forma part de l'ordenament jurídic com a disposició reglamentària.

El Pla Director Sectorial del Mobilitat no pot contradir les determinacions establertes en les Directrius d'ordenació territorial.

Els plans territorials insulars i el Pla Director Sectorial de Mobilitat tenen el mateix rang. No obstant això, en cas de conflicte, han de prevaler les determinacions del pla que tenguí un caràcter més específic per raó de la matèria.



El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears vincula els instruments de planejament inferiors, els plans insulars de carreteres, els plans insulars de transport i el planejament urbanístic municipal en tots els aspectes en què sigui predominant l'interès públic de caràcter supramunicipal.

8. Coordinació interadministrativa

Les administracions públiques competents han de coordinar les diferents polítiques sectorials mitjançant els instruments d'ordenació territorial, de manera que quedi assegurada la integració en una visió de conjunt dels problemes territorials, de conformitat amb els principis generals de cooperació i col·laboració que fixa la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.

Correspon a la Comissió de Coordinació de Política Territorial vetlar per l'aplicació d'aquest Pla Director Sectorial de Mobilitat en coordinació amb les actuacions territorials de les diferents administracions públiques, tal com estableix l'article 4 de la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial.

9. Vigència i revisió

Aquest Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears té una vigència indefinida, si bé a partir del 31 de desembre de l'any 2026 es podrà revisar.

La revisió o modificació d'aquest Pla s'ha d'ajustar al procediment previst en la legislació pertinent.

10. Valoració econòmica

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears preveu una inversió total entre 2019 i 2026 de 1.720,56 milions d'euros.

