

PLA DE MILLORA DE LA MOBILITAT VIÀRIA I FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC MITJANÇANT ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL



Consell de Mallorca



Departament de Mobilitat i Infraestructures
Consell de Mallorca

Esborrany del Pla

Contingut

1. INTRODUCCIÓ. ÀMBIT I INICIATIVA	3
1.1. Naturalesa, Contingut y Procediment	3
2. MARC JURÍDIC	4
3. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS ESTRATÈGICS I ESPECÍFICS QUE PERSEGUEIX EL PLA	5
3.1. Objectius Estratègics	5
3.2. Objectius Específics	6
3.2.1. Facilitar l'intercanvi modal per transvasar usuaris de vehicle privat cap al transport col·lectiu	6
3.2.2. Procurar la mínima incidència del temps de recorregut amb la implementació del sistema 6	6
3.2.3. Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials.....	6
3.2.4. Procurar la dissuasió en si mateixa, tot seguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll.....	7
3.2.5. Assolir la seva integració territorial i paisatgística	8
3.2.6. Definir la tipologia dels estacionaments d'intercanvi modal que ha de ser objecte de la regulació.....	9
3.2.7. Complir amb l'accessibilitat universal	9
4. LÍNIES ESTRATÈGIQUES QUE DEFINEIXEN ELS OBJECTIUS	9
4.1. Línia estratègica 1: Fomentar l'intercanvi modal entre vehicle privat i transport col·lectiu	9
4.2. Línia estratègica 2: Ampliar i optimitzar la xarxa d'aparcaments vinculats al transport col·lectiu a Mallorca	9
4.3. Línia estratègica 3: Potenciar els modes de transport sostenible	9
4.4. Línia estratègica 4: Augmentar l'atractivitat dels aparcaments.....	10
4.5. Línia estratègica 5: Millorar l'accessibilitat als aparcaments	10
4.6. Línia estratègica 6: Incorporar solucions i criteris de disseny que afavoreixin la integració paisatgística i minimitzin impacte ambiental.....	10
5. ANÀLISI DELS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL A MALLORCA, TIPOLOGIES, OFERTES I DIAGNÒSTIC JUSTIFICATIU	10
5.1. Diagnòstic actuals d'Estacionaments d'intercanvi modal	10
5.1.1. Capacitats i usos.....	12
5.2. Conclusions de la diagnosi i proposta de Planejament	13

5.3. Demanda potencial dels estacionaments d'intercanvi modal	13
5.4. Tipologia d'estacionaments d'intercanvi modal vigents	14
5.4.1. Tipologies en funció de la seva localització i funcionalitat.	14
5.4.2. Tipologies en funció al seu disseny i funcionament	15
5.4.3. Tipologies d'estacionaments d'intercanvi modal en funció de la seva mida	16
5.5. Criteris d'ubicació i disseny d'estacionaments d'intercanvi modal a considerar en el Pla Especial.....	16
5.5.1. Criteris funcionals de localització dels terrenys	16
5.5.2. Criteris econòmics.....	16
5.5.3. Criteris energètics i mediambientals.....	16
5.5.4. Criteris Socials.....	16
5.6. Paràmetres de Disseny.....	16
5.6.1. Criteris a considerar.	16
5.6.2. Disseny Funcional dels estacionaments d'intercanvi modal	17
5.6.3. Accessibilitat Universal	17
5.6.4. Senyalística	18
6. AVANÇ DE PROPOSTA DE NOUS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL I D'ADAPTACIÓ D'ESTACIONAMENTS EXISTENTS	18
6.1. Proposta de nous estacionaments d'intercanvi modal	18
6.2. Proposta d'aparcaments existents a adequar com estacionaments d'intercanvi modal	19
6.2.1. Aparcaments dissuasius existents a Palma i entorns	20
7. NORMATIVA DE L'ORDENACIÓ. DEFINICIÓ I CLASSIFICACIÓ ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL.....	22
8. DOCUMENT AMBIENTAL ESTRATÈGIC.....	22
9. RELACIÓ AMB LEGISLACIÓ I PLANS CONCURRENTS.....	22
9.1. Alineament del Pla Especial.....	23
9.1.1. Competència estatal	23
9.1.2. Competència autonòmica.....	23
9.1.3. Competència insular	25
9.2. Incidències del Pla Especial	28
9.2.1. Competència municipal.....	28

10. ANÀLISI ECONÒMICA I FINANCERA	29
10.1. Criteris a tenir en compte en l'anàlisi econòmica i financera	29
10.2. Contingut de l'Estudi de Viabilitat per la presa de decisions	29
10.2.1. Estudi de Demanda	29
10.2.2. Estimació de la inversió i viabilitat econòmica.....	29
11. PROPOSTA D'INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA	29
11.1. Indicadors Globals.....	29
11.2. Indicadors de Transport	30
11.3. Indicadors Ambientals.....	30
11.4. Indicadors Econòmics	30

Annex I: DIAGNOSI D'APARCAMENTS ACTUALS

Annex II: PLÀNOLS APARCAMENTS PROPOSATS

Annex III: DOCUMENT INICIAL AMBIENTAL ESTRATÉGIC

1. INTRODUCCIÓ. ÀMBIT I INICIATIVA

Els estacionaments d'intercanvi modal són infraestructures de regulació de la mobilitat que faciliten la vida a les persones, tot incrementant l'ús del transport públic i reduint l'ús del vehicle privat amb la corresponent millora de la qualitat de l'aire i disminució de les congestions a les entrades i sortides de la ciutat.

En aquest sentit, es considera adient la planificació d'una implantació ordenada d'estacionaments d'intercanvi modal arreu del territori de Mallorca d'acord amb els objectius i les estratègies de mobilitat establerts en el Pla Director de Mobilitat de les Illes Balears, en coherència amb els criteris assenyalats de reducció de les emissions i del trànsit en les vies principals de Mallorca, tot prioritant la instal·lació de l'activitat d'acord amb criteris de funcionalitat, proximitat al transport públic i demanda poblacional.

La finalitat del present Pla és, per tant, un instrument de planificació i regulació per disminuir el nombre de vehicles privats en circulació de la xarxa de carreteres del Consell de Mallorca, i ha de ser un impuls per incentivar l'ús del transport col·lectiu i transports alternatius afavorint la intermodalitat.

L'àmbit d'aplicació d'aquest document d'avanç és la totalitat de l'illa de Mallorca. La iniciativa i promoció del present pla és el Consell Insular de Mallorca.

1.1. Naturalesa, Contingut y Procediment

El Pla de Millora de la Mobilitat Viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'Intercanvi Modal, es desenvolupa com un Pla especial d'ordenació territorial, i per tant, seguirà el que disposa la **Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial** (BOIB núm. 157 Ext., de 27 de desembre de 2000) al **Capítol 3 BIS PLANS ESPECIALS D'ORDENACIÓ TERRITORIAL**, pel que fa a naturalesa, contingut i procediments, i concretament en els articles següents:

Article 13 bis. Naturalesa

1. Els plans especials d'ordenació territorial són instruments de desplegament de detall de les determinacions dels plans territorials insulars i dels plans directors sectorials, com també instruments de planejament autònom, sempre que expressament així ho prevegi una normativa sectorial. En tot cas, els plans especials d'ordenació territorial autònoms han de justificar la seva coherència amb la normativa sectorial que despleguen.
2. Els plans especials d'ordenació territorial han de ser aprovats per l'administració competent en ordenació del territori i prevalen sobre l'ordenament urbanístic. L'aprovació definitiva d'aquests instruments recau en el ple dels consells insulars amb l'informe previ de la comissió insular d'ordenació territorial i urbanisme corresponent.

Article 13 ter. Contingut

1. Els plans especials d'ordenació territorial han d'ajustar el seu contingut de conformitat amb la naturalesa i l'abast temàtic que ordenin i han de contenir els documents escrits i gràfics necessaris per ordenar de manera efectiva la matèria que tractin.
2. Els plans especials d'ordenació territorial han de contenir, com a mínim:
 - a. Definició dels objectius que persegueix el pla especial, assenyalant la normativa de la qual emanen aquests objectius.

- b) Memòria que incorpori una anàlisi i una diagnosi justificativa i de proposta.
- c) Normativa de l'ordenació.
- d) Plànols informatius i normatius d'ordenació.
- e) Documentació ambiental prevista en la legislació d'avaluació ambiental que hi és d'aplicació.
- f) Estudi econòmic i financer.

Article 13 quater. Procediment

1. Sense perjudici de les especialitats pròpies previstes en la legislació sectorial estatal, per tramitar els plans especials d'ordenació territorial que elaboren els consells insulars cal seguir el procediment següent:
 - a) La iniciació correspon a l'òrgan competent en matèria d'ordenació territorial, de conformitat amb el que disposa el reglament orgànic de cada consell insular.
 - b) L'aprovació inicial correspon al ple del consell insular.
 - c) La proposta de pla especial s'ha de sotmetre a informació pública per un període no inferior a dos mesos, mitjançant la publicació dels anuncis corresponents en el Butlletí Oficial de les Illes Balears, la publicació telemàtica al portal web del consell corresponent i, com a mínim, en un dels diaris de major circulació de l'illa corresponent. La publicació telemàtica ha d'incloure tant l'anunci d'obertura del tràmit d'informació pública com de tota la documentació que conforma l'aprovació inicial, perquè pugui ser consultada per la ciutadania durant el període d'informació pública.
 - d) Simultàniament a l'acord d'aprovació inicial, s'ha d'acordar la suspensió per atorgar les llicències i autoritzacions que, tot i complir les determinacions legals vigents, es considera que impedeixen o dificulten la viabilitat del futur pla. Així mateix, s'acordarà també suspendre l'aprovació dels instruments de planejament urbanístic que es considera que impedeixen o dificulten la viabilitat del futur pla, llevat el cas que aquests instruments hagin finalitzat el període d'informació pública. Aquesta suspensió ha de tenir, com a màxim, una durada total de tres anys.
 - e) Simultàniament al període d'informació pública, i durant el mateix termini, s'ha de sol·licitar un informe en relació amb l'àmbit de les competències respectives, al Govern de les Illes Balears, als ajuntaments afectats i a totes les administracions que correspongui en aplicació de la legislació sectorial.
 - f) Una vegada redactat el text definitiu del pla especial, s'ha de sotmetre a informe de la comissió insular d'ordenació territorial i d'urbanisme corresponent, que ha d'eleva al ple del consell insular la proposta d'aprovació definitiva.
2. L'avaluació ambiental dels plans especials d'ordenació territorial s'ha de fer de conformitat amb el que preveu la legislació corresponent.

2. MARC JURÍDIC

L'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears té competències exclusives, d'acord amb el seu article 30, en l'Ordenació del territori, incloent-hi el litoral; l'urbanisme, habitatge, carreteres i camins.

Així mateix, els Consells Insulars tenen, entre altres, competències pròpies assumides conforme l'article 70 en ordenació del territori, transports terrestres, carreteres i camins.

Així les coses, la **Llei 2/2001, de 7 de març, d'atribució de competències als Consells Insulars en matèria d'ordenació del territori**, estableix al seu article 1, la competència per l'elaboració i aprovació dels Plans territorials insulars i els plans Directors sectorials.

En aquest sentit, el present document d'esborrany del Pla, s'emmarca en el marc regulador pròpiament ambiental, regulat pel **Decret Llei 1/2020 de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears**, el qual estableix al seu article 17, efectuar una consulta preceptiva a l'òrgan ambiental de la comunitat autònoma dels plans, els programes i els projectes; i per l'article 18 de la **Llei 21/2013, de 9 de desembre** que assenyala que dins del procediment substantiu d'adopció o aprovació de pla o programa, el promotor presentarà davant l'òrgan ambiental, una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica simplificada, **acompanya de l'esborrany del pla o programa i d'una documentació ambiental estratègica** que contindrà, almenys la següent informació.

- Els objectius de la planificació.
- L'abast i el contingut del pla proposat i de les seves alternatives raonables, tècnicament i ambientalment viables.
- El desenvolupament previsible del pla o programa.
- Els potencials impactes ambientals prenen en consideració el canvi climàtic.
- Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents

La **Llei 16/2001, de 14 de desembre, d'Atribució de competències als Consells Insulars en matèria de Carreteres i camins**, estableix al seu article 2, la competència en planificació sobre la xarxa viària i elaboració i aprovació de Plans Directors Sectorials de Carreteres.

La **Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'Ordenació Territorial**, estableix que el desenvolupament de les directrius d'ordenació territorial es realitzarà sobretot pels plans territorials insulars, que esdevenen la peça clau de la política territorial de les Illes Balears, regulant l'ordenació de tot allò que, transcendint l'àmbit municipal, es refereixi als assentaments humans, a les activitats i usos a realitzar sobre el territori, a la creació de serveis comuns per als municipis així com a aquelles mesures destinades a una millora de la qualitat de vida i a la protecció del medi natural, atorgant la competència en la redacció i aprovació al Consell Insular tant i com es regula en el seu article 10.

En aquest sentit, el **Pla Territorial Insular de Mallorca**, aprovat per Acord del Ple del Consell de Mallorca en sessió celebrada al 13 de desembre de 2004, i posteriors modificacions permet fer una anàlisi inicial de totes les àrees a l'illa que poden ser susceptibles de desenvolupament de possibles estacionaments en tractar-se de sòl urbà,

urbanitzable o apte per a la urbanització, i també totes aquelles que es troben en sòl rústic d'especial interès i, per tant, d'especial protecció en què no es poden ubicar aquest tipus d'estacionaments.

Per un altre costat a la seva **Norma 54 "Propostes relatives a intermodalitat del transport"**, s'assenyala com a proposta el desenvolupament d'aparcament de dissuasió al voltant de Palma i aparcaments i centres Intermodals en altres estacions de ferrocarrils en les següents localitzacions (Inca, Manacor, Marratxí, Santa Maria, Alaró, Llubí, Muro, Sa Pobla, Sineu, Sóller) mitjançant la construcció d'aparcaments que facilitin una adequada intermodalitat.

Al mateix Pla, en la seva **Norma 62 "Pla Director Sectorial de Carreteres"** i en consonància amb la Norma 54, estableix que **"L'ordenació sectorial de carreteres haurà d'integrar els principis de mobilitat sostenible i segura i caldrà que incorpori mesures d'interacció positives amb opcions de mobilitat no motoritzada –vials no motoritzats– o de transport públic inclòs la intermodalitat. En aquest sentit, s'entén per mobilitat sostenible i segura: el conjunt d'intervencions que ha de permetre moure's d'una manera segura, econòmica i eficient sense sacrificar altres valors humans i ecològic"**.

Arribat aquest punt cal fer l'incís que en la Modificació nº 3 del Pla Territorial Insular de Mallorca, aprovat inicialment en sessió de 29 de desembre de 2021 (BOIB núm. 180 de 30.12.2021) i actualment en tràmit d'exposició pública, s'afegeix un paràgraf a la norma 62 que en relació amb el sistema viari bàsic insular, es podrà elaborar un Pla Especial per l'ordenació territorial d'aparcaments dissuasius que adopti criteris de qualitat que facilitin una intermodalitat adequada i una qualitat en la seva execució i integració paisatgística juntament amb el potencial com espai sostenible. És a dir, l'elaboració d'un Pla d'estacionaments d'intercanvi modal com el present.

La **Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears i de Mesures Tributàries** regula que els Plans Territorials Parcialssiguin els instruments que determinen el model i l'equilibri interterritorial de Mallorca.

Aquesta anàlisi dels aspectes urbanístics a escala territorial posteriorment ha de ser analitzat a nivell més concret de planejament municipal al voltant dels corredors de transport públic i a les zones periurbanes en les quals es decideixi la idoneïtat dels nous estacionaments d'intercanvi modal.

La mateixa **Llei 14/2000** també regula els Plans Directors Sectorials que realitzen l'ordenació precisa de determinades infraestructures, equipaments, serveis i activitats d'explotació de recursos, que mantenint coherència amb els anteriors, es formularan coordinadament amb els plans territorials insulars, en competència també per la seva tramitació i aprovació el Consell Insular.

El Pla Director de Carreteres vigent conté tota una sèrie d'informació que servirà com a punt de partida o situació actual quant a caracterització de la mobilitat de l'illa.

Aquesta informació ens indicarà les necessitats actuals per tal de planificar els estacionaments d'intercanvi modal pel que fa a temps de desplaçaments actuals, distàncies en minuts (isòcrones) capacitats de les vies, intensitats de trànsit, accessibilitats a nuclis de població, infraestructures o equipaments comercials existents, etc.

Per últim l'article 13 estableix que **els plans especials d'ordenació territorial** són instruments de desplegament de detall de les determinacions dels plans territorials insulars i dels plans directors sectorials, com també instruments de planejament autònom, sempre que expressament així ho prevegi una normativa sectorial. En tot cas, **els plans especials d'ordenació territorial autònoms han de justificar la seva coherència amb la normativa sectorial que despleguen**.

La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica de les Illes Balears, precursora de la Llei estatal 7/2021, promou mesures d'eficiència energètica i progressiva descarbonització de l'economia. Estableix al seu article 53 "Aprofitament dels grans aparcaments en superfície i de cobertes" apartats 1 i 3, que tots aquells aparcaments en sòl urbà, tant de titularitat pública, com privada, amb una superfície superior als 1.000 m², es cobriran amb plaques fotovoltaiques destinades a l'autoconsum de les instal·lacions associades a l'aparcament.

La Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica i estableix un marc per facilitar la transició cap a una economia descarbonitzada, oferint eines d'aprenentatge i transparència obligatòries que ajudin a detectar i avaluar riscos i oportunitats i millorar les decisions d'inversió.

Aquesta llei estableix un marc per assolir el compliment, per part d'Espanya, dels objectius de l'Acord de París, adoptat el 12 de desembre de 2015, facilitar la descarbonització de l'economia espanyola, la seva transició a un model circular, de manera que es garanteixi l'ús racional i solidari dels recursos; i promoure l'adaptació als impactes del canvi climàtic i la implantació d'un model de desenvolupament sostenible que generi ocupació decent i contribueixi a la reducció de les desigualtats.

L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en l'àmbit de les seves respectives competències, han de donar compliment a l'objecte d'aquesta llei, i cooperar i col·laborar per a la seva consecució.

El Títol IV de mobilitat sense emissions i transport, i més concretament en l'article 14.3, estableix que els municipis de més de 50.000 habitants i els territoris insulars han d'adoptar abans de 2023 plans de mobilitat urbana sostenible que introdueixin mesures de mitigació que permetin reduir les emissions derivades de la mobilitat, incorporant, entre altres, **mesures per a la millora i l'ús de la xarxa de transport públic, incloent-hi mesures d'integració multimodal i mesures per fomentar l'ús de mitjans de transport elèctrics privats, incloent-hi punts de recàrrega.**

En aquest sentit, els estacionaments d'intercanvi modal esdevenen un element clau d'integració de diferents modes de transport, en ser bosses d'aparcaments públics, la funció dels quals, està destinada a facilitar l'intercanvi de vehicle privat-transport públic. Un dels beneficis més grans aquest tipus d'estacionament és que combina la flexibilitat de l'automòbil (proporciona accessibilitat a orígens dispersos que no poden ser servits per transport públic de manera eficient), amb l'eficàcia del transport públic (proporciona accessibilitat a destinacions densificades, on l'automòbil és molt ineficient).

Així les coses, els estacionaments d'intercanvi modal es plantegen com un equipament de la mobilitat integral de forma que el mateix no només serveix per aparcar vehicles privats, sinó també bicicletes i altres sistemes de mobilitat elèctrica de curt recorregut de manera que es pugui accedir de manera àgil i ràpida des del mateix municipi on s'implanti.

Per últim, cal assenyalar que el **Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDM)** (2019-2026), aprovat pel Ple Consell de Govern, en data 10 de maig de 2019. El PDM estableix una estratègia de dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans per assolir una sèrie d'objectius generals.

Dins de les línies estratègiques del PDM es troben la dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans, que té com a finalitat reduir la contaminació generada per la mobilitat, reduir l'accidentalitat, minimitzar el consum energètic, minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments, canviar la distribució modal a

favor dels modes no motoritzats u col·lectius i flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat.

Una de les mesures establertes al PDM i que formen part d'aquesta estratègia és realitzar i aplicar un Pla d'aparcaments d'intercanvi (Park and Ride) que haurà de considerar els següents criteris generals pel seu disseny.

1. Transport col·lectiu de continuïtat
2. Temps d'intercanvi de cotxe privat a transport públic no superior a 3 o 4 minuts
3. Qualitat itinerari de transferència
4. Cost econòmic conjunt operació

3. DEFINICIÓ DELS OBJECTIUS ESTRATÈGICS I ESPECÍFICS QUE PERSEGUEIX EL PLA

3.1. Objectius Estratègics

El pla té per objecte introduir una regulació específica per a la implantació d'estacionaments d'intercanvi modal vinculats al transport col·lectiu de passatgers com a infraestructura viària vinculada a la mobilitat.

La finalitat del pla és definir les condicions d'implantació i integració en el territori a fi i efecte de preservar i millorar la qualitat ambiental a la ciutat i reduir els impactes i molèsties que generen les congestions de trànsit a l'illa de Mallorca.

Per a garantir l'adequada implantació i integració de l'activitat es defineixen els següents **objectius estratègics**.

- Planificar la implantació d'estacionaments d'intercanvi modal arreu del territori de Mallorca d'acord les estratègies del Pla Territorial i d'acord amb la finalitat i les estratègies de mobilitat establertes al Pla Director de Mobilitat, en coherència amb els criteris assenyalats de reducció de les emissions i del trànsit en les vies principals de Mallorca, tot prioritant la instal·lació de l'activitat d'acord amb criteris de funcionalitat, proximitat al transport públic i demanda poblacional.
- Promoure el desenvolupament de la infraestructura necessària per a fomentar la transició energètica cap a una mobilitat que prioritzi el transport públic i els vehicles de zero emissions.
- Regular la implantació d'instal·lacions d'estacionaments d'intercanvi modal tot atenent a la diversitat morfològica dels del territori i dels elements de protecció ambiental, paisatgística i arqueològica existents.
- Crear una xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal reconeguts i utilitzats pels usuaris amb una identificació de marca, tarifa i funcionalitat.
- Regular les condicions de l'edificació i les activitats complementàries permeses per aquesta activitat.
- Fomentar la implantació de punts de recàrrega elèctrica en aquesta activitat per tal de millorar la qualitat o la convivència d'usos de l'espai públic i afavorir una mobilitat segura, sostenible i que prioritzi i faciliti l'ús de vehicles d'emissió zero juntament amb el transport públic.
- Millorar la integració arquitectònica i paisatgística de la instal·lació en el seu entorn tot regulant els elements de publicitat, senyalització i tractament dels espais.

3.2. Objectius Específics

Per a garantir el compliment dels objectius estratègics, el Pla Especials haurà de tenir en compte els següents objectius específics que hauran de complir la localització i disseny dels estacionaments d'intercanvi modal i que mínimament s'esbossen a continuació.

3.2.1. Facilitar l'intercanvi modal per transvasar usuaris de vehicle privat cap al transport col·lectiu

Uns dels principals objectius que persegueix el Pla, és el de facilitar l'accés al transport públic pels usuaris mitjançant els estacionaments d'intercanvi modal, que permetin un fàcil traspàs de mode sense pèrdua de temps, de manera que el transport públic sigui més compatible en el factor temps enfront del transport privat.

En aquest sentit, la finalitat principal del Pla són els aparcaments en origen.

Els estacionaments d'intercanvi modal s'han d'entendre com un instrument més per facilitar la vida dels ciutadans pel que fa a la seva mobilitat quotidiana, de forma que tingui una opció més.

En aquest sentit, facilitar l'estacionament a l'usuari i amb una tarifa reduïda es pot esdevenir com un factor de decisió clau per optar pel transport públic.

3.2.2. Procurar la mínima incidència del temps de recorregut amb la implementació del sistema

Un dels propòsits bàsics és que l'estacionaments d'intercanvi modal tingui la mínima incidència en el temps de recorregut, per aquest motiu l'estacionament s'ha de localitzar a menys de 200 metres d'una parada de transport públic.

El transport públic ha de ser competitiu en temps, que és un dels vectors que més es valora a l'hora de triar el mitjà de transport.

Els municipis que presenten una millor relació temps transport públic/transport privat són els municipis que compten amb servei de tren sense aturades com Marratxí o Inca, que presenten temps de recorregut competitius respecte al vehicle privat.

En cas contrari, els municipis que presenten un pitjor rati són els municipis de Sa Pobla i Santa Ponça, ja que la connexió per carretera és a través de vies d'alta capacitat amb límits de velocitat en alguns casos de 120 km/h, mentre que la connexió en transport públic es realitza en autobús el qual realitza el seu recorregut per l'interior de nuclis urbans, i es troba afectat pels mateixos problemes de saturació de vies que el vehicle privat que afecten el seu temps de recorregut.

La xarxa bus actual amb la incorporació de noves línies directes entre les grans poblacions de l'illa i Palma, ha reduït considerablement els temps de desplaçament en bus, guanyant competitivitat respecte al vehicle privat. A continuació es mostra la comparativa de temps de recorregut entre les principals poblacions de l'illa

Taula 1: Comparativa temps de recorregut entre transport públic i vehicle privat

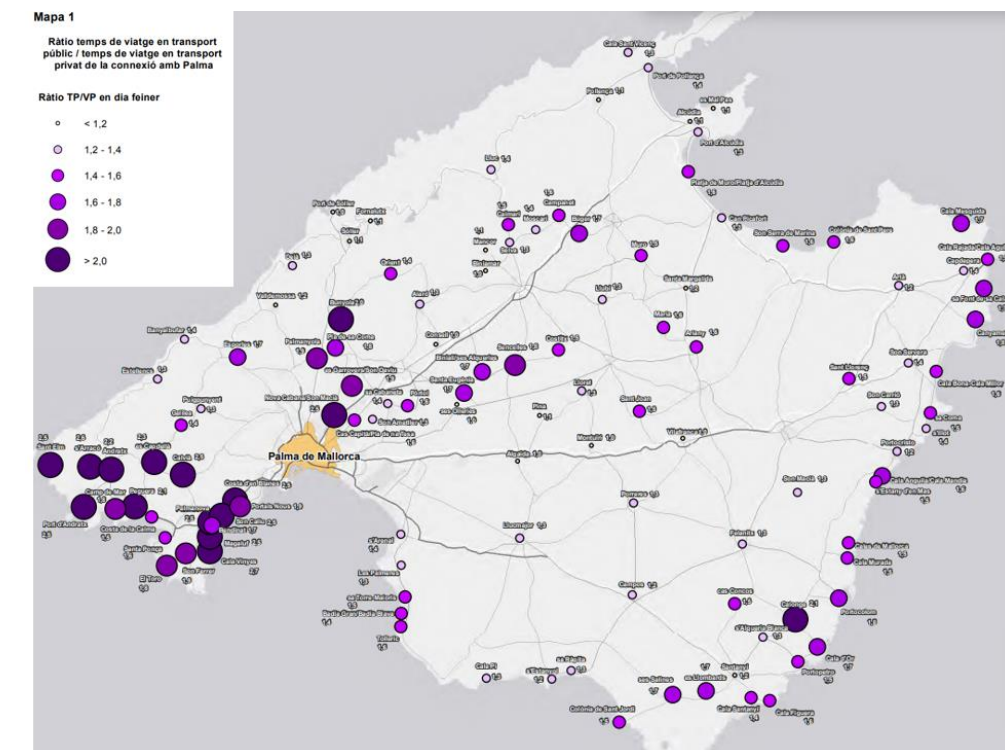
Origen	Destinació	Temps de recorregut en TP	Temps de recorregut en vehicle privat	T _{TP} /T _{TV}
Palma	Andratx	40 minuts	30 minuts	1,33
Palma	Santa Ponça	30 minuts	19 minuts	1,58

Origen	Destinació	Temps de recorregut en TP	Temps de recorregut en vehicle privat	T _{TP} /T _{TV}
Palma	Manacor	60 minuts	44 minuts	1,36
Palma	Llucmajor	38 minuts	29 minuts	1,31
Palma	Marratxí	15 minuts (tren)	16 minuts	0,94
Palma	Inca	28 minuts (tren)	27 minuts	1,04
Palma	Sa Pobla	55 minuts	33 minuts	1,67
Palma	Pollença	56 minuts	39 minuts	1,44
Palma	Sóller	37 minuts	25 minuts	1,48
Palma	Campos	42 minuts	37 minuts	1,14
Palma	Felanitx	65 minuts	44 minuts	1,48
Palma	Artà	81 minuts	64 minuts	1,27

Font: elaboració pròpia

Els temps de recorregut han estat estimats mitjançant l'eina Google Trànsit des de l'estació intermodal de Palma, fins a les parades de transport públic ubicades a l'interior de la ciutat de Palma.

Il·lustració 1. Relació temps veh. Privat / TP



Font: Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per carretera de Mallorca

3.2.3. Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials

El present Pla es planteja com una eina per a la millora de la mobilitat a tot el territori de Mallorca, per la qual cosa un dels seus objectius principals serà maximitzar el nombre d'usuaris potencials, garantint que cada municipi compti amb els seus principals nuclis de població dins de l'àrea de captació de les instal·lacions proposades.

Els distingeixen 2 tipus d'usuaris potencials dels estacionaments d'intercanvi modal:

- Els usuaris que actualment ja fan ús d'un estacionament existent a prop d'una parada de transport públic.
- Els nous usuaris que la comoditat i facilitat d'un estacionament el faci canvi de mode de transport.

En aquest sentit, els nous usuaris potencials són tots aquells usuaris de vehicles privats que utilitzes els viaris principals de Mallorca que són:

Autopistes

- **Ma-20:** També anomenada “*Via Cintura*”, actua com a primer cinturó de la ciutat de Palma. Discorre entre el nus amb la Ma-19 a l'est de la ciutat, fins a connectar amb la carretera Ma-1 a l'oest de la ciutat. Connecta l'aeroport i el port amb les carreteres de Manacor (Ma-15) i Sóller (Ma-11), l'autovia d'Inca (Ma-13) i l'autopista de Ponent (Ma-1) i actua de circumval·lació de la ciutat de Palma. La Ma-20 registra una intensitat mitjana de trànsit de prop de 192.000 veh./dia (suma d'ambdós sentits) al seu tram entre les carreteres Ma-13 i Ma-11. Durant el mes de juliol aquesta via registra increments del 18,65% en dies laborables.
- **Ma-1:** també anomenada “*autopista de Ponent*”, situada a l'oest de la ciutat de Palma, connecta aquesta amb la localitat Port d'Andratx, passant per les localitats de Cas Català, Illetes, Portals Nous, Palmanova, Santa Ponça, Peguera, Camp de Mar i les poblacions de Calvià i Andratx. La Ma-1 registra una intensitat mitjana de prop de 100.000 veh./dia (suma d'ambdós sentits) al seu tram entre les localitats de Palma i Portals Nous. Durant el mes de juliol aquesta via registra increments del 23,66% en dies laborables
- **Ma-19:** també anomenada “*Autopista de Llevant*”, situada a l'est de la ciutat de Palma, connecta la capital amb l'aeroport de Son Sant Joan i les localitats de Porto Petro, Campos i Llucmajor. El seu primer tram entre les poblacions de Palma i Llucmajor té un traçat d'autovia, i el tram entre Llucmajor i Campos, des del passat mes de maig, disposa d'una configuració de via convencional desdoblada. L'Ma-19 registra una intensitat mitjana de trànsit prop dels 150.000 veh./dia al seu tram entre la ciutat de Palma i l'aeroport. Durant el mes de juliol, aquesta via registra increments del 23,18% en dies laborables.
- **Ma-13:** també anomenada “*Eix Central*”, situada al nord de la ciutat de Palma, connecta aquesta amb la badia d'Alcúdia travessant la comarca del Raiguer. El seu recorregut travessa les localitats de Marratxí, Santa Maria del Camí, Consell, Binissalem, Lloseta, Inca, Búger i Campanet. L'Ma-13 registra trànsits propers als 110.000 veh./dia de mitjana, al seu tram entre el barri de S'Indoteria (Palma) i la Via Cintura. Durant el mes de juliol aquesta via registra increments del 23,42% en dies laborables.

Carreteres principals de doble calçada

- **Ma-15:** també anomenada “*carretera de Manacor*”, és una via parcialment desdoblada que travessa l'illa des de Palma fins al punt més oriental de l'illa. Connecta la capital amb les localitats de Son Ferriol, Sa Casa Blanca, Algaida, Montuiri, Vilafranca, Manacor, Sant Llorenç, Artà i Capdepera.

Les vies d'alta capacitat són les que registren més trànsit, especialment les autopistes (Ma-1, Ma-13 i Ma-19) amb intensitats mitjanes per sobre dels 30.000 veh/dia en un mes tipus i elevant-se per sobre dels 37.000 vehicles/ dia al juliol.

A continuació es mostren dades de 26 de les principals estacions aforadores de l'illa de Mallorca durant el període 2015-2020.

Taula 2: Principals estacions aforadores de l'illa de Mallorca

Vies	Codi Estació	P.K.	Sentit	Tram	2020	2019	2018	2017	2016
Ma-1	PM161	7,3	Palma	Gènova - Portals Nous	69.788	99.340			
Ma-1	E319	16	Palmanova	Palmanova - Santa Ponsa	41.027	58.637			
Ma-1	PM165	22,7	Santa Ponsa	Santa Ponsa - Peguera	21.635	31.618	30.552	29.723	28.454
Ma-1	PM51	29,2	Andratx	Andratx - Puerto Andratx	20.692	30.137	29.315	28.361	27.122
Ma-10	PM47	98,1	Andratx	Andratx - Este Il·lencs	5.594	8.063	7.812	7.621	7.296
Ma-10	PM123	31,3	Fornalutx	Fornalutx	7.130	10.276	9.934	9.668	9.255
Ma-1040	PM45	2,4	Palma	Palma - Es Secar de la Real	15.614	21.848	21.115	20.546	19.357
Ma-1040	PM146	11,6	Palma	Palma - Esporles	8.956	12.652	12.171	11.788	11.167
Ma-1110	PM18	2,9	Palma	Palma - Son Sardina	27.195	39.199			
Ma-13	PM7	4,5	Palma	Palma - S'Indoteria	75.401	109.436		103.235	
Ma-13	E184	24	Inca	Inca - Binissalem	37.265	53.352	51.553	50.291	47.878
Ma-30	PM95	7,4	Ma-13	Ma-13 / Ma-13A	25.063	36.233	35.696	34.778	32.856
Ma-30	PM158	1,3	Coll d'en Rabassa	Coll d'en Rabassa - Son Ferriol	22.019	30.676		28.781	27.050
Ma-30	PM118	35,1	Inca	Inca - Sa Pobla	18.285	26.759	26.501	25.842	24.517
Ma-19	PM87	20,6	Palma	Palma - Llucmajor	25.061	36.002	35.015	34.084	32.352
Ma-6014	PM606	2,5	Palma	Palma - Badia Blava	17.218	24.634	23.660	23.014	21.756
Ma-15	ERU1	3,275	Palma	Palma - Son Ferriol	21.596	27.162	25.505	26.396	24.884
Ma-15	ERU5	25,38	Algaida	Algaida - Montuiri	17.939	25.900	25.189	24.609	23.053
Ma-15	ERU12	47	Vilafranca	Vilafranca - Manacor	23.332	33.390	32.828	31.431	29.711
Ma-15	PM94	53,5	Manacor	Manacor - Sant Llorenç	16.215	23.263	22.483	21.877	20.893
Ma-12	PM28	3,6	Artà	Artà - Son Serra de Marina	12.235	17.455	16.767	16.304	15.523
Ma-12	PM50	26,3	Can Picafort	Can Picafort - Port d'Alcúdia	13.297	19.446	18.823	18.344	17.257
Ma-4023	PM684	6,5	S'Il·lot	S'Il·lot - Cala Millor	12.189	17.721	17.042	16.501	15.601
Ma-3240	PM114	1,6	Sineu	Sineu - Inca	10.463	14.927	14.437	14.057	13.381
Ma-2200	PM24	44,9	S'Obac	S'Obac - Pollença	9.062	12.929	12.493	12.154	11.572
Ma-2200	PM30	55,7	Pollença	Pollença - Port de Pollença	16.012	23.504	22.497	21.878	20.940

Font: Direcció de Carreteres del Consell de Mallorca

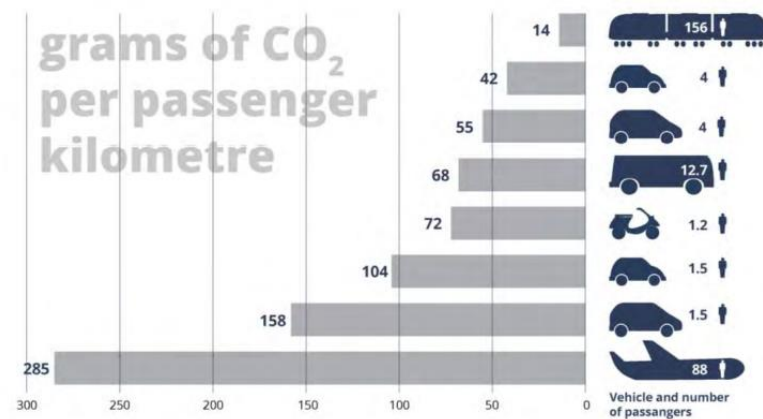
L'àrea de captació d'un estacionament d'intercanvi modal correspon a la zona entorn de la instal·lació que inclou tots els possibles usuaris d'aquesta. A partir d'*estudis realitzats als Estats Units**, s'estima que el 50% de la demanda es troba dins un cercle de 4km de ràdio centrat en la instal·lació. Aquest dimensionament de l'àrea de captació serà el que s'utilitzarà al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal per complir l'objectiu de maximitzar el nombre d'usuaris potencials.

3.2.4. Procurar la dissuasió en si mateixa, tot perseguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll

Un altre dels objectius dels estacionaments d'intercanvi modal és la disminució de les emissions, en aquest sentit el Pla Especial avaluarà la disminució de les emissions d'acord amb l'Agència Europea de Medi Ambient que estableix els següents grams de CO₂ per viatger-Kilòmetre i mitja de transport.

*Nota: Turnbull, K.F., Pratt, R.H., Evans IV, J.E., and Levinson, H.S. 2004. Park and ride/pool

Il·lustració 2. Grams de CO₂ per viatger-Kilòmetre



Font: informe TERM 201 2014 de la EEA

A partir d'aquestes dades, es pot fer una aproximació a les emissions per mitjà de transport en funció de l'ocupació real que es dona a Mallorca: 1,14 persones/vehicle (enquesta 2009-2010) i 26 persones/bus (xarxa TIB. Dades CTM), obtenint-se:

- BUS: 35 grams de CO₂ per viatger-Km
- Vehicle privat: 140 grams de CO₂ per viatger-km.

Per tant, per cada viatger que faci ús del vehicle privat hi haurà una disminució importat d'emissions.

En aquest sentit, els estacionaments d'intercanvi modal s'emmarquen dins els objectius del Pla Director de Mobilitat de les Illes Balears de **reduir la contaminació generada per la mobilitat d'un 20%** de les emissions de gasos d'efecte hivernacle el 2026 respecte al 2005.

D'aquesta forma, s'està en línia amb l'objectiu global de reducció d'emissions que planteja la llei de canvi climàtic, on es plantegen els següents percentatges de reducció:

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

Per a assolir aquest propòsit és imprescindible reduir el nombre de veh-km (un 25% els interurbans i un 50% els urbans) així com una renovació del parc circulant amb un pes del vehicle elèctric de com a mínim un 7%.

Pel que fa a la reducció de km recorreguts en cotxe, més d'un 40% provindria de transvasament de viatges al transport públic, essent els estacionaments d'intercanvi modal una eina més per obtenir aquesta reducció.

D'acord amb el Pla Director esmentat, la reducció de veh-km dels cotxes de lloguer dels turistes suposarien un 16% del marcat com a objectiu. A la renovació del parc, es considera que un 25% dels km recorreguts pels nous cotxes han de correspondre a vehicles elèctrics. En aquest sentit, es considera adient proposar que els estacionaments d'intercanvi modal contemplin punts de càrrega elèctrica.

3.2.5. Assolir la seva integració territorial i paisatgística

Mallorca s'ubica en un entorn privilegiat que brinda a l'illa una riquesa paisatgística única que s'ha convertit en un símbol d'identitat d'aquest territori i propicia el gran interès turístic de la zona. A causa de la seva gran importància i influència en el desenvolupament de l'illa, el patrimoni paisatgístic ha de ser gestionat de manera que se'n preservi el valor.

Per tot això, des del Consell de Mallorca s'han anat desenvolupant polítiques enfocades a la conservació d'aquest patrimoni, com és l'Estratègia de Paisatge que té com a referència el Conveni Europeu del Paisatge del Consell d'Europa, al qual es va adherir el Consell a 2008 i que presenta en els seus objectius II i III, les següents estratègies i directrius d'estratègies, que es tindran en compte per definir els objectius del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal.

1. **Objectiu II:** Implementar la protecció, la gestió i l'ordenació del paisatge a través de l'ordenació territorial general del PTIM.

o **Estratègia II.3:** Gestió i integració paisatgística dels processos de canvi territorial

- **Directriu de l'Estratègia II.3 C.** Equipament i paisatge:

Establiment de criteris d'integració paisatgística per a la implantació de nous equipaments d'escala territorial.

2. **Objectiu III:** Incorporar la dimensió paisatgística a les polítiques i instruments sectorials d'incidència al paisatge.

o **Estratègia III.11:** Economia i paisatge

- **Directriu de l'Estratègia III.11. B.** Incorporació de mesures d'integració paisatgística per a l'execució d'obres d'infraestructures i equipaments en sòl rústic. En l'execució de noves infraestructures viàries, implantació de nous equipaments o modificació de les infraestructures i equipaments existents, es contemplarà una partida pressupostària que correspongui a un mínim del 10% del pressupost d'execució material del projecte, per afavorir-ne la integració paisatgística a l'entorn.

Per tant, els objectius que es proposen per al Pla amb referència a la integració del territori i paisatge són els que es presenten a continuació:

3. **Minimitzar els impactes ambientals associats a cada intervenció:** Es prestarà una atenció especial que les actuacions proposades no comportin danys al medi ambient i que el seu impacte sigui el menor possible.
4. **Maximitzar els efectes positius que es poden generar en termes de qualitat, confort i naturalització de l'espai públic:** Els estacionaments d'intercanvi modal es conceben i es dissenyen com a espais públics per a les persones, i no exclusivament per als cotxes; com a elements potencialment transformadors i amb efectes positius a l'escenari urbà circumdant.
5. **Contribuir al balanç positiu de reducció d'emissions com a embornals de CO₂:** Estaran concebuts com a autèntiques "illes verdes" (en línia amb el concepte de "green-parking" existent en altres països) que millorin i qualifiquin, tant urbanísticament com mediambientalment, l'àmbit en què s'ubiquen.

Il·lustració 3. Green-parking a la Universitat Tècnica de Dinamarca a Lyngby



Font: Google Maps.

3.2.6. Definir la tipologia dels estacionaments d'intercanvi modal que ha de ser objecte de la regulació

El Pla Especial definirà la tipologia d'aparcament objecte de la regulació, definint les condicions d'emplaçament i concretament els àmbits susceptibles d'acollir aquestes instal·lacions en funció dels objectius de mobilitat de l'illa, les característiques de l'entorn, les característiques de la xarxa viària i de l'espai públic on se situen les parcel·les en les quals s'ubica l'activitat.

3.2.7. Complir amb l'accessibilitat universal

Itineraris prioritaris (IPA), Noves línies compleixen amb accessibilitat. Requisits d'accessibilitat entre parada-aparcament.

Les intervencions es plantegen així com autèntiques oportunitats per millorar significativament la qualitat de l'espai i ambient urbà pròxims, a més de resoldre materialment i funcionalment els AD, com peces fonamentals en la planificació de la mobilitat a l'illa.

Aquests objectius garanteixen la protecció adequada dels interessos públics, així com la conveniència amb relació als interessos públics i privats. Les noves condicions establertes d'acord amb l'interès general i als objectius del model de mobilitat de Mallorca, s'hauran de respectar i aquells establiments que no compleixin si hauran d'adequar de forma adient en un termini establert.

4. LÍNIES ESTRATÈGIQUES QUE DEFINEIXEN ELS OBJECTIUS

Un cop definits els objectius proposats pel Pla, es presenten per a cadascun, les línies estratègiques que concreten els objectius i permetran dur-los a terme.

4.1. Línia estratègica 1: Fomentar l'intercanvi modal entre vehicle privat i transport col·lectiu

La primera línia estratègica es basa en el fet que l'estacionament d'intercanvi modal compleixi amb una de les seves principals funcions: fomentar l'intercanvi modal, essent zones on coexisteixin el mode automòbil (al mateix aparcament), el mode vianant (tram des de la plaça d'aparcament) al punt d'embarcament del transport públic i el mode transport públic.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 1 són:

- Localitzar estacionaments a les proximitats de parades de transport públic
- Implementar polítiques tarifàries d'estacionaments que afavoreixin l'intercanvi modal

4.2. Línia estratègica 2: Ampliar i optimitzar la xarxa d'aparcaments vinculats al transport col·lectiu a Mallorca

La línia estratègica 2 suposarà la creació d'una xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal a tot Mallorca que permeti assolir els objectius de disminució de veh/km recorreguts, i de maximitzar el nombre d'usuaris potencials de l'aparcament. En aquesta nova xarxa, es tindran en compte els aparcaments existents, i es valorarà per a cada cas la necessitat d'ampliació o de millora d'aquests.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 2 són:

- Planificar una xarxa homogènia i equitativa
- Localitzar aparcaments a les proximitats dels principals corredors
- Assegurar l'accessibilitat dels vehicles des de les vies principals de l'entorn a l'aparcament
- Implantació per fases
- Espai de reserva per a futures ampliacions

4.3. Línia estratègica 3: Potenciar els modes de transport sostenible

La línia estratègica 3 cerca desenvolupar un sistema d'instal·lacions d'estacionament d'intercanvi modal que promogui un accés per als vianants o amb bicicleta al sistema de transport i la disminució de l'ús de l'automòbil privat com a mode d'accés.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 3 són:

- Implantació aparcaments per a bicicletes, etc.
- Implantació de punts de recàrrega en els aparcaments
- Localització de l'aparcament en proximitats de sendes de vianants/ciclistes

- Instal·lació de plaques solars en funció de la seva localització

4.4. Línia estratègica 4: Augmentar l'atractivitat dels aparcaments

A línia estratègica 4, engloba totes aquelles mesures adreçades a la millora del servei per maximitzar el nombre d'usuaris de les instal·lacions.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 4 són:

- Augmentar la seguretat i qualitat percebuda de la instal·lació (il·luminació, senyalitzacions, etc)
- Disposar d'informació en temps real per als usuaris de l'aparcament

4.5. Línia estratègica 5: Millorar l'accessibilitat als aparcaments

La línia estratègica 5 conté aquelles mesures adreçades a complir els objectius d'accessibilitat universal, garantint que les instal·lacions no presentin obstacles per utilitzar-les per part dels ciutadans.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 5 són:

- Implantar equipament necessari per permetre l'accés universal
- Reserva de places per a persones amb mobilitat reduïda

4.6. Línia estratègica 6: Incorporar solucions i criteris de disseny que afavoreixin la integració paisatgística i minimitzin impacte ambiental

La línia estratègica 6 conté aquelles mesures adreçades a complir els objectius d'integració territorial i paisatge, garantint que les instal·lacions respectin l'entorn en què es localitzen.

Les principals mesures a aplicar dins de la línia estratègica 6 són:

- Localització a zones no protegides
- Anàlisi i adequació a les condicions topogràfiques de l'àmbit
- Minimitzar l'ús de formigons i asfalts
- Incorporar un programa de disseny comú als elements arquitectònics de cadascuna de les instal·lacions

5. ANÀLISI DELS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL A MALLORCA, TIPOLOGIES, OFERTES I DIAGNÒSTIC JUSTIFICATIU

En aquest apartat es desenvolupa una anàlisi sobre quina és l'oferta actual de les instal·lacions que d'una manera o un altre actuen com estacionaments d'intercanvi modal a Mallorca, tenint en compte la seva distribució territorial i identificant els patrons de localització per a cada tipologia.

Per l'anàlisi i diagnosi de la situació actual, s'han utilitzat dades existents, depurades i actualitzades mitjançant un treball de camp puntual, que serà extrapolable a tot el territori al document del Pla Especial.

En aquest sentit, l'illa de Mallorca ja disposa d'una àmplia tipologia i oferta d'estacionaments propers a parades de transport públic, encara que de forma no regulada ni vinculada directament al transport públic.

5.1. Diagnòsis actuals d'Estacionaments d'intercanvi modal

S'han identificat un total de 98 aparcaments existents que fan o poden fer d'estacionaments d'intercanvi modal encara que no estan molts d'ells senyalitzats com a tals.

Les localitzacions s'han escollit, prenent com a referència les 889 parades de transport col·lectiu (860 parades de BUS i les 29 de tren + metro), i realitzant isòcrones a una distància d'1 i 5 minuts a peu de les parades considerades com a prioritàries, aconseguint com a resultat els 95 aparcaments que es troben propers a aquestes parades.

Dins d'aquests 95 aparcaments, n'hi ha 47 que es troben a menys d'1 minut de la parada de transport col·lectiu que es consideren prioritàries.

El Pla Especial contindrà una fitxa de cada un d'ells indicant la seva situació urbanística, de propietat, el seu cost en la incorporació de la xarxa d'aparcaments i el seu nivell d'ocupació actual i el seu dimensionament en funció de la seva demanda.

Il·lustració 4: Isòcrones a les estacions de transport públic



Font: Elaboració pròpia

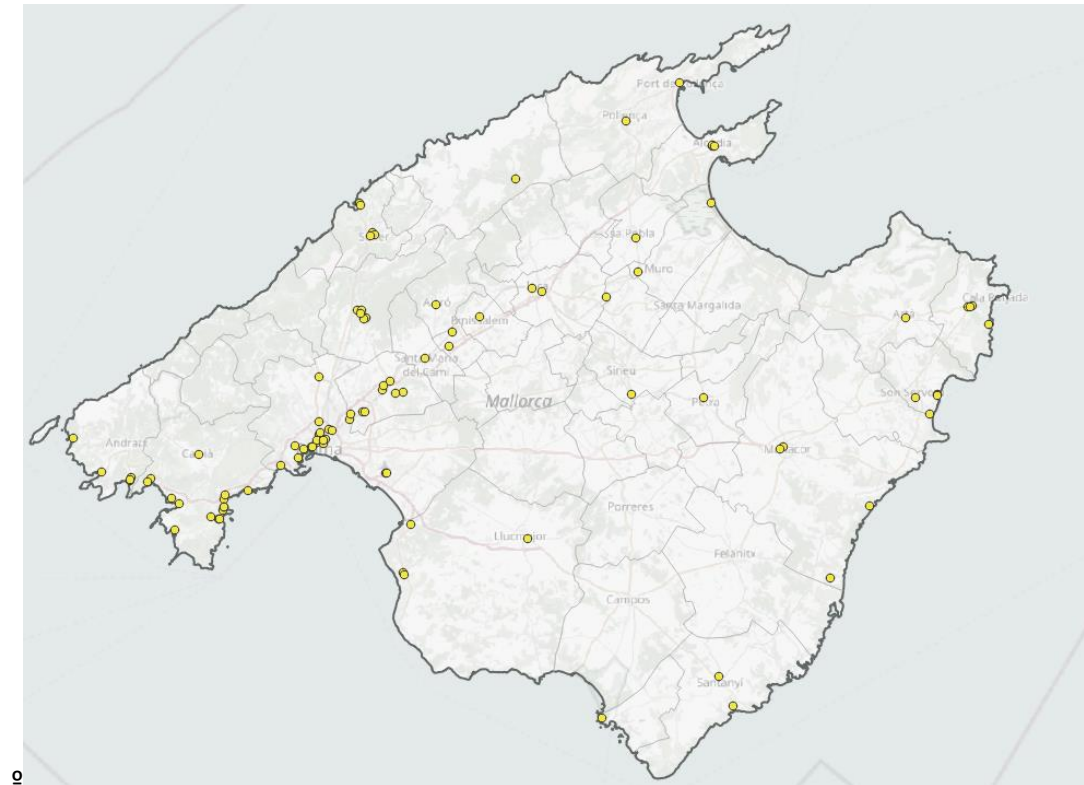
La distribució d'aquests 98 aparcaments per municipis ens mostren una distribució per tot el territori, però que es concentren majoritàriament pels municipis de Palma (21%) i Calvià (15%), com es detalla en la següent taula.

Taula 3: Aparcaments a 5 minuts o menys d'una parada de transport col·lectiu

Municipi	Número d'aparcaments a 5 minuts o menys d'una parada de transport col·lectiu.
Alaró	1
Alcúdia	3
Andratx	5
Artà	1
Binissalem	1
Bunyola	5
Calvià	15
Capdepera	4
Consell	2
Escorca	1
Inca	3
Llucmajor	4
Manacor	4
Marratxí	8
Muro	2
Palma	21
Petra	1
Pollença	2
Sa Pobla	1
Santa Maria de Camí	1
Santanyí	2
Ses Salines	1
Sineu	1
Sóller	5
Son Servera	4
Total	98

Font: Elaboració pròpia

Il·lustració 5: Localització dels aparcaments propers a les estacions de transport públic



Font: Elaboració pròpia

Sí que es consideren aquells aparcaments ubicats a 1 minut o menys caminant, s'obté un total de 47 aparcaments, concentrats principalment als municipis de Palma (13%), Calvià (11%) i Andratx (9%).

Taula 4: Nombre d'aparcaments a 1 minut o menys d'una parada de transport col·lectiu

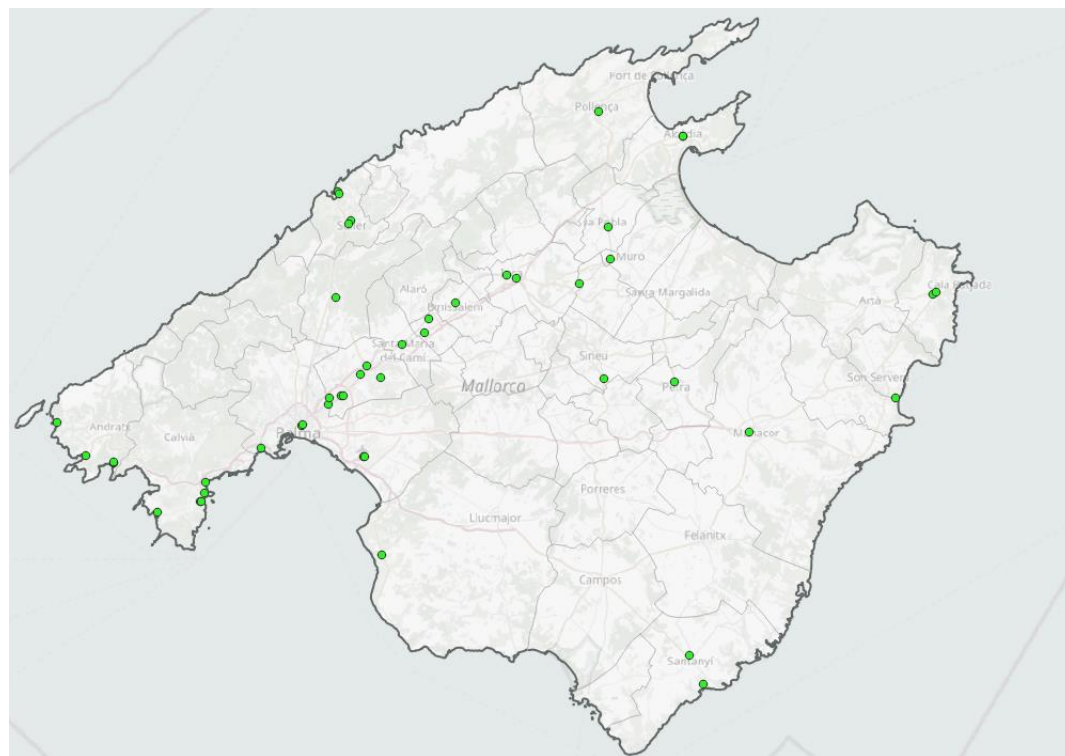
Municipi	Número d'aparcaments a 1minut o menys d'una parada de transport col·lectiu.
Alcúdia	2
Andratx	4
Binissalem	1
Bunyola	1
Calvià	5
Capdepera	2
Consell	2
Inca	3
Llucmajor	1
Manacor	1
Marratxí	6
Muro	1

Municipi	Número d'aparcaments a 1minut o menys d'una parada de transport col·lectiu.
Palma	6
Petra	1
Pollença	1
Sa Pobla	1
Santa Maria de Camí	1
Santanyí	2
Sineu	1
Sóller	4
Total	47

Font: Elaboració pròpia

A continuació, es presenta una imatge amb la localització d'aquests aparcaments i una taula amb les dades principals d'aquests. En l'annex I es pot trobar una fitxa descriptiva per cada un dels 47 aparcaments.

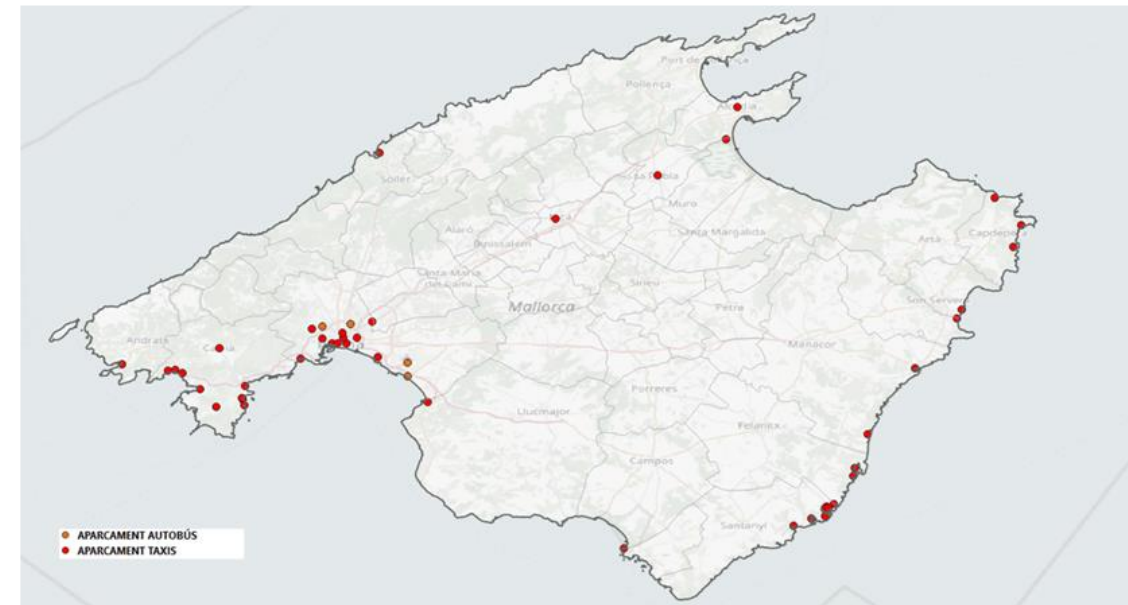
Il·lustració 6: Localització dels aparcaments a menys d'1 minut de les estacions de transport públic



Font: Elaboració pròpia

Adicionalment, s'han inventariat els aparcaments de transport públic col·lectiu, identificant un total de 49 aparcaments (45 parades de taxi i 4 aparcaments d'autocars) localitzats principalment a la ciutat de Palma, a la costa est de l'illa i a la costa de Calvià, segons s'observa a la següent imatge.

Il·lustració 7: Localització aparcaments vinculats al transport col·lectiu



Font: Elaboració pròpia

5.1.1. Capacitats i usos

Com a part de l'inventari dels aparcaments vinculats al transport col·lectiu, s'han comptabilitzat el nombre de places, s'han identificat els horaris de funcionament així com el tipus de gestió (Gratuïts o de Pagament) i, si és el cas, tarifes aplicades.

Pel que fa a les capacitats s'han identificat un total de 13.462 places, sent els municipis amb el major nombre de places disponibles el de Palma (7.555 places) i Marratxí (2.861 places), sent aquest últim a més a més, el municipi que compte amb un major nombre de places gratuïtes.

Taula 5: Capacitats dels aparcaments associats al transport col·lectiu

Municipi	Número d'aparcaments	Número de places de pagament	Número de places gratuïtes	Número de places sense dades sobre el tipus de gestió	Número de places totals
Alcúdia	2		306		306
Andratx	4	105	58	32	195
Binissalem	1		19		19
Bunyola	1			155	155
Calvià	5		488		488
Capdepera	2		126		126
Consell	2		92		92
Inca	3		288		288
Llucmajor	1		64		64

Municipi	Número d'aparcaments	Número de places de pagament	Número de places gratuïtes	Número de places sense dades sobre el tipus de gestió	Número de places totals
Manacor	1		47		47
Marratxí	6	70	2791		2861
Muro	1		29		29
Palma	6	7389	166		7555
Petra	1		64		64
Pollença	1		154		154
Sa Pobla	1		65		65
Santa Maria de Camí	1		87		87
Santanyí	2		178		178
Sineu	1		25		25
Sóller	4	148			148
Son Servera	1		516		516
Total general	47	7.712	5.563	187	13.462

Font: Elaboració pròpia

Respecte a les capacitats dels aparcaments de transport col·lectiu, les parades de taxi comprenen un total de 258 places, mentre que en els aparcaments d'autocars, s'han comptabilitzat 169 places.

L'estudi dels estacionaments d'intercanvi modal és una constant a l'hora de determinar actuacions en els plans de mobilitat i els plans d'infraestructures, atès que esdevenen un punt crític del sistema de mobilitat a l'hora d'assolir una part significativa de transvasament modal en el trajecte principal del desplaçament amb el benentès que està destinat a aquells ciutadans que necessiten el vehicle privat com a mode d'accés o dispersió a la infraestructura de transport públic per raons diverses (residents en àmbits de baixa densitat sense transport públic, rutes o horaris de transport col·lectiu no adequats a les seves necessitats, desplaçaments triangulars en origen, etc.)

Així mateix, s'haurà de determinar la cobertura de serveis en funció de l'equidistància i de la població a la qual presta servei, així com els dèficits i superàvits de servei en funció de la densitat de places d'aparcament disponibles en funció de la població.

A l'Annex I d'aquest Avanç es fa una fitxa de cada un d'aquests 47 aparcaments.

5.2. Conclusions de la diagnosi i proposta de Planejament

En aquest avanç es fa un resum de la diagnosi de les variables socioeconòmiques i de la mobilitat es poden extreure les següents conclusions:

- El 46% dels residents de l'illa de Mallorca resideixen al municipi de Palma**, la qual al seu entorn concentra gran part de l'activitat econòmica de l'illa. El que fa que Palma, sigui el gran pol atractor/generador de desplaçaments de l'illa.

- La dispersió poblacional que presenta l'illa, suposa que els seus habitants facin un gran ús del vehicle privat per realitzar els desplaçaments.**
- L'illa de Mallorca, presenta una gran quantitat de superfícies catalogades com a Llocs d'Importància Comunitària (LIC) i Zones de Protecció mediambiental**, que afecten la disponibilitat de sòl urbanitzable, destacant la zona de la Serra de Tramuntana, per ser Patrimoni Mundial de la UNESCO. Aquells municipis ubicats en aquest territori tenen majors dificultats per trobar sòl disponible per la instal·lació d'aquests aparcaments.
- L'illa de Mallorca disposa de 47 aparcaments situats a menys d'un minut d'una aprada de transport col·lectiu, el que suposa un total de 13.104 places disponibles.**
- El 91% dels desplaçaments realitzats pels residents de l'illa, són moviments interns a la seva comarca.**
- El 55% desplaçaments dels residents, es fa en vehicle privat.** Molt per sobre de la mitjana estatal que és situa en el 42%.
- Per contra, l'ús del transport públic és baix (10% dels desplaçaments) respecte a la mitjana estatal**, aquest ve donat per una manca de competitivitat d'aquest mode de transport, respecte al vehicle privat; tot i els esforços de l'Administració per millorar el servei de transport públic (remodelació de la xarxa de bus interurbana l'any 2021).
- El transvasament d'usuaris de vehicle privat al transport públic és complexa i sol estar lligat a actuacions com el carril BUS-VAO, que prioritza el transport públic incrementant la seva competitivitat i reduint el temps de viatge, comportant un increment del nombre d'usuaris.**
- Les principals poblacions de l'illa disposen de vies d'alta ocupació que connecten amb la ciutat de Palma.** Aquest fet afavoreix la utilització del vehicle privat per aquells desplaçaments de connexió amb el principal pol atractor de desplaçaments de l'illa.

El fet que Palma concentri gran part de l'activitat econòmica de l'illa fa que a les seves vies d'accés, es concentrin gran part dels problemes de congestió de les vies. Problemes que afecten la xarxa d'autobusos interurbans, ja que no disposen de carrils preferencials.
- La nova xarxa de bus interurbana de l'illa, ha guanyat en competitivitat** generant noves línies directes de connexió amb la ciutat de Palma i reduint els temps de desplaçament sensiblement. El fet de no disposar d'infraestructura exclusiva per al seu pas (carrils VAO) fa que perdi competitivitat respecte el vehicle privat al trobar-se els mateixos problemes de saturació de les vies.
- Es disposa d'una extensa xarxa ciclable** (més de 800 km ciclables) que connecten diferents pols d'atractiu turístic de l'illa.

5.3. Demanda potencial dels estacionaments d'intercanvi modal

A la planificació dels estacionaments d'intercanvi modal, és important considerar tots aquells factors que poden afectar a la demanda potencial d'aquestes instal·lacions. L'estudi "Park and Ride Planning and design guidelines"¹

¹ Spillar, R. 1997. Park and ride planning and design guidelines

realitzat als Estats units, presenta un llistat bastant complet d'aquests factors a analitzar per a projectar amb èxit aquests aparcaments:

- 1. Nombre d'autobusos ràpids amb destinació al centre de la ciutat i amb destinació a centres de treball a les hores punta:** La demanda de les instal·lacions augmenta quan la freqüència de Serveis també ho fa. Es recomana un mínim de 4 autobusos/hora en períodes punta.
- 2. Rati entre el cost de l'automòbil i els costos d'utilitzar els estacionaments d'intercanvi modal:** Com menor sigui el cost d'utilització de l'aparcament dissuasiu + el transport públic front l'automòbil, major serà la demanda de la instal·lació.
- 3. Distància entre l'aparcament dissuasiu i la destinació principal (centre de ciutat, o centres d'activitat):** A la regió de Seattle s'observa que a major distància de la instal·lació amb el centre de destinació, major és l'ús de la instal·lació.
- 4. Distància a la via d'alta capacitat (autopista / autovia):** Les instal·lacions adjacents a vies de gran capacitat, presenten una major demanda.
- 5. Disponibilitat de serveis en horaris fora de període punta:** Com millor és el servei fora d'horaris punta, major és l'ús de la instal·lació.
- 6. Població total a l'àrea d'influència de la instal·lació:** S'ha comprovat que el 50% dels usuaris de les instal·lacions procedeixen d'un radi de 4 km (2,5 milles). Com major sigui la població dintre d'aquesta àrea, major serà el nombre de potencials usuaris.
- 7. Localització dintre de la regió:** Les instal·lacions situades a les principals vies de la regió, presenten una major demanda.
- 8. Serveis oferts als estacionaments d'intercanvi modal:** Quan major sigui la família de serveis oferts als usuaris, major serà l'ús de la instal·lació.
- 9. Percentatge de llars de mig i baix poder adquisitiu a l'àrea d'influència de la instal·lació:** Els usuaris de mig i baix poder adquisitiu solen fer ús amb major freqüència dels serveis de l'aparcament dissuasiu.
- 10. Temps d'accés des de la instal·lació al principal centre de destinació i fins a destinacions secundàries:** serveis ràpids de transport que redueixin el temps d'accés dels usuaris la seva destinació, augmenten la seva demanda de les instal·lacions.
- 11. Pic de densitat de trànsit a les vies adjacents:** L'increment del volum de trànsit a les vies adjacents pot augmentar l'ús dels estacionaments d'intercanvi modal, donat que els efectes de la congestió influeixen, d'alguna manera, per atreure a nous usuaris.
- 12. Demanda d'ocupació laboral a la destinació principal:** Com major sigui el nivell d'ocupació laboral al destinació principal, major serà la demanda potencial de la instal·lació. De la mateixa manera, si se sumen diversos centres de treball "aigües avall" de la instal·lació d'un aparcament dissuasiu en direcció a la ciutat, generalment la demanda augmenta.
- 13. Congestió de les vies entre la zona d'influència de la instal·lació i la destinació:** L'augment de la congestió entre la instal·lació i destinació principal encoratja als usuaris a utilitzar els serveis de l'aparcament

dissuasiu. Tot i això, per aconseguir un avantatge enfront l'automòbil, és necessari que existeixin polítiques de trànsit preferencial per als vehicles d'alta ocupació (per exemple, un carril VAO), del contrari no s'aconseguirà cap avantatge.

- 14. Edat de les instal·lacions:** Les noves instal·lacions requereixen d'un temps per desenvolupar la seva demanda. Les instal·lacions més antigues poden patir una reducció de la demanda si no es manté degudament o no són remodelades periòdicament.
- 15. Disponibilitat de polítiques de trànsit prioritari:** Carrils VAO i altres polítiques de trànsit prioritari, augmenten la competitivitat respecte als automòbils privats.
- 16. Densitat de l'entorn:** Augments de la densitat de població de l'entorn, suposen un augment dels potencials clients que puguin arribar a fer servir la instal·lació.
- 17. Seguretat percebuda a la instal·lació:** Els usuaris únicament utilitzaran aquelles instal·lacions que els hi transmetin seguretat, tant per ells com pels seus vehicles.
- 18. Pavimentació de la instal·lació:** Les instal·lacions asfaltades, són preferides pels usuaris enfront de les de terra o grava.
- 19. Il·luminació de la instal·lació:** Una bona il·luminació de la instal·lació fa que els usuaris percebin un entorn més segur.
- 20. Prestació de serveis i informacions d'usuaris:** Els serveis, en general, milloren la percepció de seguretat i permanència a la instal·lació. El que al seu entorn, tindrà un efecte positiu a la demanda.
- 21. Aparcament a la destinació principal:** L'alt cost i/o la baixa disponibilitat d'estacionament al lloc de destinació, fa que les instal·lacions dels estacionaments d'intercanvi modal siguin més competitius.
- 22. Accessibilitat de les instal·lacions:** Les instal·lacions de difícil accés, malgrat que puguin ser molt visibles, presenten menor demanda.

5.4. Tipologia d'estacionaments d'intercanvi modal vigents

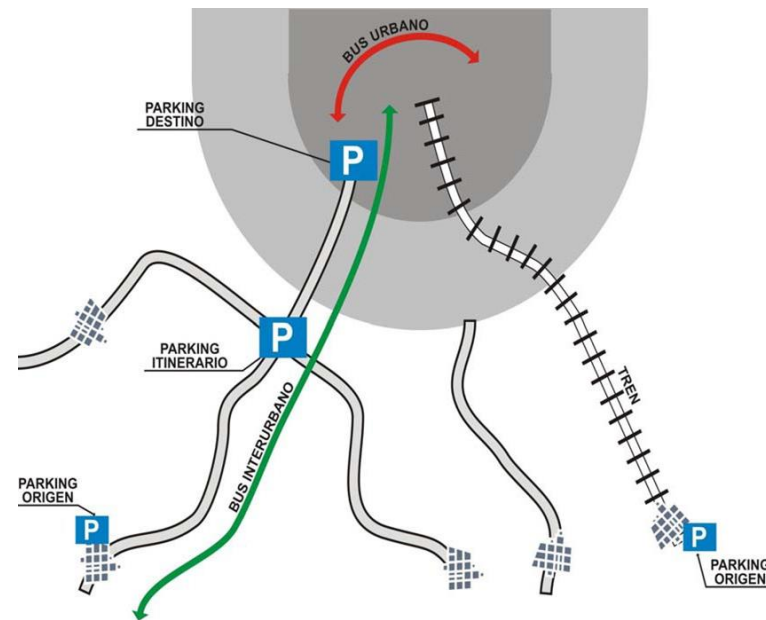
Un dels objectius principals del Pla és concretar diverses tipologies d'aparcament d'intercanvi i definir en cada una d'elles.

1. Tipologies en funció de la seva localització i funcionalitat.
2. Tipologies en funció de la seva dimensió.
3. Tipologies en funció de la seva capacitat

5.4.1. Tipologies en funció de la seva localització i funcionalitat.

En funció de la seva localització i funcionalitat aquests poden comptar amb diferents característiques, per això, se'n descriuran a continuació les principals tipologies.

Il·lustració 8 Tipologia d'aparcaments



Font: Estudi d'utilització dels aparcaments d'intercanvi modal dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) (2004).

5.4.1.1. Estacionaments en origen (de proximitat)

Es tracta d'aquells situats a les estacions o a les parades de transport públic propers a l'origen del viatge i per això són els més beneficiosos des del punt de vista de la mobilitat, ja que comporten una menor realització de veh x km.

La principal funció d'aquestes instal·lacions és recollir els possibles usuaris el més a prop possible del seu lloc d'origen (casa seva) i proporcionar-los un punt de transferència cap al servei de transport públic de llarg recorregut. Aquestes instal·lacions solen estar basades en el model d'ús prioritari de l'automòbil privat com a mode de recollida d'usuaris i el seu èxit es podria veure condicionat per la disponibilitat d'estacions de transport públic en origen amb una freqüència elevada.

5.4.1.2. Estacionaments en itinerari

Són aparcaments situats al costat de punts d'elevada accessibilitat en vehicle privat i una oferta de transport públic d'alta freqüència que se situa en un punt intermedi entre l'origen i la destinació. De vegades, fins i tot s'utilitzen per desplaçaments de llarga distància.

És aconsellable que es localitzin quan comença la saturació als vials d'accés a la capital metropolitana.

5.4.1.3. Estacionaments a destinació

Són aquells aparcaments localitzats al perímetre de les grans ciutats o els seus centres. Moltes vegades es vinculen a operacions de regulació de l'estacionament al centre o a peatges urbans com pot ser el d'Estocolm. D'aquesta

manera, a més de captar el motiu treball, també solen donar servei a altres motius de viatge com les compres o les gestions. En el cas de la realitat territorial de Mallorca, compost per nuclis urbans distribuïts per l'illa, per a la implantació d'aquest tipus d'aparcaments es podria seguir l'exemple del Regne Unit, on ciutats petites disposen d'aparcaments de dissuasió al perímetre. Així, algunes ciutats amb centres històrics com Oxford o Nottingham van començar a implantar aparcaments dissuasius a la dècada dels 70, principalment com a forma de rebaixar la pressió del vehicle privat sobre els seus nuclis històrics. El 2007, 60 pobles i ciutats del Regne Unit ja comptaven amb aparcaments dissuasius i, en el cas d'Oxford, es comptabilitzen més places d'estacionament públic als aparcaments dissuasius que al centre urbà mateix. A través d'una xarxa de 117 aparcaments dissuasius basats en sistemes d'autobús i 8 més en sistemes tramviaris (70.000 places en total), s'han aconseguit evitar al voltant de 34 milions de desplaçaments en vehicle privat cap als centres urbans.

5.4.1.4. Els estacionaments mixtos

En algunes ocasions un aparcament de dissuasió pot albergar diferents demandes o viceversa, alguns aparcaments sectorials es poden utilitzar com a aparcaments de dissuasió. En aquest sentit, els aparcaments dels centres comercials, durant el període de matí, quan la demanda és menor, poden albergar els conductors que fan intercanvi modal. Aquesta complementarietat encara és més evident en aquells aparcaments d'equipaments esportius, infrautilitzats durant bona part de la setmana. En aquests casos la potenciació del transport públic i la seva senyalització és més que suficient per potenciar-ne l'ús com a aparcament dissuasiu sense que calgui fer una nova infraestructura.

5.4.2. Tipologies en funció al seu disseny i funcionament

Així es poden definir actualment fins a 7 tipologies d'estacionament d'intercanvi.

Per tal d'identificar el punt de partida en cada estació i estacionament, s'ha establert una tipologia que inclou fins a 7 opcions, que són les següents:

5.4.2.1. Estacionaments tancats de pagament

Estacionaments generalment coberts, en els quals els usuaris paguen per deixar el vehicle, com poden ser el de plaça Espanya o el de l'aeroport de Palma. Aquests tipus d'aparcament no tenen demanda en municipis de poca demanda.

5.4.2.2. Estacionaments tancats reservats als abonats

Estacionaments amb accés restringit als usuaris de Transport Públic que disposen d'abonaments mensuals o de més llarga durada. Els clients han d'adquirir una targeta específica amb un cost mensual d'uns 8 a 20€.

5.4.2.3. Estacionaments mixtos amb barrera i control d'accés amb tarifes variables

Estacionaments que tenen control d'accés, sense vigilància, multifuncional, i que tenen una tarifa que pot ser fins i tot gratuïta, en cas que es combini amb transport públic. O una tarifa baixa si en comptes d'utilitzar-se com a origen, s'utilitza com a destinació.

Es poden fer servir per a altres usos com intercanvi modal o estades de pernoctació d'autocaravanes en ruta en aquest cas serien de pagament.

5.4.2.4. Estacionaments oberts, delimitats i/o adequat a l'ús previst

Estacionaments que disposen d'una certa infraestructura física ja sigui de delimitació exterior i d'estructuració interna, ja sigui una tanca física encara que siguin de lliure accés i/o pavimentats en els quals s'hi han construït voreres, il·letes, etc..., per tal d'estructurar les places d'aparcament i la circulació en el seu interior.

5.4.2.5. Estacionaments provisionals en solars i descampats

Espai gran (superiors a 40 places) propers a parades o estacions de transport públic amb estacionament permès fins i tot senyalitzat, amb escàs o nul condicionament per la seva utilització i que indiquen l'existència d'una demanda latent per utilitzar-lo com aparcament d'intercanvi. Malgrat les seves característiques, fet que mostra la necessitat de condicionar-los.

5.4.2.6. Estacionaments a la via pública

Places d'aparcament integrades a la via pública, properes a una parada de transport públic que no poden ser considerades com a estacionaments d'intercanvi modal, però que són utilitzades com a tal perquè no hi ha aparcament regulat i hi ha una baixa densitat d'ocupació.

5.4.2.7. Estacionaments privats utilitzats d'intercanvi de mode de transport

Són principalment estacionaments vinculats a centre comercial que són gratuïts i que alguns usuaris, atès a la seva gratuïtat i proximitat a una parada de transport públic, poder fer aquesta funció.

5.4.3. Tipologies d'estacionaments d'intercanvi modal en funció de la seva mida

1. Estacionaments grans. De més de 200 places.
2. Estacionaments mitjans De 50 a 200 places d'aparcament.
3. Estacionaments petits. De menys de 50 places.

5.5. Criteris d'ubicació i disseny d'estacionaments d'intercanvi modal a considerar en el Pla Especial

Els principals criteris que s'han de tenir en compte en el Pla Especial són els següents:

5.5.1. Criteris funcionals de localització dels terrenys

En aquest sentit, es tindrà en compte els següents paràmetres:

- Demanda Prevista.
- Creixement Previst.
- Congestió del trànsit en el corredor d'entrada on s'ubica l'estacionaments d'intercanvi modal.
- Oferta de la xarxa de transport públic.

- Proximitat a les principals rutes viàries d'accés principal i amb bona accessibilitat dels vehicles des de les vies principals.
- Ubicats fora dels vials congestionats en hora punta d'accés.
- Disponibilitat de terrenys.
- Disponibilitat de zones d'espera accessibles, confortables i segures.

5.5.2. Criteris econòmics

A l'hora de seleccionar els estacionaments d'intercanvi modal s'ha de valorar el seu cost. En aquest sentit, es planteja la seva construcció en superfície, sense estructura subterrània i amb una capacitat no massa gran, optant per petites dimensions amb possibilitat d'ampliació. El Pla Especial haurà de preveure diferents fases de construcció.

Es prioritzaran aquells estacionaments d'intercanvi modal que els terrenys siguin de titularitat pública i no calgui assumir un cost d'expropiació.

Així mateix, es procurarà un disseny per facilitar un substancial estalvi en la seva execució.

5.5.3. Criteris energètics i mediambientals

Cost per contaminació atmosfèrica.

Per valorar el cost d'emissions s'utilitzarà la metodologia COPERT per l'estimació dels contaminants generats en el transport per carreteres o la metodologia implementada en l'aplicació CO2TA per l'avaluació de les emissions de CO² del tràfic per carretera (CEDEX).

Per altre costat, també s'haurà de valorar el cost de les emissions mitjançant el Sistema Electrònic de Negociació dels Drets d'Emissions del Diòxid de Carboni, on s'estableix el preu de la tona de CO₂.

Amb l'obtenció, per un costat, de les emissions mitjanes per km i el cost d'aquestes emissions en el mercat, és possible monetitzar el cost de la contaminació atmosfèrica atès al parc de vehicles.

5.5.4. Criteris Socials

Els beneficis socials per implantar una xarxa d'estacionaments d'intercanvi modal són els següents.

1. Cost de temps de viatge
2. Cost per accidents
3. Cost de Combustible
4. Cost d'ocupació vehicular

5.6. Paràmetres de Disseny

5.6.1. Criteris a considerar.

Els criteris principals de disseny a considerar són:

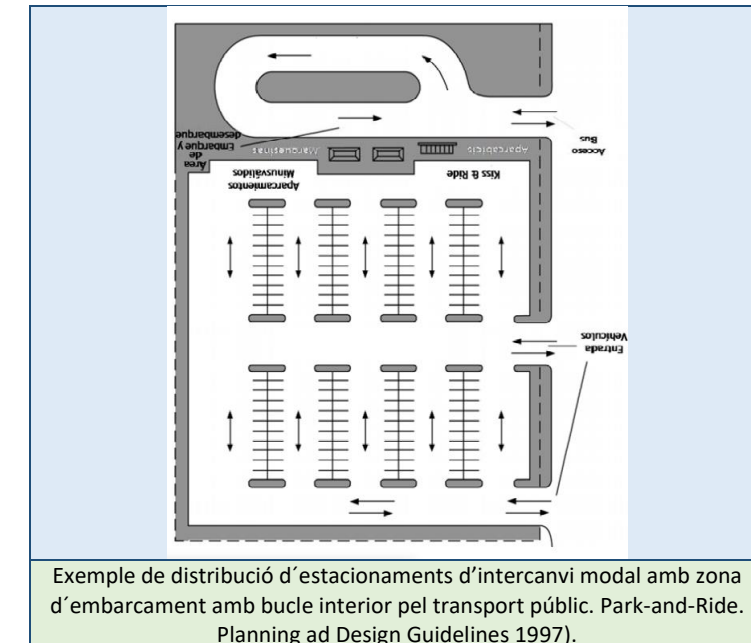
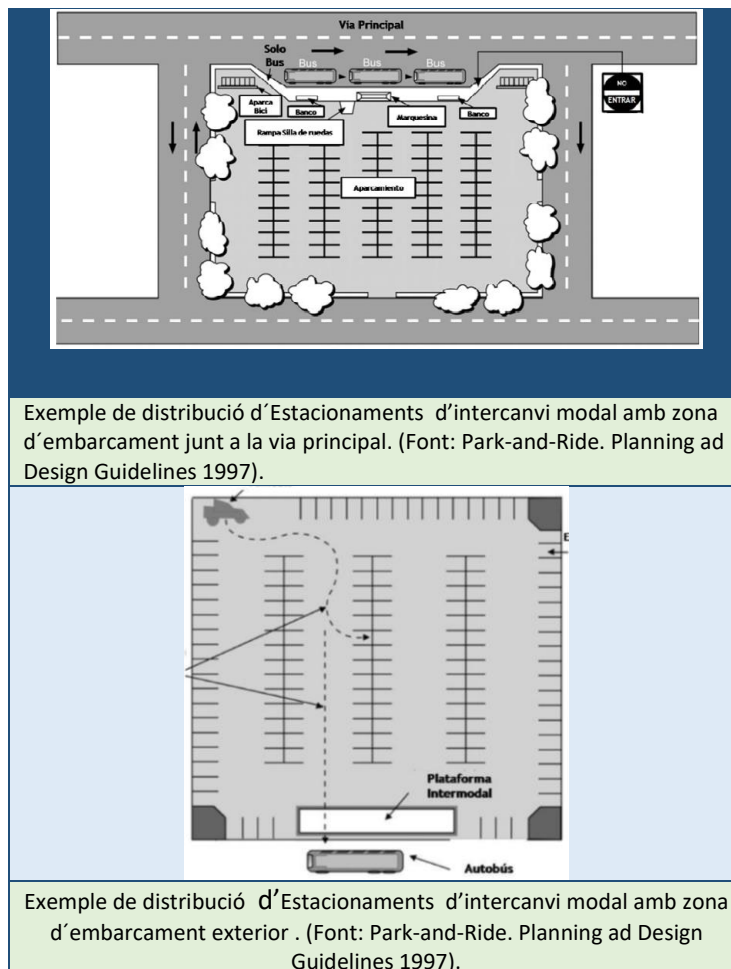
- La seva connexió amb el transport públic.
- Zones d'aparcament de bicicletes, tant en el sistema BIZI com de llarga durada.
- Una correcta senyalització i distribució de places.
- La creació d'una imatge de marca comuna per tots els aparcaments amb tots els agents involucrats. (Consell, Ajuntament, Empreses de Transport).

5.6.2. Disseny Funcional dels estacionaments d'intercanvi modal

Un estacionament d'intercanvi modal ha de dissenyar-se com un espai on coexisteixen els automòbils amb els vianants (trama des de la plaça d'aparcament fins a la zona d'embarcament del transport públic) i el mateix transport públic i que acostuma a funcionar de forma simultània al transport públic, els vehicles arriben uns minuts abans que el transport públic i se'n van uns minuts després.

És molt important conèixer bé la naturalesa d'aquesta transició per establir en cada punt el disseny adient.

Il·lustració 9 Models d'estacionaments d'intercanvi modal



Font: Park and Ride. Planning and design Guidelines 1997

Un altre aspecte important de criteri en la qualitat que percep l'usuari en l'acte de transbordament del vehicle privat al transport públic. (temps d'espera, protecció contra els elements, seguretat personal, comoditat en l'espera, etc.).

En aquests factors cal sumar la presència de vehicles o persones que poden accedir neguitoses perquè van amb escàs temps per agafar el transport públic.

Per tant, en el disseny general d'un estacionaments d'intercanvi modal es tindrà en compte:

- Optimitzar els recorreguts interns dels vehicles a fi d'evitar retards i accidents en maniobres d'aparcament.
- Crear passadissos de vianants correctament abalisats i senyalitzats tenint en compte els itineraris cap a les zones d'embarcament al transport públic.
- Habilitar espais d'espera per passatgers, accessibles, confrontables i segures junt en el punt d'embarcament.
- Dotar d'espais d'aparcaments segurs per ciclistes.

5.6.3. Accessibilitat Universal

Els estacionaments d'intercanvi modal hauran de tenir un 2% de les places per vehicles amb persones amb capacitats diferents, i com a mínim una. Aquestes places se situaran el més proper possible als accessos de la plataforma intermodal, amb itinerari accessible sense barreres arquitectòniques en tot el seu recorregut i degudament senyalitzades.

5.6.4. Senyalística

Els estacionaments d'intercanvi modal hauran de tenir una senyalització singular i identificable fàcilment pels usuaris tant a l'entrada com en els itineraris d'accés.

Així mateix, internament hauran de tenir una coherència d'imatge i disseny.

6. AVANÇ DE PROPOSTA DE NOUS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL I D'ADAPTACIÓ D'ESTACIONAMENTS EXISTENTS

En aquest sentit, el present esborrany del Pla Especial diferencia entre 2 tipologies d'estacionaments d'intercanvi modal.

- Estacionaments de nova creació.
- Aparcaments existents que s'adapten a estacionaments d'intercanvi modal.

En un primer lloc, en aquest document d'avanç es fa una primera proposta de les dues tipologies, per la seva anàlisi per part dels Organismes implicats i d'acord amb el mateix perfecciona i enriqueix el Pla amb les surgències, recomanacions i comentaris de tots els agents implicats.

Totes aquestes propostes van acompanyades de plànols adjunts a l'Annex II, en què es representen:

- Les parades d'autobús i tren:  
- Els aparcaments existents a menys d'1 minut d'una parada de transport públic: 
- Els aparcaments existents a menys de 5 minuts d'una parada de transport públic: 
- Les propostes d'existents que s'adaptin a estacionaments d'intercanvi modal i les seves possibles ampliacions: 
- Les zones on podrien incloure's els estacionaments proposats: representades amb un cercle de ràdio 200 m. 

6.1. Proposta de nous estacionaments d'intercanvi modal

Creuant les diferents dades d'oferta i demanda actuals (població, trànsit de les principals carreteres, desplaçaments en transport públic, nº d'expedicions...) i atenent a aquells municipis amb dèficit d'estacionaments d'intercanvi modal en aquest primer avanç de planejament es proposen estudiar fins a 21 possibles noves ubicacions inicials en 15 municipis on poder instal·lar nous estacionaments d'intercanvi modal.

Els municipis seleccionats per estudiar en el Pla Especial són els següents:

1. **Alcúdia:** És el setè municipi en població de l'illa, i la seva ubicació al tram final de l'Ma-13, ho fa un lloc idoni per a la proposta d'estacionament d'intercanvi modal. Al diagnòstic es va identificar un aparcament a menys d'un minut d'una parada de transport públic, però el seu ús està destinat a la Ciutat Romana de Pollentia, per la qual cosa es recomana un nou aparcament a ubicar a l'àrea propera a la intersecció entre l'Ma-13 i l'Ma-2220.

2. **Andratx.** Es troba a l'Ma-1 que connecta Palma amb els municipis del Sud-oest de l'illa, i disposa de les línies 101,121 i 122. Encara que no té una elevada població és un municipi amb una gran activitat turística, el que podria fer augmentar el nombre d'usuaris potencials. Al diagnòstic es va identificar a la zona del Port d'Andratx un aparcament a menys d'un minut d'una parada de transport públic, però el seu ús està destinat al Port, per la qual cosa es proposa ubicar un nou aparcament. Es suggereix també situar un estacionament a la zona propera a la intersecció de les vies Ma-10 i l'Ma-18.
3. **Bunyola.** Es recomana un nou estacionament d'intercanvi modal a l'encreuament entre l'M-11 i l'M-2010 a l'alçada de Can Penasso, on hi ha la parada de la 204, que serveix tant per vehicles de Sóller com de municipis d'aquesta part de la Serra, la mateix Bunyola.
4. **Calvià.** Es proposen tres zones properes a l'Ma-1, per ser una de les vies que suporta un nombre més gran de viatges amb vehicle privat i disposa d'un gran nombre de línies d'autobús interurbà (101,102, 103, 104, 105,106, 107). És el segon municipi pel que fa a població i presenta una gran activitat turística.
 - a. **Peguera:** En la zona del Bulevard de Peguera i carrer Pau Casals. Es recomana que la proposta vagi acompanyada d'una possible reordenació de les parades de transport per a més eficàcia.
 - b. **Santa Ponça:** A la zona de l'enllaç de l'Ma-1 i l'Ma-1014 (enllaç 17).
 - c. **Magaluf:** A la zona del Camí Cala Figuera l'entorn de la ITV, on es preveu un creixement urbanístic, i que aquesta via sigui una de les principals vies de sortida del municipi. Aquest desenvolupament portarà una modificació de les línies i parades d'autobús, que beneficiarà la ubicació triada.
5. **Capdepera.** L'extrem de l'Ma-15 també és un important municipi turístic, es considera adient la implantació d'un estacionament d'intercanvi modal a la sortida de l'entorn de Cala Rajada per facilitar el transport públic tant per anar cap a Manacor com cap a Palma (Línia 411). Aquest plantejament aniria acompanyat d'una possible reubicació de parades.
6. **Campos.** Es troba a la via Ma-19, que connecta Palma amb els municipis del Sud-est de l'illa, essent també un dels punts d'intercanvi de diferents línies d'autobús interurbà. La seva proximitat a altres municipis com Porreres i Felanitx, permet disposar d'un major nombre de població objectiu. El municipi de Campos actualment no disposa de cap estacionament d'intercanvi modal, per la qual cosa es proposa un a la zona est del nucli urbà. Aquest plantejament aniria acompanyat d'una possible reubicació de parades.
7. **Felanitx.** Per completar l'eix Felanitx-Campos- Lluçmajor -Palma, que fa la línia 501, es proposa un estacionament d'intercanvi modal, a l'MA-5120. La zona seleccionada està subjecta a possible reubicació de les parades de transport públic i possibles modificacions del planejament municipal per presència de parcel·les catalogades com a zones verdes.
8. **Lluçmajor.** Igual que Campos es troba en la via Ma-19. Disposa de 3 línies d'autobús interurbà (501, 502 i 503) i agafa una sèrie de nuclis rurals disseminats. Es recomana, per tant, un estacionament a la zona sud del nucli urbà i un altre a la zona de S'Arenal a prop de la intersecció entre les vies Ma-6014 i l'Ma-6020. En aquesta zona, està en desenvolupament un Pla Parcial en què es preveu la urbanització de part de l'àrea.
9. **Manacor.** Es troba en una de les principals vies de comunicació de l'illa, l'Ma-15, que uneix Palma amb les poblacions de l'Est, disposant d'un punt d'intercanvi entre les diferents línies de bus, (401 i 501) i la línia de tren (T3 Palma – Manacor). En aquest sentit, l'avanç de Pla planteja estudiar la ubicació de dos estacionaments,

un a la zona Nord del nucli urbà a l'entorn de l'hospital que sigui de referència per l'autobús, aquest emplaçament es veu reforçat per la previsió de canvi de les parades cap a la ronda Ma-15C. I un altre a la zona sud. A la Ronda del Port, com a punt de referència dels entorns urbans de la costa (Porto Cristo- l'Estany).

10. **Marratxí.** Es proposa un estacionament d'intercanvi modal a prop de l'estació de tren Es Caülls amb connexió a l'Ma-13 acompanyat de la possibilitat d'adaptar l'accés a l'estació pel costat sud.
11. **Pollença.** Al mateix estil que Capdepera es planteja un aparcament a la sortida del Port de Pollença, al costat de la parada de Bus de la 301, del PK 58 de l'Ma-2200, que faci de punt d'intercanvi modal dels usuaris de la zona del Port o en terrenys propers a l'estació d'autobusos de Pollença. S'està estudiant la possibilitat de construir una nova estació de bus.
12. **Santanyí.** Es recomana un estacionament d'intercanvi modal a l'Ma-19, al nord del nucli urbà.
13. **Sineu.** En aquest municipi d'uns 3.000 habitants, es proposa reconvertir en estacionament d'intercanvi modal l'entorn de l'Estació de tren a l'estil de l'aparcament de Manacor amb el dimensionament adient. Aquest plantejament es podria veure beneficiat al condicionament del pas a nivell.
14. **Sóller.** Es proposa un aparcament a l'Ma-11, principal via de comunicació amb Palma, con el possible reordenament de la ubicació de les parades.
15. **Son Servera.** S'estudiaran al pla 2 zones al llarg de Cala Bona i Cala Millor per localitzar un estacionament d'intercanvi modal.

Taula 6. Municipis on es proposen nous estacionaments d'intercanvi modal.

NOUS ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL			
Núm.	Municipi	QUANTITAT	Nº PLÀNOL
1	Alcúdia	1	P-1
2	Andratx	2	P-2.1, P-2.2
3	Bunyola	1	P-4
4	Calvià	3	P-5.1, P-5.2, P-5.5
5	Campos	1	P-6
6	Capdepera	1	P-7
7	Felanitx	1	P-9
8	Llucmajor	2	P-11.1, P-11.3
9	Manacor	2	P-12
10	Marratxí	1	P-13.1
11	Pollença	2	P-16.1, P-16.2
12	Santanyí	1	P-19
13	Sineu	1	P-20
14	Sóller	1	P-21
15	Son Servera	1	P-22
TOTAL, PROPOSATS		21	

Font: Elaboració pròpia

6.2. Proposta d'aparcaments existents a adequar com estacionaments d'intercanvi modal

Així mateix, aquest document d'avanç proposa analitzar la viabilitat d'adaptar a estacionaments d'intercanvi modal, els següents 16 aparcaments existents, dels 98 localitzats a menys de 5' d'una parada de transport públic, i que el Pla Especial haurà de concretar si són adients o no com estacionaments d'intercanvi modal.

Els estacionaments proposats per adaptar es troben als següents 12 municipis:

- **Artà:** Es proposen l'adequació de dos estacionaments. Un podria veure's afectat per la previsió de construcció del Centre de Salut. Es cercarà que l'estacionament encaixi amb aquesta construcció i que hi hagi sinergia entre els dos usos.
- **Calvià:** Es proposa l'adequació de dos estacionaments a la zona de Portals Nous i a la zona de Palmanova, tots dos amb possible ampliació.
- **Capdepera:** es recomana la reconversió a estacionament d'intercanvi modal de l'actual aparcament ubicat al centre del municipi.
- **Consell:** Es proposen un estacionament a l'estació de tren, on es proposa una ampliació que haurà d'anar en consonància al que disposa el projecte existent de SFM sobre la supressió del pas a nivell sobre vies.
- **Inca:** Es proposa l'adequació d'un estacionament amb possibilitat d'ampliació, en un dels vials d'accés/sortida des de l'Ma-13.
- **Llucmajor:** Es proposa l'adequació d'un estacionament a Maiores dècima.
- **Marratxí:** Es proposa l'adequació de dos estacionaments a l'estació de tren de Marratxí i d'Inca Nou. Aquesta darrera proposta es veuria beneficiada de l'adequació del pas entre ambdós costats de la via del tren.
- **Muro:** Es proposa adequar l'estacionament de l'estació de tren.
- **Petra:** Es proposa l'adequació de l'estacionament de l'estació de tren.
- **Sa Pobla:** Es proposa l'adequació de l'estacionament de l'estació de tren.
- **Santa Maria del Camí:** Es proposa adequar un estacionament proper a l'estació de tren amb possibilitat d'ampliació.
- **Són Servera:** Es proposa adequar dos estacionaments a la zona de Cala Bona, i en cas de ser necessari, una proposta de reubicació de parades.

Taula 7. Proposta d'Aparcament existent per adaptar com estacionaments d'intercanvi modal

PROPOSTA D'APARCAMENTS EXISTENTS PER A ADEQUAR A ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL					
Nº	NOM	Adreça	Municipi	Quantitat	N.º PLÀNOL
1	Aparcament Estació Artà	Carrer Major, 1649.	Artà	2	P-3
2	Aparcament de Na Pati	Carrer de la Pau, 12			P-3
3	Aparcament Acadèmia Fútbol V. del Bosque	Ctra. Vella- Ctra. Andratx, s/n, 07181	Calvià	2	P-5.3
4	Aparcament Palma nova 2	07181 Calvià			P-5.4
5	Aparcament Plaça de la Constitució	Carrer de Ciutat, 3	Capdepera	1	P-7
6	Aparcament Estació Consell-Alaró	Carrer Estació	Consell	1	P-8
7	Aparcament Inca Llevant	Carretera Inca	Inca	1	P-10
8	Aparcament Maioris Dècima 2	Carrer de Na Plana	Llucmajor	1	P-11.2
9	Aparcament Estació Pont D'Inca Nou	07141 Es Pont rs	Marratxí	2	P-13.1
10	Aparcament Estació de Marratxí	07141 Marratxí, Illes Balears			P-13.2
11	Aparcament Estació Muro	07440, Illes Balears, España	Muro	1	P-14
12	Aparcament Estació de Petra	07520, Petra,	Petra	1	P-15
13	Aparcament Sa pobla	07420, Illes Balears	Sa Pobla	1	P-17
14	Aparcament Estació Santa Maria	Carrer Pere Puigdorfila, 4	Santa Maria de Camí	1	P-18
15	Aparcament Cala Bona 3	Crta Cala Bona, 07559	Son Servera	2	P-22
16	Aparcament Cala Bona 4	Crta Cala Bona, 07559			P-22
TOTAL, ADEQUACIÓ				16	

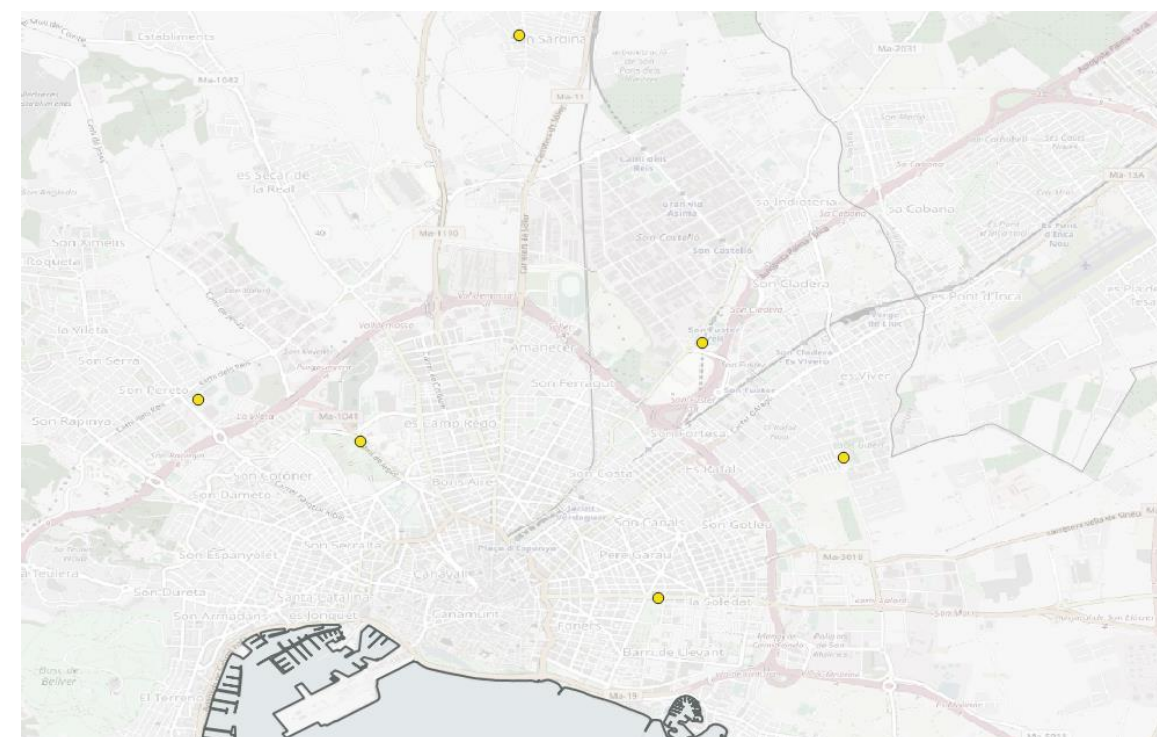
Font: Elaboració pròpia

6.2.1. Aparcaments dissuasius existents a Palma i entorns

Tal com s'especifica al capítol 2.2. del document “Fase I. Anàlisi de la mobilitat i territorial”, en l'actualitat, al municipi de Palma es disposa de 6 aparcaments dissuasius en funcionament que representen un total de 2.080 places.

En aquest cas es tracten de pàrquings dissuasius en destinació, que busquen reduir el trànsit per l'interior de la ciutat de Palma. Aquests es troben ubicats al voltant de les principals vies d'accés a la ciutat, tal com es mostra al següent plànol:

Il·lustració 10: Localització aparcaments dissuasius a Palma



Font: Elaboració pròpia

D'aquests 4 són en superfície en modalitat gratuïta:

Taula 8: Aparcaments dissuasius a Palma

Nom	Nombre de places	Tarificació	Connexió amb línies de l'EMT
Son Moix	348	Gratuït	6 i 8
Son Sardina	186	Gratuït	12
Son Fuster	900	Gratuït	10
Son Gilbert	124	Gratuït	5, 28, 34 i 227

Font: Elaboració pròpia

I 2 en soterrat en modalitat de pagament:

Taula 9: Aparcaments dissuasius a Palma

Nom	Nombre de places	Tarificació	Connexió amb línies de l'EMT
C. Manacor	176	De pagament	7, 14, 18, 27, 28 i 39
Sa Riera	346	De pagament	2 i 29

Font: Elaboració pròpia

Palma, com a gran pol generador/attractor de desplaçaments, al seu Pla General de la ciutat, contempla la previsió de disposar de 10 aparcaments dissuasius al voltant de les principals vies d'accés a la ciutat, aquests estarien ubicats a les següents localitzacions:

Il·lustració 11: Localització aparcaments dissuasius contemplats al Pla General de Palma



Font: Pla General de Palma

Taula 10: Proposta d'aparcaments dissuasius contemplats al Pla General de Palma

Nom	Número de places	Planificació
1. Son Sardina	186	PMU
2. Can Pastor (Son Moix)	1.348	PMU
3. Sa Teulera	500	PMU
4. Son Castelló Sud (Son Fuster)	124	PMU
5. Porto Pi	350	PMU
6. Hospital Son Llàtzer	500	PMU
7. Son Bordoy	1.500	PMU
8. Antiga Presó (nus Valldemossa)	200	PG
9. Son Güells	500	PG
10. Son Castelló	900	PMU

Font: Pla General de Palma

El Pla de Mobilitat Sostenible de la ciutat de Palma vigent planteja 9 aparcaments dissuasius, als quals, el Pla General de Palma en proposa dues noves ubicacions addicionals vinculades a les Actuacions de Transformació Urbanística proposades al nou Pla.

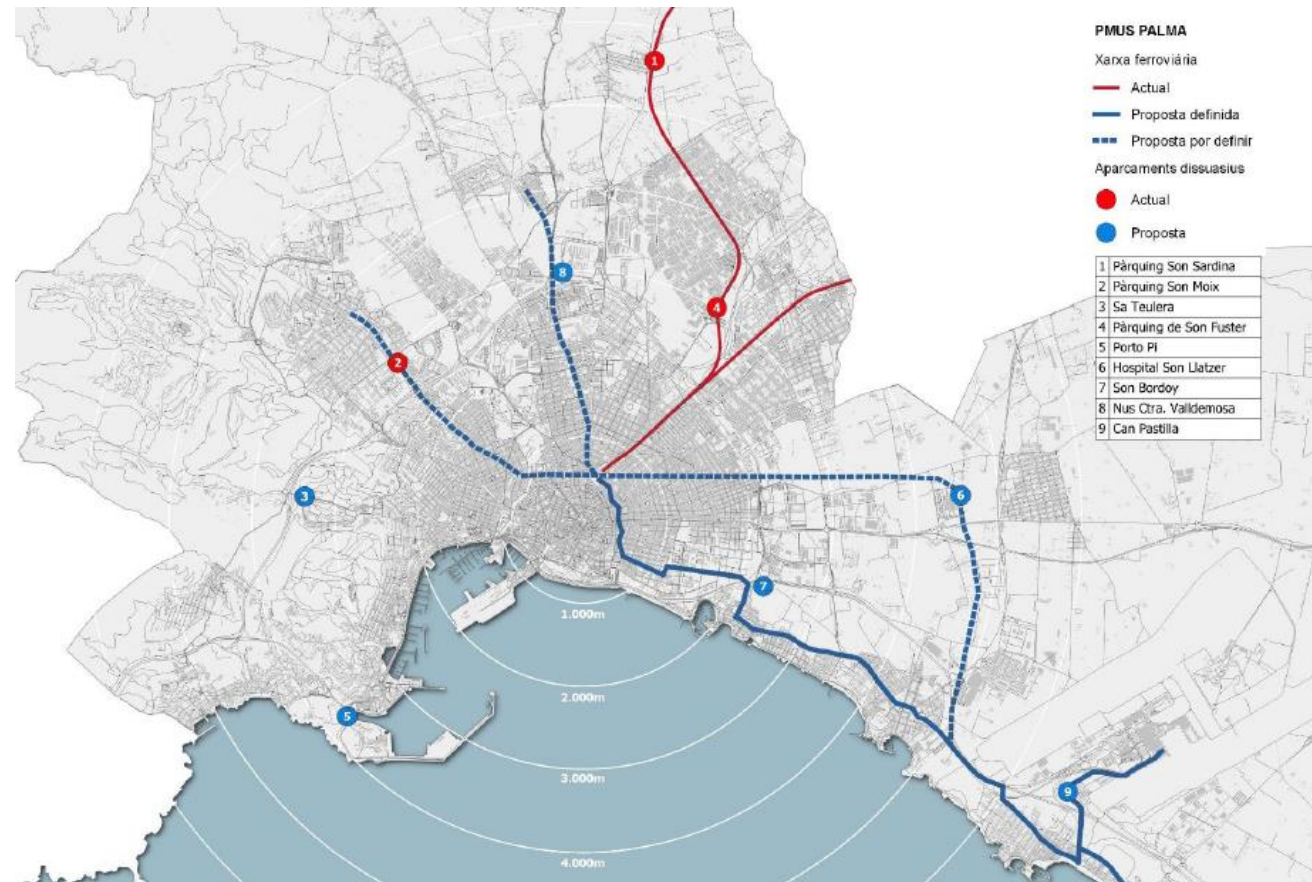
Els aparcaments planejats al PMU de la ciutat, el qual es troba en fase de redacció són els següents:

Taula 11: Proposta d'aparcaments dissuasius contemplats al Pla General de Palma

Nom	Número de places	Planificació
1. Son Sardina	186	PMU
2. Can Pastor (Son Moix)	1.348	PMU
3. Sa Teulera	500	PMU
4. Son Castelló Sud (Son Fuster)	124	PMU
5. Porto Pi	350	PMU
6. Hospital Son Llàtzer	500	PMU
7. Son Bordoy	1.500	PMU
8. Antiga Presó (nus Valldemossa)	200	PMU
9. Can Pastilla	-	PMU

Font: Pla General de Palma

Il·lustració 12: Localització aparcaments dissuasius contemplats al PMU de Palma



Font: PMU de Palma

La nova oferta prevista de pàrquings dissuasius es localitza a l'exterior de la Via Cintura, evitant d'aquesta manera que els potencials usuaris d'aquests aparcaments circulin per l'interior de la ciutat. Aquesta modalitat d'aparcaments, no soluciona els problemes de saturació als accessos de la ciutat, sinó que pretén alleugerar el trànsit per l'interior de la ciutat.

El Pla Especial determinarà la conveniència o no d'incloure aquests aparcaments com a origen i per tant, adaptar el seu disseny i característiques.

7. NORMATIVA DE L'ORDENACIÓ. DEFINICIÓ I CLASSIFICACIÓ ESTACIONAMENTS D'INTERCANVI MODAL

La normativa de l'ordenació del Pla Especial establirà les condicions específiques i singulars que han de regir els estacionaments d'intercanvi modal mitjançant les corresponents Normes del Pla Especial.

Aquesta normativa pròpia haurà de regular, tots aquells aspectes que caracteritzen els estacionaments d'intercanvi modal com poden ser el règim d'explotació, la seva tipologia, disseny, mida, nombre de places d'aparcament, nombre de punts de càrrega elèctrica vehicular així com aspectes de caire paisatgístic.

En aquest sentit, el Pla Especial contindrà la documentació informativa i normativa pròpia amb una definició concreta cas per cas de cada localització concreta proposada.

S'adjunta en la documentació gràfica que acompanya aquest informe, plànols informatius d'inventari i plànols de la proposta d'aquest avanç de planejament.

8. DOCUMENT AMBIENTAL ESTRATÈGIC

L'objecte principal d'una Avaluació Ambiental Estratègica (en endavant EAE) és la de promoure un desenvolupament sostenible mitjançant tots els aspectes ambientals tant des del seu vessant individual com en el seu conjunt, així com proposar alternatives i aplicacions de mesures que puguin tenir efectes significatius en el medi ambient.

En aquest sentit, l'EAE s'emmarca

- A nivell **estatal**, dins l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
- I pel que fa a l'**àmbit de les Illes Balears**, Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears y els articles 15 a 23 del Decret 3/2022 de 28 de febrer, pel qual es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental, en els quals es definia el procediment per a la tramitació d'avaluacions ambientals, i la Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori per a establir criteris d'actuació i tramitació en relació als procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes.

Seguint les directrius establertes als articles anteriors, es redacta el document ambiental estratègic amb la finalitat de disposar de la informació pertinent i necessària que serveixi de guia pel procés d'avaluació ambiental vinculat al Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal de Mallorca.

Les principals propostes plantejades per Mallorca cercant una mobilitat accessible, universal i sostenible; ateses les característiques particulars del territori identificades en la fase de Diagnòstic, es pretén millorar la qualitat de vida dels ciutadans atenent no només a les seves necessitats de mobilitat actuals, sinó també a les futures, tenint en consideració els impactes mediambientals generats com per exemple el canvi climàtic.

Així les coses, es compleix amb les determinacions establertes en l'article 18., de sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica ordinària des de l'inici de la fase de redacció i elaboració del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal de Mallorca.

En conseqüència, en aquesta fase d'esborrany del Pla, es redacta el Document Inicial Estratègic, adjuntat al final del document, en el qual es descriuran cadascun dels apartats esmentats anteriorment, per d'aquesta forma iniciar a la tramitació ambiental estratègica ordinària.

9. RELACIÓ AMB LEGISLACIÓ I PLANS CONCURRENTS

Les potencials incidències sobre altres plans sectorials i territorials concurrents seran aquelles pròpies de la coordinació o subordinació en funció de la jerarquia establerta entre ells. Això no obstant, no està previst que el Pla objecte de desenvolupament entri en conflicte amb cap dels plans que se citen en aquest apartat, sinó que

serà coherent amb aquests. Reflex d'aquesta coordinació, és que les propostes a realitzar tindran els plans associats en compte, amb vista a complir tota la normativa vigent associada a la matèria.

A continuació, es presenta la principal legislació i Plans relacionats amb el Pla Especial, dividides en aquelles que per tenir una jerarquia superior o similar al Pla o per perseguir objectius comuns, serviran de base per a la redacció d'aquest. És a dir, el Pla Especial estarà alineat amb les directrius en elles expressades i aquelles altres legislacions o plans en les que el Pla Especial podria incidir.

9.1. Alineament del Pla Especial

9.1.1. Competència estatal

9.1.1.1. Llei 7/2021, del 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica

La Llei 7/2021, en el títol IV mobilitat sense emissions i transport, exposa al seu Artículo 14. Promoció de mobilitat sense emissions que *"1. L'Administració General de l'Estat, les comunitats autònomes i les entitats locals, en el marc de les seves competències respectives, han d'adoptar mesures per assolir l'any 2050 un parc de turismes i vehicles comercials lleugers sense emissions directes de CO₂, de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària [...]".*

Aquest Pla, seguint les directrius de la Llei 7/2021, cerca no només reduir el nombre de km recorreguts per vehicles privats, sinó també fomentar l'ús de mitjans de transport elèctrics mitjançant la instal·lació de punts de recàrrega a cadascun dels estacionaments d'intercanvi modal proposats.

9.1.1.2. Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030

El Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021-2030 reflecteix el compromís i la contribució d'Espanya als objectius marcats per la Unió Europea per obtenir una economia pròspera, moderna, competitiva i climàticament neutra el 2050.

Per això, el Pla identifica els reptes i les oportunitats al llarg de les cinc dimensions de la Unió de l'Energia: la descarbonització, incloses les energies renovables; l'eficiència energètica; la seguretat energètica; el mercat interior de l'energia i la investigació, innovació i competitivitat.

Pel que fa a la descarbonització i l'eficiència energètica, actuar sobre el sector del transport és fonamental atès que és el que consumeix una major part de l'energia (un 40% de la demanda final total) i està dominat gairebé totalment per combustibles fòssils.

Per reduir els efectes que el sector del transport té en el consum energètic, el Pla aposta pel canvi modal, la reducció dels trànsits, l'ús del transport públic col·lectiu, la mobilitat sostenible i l'electrificació.

És a dir, el Pla promou un canvi de model del sistema de transport fonamentat en la mobilitat sostenible, l'aplicació de noves solucions menys contaminants, més segures, més ben integrades i capaces de respondre a les demandes i usos de la societat.

Amb aquest canvi de model s'espera aconseguir que els trànsits de passatgers (passatgers/km) en entorns urbans es redueixin en un 35% fins al 2030 i en els trànsits interurbans al voltant d'un 1,5% anual, aconseguint una reducció de 28 milions de tones de CO₂ equivalent, cosa que significa un 35% menys.

El canvi modal, que afavoreix la mobilitat de persones i mercaderies amb modes menys consumidors d'energia per passatger-km o Tona-km, està en línia amb els objectius del present Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, que potenciarà les alternatives combinades al cotxe privat: tren, metro, tramvia, anar, bicicleta, autobusos urbans i interurbans, reduint els km recorreguts en modes de transport més contaminant.

Il·lustració 13: Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima 2021 - 2030



Font: Govern d'Espanya

9.1.2. Competència autonòmica

9.1.2.1. Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'Ordenació Territorial (LOT)

La Llei 14/2000 d'ordenació territorial de les illes Balears, regula els instruments d'ordenació per a desenvolupar les polítiques territorials, distingint entre les directrius d'Ordenació Territorial, els Plans territorials insulars i els plans directors sectorials, i com s'ha esmentat a l'apartat de Marc legal, el Pla Especial s'emmarca en aquesta Llei seguint les disposicions en ella establertes.

9.1.2.2. Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les illes balears (BOIB núm. 88, de 28 de juny de 2014; correcció d'errades BOIB núm. 40, de 21 de març de 2015.

L'objectiu del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal és ser instrument de planificació i regulació per disminuir el nombre de vehicles privats en circulació de la xarxa de carreteres del Consell de Mallorca, i ha de ser un impuls per incentivar l'ús de transport col·lectiu i alternatiu afavorint la intermodalitat.

En aquest sentit, la Llei 4/2014 de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears té com un dels seus objectius una ordenació de la mobilitat mitjançant el foment de la intermodalitat dels mitjans de transport que facilitin el desenvolupament de modes de transport alternatiu al vehicle privat motoritzat, fent especial menció al foment de l'ús de la bicicleta. Aquest foment ve determinat amb les següents accions per part de l'administració actuant, article 183 de la Llei.

Article 183. Foment de la mobilitat no motoritzada.

1. Les administracions públiques de les Illes Balears promouran els desplaçaments a peu i amb bicicleta, tant en l'exercici de les seves competències en matèria de mobilitat com en relació amb altres competències interrelacionades, **com ara la planificació urbanística, la ubicació de serveis públics o la construcció d'infraestructures.**

2. Els ajuntaments de les Illes Balears desenvoluparan accions dirigides a facilitar els desplaçaments segurs a peu i en bicicleta al seu terme municipal, adoptant mesures de pacificació del trànsit, creant itineraris específics en els casos de major concentració de demanda i compatibilitzant adequadament els diferents usos del viari urbà.

3. Les administracions públiques de les Illes Balears fomentaran i facilitaran l'ús de la bicicleta en l'accés a aquells centres generadors de grans demandes de mobilitat, com centres educatius, sanitaris, esportius o de lleure.

4. Els edificis destinats a serveis públics es dotaran, en la mesura que sigui possible, d'aparcaments per a bicicletes.

5. Els edificis d'ús residencial de nova construcció disposaran d'emplaçaments específics per a bicicletes, assegurances i arcerats, i en una ubicació que permeti un còmode accés des de la xarxa viària, d'acord amb les condicions establertes reglamentàriament. 6. Les estacions ferroviàries i d'autobusos disposaran d'emplaçaments específics per a bicicletes, en un nombre adequat a la demanda potencial.

Per tant, el present Pla Especial recollirà l'ordenació de la mobilitat, tenint en compte la reserva d'aparcaments de bicicletes en origen o destinació conforme a aquesta llei.

9.1.2.3. Llei 10/2019, de 22 de febrer de Canvi Climàtic i transició energètica

La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica es desenvolupa com un instrument clau en la lluita contra el canvi climàtic i fixa el camí per fer efectiva la transició de les Illes Balears cap a les energies netes.

La llei té per objecte el compliment dels compromisos internacionals que emanen de l'Acord de París mitjançant l'ordenament de les accions encaminades a la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic a les Illes Balears, així com la transició a un model energètic sostenible, socialment just, descarbonitzat, intel·ligent, eficient, renovable i democràtic.

Il·lustració 14: Objectius Llei 10/2019, de 22 de febrer de Canvi Climàtic i transició energètica en les Illes Balears



Font: Govern Illes Balears (www.caib.es)

Per a aconseguir els objectius proposats d'augmentar l'ús de les energies renovables i de disminuir les emissions de gasos contaminants, la llei proposa una sèrie de mesures, de les quals es destaquen a continuació, aquelles que mitjançant el present Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal s'ajudessin a realitzar:

1. Impuls de les energies renovables mitjançant la instal·lació de plaques solars en grans aparcaments i noves edificacions: La llei obliga a la instal·lació de plaques solars en aparcaments nous de més de 1.000 m² i en aquells existents de més de 1.500 m². El present Pla tindrà en compte la següent normativa i proposarà la instal·lació de plaques solars en els aparcaments que compleixen amb els requisits.
2. Mobilitat sostenible: La llei recomana accions dirigides cap a la descarbonització de la mobilitat com la de disposar de 1.000 punts de recàrrega de vehicles elèctrics en 2025. En aquest aspecte, el Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal servirà d'ajuda en plantejar-se un nombre de punts de recàrrega per cada aparcaments previstos en el Pla.

9.1.2.4. Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears, Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears (DOT)

Les directrius d'Ordenació territorial (DOT) són l'instrument superior i bàsic de l'ordenació territorial de les Illes Balears, i tenen com objectiu definir un model territorial promovent un desenvolupament equilibrat, una millora de la qualitat de vida dels ciutadans, una utilització sostenible del sòl i els recursos ambientals i la protecció del medi ambient, el paisatge, la biodiversitat i el patrimoni històric.

Les directrius d'Ordenació territorial de les Illes Balears, estableixen els criteris necessaris per a la redacció del Pla territorial de Mallorca (Títol I, Capítol VIII) així com la vigència del Pla Director Sectorial de Carreteres en tot el que no contradigui a la DOT (Títol II, Capítol I) i estableixi els criteris a seguir per a l'elaboració del Pla director sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (Títol II, Capítol II).

Per tot això, estarà alineat amb les DOT i amb tots aquells plans que permeten el desenvolupament d'aquesta, com el pla territorial de Mallorca, i els plans directors sectorials de carreteres i mobilitat.

9.1.2.5. Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (d'ara endavant PDM), redactat el 2018, presenta com un dels principals objectius la reducció del nombre de veh/km recorreguts i l'increment de l'ús del transport públic per part dels ciutadans, per així reduir els efectes negatius de la mobilitat en el medi ambient i en la qualitat de vida dels ciutadans.

Per complir els objectius proposats, s'estableix la línia estratègica de dissuasió de l'ús del vehicle privat i la potenciació dels modes de transport sostenible als nuclis urbans i metropolitans, que comporta com a mesura d'actuació el desenvolupament i l'aplicació d'un Pla d'aparcaments d'intercanvi.

El present Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, per tant, es realitza en compliment d'una de les actuacions previstes al PDM i es desenvoluparà en coherència amb aquest, complint amb els seus principals objectius operatius:

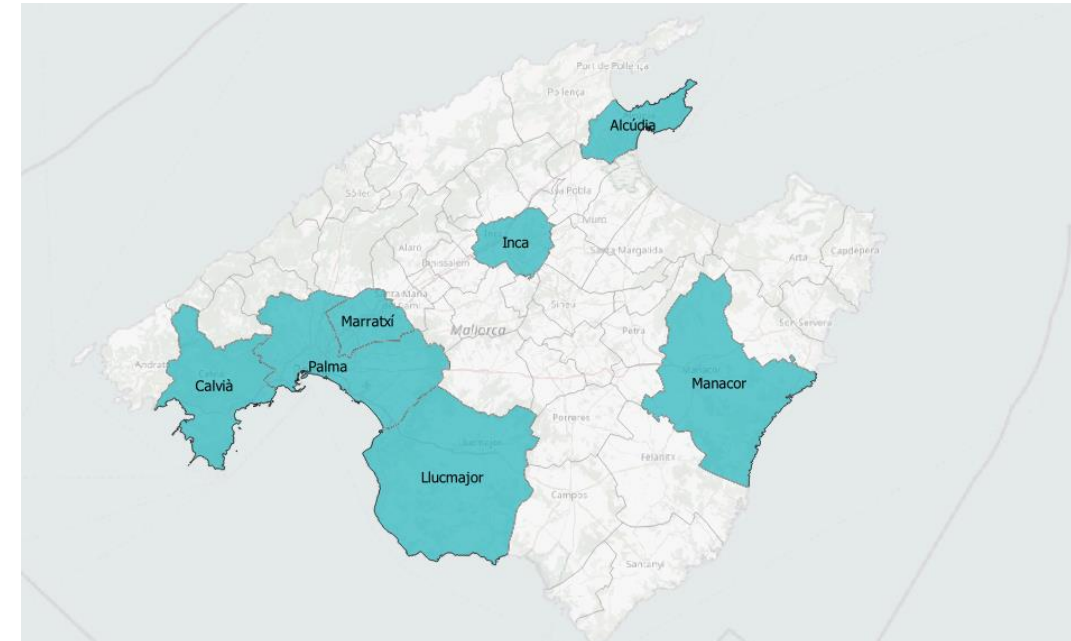
1. Localitzar ubicacions susceptibles de facilitar l'intercanvi modal

2. Definir el sistema de gestió i explotació més adequat per als aparcaments
3. Proposar actuacions complementàries per a potenciar el seu ús: senyalització, tarifació conjunta vehicle privat - transport públic.
4. Minimitzar els impactes ambientals associats a cada intervenció
5. Maximitzar els efectes positius que poden generar-se en termes de qualitat, confort i naturalització de l'espai públic
6. Fomentar l'accessibilitat universal
7. Dissenyar polítiques per prioritzar el transport públic vers l'ús del vehicle privat a les entrades dels principals nuclis de població.

Finalment, el Pla, servirà per a anar desenvolupant les places d'estacionament d'intercanvi modal necessàries a Mallorca segons el diagnòstic realitzat i tenint en consideració el nombre de places previstes en el PDM, això és, un total de 8.000 places, distribuïdes de la següent forma:

- Palma: 5.000 places.
- Resta de municipis de més de 20.000 habitants: 500 places. Per tant:
 - Alcúdia 500 places
 - Calvià 500 places
 - Inca 500 places
 - Lluçmajor 500 places
 - Manacor 500 places
 - Marratxí 500 places

Il·lustració 15: Municipis on se preveuen places d'aparcament dissuasius segons el PDM.



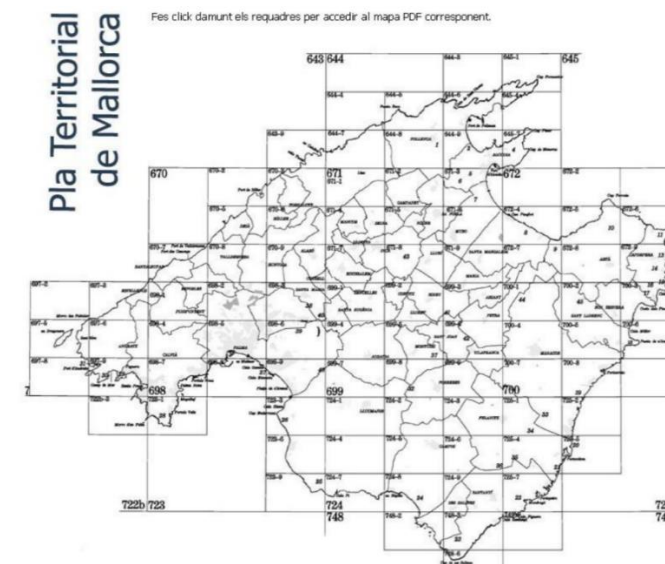
Font: Elaboració pròpia d'acord amb la informació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears

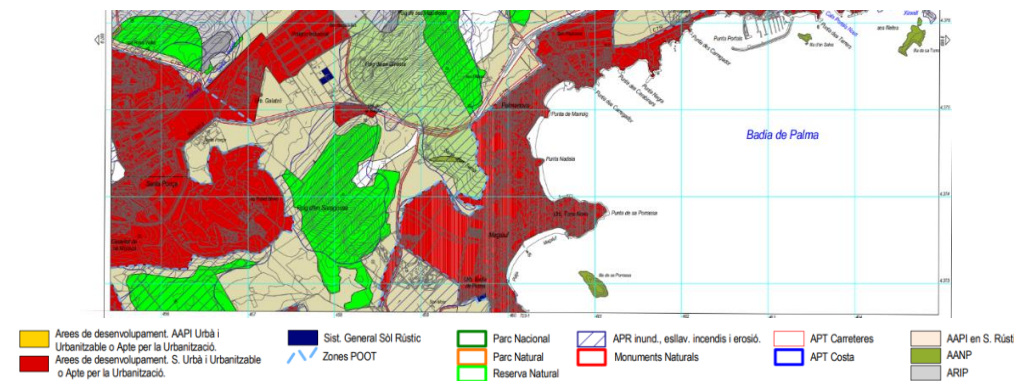
9.1.3. Competència insular

9.1.3.1. Pla Territorial Insular de Mallorca

El Pla Territorial de Mallorca permet fer una anàlisi inicial de totes les àrees a l'illa que poden ser susceptibles de desenvolupament de possibles aparcaments en tractar-se de sòl urbà, urbanitzable o apte per a la urbanització, i també totes aquelles que es troben a sòl rústic d'especial interès i, per tant, d'especial protecció.

Il·lustració 16. Ordenació i usos del sol de Mallorca





Font: Pla Territorial de Mallorca

Les actuacions proposades dins del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, estaran dins zones classificades com a sòl urbà, urbanitzable o apte per a la urbanització i serviran per desenvolupar, en certa manera les propostes destinades a millorar la intermodalitat del transport descrites al pla Territorial de Mallorca, i que proposa tenir en compte a l'hora de localitzar els aparcaments, el traçat del ferrocarril i de les vies prioritàries de transport públic per aprofitar les sinergies existents entre els diferents projectes de transport col·lectiu.

9.1.3.2. Pla Director Sectorial de Carreteres

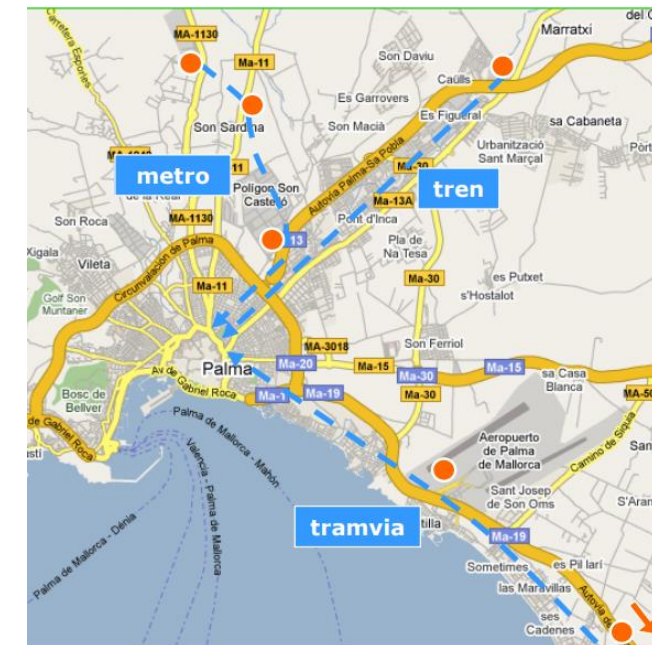
El Pla Director de Carreteres vigent conté tota una sèrie d'informació que servirà com a punt de partida o situació actual quant a caracterització de la mobilitat de l'illa.

Aquesta informació ens indicarà les necessitats actuals per tal de planificar els estacionaments d'intercanvi modal pel que fa a temps de desplaçaments actuals, distàncies en minuts (isòcrones) capacitats de les vies, intensitats de trànsit, accessibilitats a nuclis de població, infraestructures o equipaments comercials existents, etc.

El Pla director de carreteres, a més de ser una font d'informació important per al present Pla, proposa una sèrie d'actuacions per al foment del transport públic, dins de les quals es troben els aparcaments dissuasius, concretament estableix la necessitat d'aparcaments dissuasius seguint el traçat de 3 línies de transport:

- Ferrocarril Marratxí – plaça d'Espanya: Aparcaments dissuasius al Festival Park Mallorca
- Metro UIB – plaça d'Espanya: Aparcament a l'estació de Son Sardina (actualment en funcionament)
- Tramvia s'Arenal – Aeroport – plaça d'Espanya: En completar-se la realització d'aquesta infraestructura, es podien plantejar aparcaments dissuasius a la zona d'Arenal i/o la zona de l'aeroport.

Il·lustració 17. Mapa dels possibles aparcaments de dissuasius a l'entorn de Palma.



Font: Pla Director Sectorial de Carreteres.

Els aparcaments proposats en trobar-se dins l'àmbit geogràfic del municipi de Palma depenen de la Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori i de l'Ajuntament de Palma, per la qual cosa al pla de Carreteres només es proposa la construcció o remodelació dels accessos als aparcaments de dissuasió, amb l'objectiu de garantir-ne una bona accessibilitat, tant en termes de fluïdesa del trànsit com de seguretat.

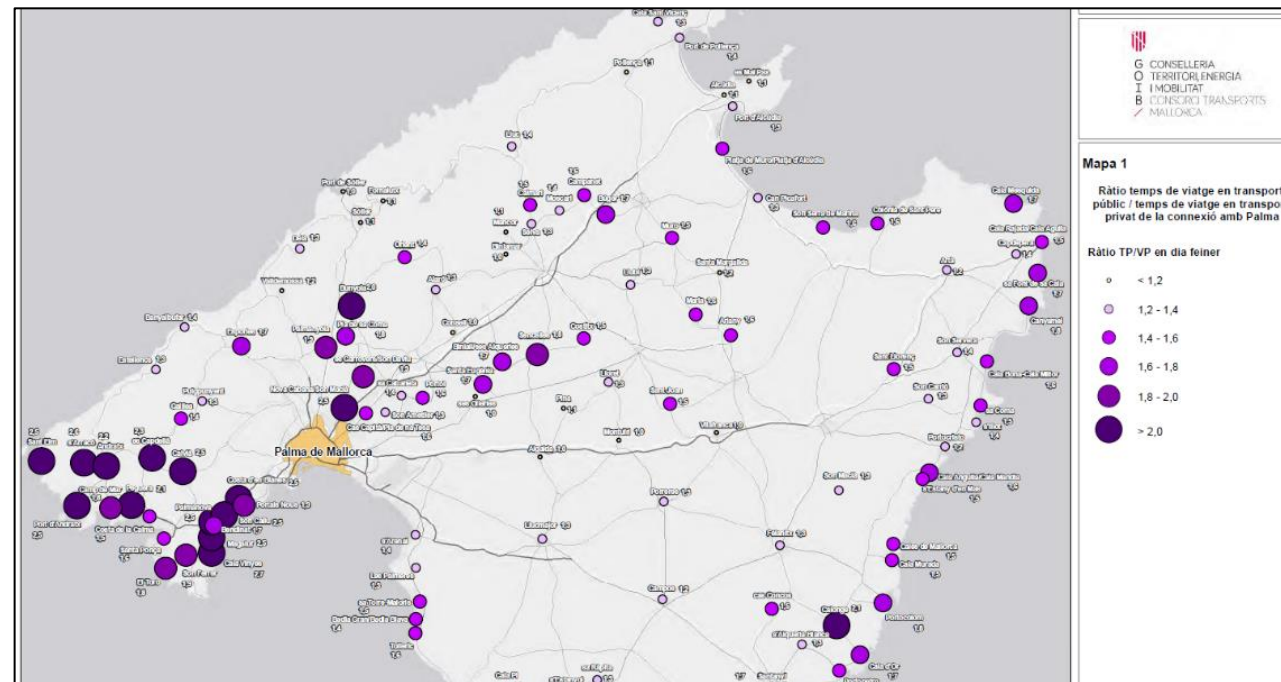
El Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal tindrà en compte els 3 aparcaments plantejats, i completarà les necessitats d'estacionaments a l'àrea de manera coherent, evitant la duplicació de places d'aparcament.

9.1.3.3. Pla Insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera de Mallorca

El Pla Insular de transport regular (PISTR) és un instrument de planificació de la mobilitat previst a la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

El PISTR presenta un diagnòstic de la situació de desplaçaments a l'illa i de l'oferta i demanda existent al llarg dels anys en relació amb els viatges amb autobús, informació que ha servit de base per a la realització del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, permetent conèixer les principals necessitats pel que fa a estacionaments d'intercanvi modal d'origen de vehicle privat tenint en compte els comportaments i actuals del transport públic.

Il·lustració 18: Temps de desplaçament vehicle privats vs transport públic.



Font: Pla Insular de serveis de transport regular de viatgers per carretera de Mallorca

A més, el PISTR marca com a objectiu estratègic l'augment de la demanda total de la xarxa d'autobusos interurbans, i entre els objectius específics i els instruments que s'estableixen, el Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal influirà positivament a potenciar l'Objectiu 5: millorar la intermodalitat amb altres mitjans de transport, en proposar bosses d'aparcaments properes a les principals parades d'autobús.

9.1.3.4. Pla de vies ciclistes per a l'Illa de Mallorca

El pla de Vies Ciclistes per a l'Illa de Mallorca s'ha desenvolupat com un instrument de directrius estratègiques per a una mobilitat sostenible en desplegament del Pla Territorial Insular de Mallorca i el seu objectiu principal és el d'ordenar la mobilitat amb bicicleta en l'àmbit insular, establint unes pautes clares que donin resposta a les necessitats i demandes dels diversos tipus maximitzant la seva seguretat.

Il·lustració 19. Portada Pla de vies ciclistes per a l'Illa de Mallorca



Font: Consell de Mallorca

El pla presenta, en primer lloc, un diagnòstic de la situació de les vies ciclistes a Mallorca, i proposa una categorització de les vies en funció de la seva aptitud per a l'ús per ciclistes, les actuacions i millores a realitzar en la xarxa i la senyalització d'aquesta.

Per tant, el Pla de vies ciclistes ha aportat informació primordial, per a fer la diagnosi del present Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, permetent conèixer les principals vies ciclistes que serviran de base per a complir amb la mesura de **localitzar els aparcaments en proximitats de sengles per als vianants/ciclistes previstos dins de la línia estratègica 3: Potenciar maneres de transport sostenible.**

9.1.3.5. Estratègia de Paisatge del Consell de Mallorca

L'Estratègia de Paisatge del Consell de Mallorca estableix un marc de referència per al desenvolupament d'una política de paisatge coherent i transversal i, com s'ha exposat a l'apartat 2.5 **Integració territorial i paisatge**, servirà de base per proposar objectius i mesures que garanteixin que les actuacions del Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal compleixin amb la integració paisatgística.

9.1.3.6. Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima per a l'horitzó 2030

Presentar un Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima per a l'horitzó 2030 (PAESC) es constitueix com a eina de treball per a l'anàlisi de riscos i vulnerabilitat al Canvi Climàtic i incorpora el paquet de mesures a implementar en matèria energètica i d'adaptació al Canvi Climàtic per complir amb els objectius adoptats a la 21 Conferència Internacional del Canvi Climàtic (COP21):

- Reducció, com a mínim, del 40% de CO₂ per a l'any 2030, en referència a l'any 2005 mitjançant mesures d'eficiència energètica i un ús més gran de fonts d'energia renovables.
- Augment de la resiliència davant dels impactes el canvi climàtic
- Augment de la cooperació amb les autoritats locals i regionals per millorar l'accés a una energia segura, sostenible i assequible.

El present Pla, en plantejar-se com a eina per potenciar la mobilitat sostenible mitjançant la reducció de veh-km recorregut, i la reducció d'emissions de gasos contaminants incidirà positivament en el Pla d'Acció per a l'energia sostenible i el Clima, sent un instrument més per a assolir els objectius proposats.

Il·lustració 20: Pla d'Acció per a l' Energia Sostenible i el Clima.



Font: Consell de Mallorca

9.2. Incidències del Pla Especial

A continuació, es presenten, els principals Plans en els quals el Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal podria tenir incidència, tenint en compte que en el desenvolupament del mateix es buscarà en la mesura del possible, la coordinació i la coherència amb lo disposat als Plans existents.

9.2.1. Competència municipal

9.2.1.1. Plans de Mobilitat Urbana Sostenible

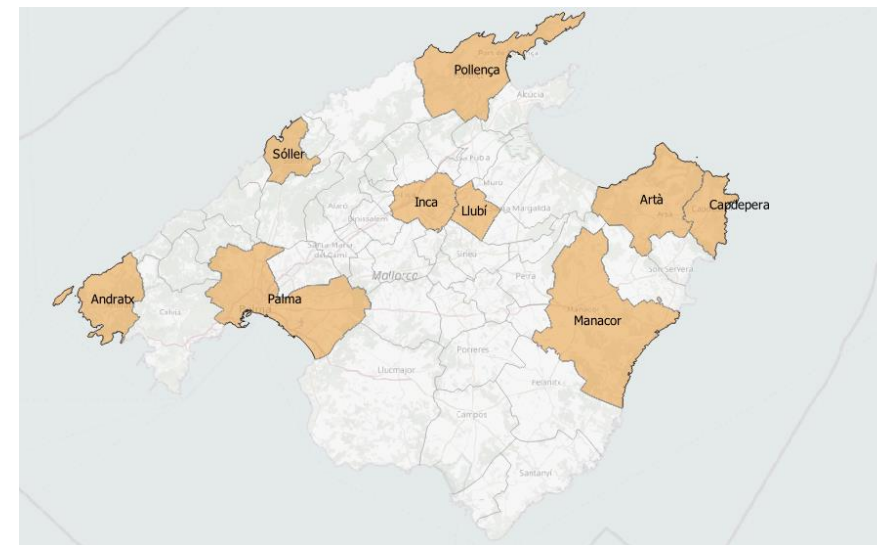
En l'actualitat Mallorca tenen 9 Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) que cobreixen 564.958 habitants (aproximadament del 50% de la població total de l'illa) i 1033 km² el que suposa un 25% de la superfície del territori amb planificació de potencials actuacions.

Taula 12: Municipi amb PMUS

Municipi amb PMUS	Habitants (2020)	Superfície
Manacor	44.527	260,31
Palma	422.587	208,63
Sóller	13634	42,8
Inca	33.679	58,34
Andratx	11433	81,46
Llubí	2298	34,92
Capdepera	12158	54,92
Pollença	16658	151,65
Artà	7984	139,79
Total	564.958	1.033

Font: Elaboració pròpia

Il·lustració 21: Cobertura demogràfica i territorial de los PMUs en Mallorca.



Font: Elaboració pròpia

El Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal procurarà la coordinació e integració dels diferents PMUS municipals per assolir el nombre de places que es determinin necessàries a cada municipi. A continuació, es presenten les propostes d'actuacions d'aparcaments dissuasius als principals plans de mobilitat urbana sostenible dels municipis de Mallorca:

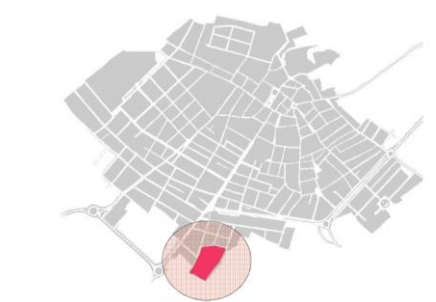
• PMUS de Palma

El nou PMU de Palma, planteja la construcció de 9 aparcaments dissuasius en destinació a l'entorn de la Via Cintura, que representaran a l'entorn de les 5.000 places disponibles. El present Pla, estudiarà la conveniència de recollir i adaptar aquests aparcaments al seu disseny i característiques.

• PMUS ARTÀ

El pla de mobilitat urbana sostenible d'Artà presenta dins de les propostes d'actuació la implantació d'un aparcament dissuasiu als accessos al nucli urbà per la carretera de Ciutat, a la parcel·la annexa a la carretera de l'Almudaina. L'aparcament proposat preveu una capacitat de l'entorn de 350 places d'aparcament.

Il·lustració 22: Localització d'aparcament dissuasiu proposat al PMUS d'Artà



Font: PMUS d'Artà

9.2.1.2. Instruments de Planejament Urbanístic

El Pla de Millora de la Mobilitat viària i Foment del Transport Públic mitjançant Estacionaments d'intercanvi Modal, procurarà recollir totes aquelles propostes incloses als diferents instruments de Planejament Urbanístic a nivell municipal. En el cas que les actuacions proposades al Pla s'ubiquin dins dels àmbits d'actuació d'algun d'aquests plans, se seleccionaran aquelles parcel·les que compleixin amb la classificació proposada al Pla.

10. ANÀLISI ECONÒMICA I FINANCERA

10.1. Criteris a tenir en compte en l'anàlisi econòmica i financera

En aquest sentit, el criteri principal per escollir un emplaçament ha de tenir en compte les següents prioritats.

- Es prioritzarà la proximitat a una parada de transport públic
- Es prioritzarà els sòls qualificats de sistemes enfront dels sòls amb aprofitament urbanístic.
- Es prioritzarà els sòls públics enfront dels sòls de titularitat privada.
- Es prioritzarà els sòls més econòmics enfront dels més cars.
- Es prioritzarà els sòls ubicats en vies principals enfront dels sòls en vies secundàries.
- Es prioritzarà els sòls en menys cost d'infraestructures
- Es prioritzarà els sòls més propers a les escomeses de servei (llum, aigua, sanejament, xarxes....)

Per establir el sistema d'explotació i tarifari s'haurà de recórrer cas per cas de cada aparcament i a cada tipologia d'aparcament.

L'estacionament d'intercanvi modal haurà de tenir en compte els següents aspectes:

- Implementació d'una senyalística pròpia, homogènia distingible.
- Implementació d'un sistema de control d'accés.
- Implementació d'un sistema de seguretat en càmeres de videovigilància.
- Sistema d'il·luminació de l'aparcament.
- Pavimentació i drenatge. Encara que l'aparcament no estigui asfaltat ha de tenir una pavimentació que filtri i recollir bé les aigües de pluja per evitar embassament i fangueig.

Per últim, per cada emplaçament es determinarà el model de gestió adient, sigui per gestió directa o indirecta.

10.2. Contingut de l'Estudi de Viabilitat per la presa de decisions

10.2.1. Estudi de Demanda

L'anàlisi de la demanda de cada emplaçament és un factor clau per saber la conveniència o no de l'aparcament.

En aquest sentit, per cada emplaçament en concret s'haurà de concretar.

a) La seva àrea d'influència.

Que serà funció del nombre d'aparcaments que es concretin en el Pla.

b) la seva demanda potencial.

- Usuaris que habitualment fan servir el vehicle privat i no pagar en destinació per aparcar.
- Usuaris que habitualment fan servir el vehicle privat i pagat per estacionar en destinació.
- Usuaris que habitualment fan servir el transport públic sense necessitat d'utilitzar un vehicle privat.
- Usuaris que habitualment fan ús del transport públic però abans han utilitzat un estacionament d'intercanvi modal.

c) El desplaçament mitjà i el nombre d'usuaris que tenen lloc en els itineraris de l'àrea de influència.

d) En funció del nombre d'usuaris previstos podrem dimensionar l'aparcament de forma més detallada.

10.2.2. Estimació de la inversió i viabilitat econòmica

El Pla Especial haurà de determinar per cada emplaçament el seu cost d'adequació i si precedeix d'adquisició del sòl.

Entre les inversions a considerar hi haurà el sistema de control d'accés, la pavimentació i la resta d'infraestructures, això com la senyalística corresponent.

Així doncs, s'haurà de considerar els seus costos d'explotació i manteniment i possibles ingressos per avaluar la seva repercussió econòmica.

11. PROPOSTA D'INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA

Encara que es tracta d'un Instrument de Planejament d'Ordenació Territorial, l'article 187g) de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, determina que s'han d'establir els procediments per fer una avaluació i seguiment dels Plans.

A tal efecte, als subapartats següents es descriuen els indicadors que mensualment s'han d'obtenir –dins el primer semestre de cada any - relatius als estacionaments d'intercanvi modal.

11.1. Indicadors Globals

- G1. Nombre d'estacionaments d'intercanvi modal.
- G2. Nombre de places d'estacionaments d'intercanvi modal.
- G3. Nivell d'ocupació d'aquests estacionaments.
- G4. % de places bici respecte a places per vehicles.
- G5. % d'estacionaments pròxims a vies ciclistes.
- G6. % de places amb punt de recàrrega respecte al total de places.

- G7. % d'estacionaments pròxims a sengles per a vianants.
- G8. kW generats.
- G9. % d'estacionaments que compleixen requisits d'il·luminació i senyalització.
- G10. % d'estacionaments amb sistemes per proporcionar informació a l'usuari.
- G11. % de places per persones amb mobilitat reduïda respecte al total de places.
- G12. Nombre d'estacionaments que s'han dut a terme seguint el disseny comú dels elements arquitectònics.

11.2. Indicadors de Transport

- T1. Nombre de viatgers de Transport Públic.
- T2. Vehicles-Km-Usuari del Transport Públic.
- T3. Nombre d'usuaris en les parades de Transport Públic amb estacionament d'intercanvi modal.
- T4. Un indicador referit a la relació entre el 'temps de viatge en bus' per cobrir un determinat trajecte origen-destinació (O-D) i el 'temps de viatge en cotxe' per fer aquest mateix trajecte. S'haurà de seleccionar una mostra de trajectes O-D de les línies més representatives (de major demanda de residents) per construir l'indicador.
- T5. Traspàs d'usuaris entre Transport Públic i Transport Privat.

11.3. Indicadors Ambientals

- A1. Grams de CO₂ /viatger-km transport públic.
- A2. Grams de CO₂/viatger-km vehicle privat.
- A3. % d'aparcaments ubicats fora de zones protegides.
- A4. % d'estacionament en els quals ha estat necessari realitzar moviments de terres significatius.
- A5. % de superfície respecte total de l'estacionament com formigons/asfalts.

11.4. Indicadors Econòmics

- E1. Ingressos per estacionament d'intercanvi modal. En cas que siguin d'abonament.
- E2. Costos d'explotació per estacionament.
- E3. Costos d'explotació per vehicles aparcats en estacionament.
- E4. Costos d'explotació per plaça.

Línia estratègica	Indicadors	Objectius Específics
L1: Fomentar l'intercanvi modal entre vehicle privat i transport col·lectiu	T1: Nombre de viatgers de Transport Públic T2: Vehicles-Km-Usuari del Transport Públic T3: Nombre d'usuaris en les parades de Transport Públic amb estacionaments d'intercanvi modal T4: indicador referit a la relació entre el 'temps de viatge en bus' per cobrir un determinat trajecte origen-destinació (O-D) i el 'temps de viatge en cotxe' per fer aquest mateix trajecte.	3.2.1 Facilitar l'intercanvi modal per transvasar usuaris de vehicle privat cap al transport col·lectiu 3.2.2. Procurar la mínima incidència del temps de recorregut amb la implementació del sistema
L2: Ampliar i optimitzar la xarxa d'estacionaments vinculats al transport col·lectiu a Mallorca	G1: Nombre d'estacionaments d'intercanvi modal G2: Nombre de places d'estacionaments d'intercanvi modal	3.2.3 Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials
L3: Potenciar modes de transport sostenible	A1: Grams de CO ₂ /viatger-km transport públic A2: Grams de CO ₂ /viatger-km vehicle privat G3: % de places de bici respecte a places per vehicles G4: % d'estacionaments pròxims a vies ciclistes G5: % de places amb punt de recarrega respecte al total de places G6: % d'estacionaments pròxims a sengles per a vianants G7: Kw generats	3.2.4 Procurar La dissuasió en si mateixa, tot perseguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll
L4: Augmentar l'atractivitat dels estacionaments	G8: % d'estacionaments que compleixen requisits d'il·luminació i senyalització G9: % d'estacionaments amb sistemes per proporcionar informació a l'usuari	3.2.3 Assolir el màxim nombre global d'usuaris potencials 3.2.4 Procurar la dissuasió en si mateixa, tot perseguint disminuir veh x km recorregut, emissions i soroll
L5: Millorar accessibilitat als estacionaments	G10: % de places per persones amb mobilitat reduïda respecte al total de places	3.2.7. Complir amb l'accessibilitat universal
L6: Incorporar solucions i criteris de disseny que afavoreixin la integració paisatgística i minimitzin impacte ambiental	A3: % d'estacionaments ubicats fora de zones protegides A4: % d'estacionaments en els quals ha estat necessari realitzar moviments de terres significatius A5: % de superfície respecte al total de l'estacionament com formigons/asfalts G11: nombre d'estacionaments que s'han dut a terme seguint el disseny comú dels elements arquitectònics	3.2.5. Assolir la seva Integració territorial i paisatgística. 3.2.6 Definir la tipologia dels estacionaments d'intercanvi modal que ha de ser objecte de la regulació.