

Avaluació ambiental estratègica Ordinària de Plans i Programes

TR Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears
Llei estatal 21/2013 d'avaluació ambiental

Document Inicial estratègic de
L'Estudi Informatiu del tramvia de la Platja de Palma.

Març 2021

Àngel Maria Pomar i Gomà

Consultor Ambiental
Biòleg Col·legiat 6.047 C

angelpomar@gmail.com

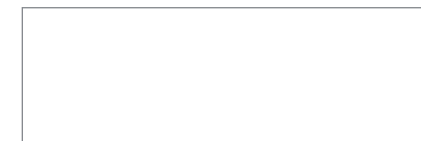
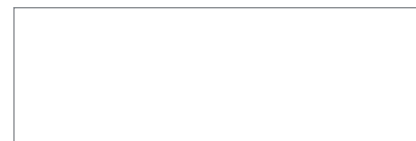
637 57 67 87

Clara Fuertes Salom

Consultora ambiental
ambientòloga

clara.fuertes.salom@gmail.com

627 86 42 94



Taula de continguts

I.- Introducció	3
Objecte del pla objecte d'avaluació ambiental	3
Objecte del present document	3
Motivació i necessitat d'Avaluació Ambiental Estratègica ordinària de Plans i programes	4
No necessitat d'avaluació de les repercussions sobre Xarxa Natura 2000	4
Fases i ítems de la avaluació estratègica ordinària	5
II.- Marc conceptual i legal de la planificació i desenvolupament dels projectes tramviaris	6
Regulació normativa dels projectes tramviaris	6
III.- Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears i projecte tramvia Platja de Palma	9
Introducció i línies estratègiques	9
Tramvia de la Platja de Palma i línies estratègiques del Pla	10
Avaluació ambiental del PDS de Mobilitat	12
IV.- Els objectius de la Planificació	16
V.- Abast i contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables.....	18
Abast i contingut.....	18
Inaplicabilitat conceptual de l'alternativa 0	23
Alternatives de traçat	23
Sensibilitat ambiental de les Alternatives.....	29
Qualificació urbanística.....	37
Justificació de la no utilització, o utilització parcial, de l'antiga traça del ferrocarril...	40
VI.- Desenvolupament previsible del pla o programa.....	42
VII.- Els potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic	43
VIII.- Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents	44

I.- Introducció

Objecte del pla objecte d'avaluació ambiental

El Pla objecte d'avaluació ambiental correspon a l'**Estudi informatiu del tram de tramvia de la Platja de Palma**.

Un estudi informatiu correspon a una fase de planificació d'un projecte ferroviari, en la qual se selecciona l'àrea de reserva ferroviària on es desenvoluparà el projecte, en aquest cas un projecte de tramvia.

Objecte del present document

D'acord amb el que es justifica més endavant, un Estudi Informatiu d'un nou tramvia requereix d'avaluació estratègica ordinària, que inclou, entre d'altres, una realització de consultes prèvies per a determinar l'abast de documents posteriors, que s'articula mitjançant un *document inicial estratègic*.

D'aquesta manera, l'objecte del present Document Inicial Estratègic és aportar la documentació necessària per iniciar el procediment d'avaluació ambiental, realitzant-ne la previsió i avaluació preliminar bàsica dels possibles impactes generats sobre el medi ambient de les actuacions derivades de la definició de la franja de reserva per al futur traçat del tramvia.

Aquest document és un dels diferents documents ambientals que hauran de redactar-se durant la tramitació ambiental del pla (estudi Informatiu), tractant-se del document que inicia el procediment d'avaluació ambiental estratègica de plans i programes, a partir del qual s'inicien les primeres consultes a les administracions per a definir l'abast i profunditat tècnic del procediment ambiental administratiu.

Motivació i necessitat d'Avaluació Ambiental Estratègica ordinària de Plans i programes

Un **estudi informatiu d'un traçat tramviari** correspon, segons la classificació de la legislació d'avaluació, a un pla subjecte a avaluació, atès que requereixen d'avaluació ambiental estratègica ordinària els plans de transport que estableixin el marc per a la futura autorització de projectes sotmesos a avaluació:

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

Article 6 Àmbit d'aplicació de l'avaluació ambiental estratègica

1. Seran objecte d'una avaluació ambiental estratègica ordinària els plans i programes, així com les seves modificacions, que s'adoptin o aprovin per una Administració pública i l'elaboració i l'aprovació de la qual vingui exigida per una disposició legal o reglamentària o per acord del Consell de Ministres o del Consell de Govern d'una comunitat autònoma, quan:

a) Estableixin el marc per a la futura autorització de projectes legalment sotmesos a avaluació d'impacte ambiental i es refereixin a l'agricultura, ramaderia, silvicultura, aquicultura, pesca, energia, mineria, indústria, **transport, gestió de residus, gestió de recursos hídrics, ocupació del domini públic marítim terrestre, utilització del medi marí, telecomunicacions, turisme, ordenació del territori urbà i rural, o de l'ús del sòl; .../...**

Atès que els projectes tramviaris es troben subjectes a avaluació d'impacte, el corresponent estudi informatiu d'un projecte tramviari es troba subjecte a avaluació d'impacte de plans o programes:

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

ANNEX 1. Projectes sotmesos a Avaluació d'Impacte Ambiental Ordinària
Grup 7. Projectes d'infraestructures

2. Construcció de línies de ferrocarril, **tramvies, metres aeris o subterranis, línies suspeses o similars.**

No necessitat d'avaluació de les repercussions sobre Xarxa Natura 2000

La *Llei 5/2005/caib*, de 26 de maig, *per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO)* estableix en el seu article 39 que, abans de l'execució d'un pla o projecte que no es troba directament vinculat amb la gestió d'un lloc de la Xarxa Natura 2000 i que pugui afectar-lo de manera apreciable, ha d'haver-hi un informe preceptiu de la Conselleria de Medi Ambient.

Igualment, estableix que els plans o projectes han d'anar acompanyats d'un estudi d'avaluació de les seves repercussions ambientals sobre els objectius de conservació i les seves corresponents mesures correctores i que, quan aquest projecte es trobi reglamentàriament sotmès al procediment d'avaluació d'impacte, aquest estudi ha de formar part de l'estudi d'avaluació d'impacte ambiental.

En el present cas, no existeix afecció directa o indirecta a cap Lloc d'Interès Comunitari (LIC), a cap Zona d'Especial Protecció per als Ocells (ZEPA) ni a cap Zona d'Especial Conservació (ZEC), per la qual cosa no es requereix que el present document, ni l'estudi ambiental estratègic, inclogui l'esmentat estudi d'avaluació de les repercussions ambientals sobre un lloc de la Xarxa Natura 2000.

Fases i ítems de la avaluació estratègica ordinària

El *Text refòs de la Llei 12/2016/caib d'avaluació d'impacte a les Illes Balears* [text vigent des de 30 d'agost de 2020] preveu en el seu article 17.1 que l'avaluació ambiental estratègica ordinària, l'avaluació ambiental estratègica simplificada, la modificació de la declaració ambiental estratègica i la presentació del documentació per a aquests tràmits, es durà a terme de conformitat amb el procediment i els terminis que preveu la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental [Llei 21/2013/es] i les particularitats que preveu aquesta llei.

Les fases i ítems de l'avaluació ambiental ordinària són (article 17 Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (Revisió vigent des d'1 de gener de 2021):

- Sol·licitud d'inici i consultes prèvies i determinació de l'abast de l'estudi ambiental estratègic.

Document inicial estratègic.

- Exposició pública i consultes a persones i administracions interessades.

Estudi Ambiental Estratègic.

- Adaptació del pla i de l'estudi ambiental estratègic, en el seu cas, als resultats de les consultes.
- Anàlisi de l'expedient i avaluació i Declaració ambiental estratègica.

D'aquesta manera, en primer terme, el promotor presentarà davant l'òrgan substantiu una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica ordinària, acompanyada de l'esborrany del pla o programa (en el present cas, l'estudi informatiu) i d'un document inicial estratègic, que contindrà com a mínim els continguts establerts en l'Article 18 de la llei estatal:

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

Els esmentats continguts es desenvolupen al present document, si bé cal tenir en compte que la planificació tramviària, tal com es detalla més endavant, es desenvolupa en dues fases, la corresponent al PDS que ha determinat la necessitat i ha estat sotmès al procediment d'avaluació ambiental de plans i programes, i la segona fase on establirà el traçat del tramvia, analitzant diferents alternatives.

En aquest sentit cal tenir el principi de no duplictat d'avaluacions establert per la Llei 21/2013/es, d'avaluació ambiental, en les seves disposicions addicionals quarta i cinquena.

Llei 21/2013/es, d'avaluació ambiental

Disposició addicional quarta Relació de l'avaluació ambiental amb altres normes

Per a aquells plans, programes o projectes per als quals existeix obligació d'efectuar una avaluació ambiental en virtut d'aquesta llei i en virtut d'altres normes, les Administracions públiques competents establiran procediments coordinats o conjunts a fi d'evitar la duplicació de les avaluacions.

Principi de no duplictat d'avaluacions

Disposició addicional cinquena Concurrencia i jerarquia de plans o programes

- 2.- Quan els plans i programes s'estructurin en diferents **àmbits jeràrquics** de decisió d'una mateixa Administració pública, **l'avaluació ambiental en cadascun d'ells haurà de realitzar-se tenint en compte la fase del procés de decisió en la qual es troba el pla o programa, per a evitar la duplictat d'avaluacions.**

II.- Marc conceptual i legal de la planificació i desenvolupament dels projectes tramviaris

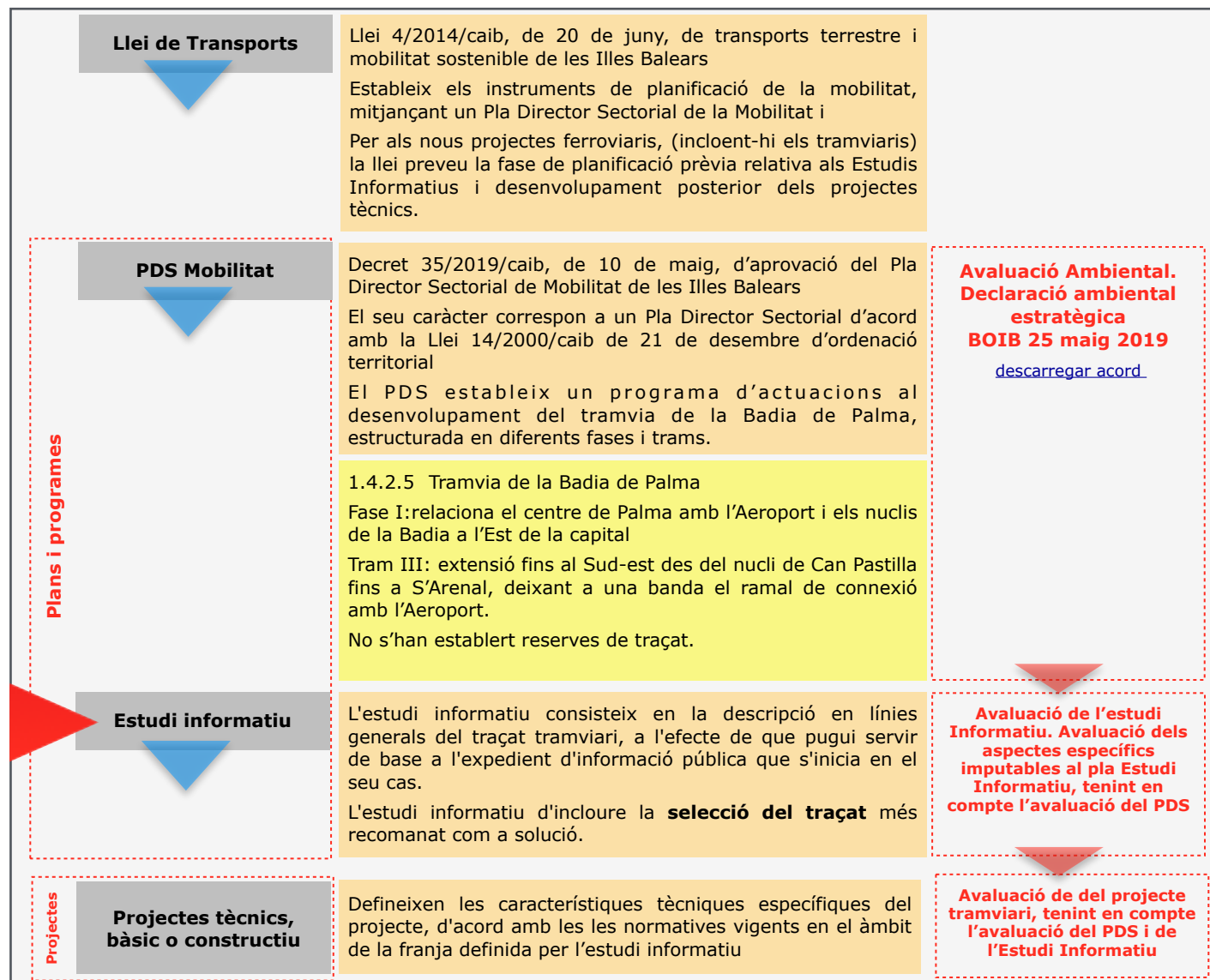
Regulació normativa dels projectes tramviaris

La competència de regulació de la mobilitat de la població a la Comunitat Autònoma deriva de les competències que té en matèria d'ordenació del territori i en matèria dels transports terrestres que transcorren íntegrament a l'àmbit d'una comunitat autònoma.

El tramvia és un tipus de ferrocarril destinat al transport de persones que circula bàsicament en superfície i per la via pública, amb carrils fixos encaixats en la plataforma de la via pública.

La regulació del sistema tramviari a la CAIB es troba desenvolupada a la *Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears*. [Revisió vigent des de 20 d'Octubre de 2020].

Segons l'article 161 *Llei 4/2014/caib*, per establir un sistema tramviari que circuli per més d'un municipi, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports **ha de redactar un estudi informatiu** i **després un projecte bàsic i/o constructiu**:



Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears.

Article 161

- 1. Per a establir un sistema tramviari que circuli per més d'un municipi, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports redactarà un estudi informatiu, en el sentit indicat en l'article 121 [l'article 121 fa referència al desenvolupament de nous serveis ferroviaris], en el qual, considerant les aportacions dels ajuntaments afectats, determinarà les condicions d'integració en l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri. L'estudi informatiu, que elaborarà l'òrgan administratiu que tingui a càrrec l'execució directa d'aquesta infraestructura, amb la participació i col·laboració dels municipis afectats, es tramitarà d'acord amb les disposicions que en aquesta llei es preveuen per a l'aprovació d'estudis informatius ferroviaris. Els planejaments urbanístics municipals s'hauran d'adaptar a l'estudi informatiu que s'hagi aprovat definitivament.*
- 2. El projecte bàsic i/o constructiu que segueix a l'aprovació de l'estudi informatiu haurà de determinar les condicions necessàries per a fer viable l'establiment i l'explotació del servei, quant a la conservació i al manteniment, i concretar les condicions d'ús del domini públic municipal i les obligacions de les administracions implicades, com també les condicions en què s'haurà de prestar el servei en relació amb les vies públiques afectades, la circulació d'altres vehicles i vianants, la seguretat d'aquests, els creus i qualsevol altre aspecte que es consideri necessari. Els ajuntaments corresponents hauran d'informar sobre aquest projecte bàsic i/o constructiu en el termini d'un mes. Es considerarà positiu el silenci dels consistoris municipals una vegada transcorregut el termini indicat.*
- 3. El projecte bàsic i/o constructiu haurà de compatibilitzar la inserció del sistema tramviari i les seves necessitats amb les de la resta de maneres de transport del municipi i dels seus objectius en l'àmbit de la mobilitat sostenible, garantint, alhora, l'accessibilitat als espais on s'hagi d'instal·lar.*

Abast dels estudis informatius de projectes tramviaris

L'abast dels estudis informatius del projectes tramviaris es troba definit als article 161 i 121 de la *Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears* ([Veure llei](#)):

- Anàlisi i definició, en els aspectes geogràfics, funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada.
- Selecció, si escau, de l'alternativa més recomanable mitjançant una anàlisi multicriteri.
- Determinació de les condicions d'integració amb l'entorn urbà (des del punt de vista urbanístic, de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri.

Article 161.

.../... L'estudi informatiu comprendrà l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, mitjançant una anàlisi multicriteri.

En el seu cas, l'estudi informatiu haurà d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constitueix el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Article 121.

1.../... [L'estudi informatiu en el sentit determinat a l'article 161] determinarà les condicions d'integració en l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri .../...

Article 121 Aprovació del projecte

Per a establir noves línies ferroviàries de transport públic és necessari que la direcció general competent, d'ofici o a instàncies de part interessada, aprovi un **estudi informatiu**. L'estudi informatiu comprendrà l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, mitjançant una anàlisi multicriteri. En el seu cas, l'estudi informatiu haurà d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constitueix el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Sense perjudici del que pugui establir la legislació ambiental, no és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracti d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'exemples de plataforma o de desdoblaments de via sobre aquesta, electrificació, senyalització i, en general, d'aquelles que no suposin una modificació substancial del traçat de les línies existents. Tampoc és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu per a la reforma, l'ampliació o l'establiment de noves estacions ni per a les actuacions de supressió o reordenació de passos a nivell.

2. Per a la seva tramitació, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, una vegada aprovat inicialment, remetrà l'estudi informatiu corresponent als consells insulars, municipis i entitats locals afectades, amb la finalitat que, durant el termini d'un mes, examinin i, si escau, informin de si el traçat proposat és el més adequat per a l'interès general i per als interessos que representen. Una vegada transcorregut aquest termini sense que aquestes administracions públiques hagin informat sobre això, s'entendrà que estan conformes amb la solució proposada.

En el cas que alguna d'aquestes administracions manifesti disconformitat, necessàriament motivada, la direcció general corresponent haurà d'obrir un període de consultes amb aquesta per un període no inferior a dos mesos. Si es manté la discrepància, l'expedient s'enviarà al Consell de Govern, el qual considerarà les aportacions de les administracions que han manifestat disconformitat, decidirà sobre l'execució del projecte al qual es refereix l'estudi informatiu i, si escau, acordarà la modificació o revisió del planejament afectat, que s'haurà d'acomodar a les determinacions del projecte en el termini d'un any des de la seva aprovació.

3. Amb caràcter simultani al tràmit d'informe al qual es refereix l'apartat anterior, l'estudi informatiu se sotmetrà, en la forma prevista al procediment administratiu, a un tràmit d'informació pública durant un període de 30 dies hàbils. **Les observacions realitzades en aquest tràmit hauran de versar exclusivament sobre la concepció del traçat projectat, les seves afeccions i efectes, així com sobre l'estudi d'impacte ambiental** inclòs, si escau, en l'estudi informatiu. La tramitació de la informació pública correspon a la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports.

4. Una vegada conclosos els terminis d'audiència i informació pública, la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, remetrà l'expedient complet, que haurà d'incloure l'estudi informatiu i el resultat dels tràmits d'audiència i informació pública, a l'òrgan competent en matèria ambiental als efectes previstos en la legislació ambiental.

5. Una vegada completada la tramitació prevista en l'apartat anterior correspondrà a la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports l'acte formal d'aprovació definitiva de l'estudi informatiu, en el qual s'indicarà, si escau, la inclusió de la futura línia o tram de la xarxa a què aquest es refereixi, en la Xarxa Ferroviària d'Interès General de les Illes Balears, de conformitat amb el que s'estableix en l'article 118.

En ocasió de les revisions dels instruments de planejament urbanístic, o en els casos que s'aprovi un tipus d'instrument diferent a l'anteriorment vigent, s'hauran d'incloure les

noves infraestructures contingudes en els estudis informatius aprovats definitivament amb anterioritat. Amb aquesta finalitat, **els estudis informatius han d'incloure, si escau, una proposta de la banda de reserva de la previsible ocupació de la infraestructura i de les seves zones de domini públic.**

Únicament als efectes de l'ocupació temporal dels terrenys per a la presa de dades i realització de prospeccions necessàries per a l'elaboració dels projectes, l'aprovació dels estudis informatius implica la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació temporal d'aquests terrenys.

6. Transcorreguts deu anys des de l'aprovació formal d'un estudi informatiu, prorrogables a cinc més de manera expressa i motivada per part de la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, sense que s'hagi iniciat l'execució de les obres corresponents deixa de tenir efecte el que es disposa en l'apartat anterior.

7. Correspon a la conselleria competent en matèria de mobilitat i transports, prèvia elevació de la direcció general competent en matèria de mobilitat i transports, l'aprovació dels projectes bàsics i de construcció de les infraestructures ferroviàries. No obstant això, les empreses ferroviàries poden aprovar i executar projectes lligats exclusivament a aspectes de conservació i explotació que no suposin ampliació de la infraestructura ni necessitats d'ocupació de terrenys no adscrits al domini públic ferroviari.

S'entén per projecte de construcció el que estableix el desenvolupament complet de la solució adoptada en relació amb la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari per a fer factible la seva construcció i posterior explotació. El projecte bàsic és la part del projecte de construcció que conté els aspectes geomètrics d'aquest, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.

Transcorreguts cinc anys des de l'aprovació tècnica d'un projecte de construcció sense que s'hagi iniciat l'execució de les obres corresponents, aquest queda sense efecte. L'aprovació del corresponent projecte bàsic o el de construcció de línies ferroviàries, trams

d'aquestes o altres elements de la infraestructura ferroviària o de modificació de les preexistents que requereixi la utilització de nous terrenys, suposa la declaració d'utilitat pública o interès social, la necessitat d'ocupació i la declaració d'urgència d'aquesta, a l'efecte de l'expropiació forçosa d'aquells en els quals s'hagi de construir la línia, el tram o l'element de la infraestructura ferroviària o que siguin necessaris per a modificar les preexistents, segons el que es preveu en la legislació expropiatòria.

En cas que hagin de ser afectats serveis, instal·lacions de serveis, accessos o vies de comunicació, es pot optar per l'expropiació o per la reposició d'aquells. En aquest últim supòsit, la titularitat d'aquests serveis o vies reposats, així com les responsabilitats i obligacions derivades del seu funcionament, manteniment i conservació, corresponen al titular originari d'aquests, sempre garantint la seva intervenció en la recepció de les obres realitzades per a la reposició i el règim de responsabilitat, la qual continua en tot cas sent del titular originari, excepte acord exprés en contra.

8. La potestat expropiatòria és exercida, en tot cas, per la comunitat autònoma de les Illes Balears, el beneficiari de l'expropiació ha de ser l'empresa ferroviària, que haurà d'assumir els drets i les obligacions que la legislació d'expropiacions estableix i haurà d'abonar el cost d'aquestes.

9. La construcció dels ferrocarrils de transport públic s'haurà d'ajustar a les característiques tècniques i a la normativa vigent per a garantir la qualitat, la seguretat i l'homogeneïtat.

10. Les explotacions ferroviàries de transport públic, i també els vehicles, les instal·lacions, els terrenys i les dependències que estiguin afectes a elles, són inembargables, sense perjudici que judicialment es pugui intervenir l'explotació i assignar una part de la recaptació a amortitzar el deute. A aquest efecte, el creditor pot designar a un interventor, assumint el risc i ventura, que comprovi la recaptació obtinguda i es faci càrrec de la part que s'hagi indicat, que no pot excedir del percentatge o la quantia que s'hagi determinat reglamentàriament.

III.- Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears i projecte tramvia Platja de Palma

Introducció i línies estratègiques

El Pla Director Sectorial de Mobilitat va ser aprovat mitjançant el Decret 35/2019/caib, de 10 de maig, d'aprovació del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears ([Veure PDS BOIB](#)).

El PDS de Mobilitat inclou el projecte tramviari de la Platja de Palma entre els seus **objectius finalistes** següents:

- 1.- Garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori,
- 2.- Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
- 3.- Reduir l'accidentalitat
- 4.- Minimitzar el consum energètic

Els objectius finalistes es desenvolupen a través dels **objectius operatius**:

- 5.- Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments
- 6.- Transformar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius
- 7.- Flexibilitzar el T. Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat
- 8.- Optimitzar la connexió entre illes

[Veure documents del PDS](#)

Per a la consecució dels objectius s'han desenvolupat diferents **línies estratègiques**:

- 1.- Augmentar i millorar l'oferta de transport públic interurbà i metropolità
- 2.- Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans
- 3.- Optimització de la mobilitat turística
- 4.- Optimització de la distribució de mercaderies
- 5.- Seguiment del sistema de la mobilitat
- 6.- Potenciació d'energies sostenibles en el transport
- 7.- Millora de la seguretat viària
- 8.- Millora de la mobilitat interinsular

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

Taula 4: Relació objectius i línies estratègiques del Pla

Tramvia de la Platja de Palma i línies estratègiques del Pla

- 1 augmentar i millorar l'oferta de transport públic interurbà i metropolità
- 1.4 Millorar i ampliar la infraestructura del transport públic
- 1.4.2 Ampliar la xarxa ferroviària existent i metropolitana
- 1.4.2.5 Tramvia de la Badia de Palma

Fase I: relaciona el centre de Palma amb l'Aeroport i els nuclis de la Badia a l'Est de la capital

Tram I: connexió del centre de Palma (Plaça d' Espanya) amb l'Aeroport a través del litoral, travessant el Polígon de Llevant, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa i Can Pastilla

Tram II: extensió per les Avingudes de Palma, perllongant-se des de la Plaça d'Espanya.

Tram III: extensió fins al Sud-est des del nucli de Can Pastilla fins a S'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'Aeroport

Fase II: extensió cap al Sud-oest de Palma, fins assolir Santa Ponça (municipi de Calvià).



Figura 24: Proposta de tramvia Tram I



Figura 25: Proposta de tramvia Trams II i III

El Tram III de la Fase I del Tramvia, el PDS correspon a la prolongació de la línia tramviària Palma - Aeroport (Fase I Tram I) que donaria servei a tota la franja urbana de la Platja de Palma, de forma que permetria la substitució de les línies d'autobús de la Platja de Palma (actualment línies EMT 35 i 25). El final coincidirà amb l'estació intermodal de s'Arenal de la línia ferroviària de Migjorn.

Aquest perllongament permetrà incrementar la demanda del nou servei de transport públic fins a les cotes previstes de prop de 17 milions de viatgers en l'horitzó del PDSMIB 2026.

D'altra banda permetrà una important transformació urbana de l'entorn del corredor en el qual es primarà el transport públic i els modes no motoritzats, que combinats amb el tramvia, permetran una connectivitat completa amb el centre de Palma i els principals punts d'intercanvi modal (estació intermodal de s'Arenal i Aeroport).

Avaluació ambiental del PDS de Mobilitat

La Llei 21/2013/es, d'avaluació ambiental estableix a les disposicions addicionals quarta i cinquena el principi de no duplicitat d'avaluacions.

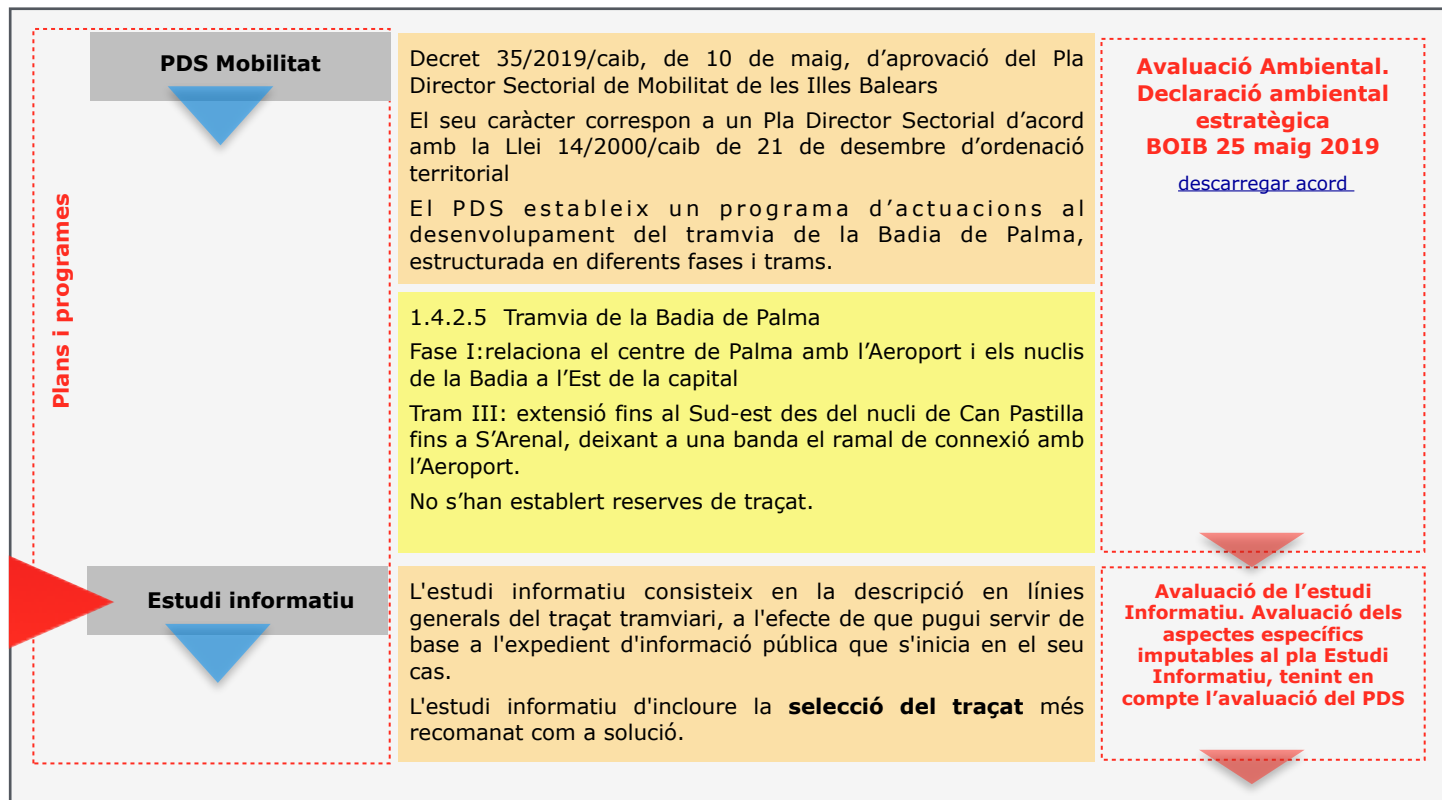
La Disposició addicional cinquena fa referència específica a al àmbits jeràrquics de decisió, on l'avaluació de cada fase ha de tenir en compte la fase del procés de decisió en la qual es troba el pla o programa, per a evitar la duplicitat d'avaluacions.

En aquest cas, tal com s'ha assenyalat la planificació tramviària es realitza mitjançant el PDS de Mobilitat i mitjançant l'estudi informatiu que determina el traçat de la infraestructura.

El PDS de Mobilitat vigent va obtenir declaració ambiental estratègica amb data de, 11 d'abril de 2019 (BOIB 25 maig 2019).

A efectes d'avaluació ambiental, el PDS de Mobilitat va ser considerat com continuació del Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears, aprovat l'any 2006 amb un període temporal d'aplicació de 8 anys (2005-2012).

El PDS de Transports va ser avaluat ambientalment a la Comissió Permanent de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que va acordar emetre informe favorable amb una sèrie de condicions, algunes de les quals són recollides a la Declaració Ambiental estratègica de 2019:



3.S'haurà de donar compliment als condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 a tot el que sigui d'aplicació al present Pla; especialment el que fa referència a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

-S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius.

-S'ha de tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessin zones urbanes, proposant mesures correctores si n'és el cas.

- [S'ha de tenir en compte la] Possible afecció a Espais Naturals Protegits i a llocs de la xarxa ecològica europea «Natura 2000».

Es recorda que, atesa la manca de detall de traçats i infraestructures, si en un futur s'ha de planificar o projectar alguna infraestructura, s'haurà de tramitar la corresponent Avaluació Ambiental Estratègica si es tracta d'un pla o programa (plans de detall, de desenvolupament, estudis informatius), o d'impacte si es tracta d'un projecte. Els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment en quant a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc, justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

4962 *Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (203E/2017)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 25.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 11 d'abril de 2019,

DECLARACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

L'art. 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix els plans o programes que són objecte d'una Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) ordinària.

1. Antecedents

El present Pla constitueix una continuació del Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears, aprovat l'any 2006 amb un període temporal d'aplicació de 8 anys (2005-2012), el qual s'ha executat parcialment; la crisi econòmica va fer que moltes de les infraestructures previstes, bé per manca de demanda o per escassa disponibilitat de recursos econòmics per part de les administracions competents, no es duguessin a terme.

El PDS de Transports va ser avaluat ambientalment a la Comissió Permanent de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que va acordar emetre informe favorable amb una sèrie de condicions.

2. Objecte del pla

El Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMB) és un instrument de planificació, ordenació i regulació de la mobilitat i el transport i li correspon l'ordenació de tot allò relatiu a la mobilitat, tant en l'àmbit urbà com interurbà, amb l'objectiu de millorar la qualitat de vida dels residents i dels visitants de l'illa, sempre respectant el medi natural i tenint en compte criteris de sostenibilitat.

Es tracta bàsicament d'un document estratègic que defineix orientacions i criteris d'intervenció però que no concreta el detall de les actuacions a executar; no es tracta d'un pla d'infraestructures, i totes les infraestructures que en ell es preveuen s'analitzen a nivell de corredors, sense determinar-ne de forma clara els traçats ni les possibles alternatives; cada projecte nou previst haurà de tenir el seu corresponent Estudi d'Impacte Ambiental adequat a les seves característiques.

A diferència dels antics plans de trànsit o circulació, el present Pla fa referència al conjunt de modes de desplaçar-se (a peu, transport col·lectiu, bicicleta i vehicles motoritzats privats) tant de persones com de mercaderies; a més, incorpora els processos vinculats a la sostenibilitat.

S'han definit 8 objectius:

- 4 finalistes, orientats a minimitzar els impactes negatius de la mobilitat sobre la qualitat de vida dels ciutadans:
 - +Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables.
 - +Reducir la contaminació generada per la mobilitat.
 - +Reducir la sinistralitat.
 - +Minimitzar el consum energètic.
- 4 operatius, que orienten l'acció i estableixen els canvis que s'han de produir per assolir el model de sistema de mobilitat:
 - +Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments.
 - +Canviar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius.
 - +Flexibilitzar el transport públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat.
 - +Optimitzar la connexió entre illes.

Establerts els objectius, es trien les línies estratègiques mitjançant les quals es pot arribar a la seva consecució: s'han definit 8 línies estratègiques on s'agrupen prop de 40 mesures.

A continuació s'enumeren les línies estratègiques i les mesures proposades (a la Memòria del Pla es defineixen en detall cadascuna de les mesures per a cada illa: definició, agents implicats, cost estimat, calendari d'implantació, indicadors de seguiment i la participació de la mesura en l'assoliment dels objectius del Pla):

1. Augment i millora de l'oferta de transport públic interurbà:
 - 1.1. Nova xarxa de transport públic interurbà per carretera
 - 1.2. Nou sistema tarifari
 - 1.3. Nou marc regulador per a compatibilitzar el transport escolar amb el transport regular de viatgers
 - 1.4. Millorar i ampliar la infraestructura del transport públic:
 - 1.4.1. Millorar xarxa ferroviària existent: finalització electrificació línies, supressió passos a nivell, aparcaments dissuasius (estacions Es Caùlls, Polígon Marratxí i Pont d'Inca), nou baixador a l'Hospital d'Inca, etc.
 - 1.4.2. Ampliar xarxa ferroviària existent:
 - Corredor Alcúdia: ampliació de Sa Pobla a Alcúdia
 - Corredor Artà: ampliació Manacor-Artà-Cala Rajada
 - Corredor Migjorn: nova línia Palma-aeroport-Llucmajor; la prolongació fins a Santanyi i Manacor per Felanitx està fora del temps de vigència d'aquest Pla.
 - Línia metro Palma-UIB que arribi fins a l'Hospital Son Espases i Parc BIT

Primera fase període vigència del Pla (2019-2022):

Xarxa ferroviària:

Xarxa de transport públic urbà i interurbà a l'àrea metropolitana de Palma:

Segona fase període vigència del Pla (2022-2026):

-Tramvia Badia de Palma:

Fase I:

- Tram I: connexió centre de Palma (Plaça d'Espanya) amb l'aeroport, passant pel Polígon de Llevant, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa i Can Pastilla.
- Tram II: extensió per les Avingudes de Palma, perllongant-se des de la Plaça d'Espanya.
- Tram III: extensió dins al Sud-Est, des del nucli de Can Pastilla fins a s'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'aeroport.

Fase II (trambadia): extensió cap al Sud-Oest de Palma, fins assolir Santa Ponça, passant per Cala Major, Illetes, Portals Nous, Palmanova, Magaluf i Son Ferrer.

Per raons de vigència i de necessitat d'implantació del canvi modal de mobilitat de l'àrea metropolitana de Palma, aquest Pla només contempla l'execució dels Trams I i III de la Fase I.

- 1.4.3. Crear vies reservades pel transport públic i vehicles d'alta ocupació (VAO) a les zones amb congestió
- 1.5. Estructurar un sistema de finançament de la mobilitat que permeti assegurar els recursos necessaris al transport públic
2. Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans:

- 2.1. Realitzar i aplicar PMUS als municipis de més de 20.000 habitants: es pretén integrar i coordinar totes les mesures i incentius per dissuadir la utilització del cotxe en viatges que es poden fer en altre mode de transport o caminant. En aquesta mesura es proposa disposar d'una línia de subvenció per a la implantació de les mesures incloses en els PMUS.
- 2.2. Realitzar i aplicar estudis de mobilitat a municipis petits
- 2.3. Realitzar i aplicar Plans de Mobilitat en Centres Generadors de Mobilitat (Polígons Industrials, centres hospitalaris i UIB)
- 2.4. Realitzar i aplicar Plans Metropolitans a Palma, Eivissa i Maó i un Pla comarcal a Llevant amb l'objecte de cosir les xarxes viàries, de transport públic, ciclistes i de vianants dels diferents municipis en base a una mirada integral del sistema de mobilitat.
- 2.5. Incorporar criteris de sostenibilitat en els Plans Directors Territorials i els Plans Generals d'Ordenació Urbana.
- 2.6. Desenvolupar una xarxa ciclista interurbana: realització i execució dels Plans Insulars de Mobilitat Ciclista.
- 2.7. Realitzar i aplicar un Pla d'Aparcament d'Intercanvi; la posada en servei d'aparcaments de dissuasió facilitarà l'accés als nuclis urbans; els criteris d'ubicació i indicacions per la seva explotació s'establiran en el Pla Director d'Aparcaments de Dissuasió que el present Pla proposa realitzar.

2.8. Fomentar la caminabilitat als nuclis urbans.

3. Optimització de la mobilitat turística:

- 3.1. Realització i aplicació de Plans de Mobilitat en Espais Turístics
- 3.2. Regular la mobilitat dels vehicles de lloguer
- 3.3. Realitzar i aplicar un Pla de Serveis Discrecionals
- 3.4. Pla de Mobilitat del Servei de Taxi
- 3.5. Realitzar i aplicar un Pla de Serveis de Costa a Maó, Eivissa i Badia de Palma a l'estiu

4. Optimització de la distribució de mercaderies:

- 4.1. Realitzar i aplicar el Pla de Centres Logístics amb la finalitat que cadascuna de les illes disposi d'un Centre Logístic pròxim als ports com a centre de ruptura de càrrega, evitant així la circulació de tràilers per les illes.
- 4.2. Regular la circulació dels vehicles de mercaderies a les illes
- 4.3. Optimitzar la distribució urbana de mercaderies als nuclis urbans

5. Seguiment del sistema de mobilitat: es planteja la construcció d'una plataforma web que afegeixi informació sobre les possibilitats de desplaçament en les diferents maneres de transport i la implantació de mesures de gestió de trànsit amb la finalitat d'optimitzar les infraestructures.

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

6. Potenciació d'energies sostenibles en el transport; la disminució de la contaminació generada pels vehicles es pot aconseguir: disminuint la utilització del cotxe, utilització més eficient dels vehicles i ús de combustibles menys contaminants.

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

7. Millora de la seguretat viària, impulsant mesures destinades a incrementar la seguretat vial mitjançant polítiques de pacificació del trànsit i sensibilització de la població.

7.1. Regular la màxima velocitat de circulació

- 7.2. Incrementar el control de la Màxima Velocitat de Circulació
- 7.3. Fomentar els processos de camins escolars segurs
- 7.4. Introduir en el currículum escolar matèries sobre la mobilitat sostenible
- 7.5. Redactar Plans d'actuació sobre els Trams de Concentració d'Accidents
- 7.6. Implantar elements de seguretat a les vies principals

8. Millora de la mobilitat interinsular, apropant les diferents illes, tant des d'un punt de vista funcional (crear connexió directa Menorca-Eivissa, establir serveis exprés Alcúdia-Palma coordinats amb els vaixells de Menorca, etc.) com tarifari (utilitzant un mateix títol de transport a totes les illes).

- 8.1. Millorar les connexions aèries interinsulars
- 8.2. Implantar una integració tarifària i funcional a totes les illes
- 8.3. Coordinació dels mitjans de transport per a les connexions interinsulars

3. Objectius ambientals lligats als objectius estratègics del Pla

La sostenibilitat no es reflecteix exclusivament en la qualitat de vida local sinó que s'estén als grans reptes de caràcter global o planetari; així es distingeix:

-Sostenibilitat local: atén conseqüències directes, immediates i locals de la mobilitat, com el soroll, la contaminació atmosfèrica o la impermeabilització del sòl.

-Sostenibilitat global: es preocupa per les repercussions dels nostres desplaçaments en altres llocs perquè se n'obtenen recursos o bé perquè reben els residus o les emissions que possibiliten el moviment aquí, com és el cas de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, la reducció de les reserves energètiques o la disminució de la biodiversitat.

-Sostenibilitat social i econòmica: enllaça amb les pertorbacions socials causades per la mobilitat en termes de salut, convivencialitat, pertorbació de l'espai públic, autonomia i equitat.

SOSTENIBILITAT	CONCEPTES	INDICADOR
GLOBAL	Consum energètic	Energia consumida/viatger
	Gasos efecte hivernacle (GEH)	Tones/any emissions CO2 equivalents
LOCAL	Contaminació atmosfèrica	Tones Nox/any
	Qualitat acústica	% població en zones > 65 dB Lar (diürn)
SOCIAL	Ocupació del sòl	% població en zones > 65 dB Lar (nocturn)
	Accidentalitat	Ha ocupada per viatger transportat
		% espai urbà dedicat a mobilitat no motoritzada
		Accidents / milió habitants

La inversió prevista al PDSMIB, en cada una de les seves línies estratègiques, es centra principalment en els següents objectius:

- Increment d'ús del transport públic
- Increment d'ús dels mitjans no motoritzats (a peu, en bicicleta, altres)
- Reducció de l'ús dels viatges en vehicle privat
- Reducció de l'accidentalitat

Aquests objectius tenen una incidència directa positiva sobre el medi ambient i a la documentació presentada es fa una previsió de la variació prevista per a cadascun dels esmentats objectius, des del 2016 fins al 2026.

4. Resum del procés d'avaluació

Fase Prèvia de Consultes

Tal com preveu l'art. 19 de la Llei 21/2013, l'òrgan ambiental va redactar el Document d'Abast que va ser tramès a la Direcció General de Mobilitat i Transports el 21 de maig de 2018, juntament amb les còpies dels informes rebuts de les administracions afectades.

A l'apartat 12 de l'EAE presentat es comenta com s'han tingut en compte els aspectes detallats al Document d'Abast; atès que tots estan incorporats en el Pla excepte el que fa referència a la UIB es posarà com a condicionant que s'estudiï la possibilitat de construir noves estacions de metro ja que es considera que el metro de la UIB està infrautilitzat donada la gran extensió del Campus i l'elevada distància de determinats edificis universitaris a la única estació de metro existent a l'actualitat.

Fase d'informació pública i de consultes

D'acord amb la Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat de 29 de juny de 2018 (publicada en el BOIB núm. 82 de 3/7/2018) es va obrir un procés d'informació pública de 2 mesos.

D'acord amb la Resolució del conseller de Territori, Energia i Mobilitat de 24 d'agost de 2018, es va ampliar el termini d'informació pública del Pla fins al 14 de setembre de 2018.

Durant el tràmit d'informació pública s'han presentat 9 informes de diferents administracions i 14 aportacions diverses (associacions, partits polítics, entitats ecologistes i particulars).

La majoria d'al·legacions presentades i informes emesos fan referència a les mesures proposades en el PDSMIB; algunes s'han acceptat i incorporat al Pla i altres no, justificant la seva desestimació.

5. Conclusions



Per tot l'anterior, es formula la declaració ambiental estratègica favorable respecte al Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears amb les següents condicions:

1.S'ha d'analitzar com està funcionant el transport públic fins a la UIB i si hauria prou demanda per proposar la construcció de noves estacions de metro al Campus Universitari per poder arribar als edificis de la UIB allunyats de l'actual estació.

2.Com a centres generadors de mobilitat, a més dels que preveu el PDS (Polígons Industrials, centres hospitalaris, centres escolars públics i UIB) s'han de tenir en compte els Centres d'Oci, els grans establiments comercials i els Centres Escolars privats o concertats.

3.S'haurà de donar compliment als condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 a tot el que sigui d'aplicació al present Pla; especialment el que fa referència a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

-S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius.

-S'ha de tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessin zones urbanes, proposant mesures correctores si n'és el cas.

-Possible afecció a Espais Naturals Protegits i a llocs de la xarxa ecològica europea «Natura 2000».

Es recorda que, atesa la manca de detall de traçats i infraestructures, si en un futur s'ha de planificar o projectar alguna infraestructura, s'haurà de tramitar la corresponent Avaluació Ambiental Estratègica si es tracta d'un pla o programa (plans de detall, de desenvolupament, estudis informatius), o d'impacte si es tracta d'un projecte. Els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment en quant a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc, justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

Així mateix, ateses les consideracions contingudes en l'anàlisi del Pla, la CMAIB proposa al Govern:

- Que la planificació territorial i sectorial afronti la problemàtica sobre la mobilitat de la macrocefàlia de Palma.
- Que implementi instruments de fiscalitat verda que fomentin alhora el model de mobilitat sostenible del Pla i el dotin de recursos per implementar-se. “

Palma, 15 d'abril de 2018

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

IV.- Els objectius de la Planificació

Article 18. Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (Revisió vigent des d'1 de gener de 2021). Contingut del document inicial estratègic

a) Els objectius de la planificació.

- b) L'abast i contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables.
- c) El desenvolupament previsible del pla o programa.
- d) Els potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic.
- e) Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents.

L'objecte de l'Estudi Informatiu és el desenvolupament de les previsions del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears quan al projecte tramvia Platja de Palma d'acord amb el que preveu la normativa de la CAIB quan a la forma de desplegament dels projectes tramviaris.

L'esmentat PDS de Mobilitat preveu, com s'ha desenvolupat anteriorment, el desenvolupament d'un projecte tramviari que connecti el Centre de Palma amb l'aeroport i fins a s'Arenal. El tram III de la Fase I, objecte del present document, correspon al tram comprés entre Can Pastilla (TM de Palma) i s'Arenal (TM de Llucmajor).

Fase I: relaciona el centre de Palma amb l'Aeroport i els nuclis de la Badia a l'Est de la capital

- Tram I: connexió del centre de Palma (Plaça d' Espanya) amb l'Aeroport a través del litoral, travessant el Polígon de Llevant, El Molinar, Es Coll d'en Rabassa i Can Pastilla
- Tram II: extensió per les Avingudes de Palma, perllongant-se des de la Plaça d'Espanya.
- Tram III: extensió fins al Sud-est des del nucli de Can Pastilla fins a S'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'Aeroport

L'abast i objectius dels estudis informatius del projectes tramviaris es troben definits als article 161 i 121 de la *Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears (Veure llei)*, i són:

- Anàlisi i definició, en els aspectes geogràfics, funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada.
- Selecció, si escau, de l'alternativa més recomanable mitjançant una anàlisi multicriteri.
- Determinació de les condicions d'integració amb l'entorn urbà (des del punt de vista urbanístic, de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri.

Article 161.

.../... L'estudi informatiu comprendrà l'anàlisi i la definició, en aspectes tant geogràfics com funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada i, si escau, de la selecció de l'alternativa més recomanable com a solució proposada, mitjançant una anàlisi multicriteri.

En el seu cas, l'estudi informatiu haurà d'incloure l'estudi d'impacte ambiental de les opcions plantejades i constitueix el document bàsic a l'efecte de la corresponent avaluació ambiental prevista en la legislació ambiental.

Article 121.

1.../... [L'estudi informatiu en el sentit determinat a l'article 161] determinarà les condicions d'integració en l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri .../...

Al tractar-se d'una planificació en fases, Pla Director Sectorial i Estudi Informatiu, i un projecte posterior, podem diferenciar entre els objectius finals del PDS, i els objectius de l'Estudi informatiu, que és el desenvolupament dels aspectes que emanen del PDS específics per aquesta fase.

Objectius i línies estratègiques del PDS

Objectius PDS

- ✓ 1.- Garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori,
 - 1.4.2.5. Tramvia de la Badia de Palma
Fase I: relaciona el centre de Palma amb l'Aeroport i els nuclis de la Badia a l'Est de la capital
Tram III: extensió fins al Sud-est des del nucli de Can Pastilla fins a S'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'Aeroport.
- ✓ 2.- Reduir la contaminació generada per la mobilitat.
- 3.- Reduir l'accidentalitat
- ✓ 4.- Minimitzar el consum energètic
- 5.- Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments
- 6.- Transformar la distribució modal a favor dels modes no motoritzats i col·lectius
- 7.- Flexibilitzar el T. Públic i donar rigidesa a l'oferta de transport privat
- 8.- Optimitzar la connexió entre illes

Línies estratègiques PDS

- ✓ 1.- Augmentar i millorar l'oferta de transport públic interurbà i metropolità
- 2.- Dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans
- ✓ 3.- Optimització de la mobilitat turística
- 4.- Optimització de la distribució de mercaderies
- 5.- Seguiment del sistema de la mobilitat
- ✓ 6.- Potenciació d'energies sostenibles en el transport
- 7.- Millora de la seguretat viària
- 8.- Millora de la mobilitat interinsular

Objectius específics Estudi Informatiu

- L'objectiu de l'estudi informatiu és plantejar, per als projectes tramviaris prevists pel PDS, el traçat més idoni per a la seva implantació, i establir, en el seu cas la banda de reserva de la ocupació previsible.
- Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears.**
- Els objectius es desenvolupen mitjançant els continguts previstos per als estudis informatius:
- Anàlisi i definició, en els aspectes geogràfics, funcionals i d'explotació, de les opcions d'una actuació determinada.
 - Selecció, si escau, de l'alternativa més recomanable mitjançant una anàlisi multicriteri.
 - Determinació de les condicions d'integració amb l'entorn urbà (des del punt de vista urbanístic, de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri.
 - Els estudis informatius han d'incloure, si escau, una proposta de la banda de reserva de la previsible ocupació de la infraestructura i de les seves zones de domini públic.

Objectius específics derivats de la Declaració Ambiental estratègica del PDS:

- S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius.
- S'ha de tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessin zones urbanes, proposant mesures correctores si n'és el cas.
- [S'ha de tenir en compte la] Possible afecció a Espais Naturals Protegits i a llocs de la xarxa ecològica europea «Natura 2000».
- s'haurà de tramitar la corresponent Avaluació Ambiental Estratègica dels estudis informatius) Els estudis ambientals (estratègics o d'impacte) hauran d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment en quant a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc, justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

Objectius específics projecte

- S'entén per projecte tècnic l'instrument tècnic que defineix les característiques tècniques necessàries per desenvolupar la previsió del PDS desenvolupada per l'estudi informatiu.
- Les alternatives de traçat s'hauran desenvolupat mitjançant el Pla anomenat Estudi Informatiu, del qual depèn jeràrquicament el projecte tècnic.
- Llei 4/2014/caib, de 20 de juny, de transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears.**
- Secció 2. Establiment de nous serveis**
- Article 121 Aprovació del projecte**
- 7.../...
- S'entén per projecte de construcció el que estableix el desenvolupament complet de la solució adoptada en relació amb la necessitat d'una determinada infraestructura ferroviària, amb el detall necessari per a fer factible la seva construcció i posterior explotació. El projecte bàsic és la part del projecte de construcció que conté els aspectes geomètrics d'aquest, així com la definició concreta dels béns i drets afectats.*
9. La construcció dels ferrocarrils de transport públic s'haurà d'ajustar a les característiques tècniques i a la normativa vigent per a garantir la qualitat, la seguretat i l'homogeneïtat.

Objectius específics derivats de la Declaració Ambiental estratègica del PDS:

- S'ha de tenir en compte la contaminació acústica, especialment quan es travessin zones urbanes, proposant mesures correctores si n'és el cas.
- [S'ha de tenir en compte la] Possible afecció a Espais Naturals Protegits i a llocs de la xarxa ecològica europea «Natura 2000».
- s' haurà de tramitar la corresponent Avaluació Ambiental dels projectes
- La documentació ambiental dels projectes [en el aspectes que no hagin estat estudiades anteriorment pels instruments jeràrquicament superiors] haurà d'incloure un estudi d'alternatives de diversos aspectes, especialment en quant a ubicació, traçat, tecnologia, materials, etc, justificant des del punt de vista ambiental l'alternativa escollida.

V.- Abast i contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables

Abast i contingut

Article 18. Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (Revisió vigent des d'1 de gener de 2021). Contingut del document inicial estratègic

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

D'acord amb els objectius i aspectes descrits amb anterioritat, l'abast de l'estudi Informatiu objecte d'anàlisi correspon al desenvolupament de les alternatives raonables per a desenvolupar el Tram III de la Fase I relatiu al tramvia de la Platja de Palma, entre Can Pastilla, iniciant-se amb la intersecció amb el tram de Palma-Aeroport:

PDS Mobilitat Illes Balears

1.4.2.5. Tramvia de la Badia de Palma

Fase I: relaciona el centre de Palma amb l'Aeroport i els nuclis de la Badia a l'Est de la capital

Tram III: extensió fins al Sud-est des del nucli de Can Pastilla fins a S'Arenal, deixant a una banda el ramal de connexió amb l'Aeroport.

En aquesta fase de la planificació i tramitació ambiental s'han plantejat de forma preliminar les possibles alternatives de traçat, si bé, atès que l'Estudi Informatiu es troba en desenvolupament, poden introduir-se o aparèixer canvis en les alternatives generades i estudiades actualment.

L'estudi informatiu definirà, justificarà tècnicament i valorarà les diferents alternatives plantejades per a la connexió amb transport públic tramviari dels nuclis Can Pastilla i S'Arenal. Es pretén seleccionar aquella alternativa que presenti un major nivell de compliment dels objectius de l'actuació i que, en conseqüència, es proposarà per al seu desenvolupament en fases posteriors (projecte).

La planificació pretén implementar una línia de transport públic que connecti tramviàriament tot el nucli de la platja de Palma (Palma i Lluçmajor). Actualment la Platja de Palma-Arenal de Lluçmajor és un nucli urbà continu que es troba interconnectat mitjançant diverses línies d'autobusos de l'EMT:

2019

línia 23 (Palma – S'Arenal – Cala Blava), 1.042.351 passatgers

línia 25 (Platja de Palma per Autopista), 2.512.863 passatgers

No obstant això, els treballs objecte de l'estudi informatiu són solament els definits per a un dels trams que integren el Tramvia de la Badia de Palma (Fase I, Tram III), per la qual cosa aquests no s'han d'entendre de manera individualitzada sinó en la lògica d'una implantació total del tramvia, ja que aquest resultarà integrat dins una xarxa molt més àmplia, i per tant, les alternatives definides no es veuran com a alternatives aïllades que solament connecten S'Arenal des de Can Pastilla, sinó amb el centre de Palma i Santa Ponça. Cal destacar que el 41% de les places turístiques de l'illa es concentren a Palma, Lluçmajor i Calvià. Així, un servei de Badia permetria complementar l'oferta del transport públic actual de superfície, reduint així l'ús del vehicle privat.

A l'estudi informatiu s'analitzaran els condicionants de demanda, ambientals, de mobilitat, urbanístics, d'explotació, econòmics i

socioeconòmics de la implantació del tramvia a Palma que serviran de partida a l'anàlisi multicriteri.

L'EI inclourà les dades de partida que serviran per a la definició de cadascuna de les alternatives proposades per a la seva valoració. També s'adjunten tots els plans que recullen la informació prèviament descrita en els diferents subapartats corresponents als diferents tipus de condicionants, indicant en tots ells les diferents alternatives per a poder percebre visualment les interaccions amb els diferents traçats.

Una vegada descrit el traçat de cadascuna de les diferents alternatives i definits el conjunt de criteris a avaluar es passa a la valoració de cadascuna d'elles per a la seva posterior comparació mitjançant una anàlisi multicriteri. El resultat d'aquest és la selecció de l'alternativa que es consideri òptima en un equilibri entre el funcionament del servei de transport públic i la integració a la ciutat de la infraestructura.

En relació a l'estudi d'alternatives, l'Estudi Informatiu tindrà conte els següents aspectes bàsics:

- Les alternatives s'estudiaran en dos subtrams, que es tindran en compte en l'anàlisi i valoració d'alternatives.

Subtram A: Entre Can Pastilla i les Meravelles (fins al carrer Llaüt). Longitud aproximada de 3,77 km.

Subtram B: Entre l'inici del carrer Trasimé fins al punt final del tramvia a S'Arenal, amb una longitud aproximada de 1,19 km.

Aquest subtram discorr per una zona urbanística molt més complexa a efectes de la implantació d'un tramvia, al presentar una densitat edificada molt elevada i carrers més estrets i inadequats per implantació d'un tramvia.

- D'acord amb l'objectiu de PDSM 2019-2026, l'Estudi Informatiu ha de tenir en compte en el seu plantejament d'alternatives la previsió, o almenys no impossibilitar, una futura continuació cap al sud-est, anant a cobrir noves demandes com poden ser les urbanitzacions de Son Verí Nou, Cala Blava i Bellavista.
- S'estudia com a alternativa 1 la grafia d'un possible traçat previst al Pla Director Sectorial.
- Es tindran en compte els estudis de demanda realitzats prèviament i l'estudi informatiu del primer tram de la fase 1 del tramvia de la Badia de Palma, sobretot en el que concerneix la zona de connexió amb el tram III.

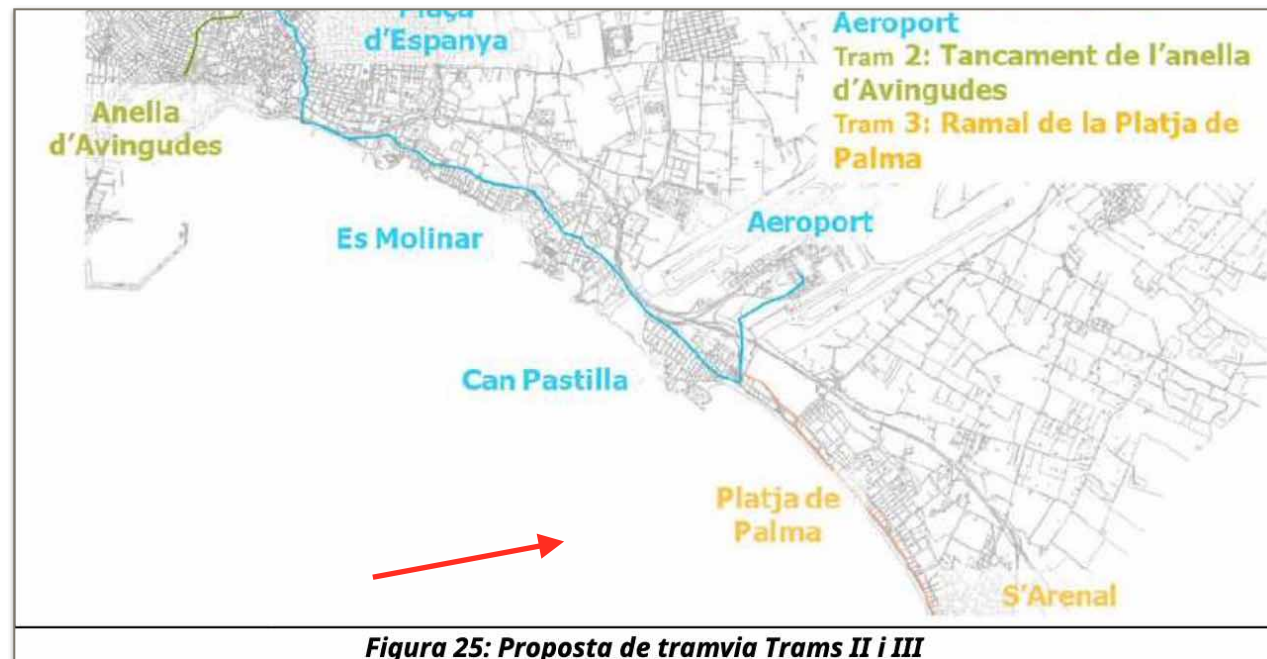


Figura 25: Proposta de tramvia Trams II i III

Font: PDS Mobilitat

L'alternativa seleccionada en aquest estudi informatiu acaba en la Gran Via de Can Pastilla, amb una última parada d'andanes laterals que funcionarà com una terminal intermèdia en la qual els possibles serveis proposats són: Palma – Can Pastilla, Palma – Aeroport, Palma – S'Arenal.



- Els traçats de les alternatives es preveuen prioritàriament amb via doble pel mateix carrer o traçat, atès la optimització de les inversions necessàries, la funcionalitat del tramvia i les disfuncions i interferències que podrien generar sobre la funcionalitat de l'espai urbà.

En alguns casos, quan no es possible la secció de via doble, es plantegen traçats diferents per a cada sentit de la línia.

- D'acord amb la declaració ambiental estratègica, s'ha de tenir en compte la viabilitat d'utilització dels antics traçats ferroviaris i, en el seu cas, justificar la inviabilitat de la seva utilització.

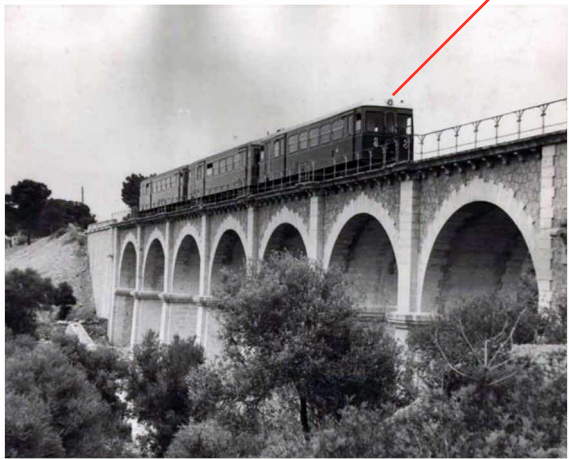
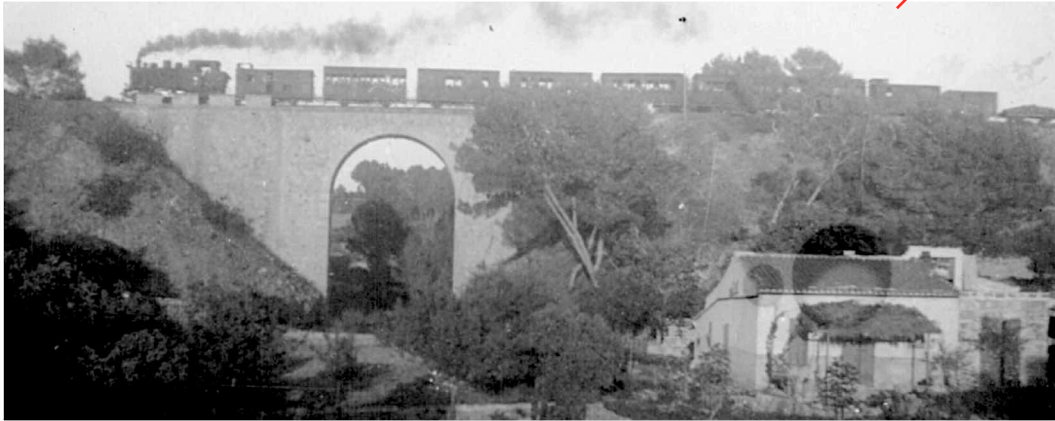
En aquest sentit, en el present document, s'ha localitzat l'antic traçat ferroviari (Línia Palma-Santanyí) i es té en conte en les alternatives plantejades i d'estudi.

L'EI partirà de les informacions i estudis previs disponibles:

- *Estudi de la demanda captable del tramvia de la Badia de Palma*, realitzat per CINESI al setembre de 2009.
- *Projecte bàsic del tramvia de la Badia de Palma. Fase I: Palma – Aeroport*. Realitzat per INECO al gener de 2009 i revisat al setembre de 2009.
- *Pla de Mobilitat* de l'Ajuntament de Palma.
- *Estudi de la Mobilitat en dia feiner a Palma*, realitzat per CINESI i el Institut Opinòmetre encarregat pel Consorci Transports Mallorca al juny de 2009.
- *Estudi d'alternatives per a l'ordenació de l'enllaç Palma-Aeroport en Can Pastilla*, realitzat per Esteyco al febrer de 2010, encarregat pel Consorci Platja de Palma.
- *Estudi Informatiu del primer tram de la fase 1 del tramvia de la Badia de Palma*, redactat per INGEROP al setembre de 2010.



**Antiga Traça del Ferrocarril
Palma-Santanyí. 1917-1964
Font: Elaboració pròpia**



**Línia Palma- Santanyí
Pont dels Jueus (Palma i Lluçmajor) i Pont de les Set Boques (Lluçmajor)
Font: Fotos Antiguas de Mallorca, Facebook.**

Inaplicabilitat conceptual de l'alternativa 0

El concepte d'alternativa 0 consisteix en la no realització del projecte o pla, en aquest cas l'Estudi Informatiu.

En el present cas, a nivell conceptual i d'avaluació ambiental, atès que ens trobem davant un sistema de planificació per fases, on cada fase de planificació depèn jeràrquicament d'un instrument superior, entenem conceptualment que no és aplicable pel següent:

La necessitat del tram tramviari ha estat definida i justificada a la fase de planificació anterior, de la qual l'estudi informatiu en depèn jeràrquicament. D'aquesta manera, l'alternativa 0, de fer o no fer aquest tram tramviari, correspon a la fase de planificació del Pla Director sectorial, i implicaria la seva modificació, entenent-se que legalment un estudi informatiu no pot modificar el pla de mobilitat del qual depèn jeràrquicament. D'aquesta manera, la no realització del pla, en bona praxi, requeriria un procediment de modificació del Pla Director Sectorial.

Per una altra part, entenem que és aplicable el contingut del punt setè de la Circular del Conseller de 6 de novembre de 2015 ([Descarregar circular](#)), atès que la necessitat de l'estudi informatiu es troba imposada al PDS de Mobilitat:

Circular del conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca sobre la tramitació de les avaluacions ambientals, de 6 de novembre de 2015

Setè.- Anàlisi tècnica de l'expedient i propostes d'acord

1.- L'anàlisi tècnica de l'expedient s'elaborarà a partir d'un informe-proposta tècnic que haurà de tenir en compte els següents criteris:

f) A les avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques, els informes no han de tenir en compte la manca de l'alternativa zero, quan l'execució del projecte o l'activitat, l'imposi un pla o programa aprovat, de rang superior al que és objecte d'avaluació, sempre i quan el pla o programa tingui un grau de concreció suficient.

Alternatives de traçat

Objecte i abast de l'Estudi Informatiu correspon a identificar i escollir la millor alternativa de traçat per al tram tramviari, segons el que ja ha establert el Pla Director Sectorial.

D'aquesta manera, s'han plantejat inicialment 3 alternatives, que recorren respectivament a la primera línia, segona línia i tercera línia del nucli turístic de la Platja de Palma.

Cada alternativa ha estat subdividida en dos subtrams:

- A, Entre Can Pastilla i les Meravelles (fins al carrer Llaüt). Longitud aproximada de 3,77 km.
- B, Entre l'inici del carrer Trasimé fins al punt final del tramvia a S'Arenal, amb una longitud aproximada de 1,19 km.

Totes les alternatives permeten fer combinacions entre els subtrams A i B de les altres alternatives.

Alternativa 1. Primera línia de la Platja de Palma

Discorr per la primera línia de la Platja de Palma, per l'actual passeig marítim, exceptuant-ne la primera part que no té suficient amplada per la qual cosa discorr pel carrer Manuela de los Herreros i Sorà, per davant Ses Fontanelles i l'Aquari de Palma.

Tota la traça discorr per carrers urbans.

Aquesta alternativa es incompatible amb l'aprofitament de la antiga traça ferroviària.

Alternativa 2. Segona línia de la Platja de Palma

Discorr el primer subtram per la segona línia, coincidint parcialment amb l'alternativa 1 per davant Ses Fontanelles i l'Aquari, continuant pel carrer Manuela de los Herreros i Sorà, que es prolonga pel carrer Marbella.

El Subtram B discorr inicialment per la 3^a línia de la Platja de Palma, coincidint parcialment amb l'alternativa 3, si bé després, atès que es tracta de carrer estrets per al traçat tramviari, es separen les vies segons el sentit de circulació. Un dels itineraris coincideix amb la traça de l'antic ferrocarril, que avui correspon, aproximadament, a carrers urbans.

Tota la traça discorr per carrers urbans.

Alternativa 3. Tercera línia de la Platja de Palma

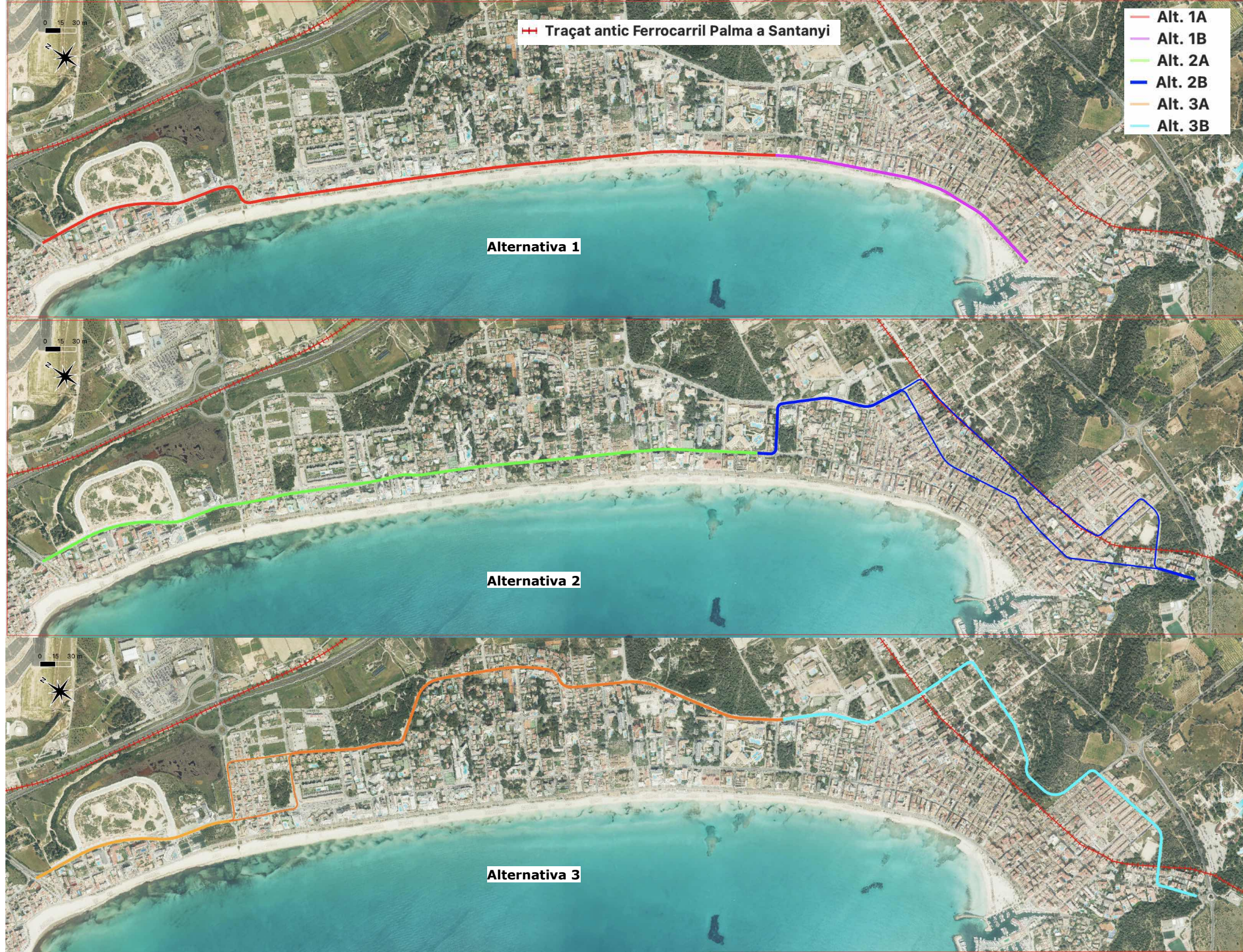
Tot el traçat discorr per la tercera línia de la Platja de Palma, es a dir per la façana posterior del nucli Aquesta alternativa es incompatible amb cap aprofitament de la antiga traça ferroviària.

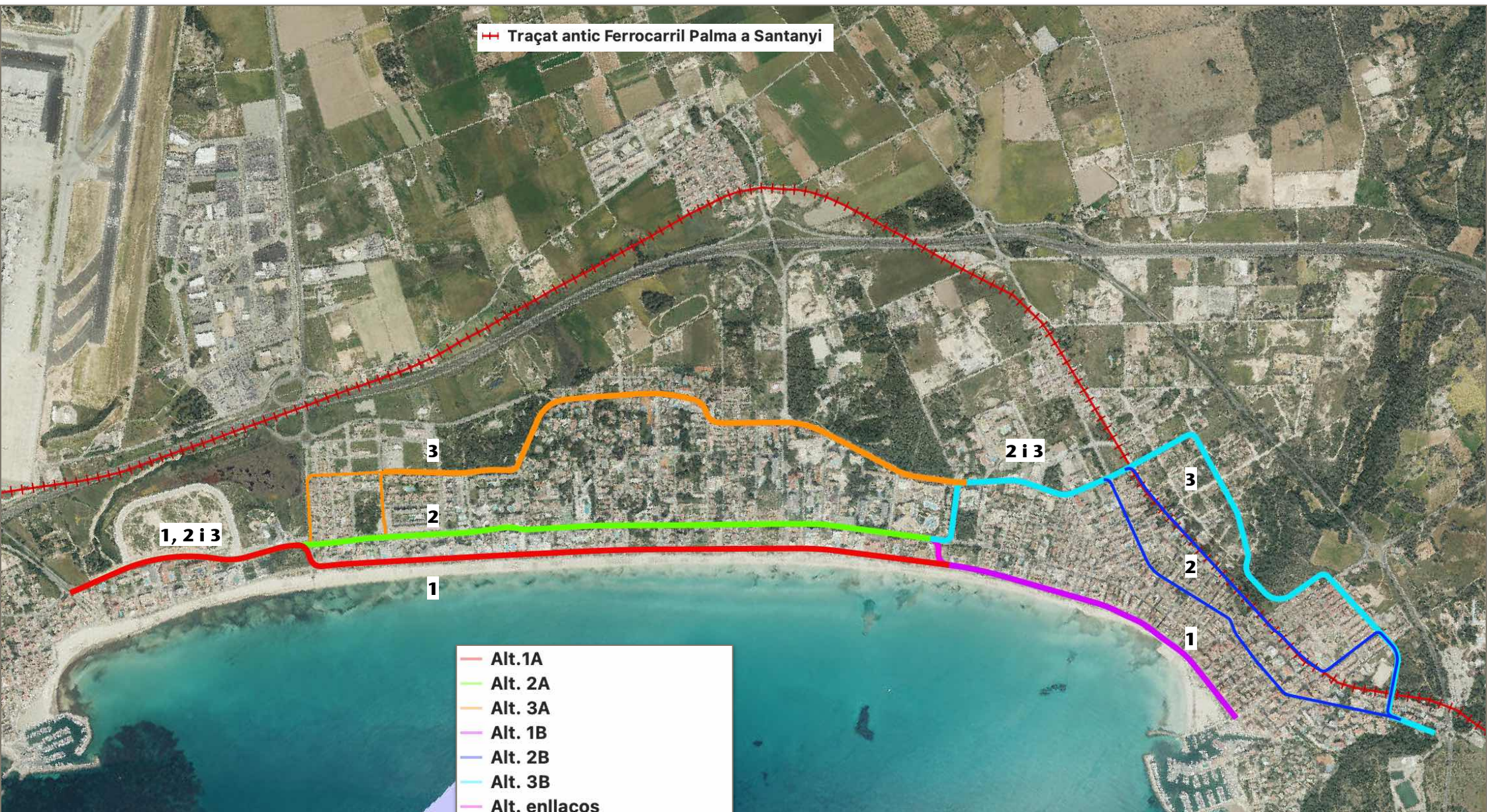
Tota la traça discorr per carrers urbans, exceptuant-ne part del traçat 3B que discorr per sòl rústic, travessant-ne el Torrent dels Jueus.

Presenta, en el subTram A, una petita part del

recorregut on les vies discorren per dos carrers diferents.

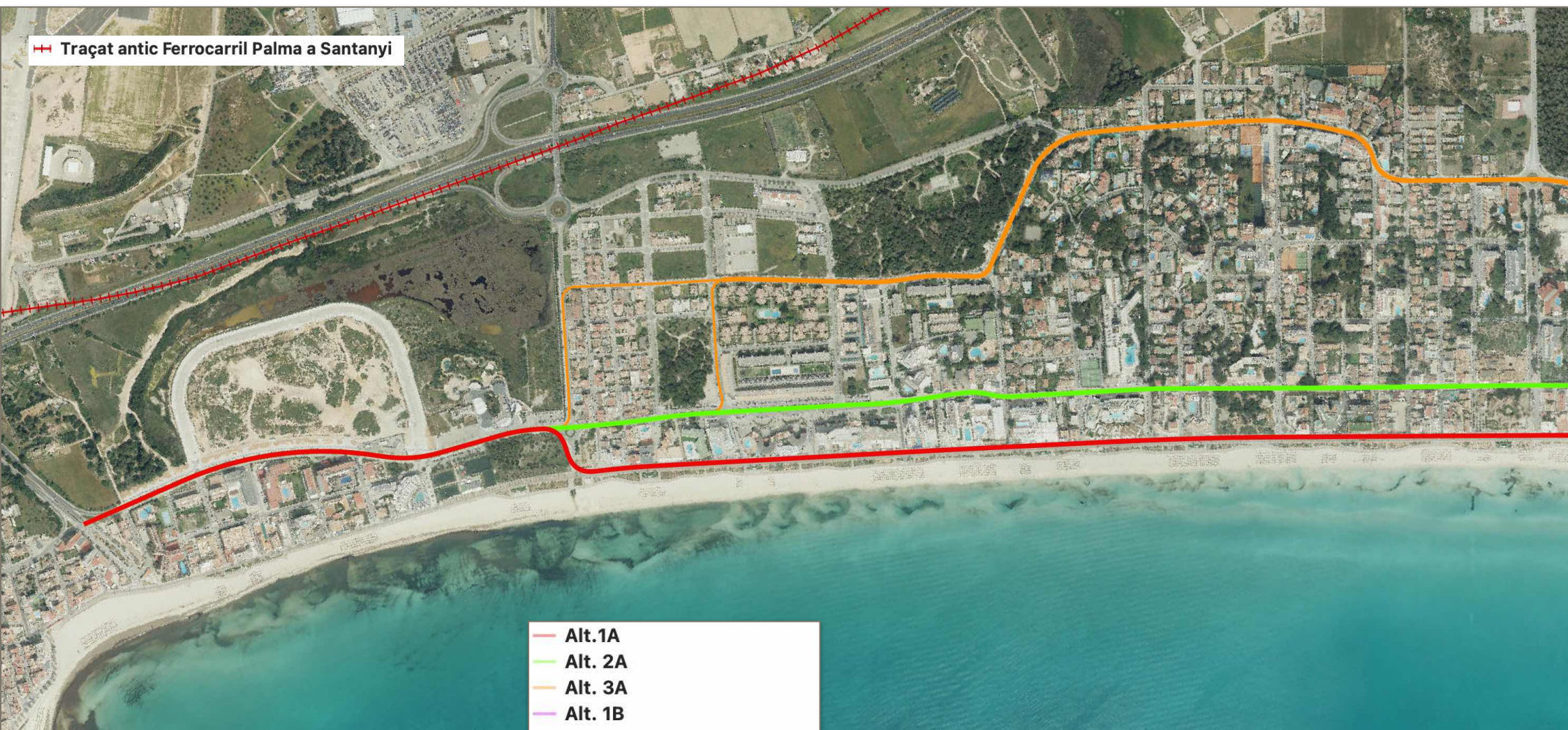




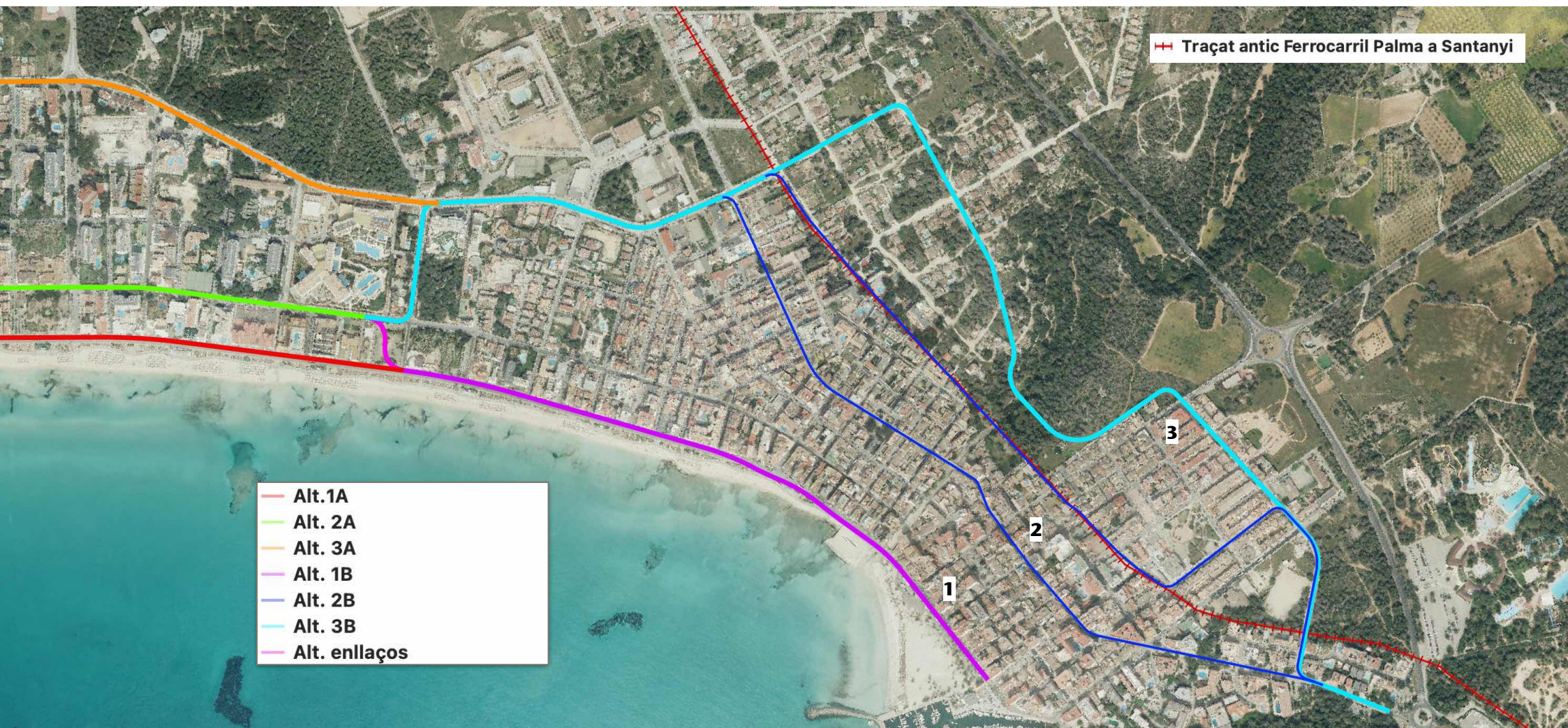




— Traçat antic Ferrocarril Palma a Santanyi



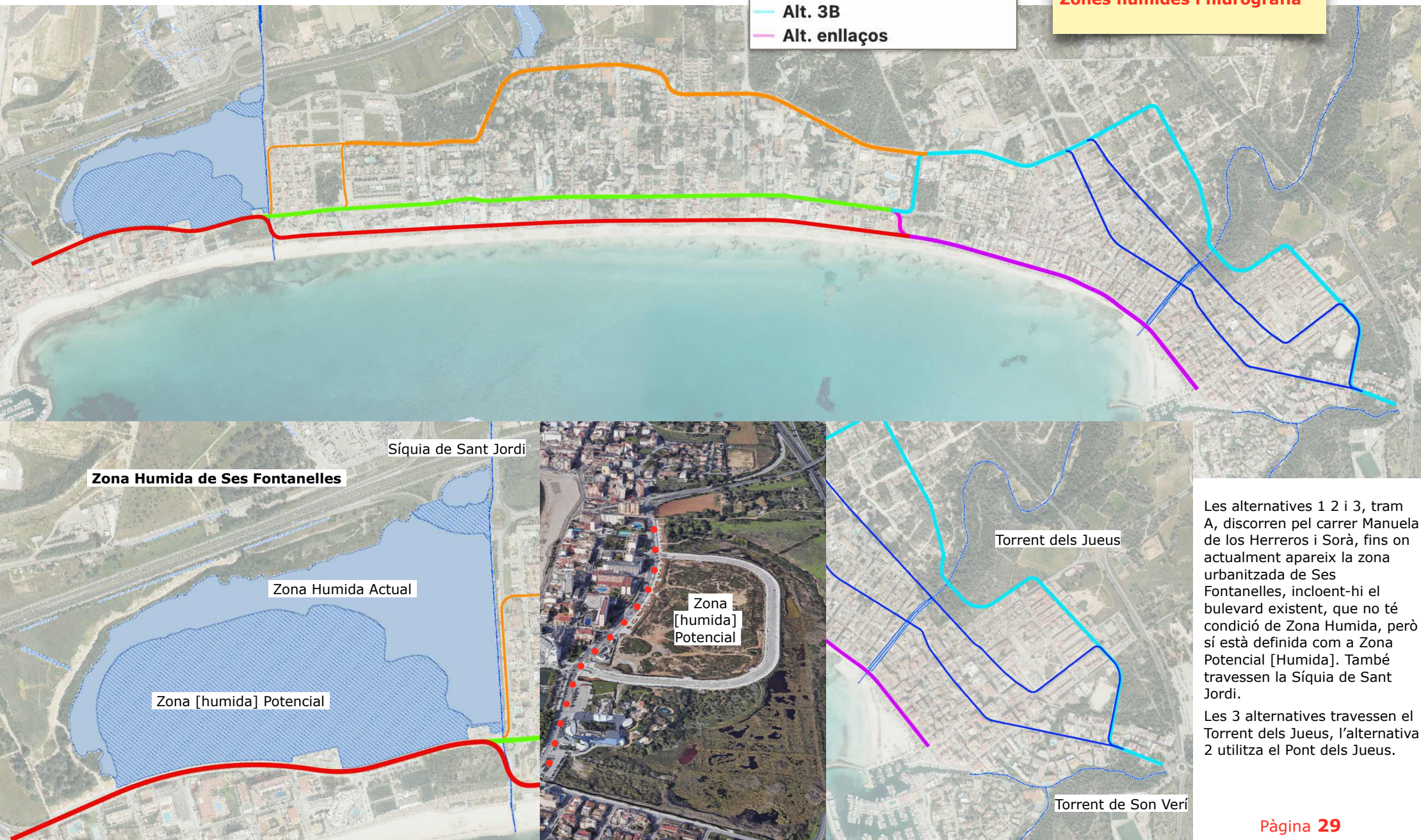
- Alt. 1A
- Alt. 2A
- Alt. 3A
- Alt. 1B
- Alt. 2B
- Alt. 3B
- Alt. enllaços



Sensibilitat ambiental de les Alternatives

- Alt. 1A
- Alt. 2A
- Alt. 3A
- Alt. 1B
- Alt. 2B
- Alt. 3B
- Alt. enllaços

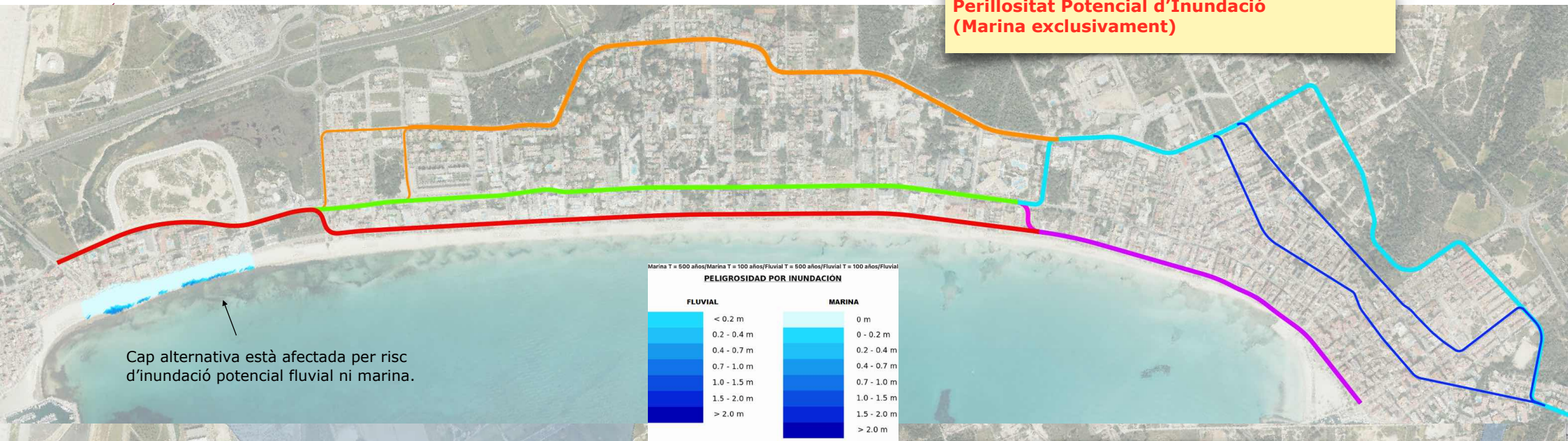
Zones humides i hidrografia



Les alternatives 1 2 i 3, tram A, discorren pel carrer Manuela de los Herreros i Sorà, fins on actualment apareix la zona urbanitzada de Ses Fontanelles, incloent-hi el boulevard existent, que no té condició de Zona Humida, però sí està definida com a Zona Potencial [Humida]. També travessen la Siquia de Sant Jordi.

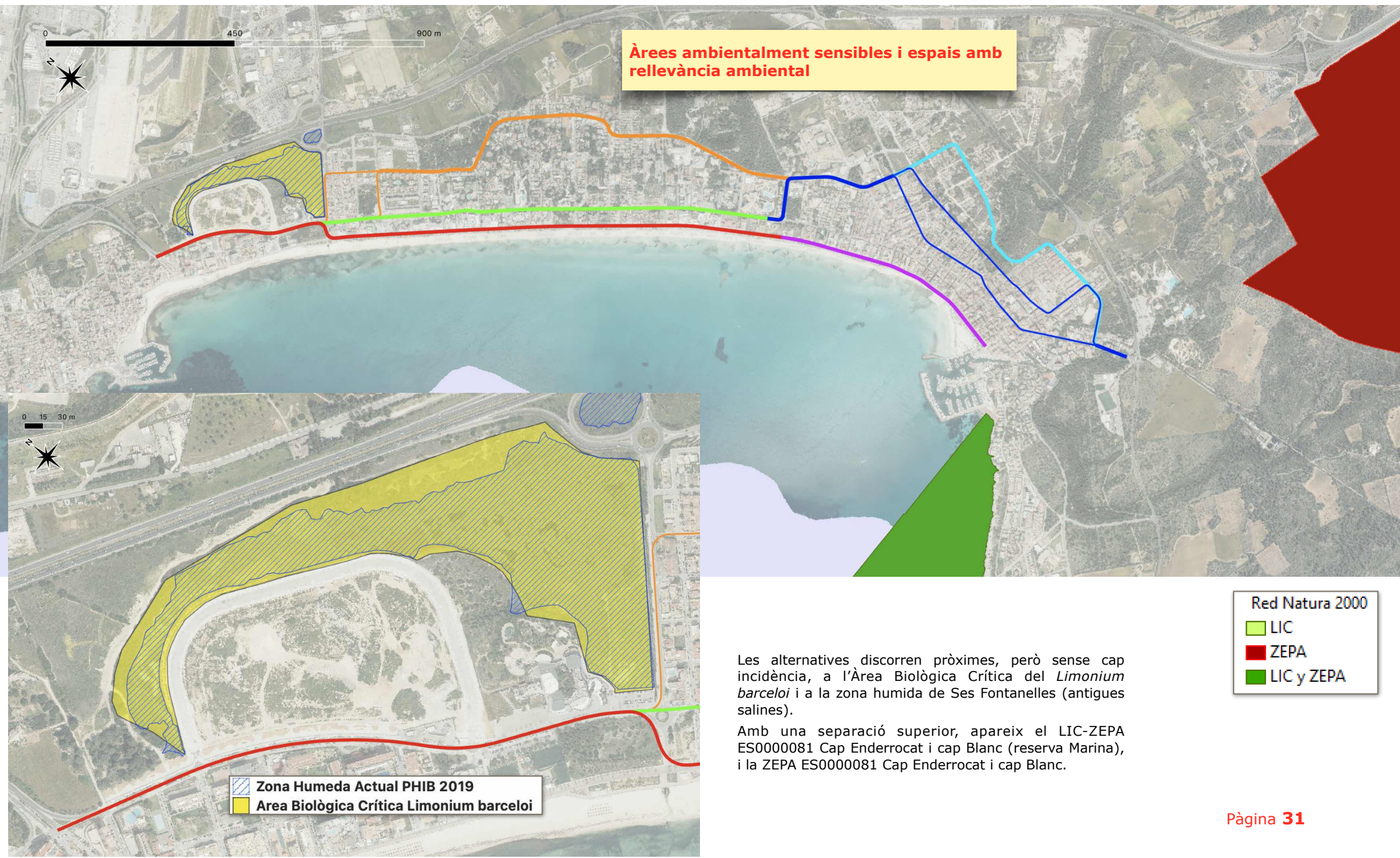
Les 3 alternatives travessen el Torrent dels Jueus, l'alternativa 2 utilitza el Pont dels Jueus.

Perillositat Potencial d'Inundació (Marina exclusivament)



Planes d'inundació (inundació Potencial)





Àrees ambientalment sensibles i espais amb rellevància ambiental

Red Natura 2000

LIC

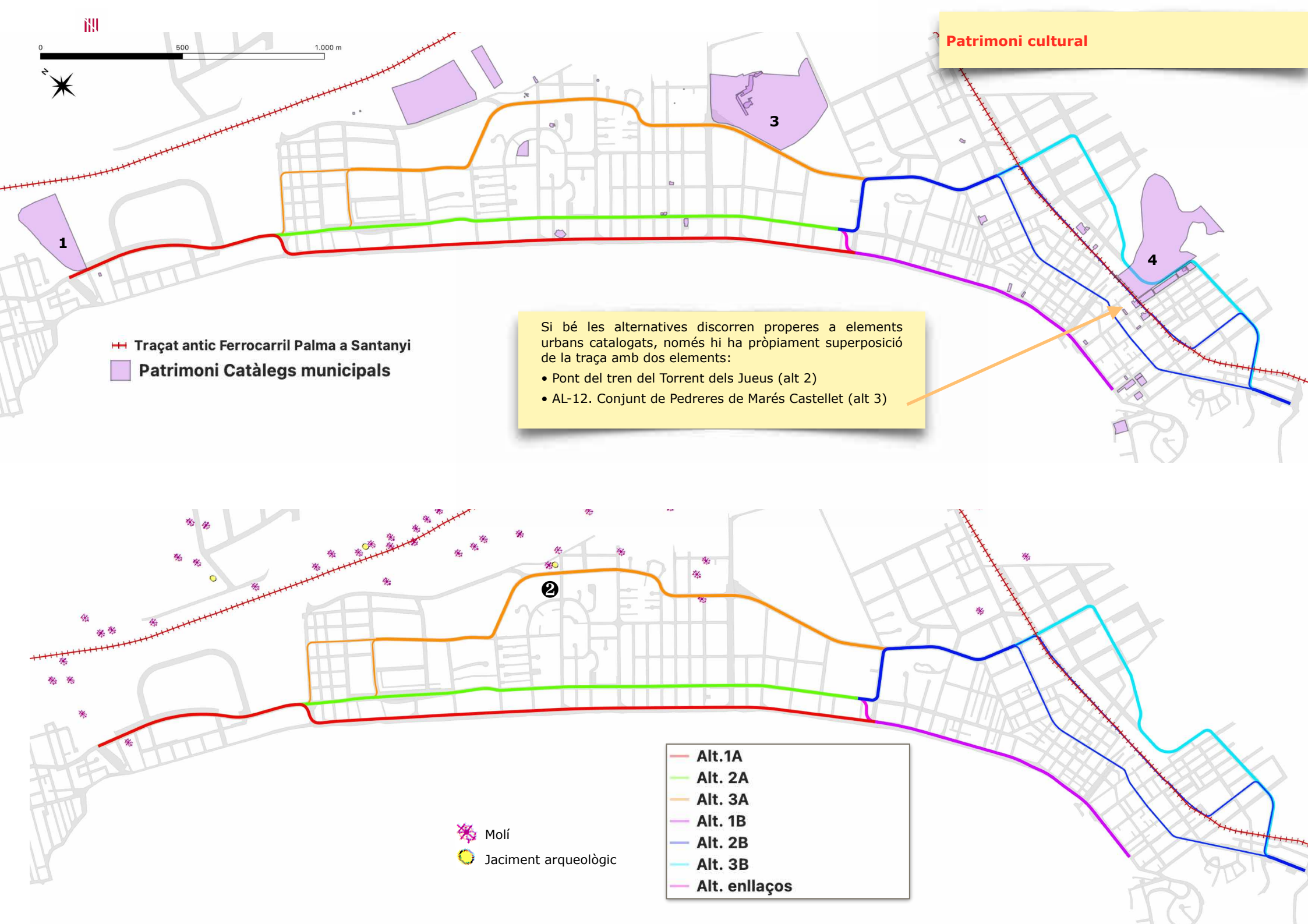
ZEPA

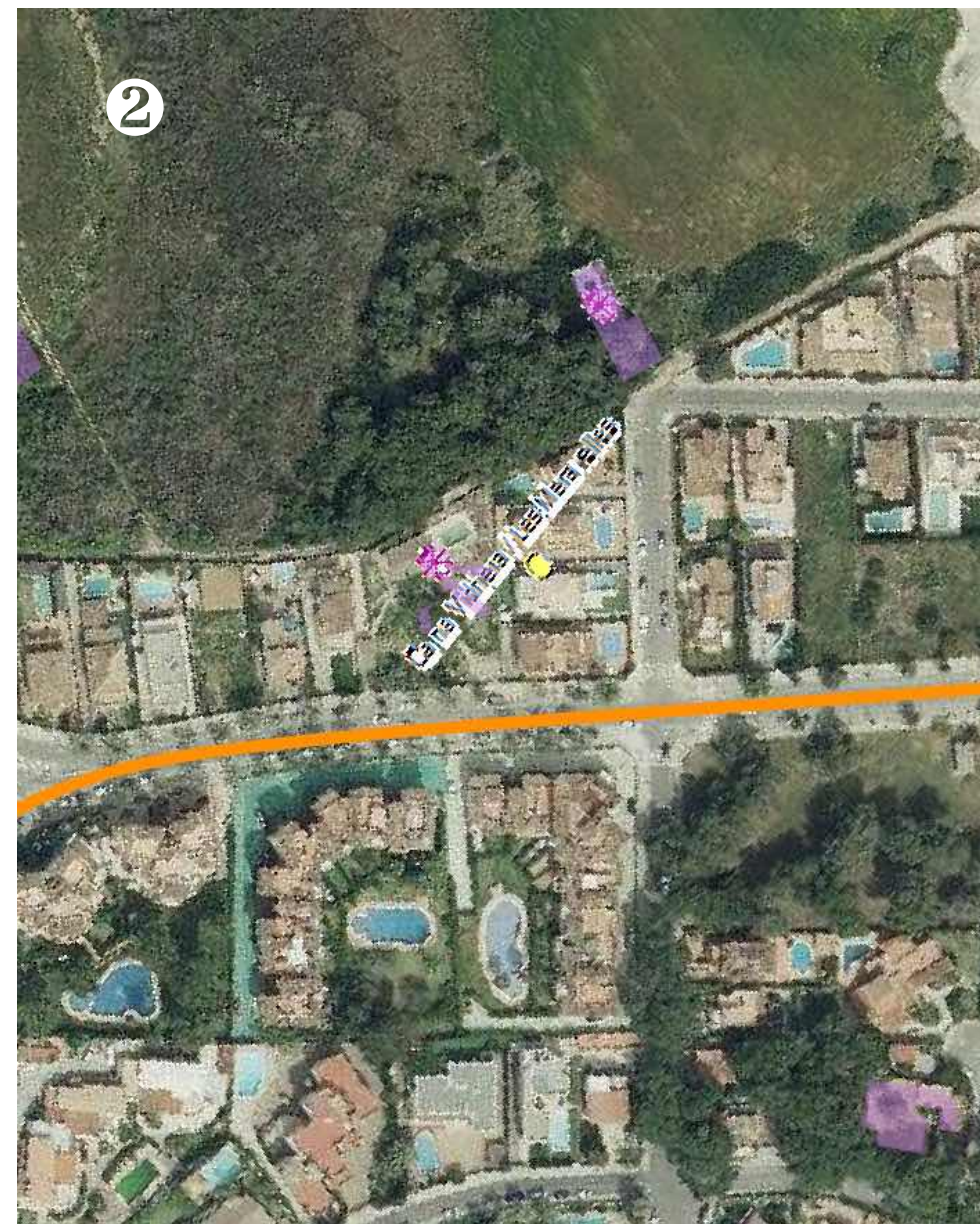
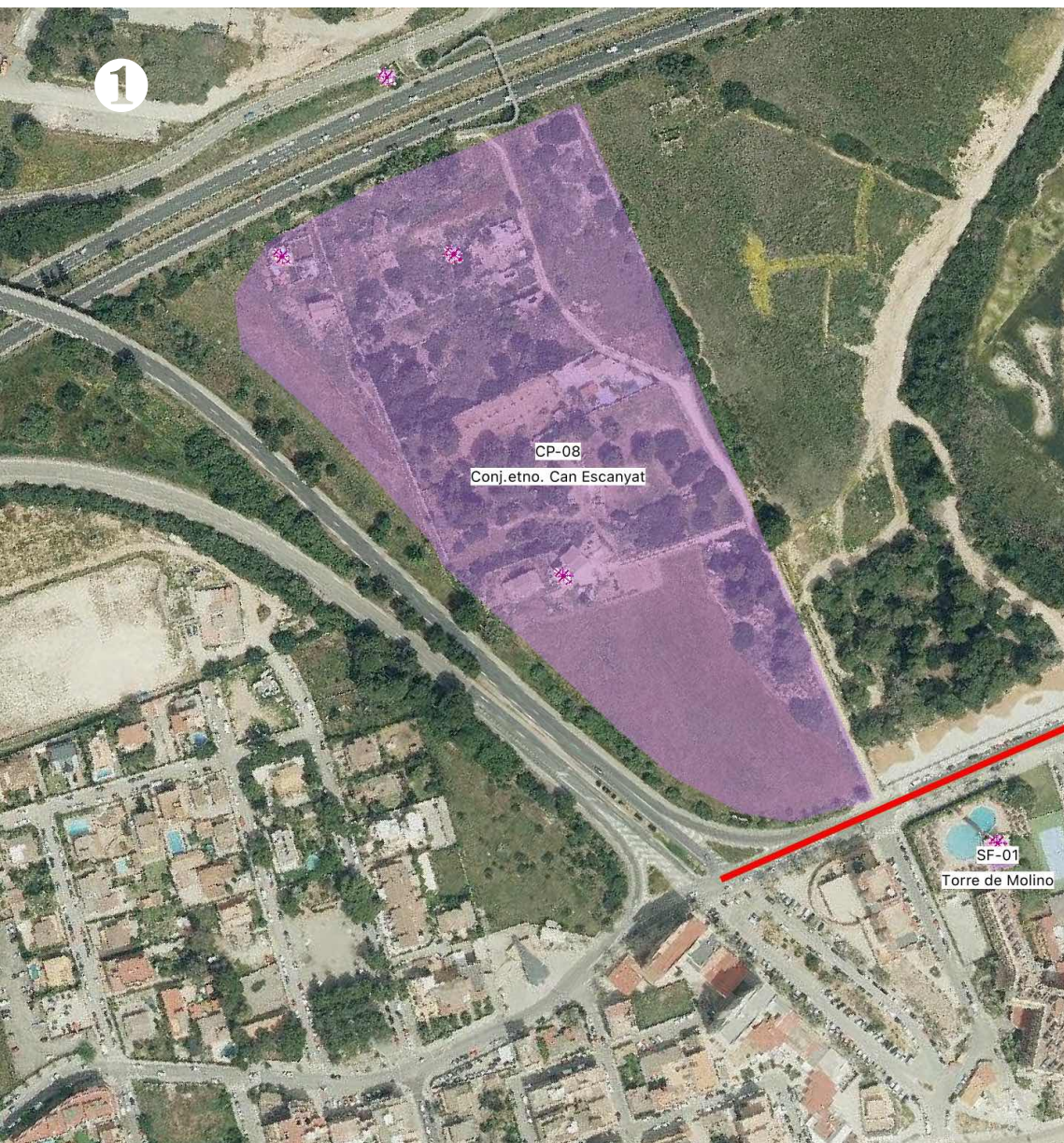
LIC y ZEPA

Les alternatives discorren pròximes, però sense cap incidència, a l'Àrea Biológica Crítica del *Limonium barceloi* i a la zona humida de Ses Fontanelles (antigues salines).

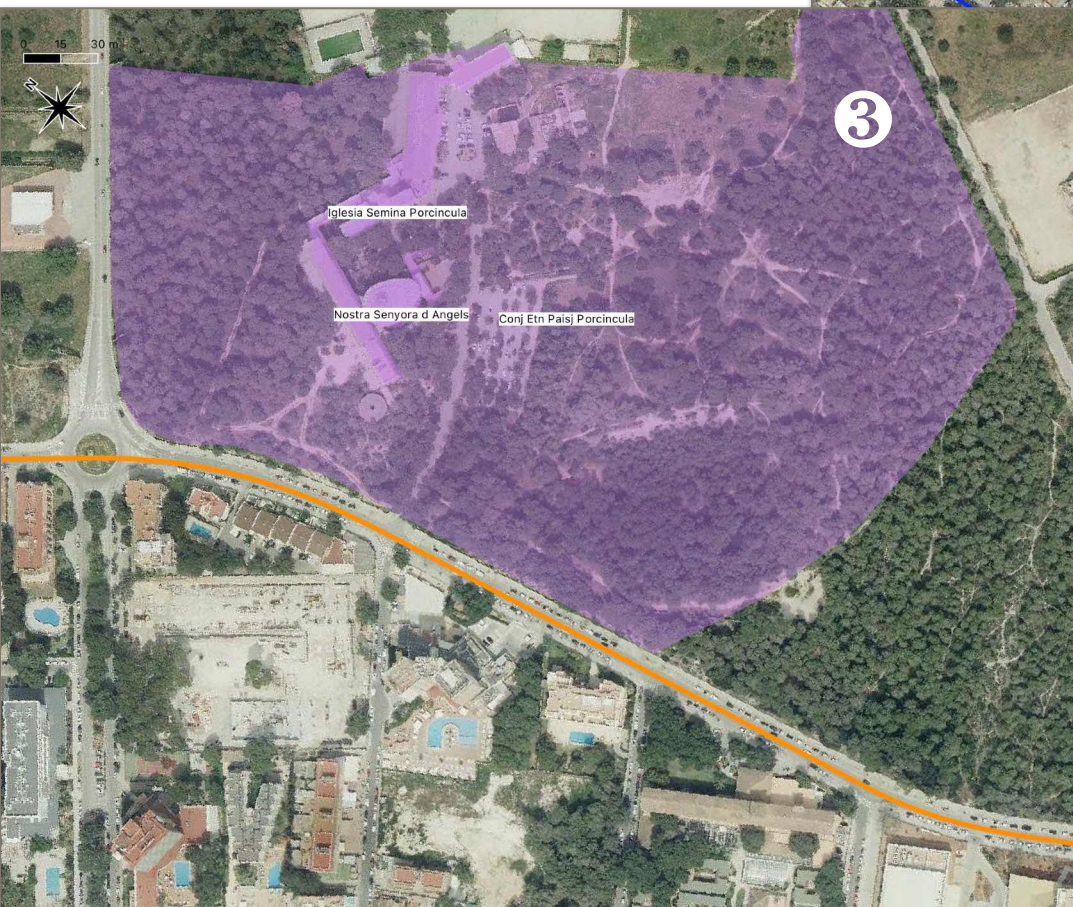
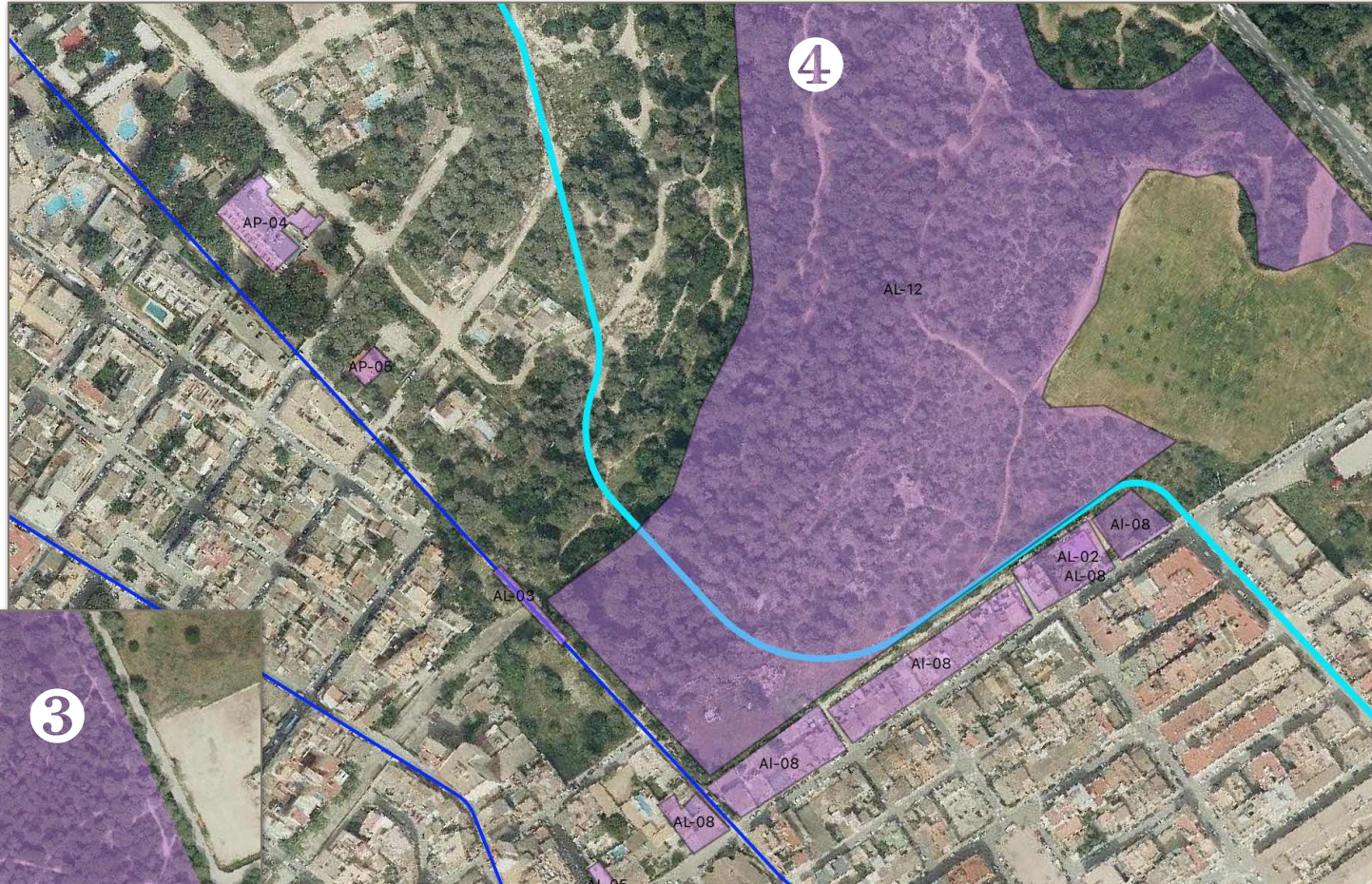
Amb una separació superior, apareix el LIC-ZEPA ES0000081 Cap Enderrocat i cap Blanc (reserva Marina), i la ZEPA ES0000081 Cap Enderrocat i cap Blanc.

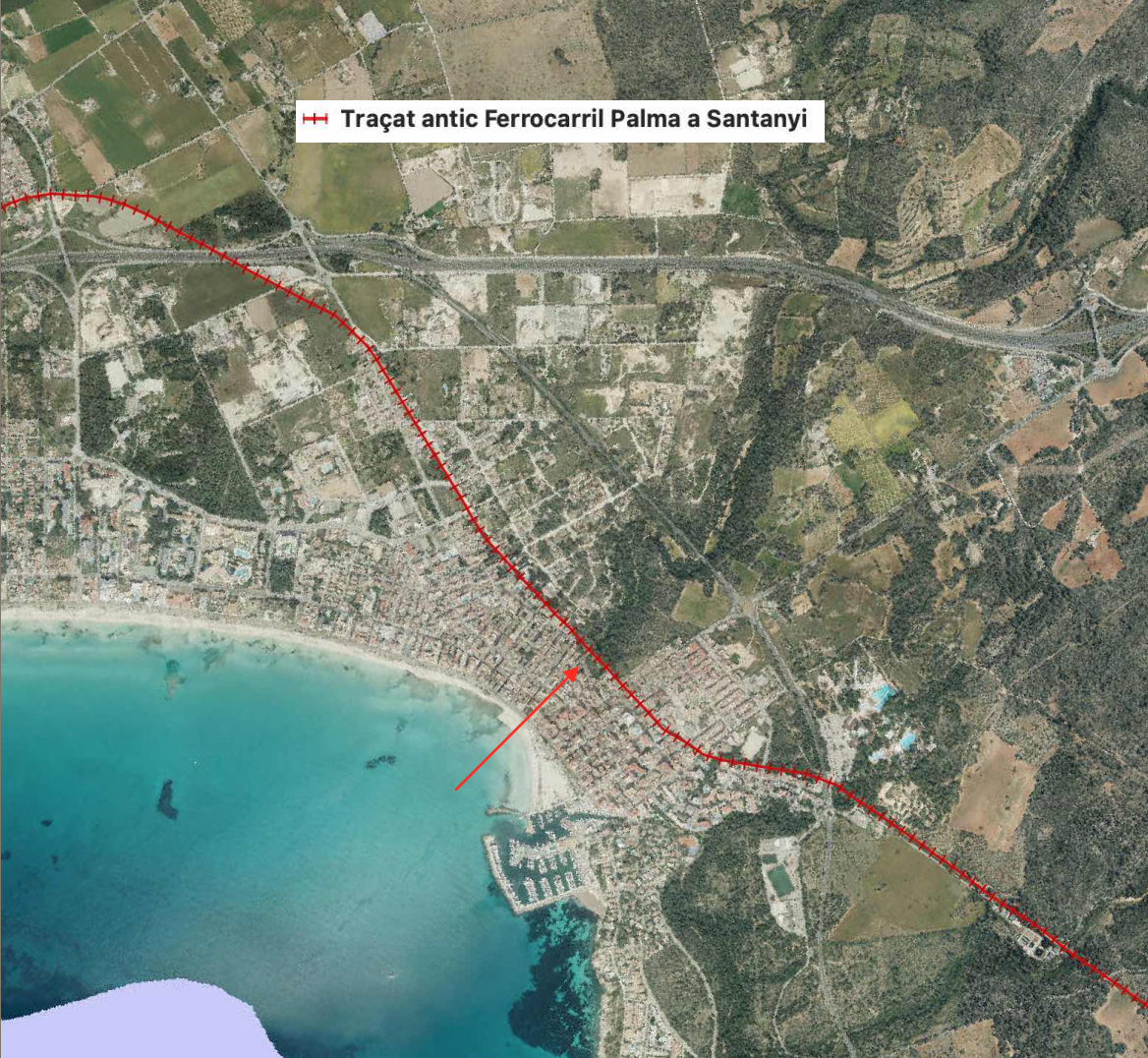
Zona Humeda Actual PHIB 2019
Area Biológica Crítica *Limonium barceloi*



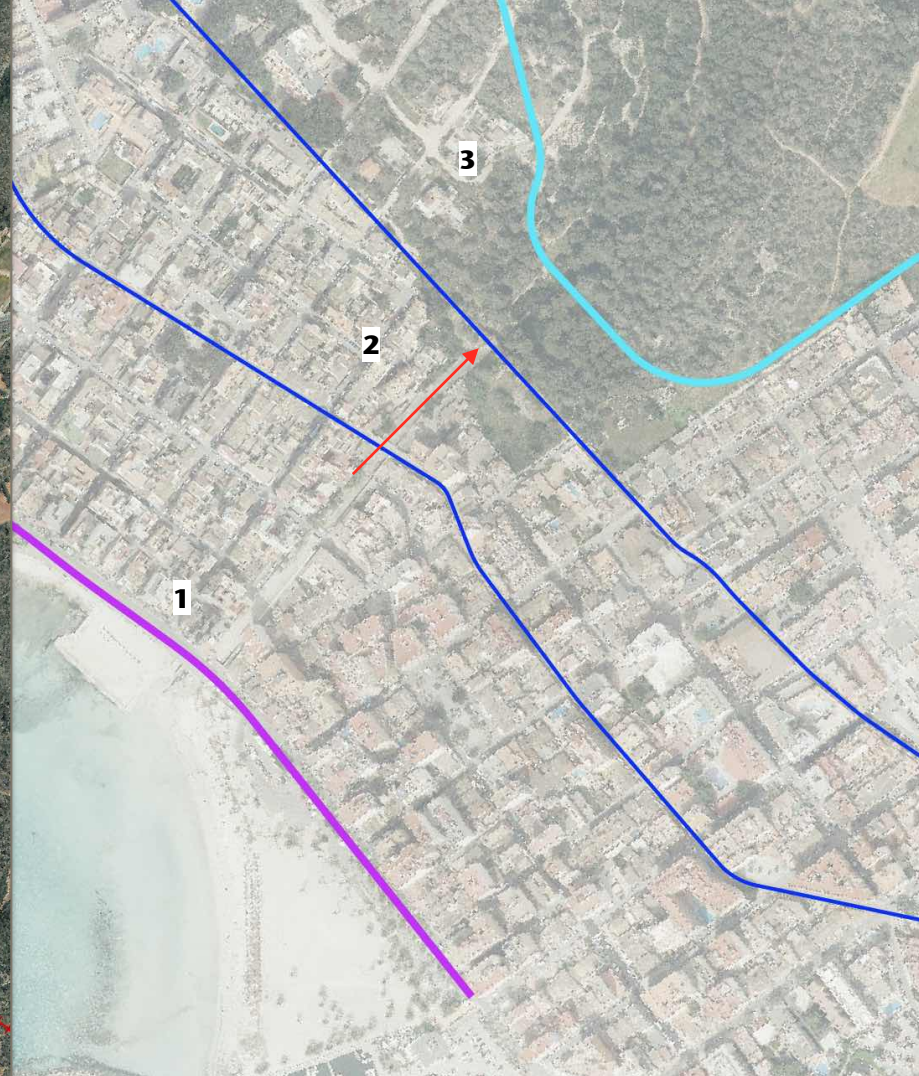


AL-03 Pont del Torrent dels Jueus (Palma i Lluçmajor)
 AL-12. Conjunt de Pedreres de Marès Castellet (Lluçmajor)
 AL-08. Conjunt urbà Can Delofeu (Lluçmajor)





⚡ Traçat antic Ferrocarril Palma a Santanyi



Antiga Traça del Ferrocarril
Palma-Santanyi. 1917-1964
Font: Elaboració pròpia

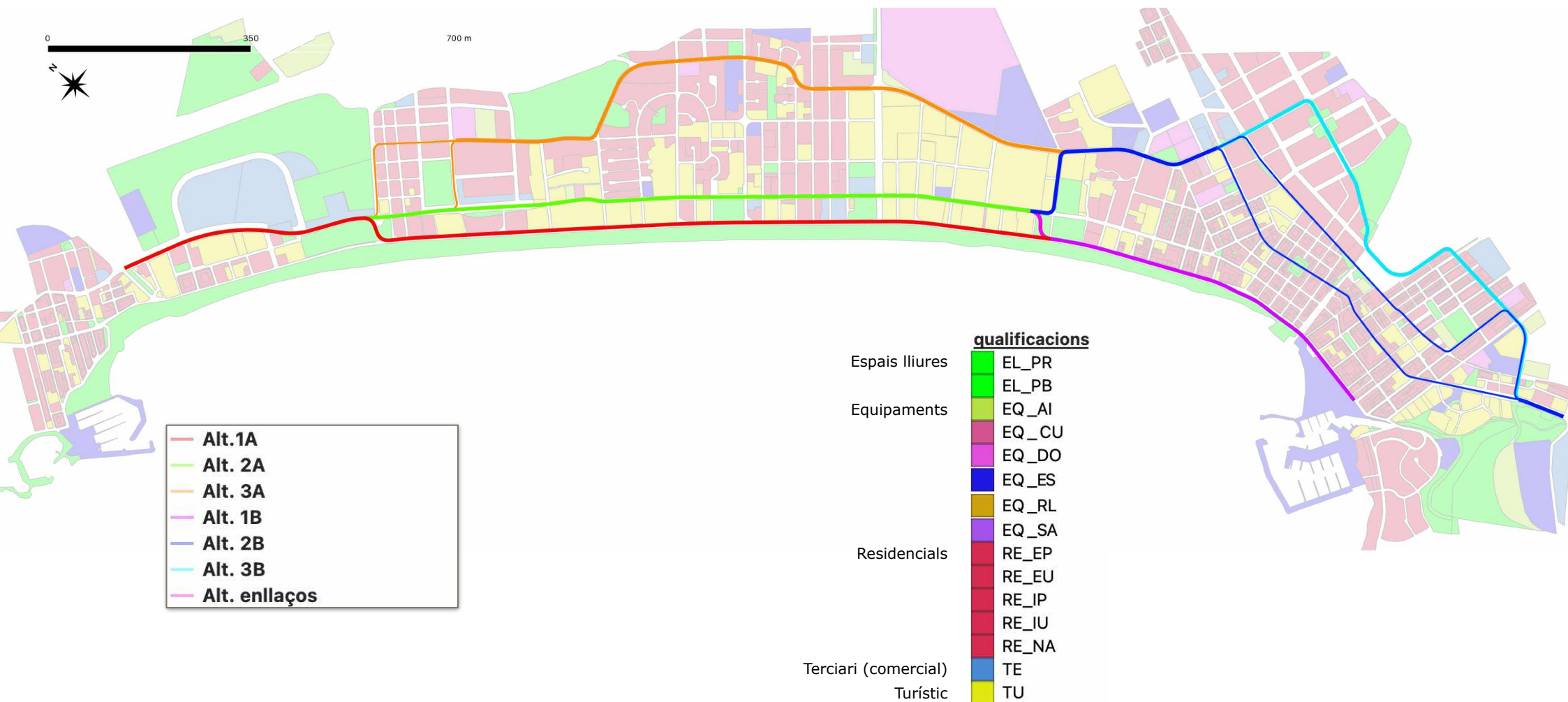


Línia Palma- Santanyi
Pont dels Jueus (Palma i Lluçmajor)
Font: Fotos Antiquas de Mallorca, Facebook.

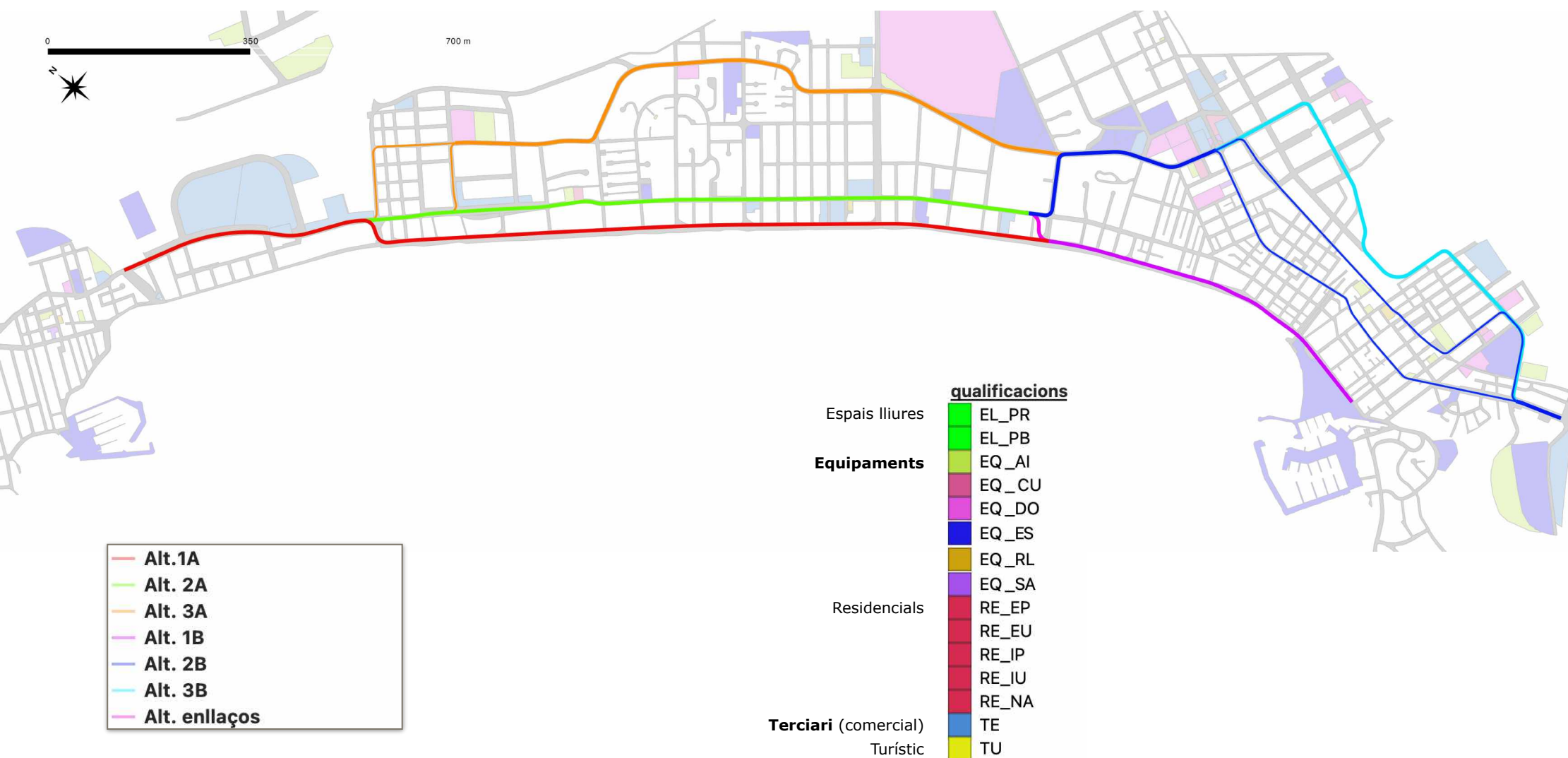
Una de les alternatives 2, discorreria parcialment per l'antiga traça del Ferrocarril, on hi ha el Pont dels Jueus, si bé el projecte és compatible amb la conservació.

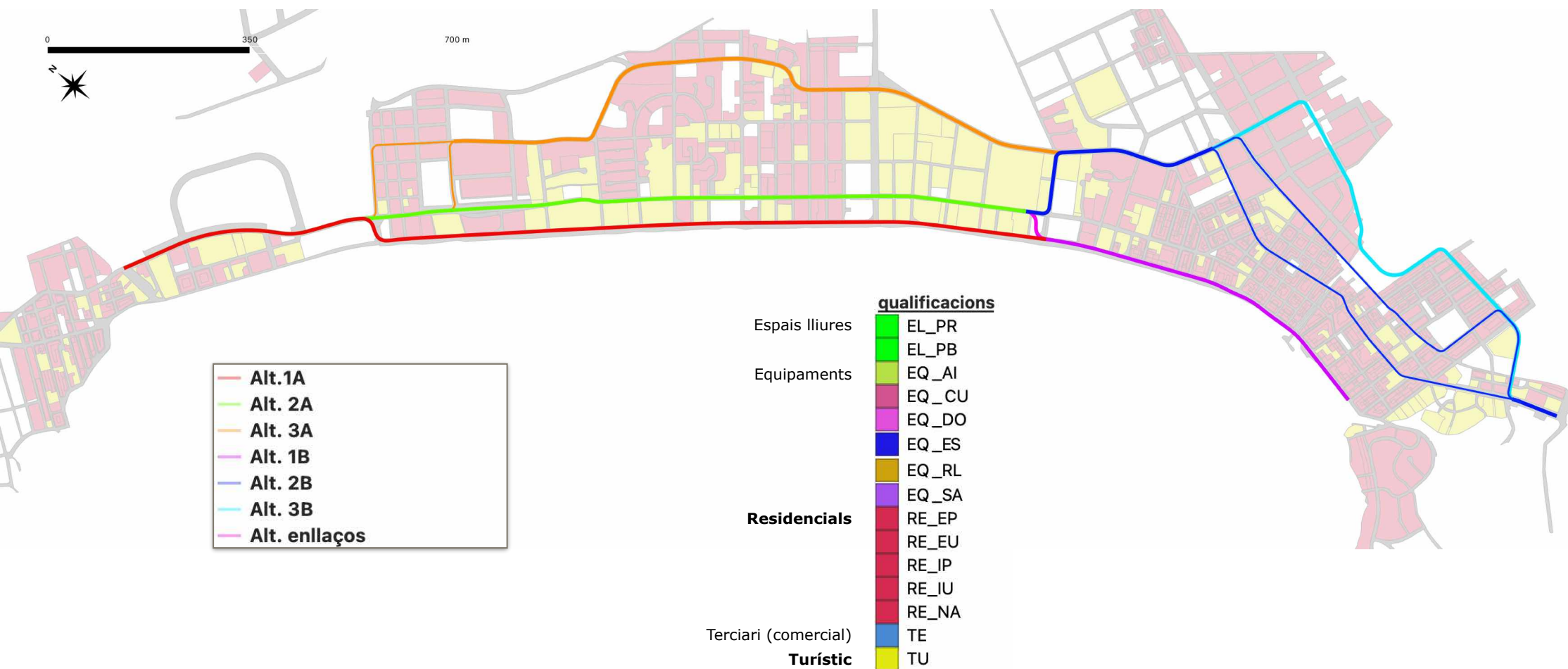
Les alternatives recorren per sòl qualificat com a viari en sòl urbà, excepte un tram de l'alternativa 3 que travessa el Torrent dels Jueus per SNU.

Qualificació urbanística



Equipaments i Terciari





Justificació de la no utilització, o utilització parcial, de l'antiga traça del ferrocarril

Com s'ha esmentat al capítol introductori, el PDS de Transports (ara PDS Mobilitat) va ser avaluat ambientalment a la Comissió Permanent de 27/9/2005 (exp. 2160/2005), que va acordar emetre informe favorable amb una sèrie de condicions, algunes de les quals són recollides a la Declaració Ambiental estratègica de 2019:

3.S'haurà de donar compliment als condicionants de l'acord de la Comissió Permanent de la CBMA del 27 de setembre de 2005 a tot el que sigui d'aplicació al present Pla; especialment el que fa referència a les noves xarxes ferroviàries i tramviàries:

-S'han d'aprofitar les xarxes de ferrocarril en desús i les antigues estacions; en cas que no s'opti per aquesta alternativa s'han de justificar els motius.

Al llarg del present document i a l'estudi de les alternatives s'ha localitzat l'antiga xarxa del Ferrocarril de Palma a Santanyí i s'ha analitzat la possible utilització per la nova infraestructura tramviària de la Platja de Palma.

La localització de la xarxa ferroviària s'ha realitzat mitjançant cartografia antiga i fotointerpretació de fotografies aèries antigues i actuals.

En relació a la utilització de l'antiga traça del ferrocarril cal senyalar les qüestions diverses següents:

- La línia va deixar d'estar en funcionament l'any 1966, i atès que els terrenys havien estat expropiats amb un ús finalista, la propietat dels terrenys va revertir als antics propietaris, amb les mateixes qualificacions urbanístiques i usos dels terrenys adjacents.
- No s'ha mantingut una reserva viària en els terrenys, per la qual cosa les activitats i usos d'han desenvolupat sense aquest condicionat.
- L'antiga traça es troba parcialment ocupada per l'autopista (zona de Ses Fontanelles).
- L'antiga traça es travessada 2 vegades per l'actual autopista, essent incompatible amb un traçat tramviari.
- Part de l'antiga traça es separa del nucli urbà actual, ja que antigament connectava Es Coll d'en Rabassa (KM 6) amb es Pilarí (KM 12) i s'Arenal de Lluçmajor (Km 15), on no s'havia desenvolupat encara l'actual nucli turístic.
- Part de l'antiga traça ha esdevingut en carrers urbans, en els quals s'estudia una de les alternatives, si bé al tractar-se de carrers estrets, només permet el pas d'una de les 2 vies. Aquesta traça utilitzaria l'antic pont ferroviari del Torrent dels Jueus.

Si bé el Pont es troba protegit, es considera que, si l'alternativa fos la seleccionada, la utilització del Pont podria ser compatible amb la seva conservació.



Traçat de l'antic Ferrocarril sobre ortofotografia aèria de 1956. Elaboració pròpia

VI.- Desenvolupament previsible del pla o programa

article 18. Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (revisió vigent des d'1 de gener de 2021). Contingut del document inicial tràgic

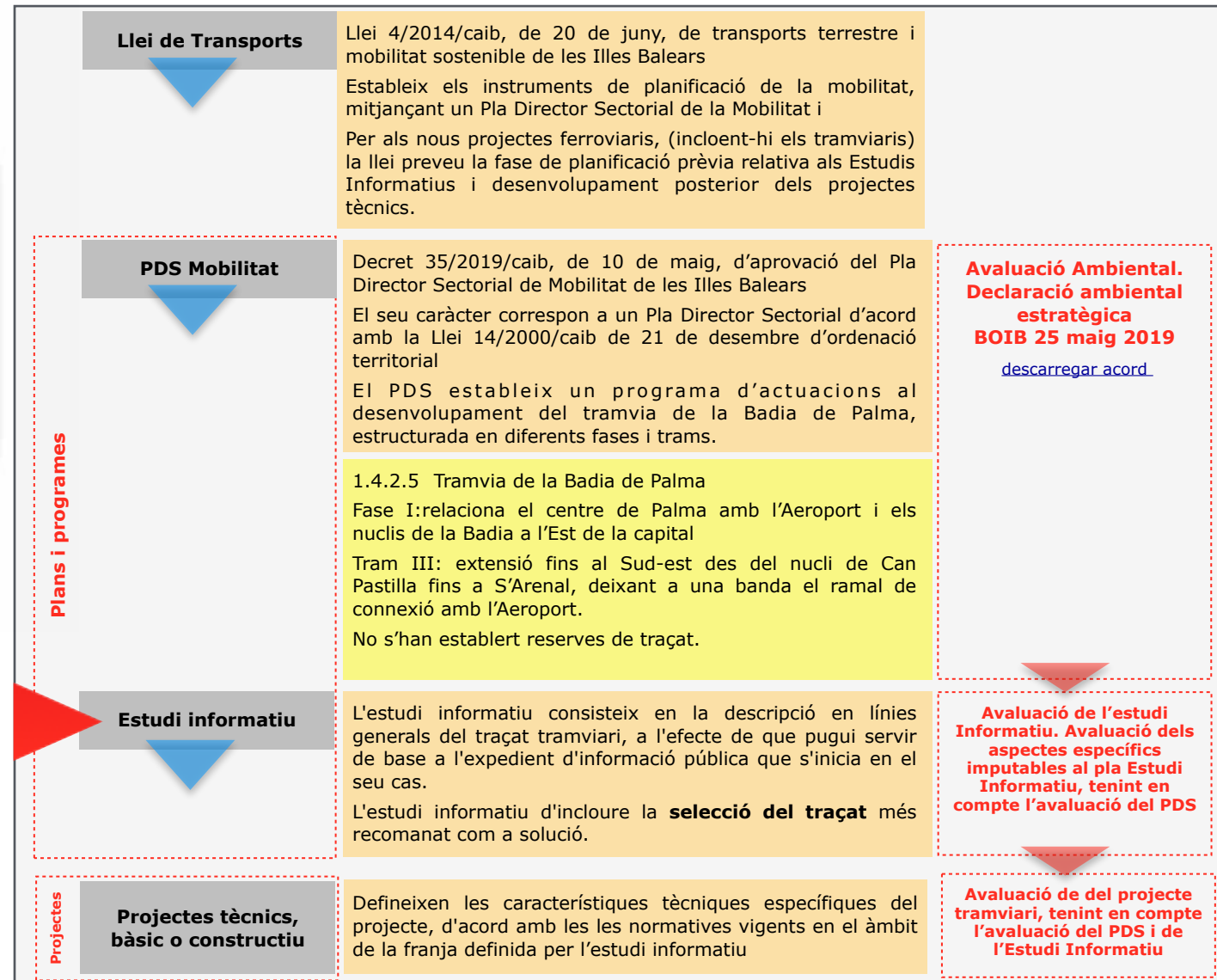
- Els objectius de la planificació.
- L'abast i contingut del pla o programa proposat i de les seves alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables.
- El desenvolupament previsible del pla o programa.**
- Els potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic.
- Les incidències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

L'estudi informatiu és un pla que conforma una de les dues fases de la planificació, a la que seguirà el desenvolupament del projecte tècnic que concretarà els aspectes tècnic per poder executar les obres, d'acord amb les dues fases de planificació anterior.

PDS vigent: defineix la necessitat o justificació de les noves línies. Estudi Informatiu establirà l'alternativa de traçat més adient per desenvolupar el previst pel PDS.

El desenvolupament previsible es realitzarà mitjançant l'execució del projecte tècnic que es desenvolupi, sotmès també a avaluació ambiental, i la prestació del servei tramviari en el tram objecte de l'estudi informatiu:

- Implantació de la infraestructura.
- Funcionament de la infraestructura com a nova eina per a la mobilitat i substitució del vehicle privat en els desplaçaments.



D'aquesta manera, el pla o programa analitzat és part d'un procés iteratiu de planificació i definició del tram tramviari, tenint en compte que tot el procés es realitza en diferents fases, cadascuna d'elles subjectes a procediment d'avaluació ambiental.

VII.- Els potencials impactes ambientals prenent en consideració el canvi climàtic

Article 18. Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (Revisió vigent des d'1 de gener de 2021). Contingut del document inicial estratègic

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

D'acord amb el **principi de no duplicitat** d'avaluacions, els efectes ambientals de l'Estudi Informatiu a analitzar corresponen exclusivament als **relacionats amb la selecció de la franja més adequada** per a tram tramviari en estudi, sense analitzar els aspectes de necessitat de desenvolupament de la infraestructura (justificats i analitzats en fase de Pla Director Sectorial)

Els efectes derivats de les característiques tècniques finals correspondran a l'avaluació del projecte tècnic.

Els impactes ambientals es produiran amb la materialització de tots els instruments, tant el PDS, l'Estudi Informatiu, i el Projecte tècnic, es a dir, de la implantació i funcionament d'una nova línia.

Els efectes dependran de l'alternativa de traçat finalment escollida, i de les característiques tècniques del projecte que es desenvolupi en aquest traçat.

Els efectes els podem estructurar, si bé es desenvoluparan a l'estudi ambiental estratègic, mitjançant el següent esquema:

Dotació d'una infraestructura pública de transport. Funcionament Efectes generals (fase PDS, Fase EI, Fase Projecte)	• Millora de la mobilitat urbana, per a població turística i resident.
	• Millora de la qualitat i experiència de l'ús del transports públics.
	• Traspàs dels desplaçaments de vehicle privat a transport dels desplaçaments.
	• Optimització dels consums energètics associats a la mobilitat. Relació amb el canvi climàtic per reducció de consums energètics, actualment a associats a emissions de gasos efecte hivernacle.

Implantació elements ferroviaris. Obra. Efectes segons alternatives.	Ocupació d'espai en la via pública, excepte un petit tram de l'alternativa 3B.
	Reaprofitament traces ferroviàries anteriors. No hi ha pròpiament espais disponibles, excepte un petit tram del Pont del Torrent dels Jueus, actualment amb ús de vianants. L'antic recorregut és inviable, excepte per algun petit recorregut en una alternativa.
	Emissions pols, renous, molèsties i interferències amb el trànsit, transport públic i privat. Afectacions a població resident i turística propera.
	Expropiacions. Expropiacions de superfície reduïdes i puntuals, atès que gran part del traçat, segons alternatives, discorr per la xarxa viària rodada
	- Sense afectació a Espais protegits, atesa la seva absència als espais afectats, ni afectació a espais d'interès biològic. No es preveu afectació a l'Àrea Biològica Crítica del <i>Limonium barceloi</i> ni a la zona humida de Ses Fontanelles. - Sense afectació previsible a elements amb interès cultural. Una alternativa discorr pel Pont del Torrent dels Jueus, considerant-se compatible amb la conservació. No s'afecten als edificis catalogats que apareixen a prop de la traça tramviària. - Canvis paisatgístics per implantació de les vies i, en el seu cas, per instal·lació dels sistemes aeris d'alimentació elèctrica.
Efectes associats al funcionament del sistema tramviari. Efectes segons alternatives.	Friccions amb a circulació a la via pública, a les zones on convisquin el transport tramviari i els altres vehicles. Les friccions dependran de les característiques dels carrers afectats i de la circulació, així com d'altres reorganitzacions del trànsit que es puguin implementar, i altres mesures.
	- Riscos circul·latoris associats a la coexistència de trànsit de diferent naturalesa. - Emissions acústiques derivada del pas dels tramvies. Hi haurà, com a norma general una substitució de part del trànsit, al substituir-se algunes línies de transport col·lectiu en bus i reducció del trànsit de vehicles privats. Les emissions acústiques es produiran a un espai urbà, amb espais residencials i espais turístics.

VIII.- Les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents

Article 18. Llei 21/2013/es, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental (Revisió vigent des d'1 de gener de 2021). Contingut del document inicial estratègic

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

El desenvolupament de l'Estudi Informatiu (EI) es troba subordinat jeràrquicament al PDS de Mobilitat, on s'inclou aquest tram tramviari en el seu programa d'actuacions, encara que sense assignar específicament una franja de reserva.

El PDS no preveu un ample o secció específica de la reserva ni altres característiques tècniques, les quals seran determinades pel propi Estudi Informatiu. La *Llei 4/2014/caib*, de 20 de juny, de *transports terrestre i mobilitat sostenible de les Illes Balears*, a seu *article 161*, estableix la necessitat de redacció dels estudis informatius per a nous traçats tramviaris. L'estudi Informatiu determinarà les condicions d'integració en l'entorn urbà, tant des del punt de vista urbanístic com de gestió i tractament del sistema viari i dels espais públics per on transcorri. L'estudi informatiu, que elaborarà l'òrgan administratiu que tingui a càrrec l'execució directa d'aquesta infraestructura

En relació al planejament urbanístic, atès el caràcter d'interès públic de caràcter supramunicipal de les actuacions, les determinacions de l'Estudi Informatiu són directament aplicables sobre el planejament.