



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

*Francesc Xavier Mas i Ballester, major d'edat, amb núm. --- en qualitat de Portaveu de l'associació Terraferida, entitat legalment constituïda, inscrita en el Registre d'Associacions de la Delegació del Govern a Balears amb NIF G57943177 i amb domicili al carrer de Sa Ràpita núm. 8, CP 07630 Campos (correu-e: terraferits@gmail.com). Davant d'aquest òrgan em dirigeixo i com millor procedeixi en dret present el següent escrit de:*

### **AL·LEGACIONS AL PLA DIRECTOR SECTORIAL DE MOBILITAT DE LES ILLES BALEARS**

El Pla planteja tot un seguit d'actuacions a dur a terme per Millorar el Transport Públic o Millorar la Seguretat Viària que ja es Plantejava al Pla Director Sectorial de Transports de les IB, aprovat el 2006 i actualment vigent. No entenem que al llarg d'aquesta legislatura no s'hagin fet actuacions en aquests àmbits, quan en molts casos els Plans són totalment coincidents.

Per altra banda, en el PDSMIB queda molt clar que "*El principal problema de la mobilitat a les IB és l'ús excessiu del cotxe privat*". La primera línia estratègica del Pla és l'augment i millora del transport urbà, interurbà i metropolità a cada una de les illes per fer un desplaçament del cotxe privat cap al transport Públic d'un 67% dels residents i un 35% pels turistes. No es corresponen els objectius amb les actuacions concretes a dur a terme.

**1-** DEMANEM una aposta concreta i URGENT per la MILLORA DEL TRANSPORT PÚBLIC FERROVIARI A L'ILLA DE MALLORCA i, especialment, a la zona de LLEVANT que pateix una desigualtat modal molt elevada respecte al transport públic -de xarxa ferroviària, especialment - , prioritant a la població resident i les seves necessitats.

Hem de fer referència que en el PDSTIB actualment vigent es proposaven les següents actuacions en augmentar la xarxa ferroviària:

- Línia Manacor-Artà amb extensions a Cala Millor/ Cala Ratjada
- Palma-UIB
- Línia Sa Pobla/Alcúdia i tramvia fins al Port de Pollença i Can Picafort
- Corredor central en forma d'anell Palma-Inca-Manacor-Felanitx-Santanyí-Ses Salines-Campos-Llucmajor-Aeroport-Palma. S'argumenta que aquest corredor rompia l'estructura radial de la xarxa entorn de Palma, i vertebraria transversalment el transport col·lectiu a l' illa.
- Corredor tramviari a la Badia de Palma



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

Al PDSMIB, motiu de les al·legacions, es plantegen les següents actuacions ferroviàries.

#### EN UNA PRIMERA FASE:

1- Reconversió del metro a Palma amb ampliació al Parc BIT (3.000 treballadors) i a l'hospital Son Espases (15.000 persones hi passen diàriament).

2- Tramvia a l'àrea metropolitana de Palma (Arenal- aeroport – centre de Palma i Santa Ponça) és on es generen la major part dels desplaçaments a Mallorca.

FASE 1 – Centre de Palma amb l'Aeroport i els nuclis de la Badia de Palma (Es Molinar, Coll d'en Rabassa i Can Pastilla fins a S'Arenal).

FASE 2 – Extensió cap al sud-oest de Palma, fins a assolir Santa Ponça.

3- Millores en el servei actual de tren: finalització de l'electrificació de les línies fins a Sa Pobla-Manacor, execució i supressió de passos a nivell, Pla d'estacions reformes i millores a totes les estacions de la xarxa, execució de la via en Placa a diversos trams.

4- Corredor de Migjorn:

FASE I, Palma-Llucmajor-S'Arenal: és el corredor amb major demanda de mobilitat amb 50.000 desplaçaments diaris. Utilització del transport públic d'un 80% dels turistes i d'un 10% pels residents.

FASE II, Llucmajor-Campos: es redueix la demanda de mobilitat en uns 30.000 desplaçaments diaris i, bàsicament, és mobilitat residencial. Aquesta fase està condicionada a l'èxit de la FASE I.

#### EN UNA SEGONA FASE:

Aquesta fase per ampliar el tren depèn de l'evolució de la demanda en la FASE 1, de la implementació de les altres mesures i dels resultats que tinguin sobre el transvasament modal previst.

5- Tram Sa Pobla – Alcúdia.

6- Llucmajor – Campos.

7- Manacor – Artà: es preveu un tram costaner a la zona turística de Sa Coma - Cala Millor, així com la prolongació a Capdepera – Cala Ratjada.



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

EN UNA TERCERA FASE, la qual "... ja s'escapa de l'àmbit de la vigència i aplicació del present Pla 2019-26, i s'haurà de desenvolupar un cop assolit els nivells de demanda previstos en el Pla i a l'existència de finançament per desenvolupar les futures actuacions" (memòria PDSMIB).

- 8- L'extensió de Campos- Santanyí i Campos- Felanitx – Manacor
- 9- Ampliació del tramvia fins a Santa Ponça.

Al Pla s'esmenta que "*apropar el ferrocarril als principals nuclis de població té beneficis al llarg de tot l'any, convertint-se en una alternativa real a l'ús del cotxe privat*". A més "*Un trajecte en tren, p.ex. amb un desplaçament mitjà de mitjana de 17'5 km suposa un estalvi en combustibles fòssils i manteniment del vehicle privat de 26,25 M€ i una reducció d'emissions de quasi 15.000 tones de CO<sub>2</sub> que no s'emeten*" (memòria PDSMIB pàg. 71).

L'estalvi pels usuaris en combustible ascendeix a 866 M€. I suposaria una disminució d'emissions de CO<sub>2</sub> de quasi 84.000 tones. El cost total de les infraestructures ferroviàries està pressupostat en 847,95 M€ i que sigui el "Ministerio de Fomento" qui assumeixi el cost derivat de les infraestructures ferroviàries.

DAVANT AQUESTES PREMISSES SOCIALS, ECONÒMIQUES I AMBIENTALS DEMANEM IMPULSAR LA XARXA FERROVIÀRIA PER SUPOSAR UNA ALTERNATIVA REAL AL COTXE PRIVAT:

1- Prolongació de la línia SA POBLA- ALCÚDIA

Un corredor d'ampliació de la línia existent fins a Sa Pobla. Evitaria infraestructura viària, de desdoblament o nova autopista Sa Pobla-Alcúdia i s'incrementaria el seu ús per part de residents i turistes.

2- Reobertura i Prolongació de la línia Manacor - Artà - Capdepera, amb les prolongacions a Cala Ratjada i Porto Cristo. En períodes punta es realitzen prop de 50.000 desplaçaments diaris, un 30% dels quals els fan els turistes mentre els residents tan sols un 15% (estudi del GOIB de 2011). Aquesta línia ja té la infraestructura feta des de fa anys i s'ha de reobrir a la màxima urgència.

3- La prolongació de Manacor - Felanitx per poder millorar la connexió amb transport públic a la zona de Llevant i que permeti una millor cohesió territorial d'aquesta àrea, amb aquest servei públic, ja que té un dèficit enorme. La població resident d'aquesta zona té els serveis bàsics a Manacor, com l'hospital.

4- Prolongació Lluçmajor-Campos-Felanitx- Santanyí per vertebrar el transport públic a l'illa, tal com es plantejava en el PDS de transport del 2006.



terraferits@gmail.com

<http://terraferida.cat/>

S'evitaria la prolongació de desdoblaments/autopistes de Campos-Felanitx- Manacor, o ampliacions a Santanyí i Ses Salines, amb el cost econòmic i ambiental que suposarien aquestes infraestructures.

5- S'ha d'assegurar que el servei d'autobús interurbà sigui complementari amb el servei de ferrocarril i així fer un sistema d'intermodalitat real entre diferents transports.

6- Demanem que s'incloguin en el Pla els serveis de busos llançadora vinculats amb les mateixes freqüències amb el tren, com per exemple el del bus llançadora d'Alaró a l'estació de tren línia Palma i Inca. En el Pla de Transports del 2006 estava inclosa aquesta proposta i en aquest no hi ha cap referència .

7- Assegurar un finançament d'aquestes infraestructures que poden suposar un transvasament molt significatiu del cotxe privat al transport públic, i una millora per a la qualitat de vida de la població de Mallorca (propostes fetes en aquestes al·legacions).

**2-** El Pla planteja augmentar i millorar el transport públic i, per dur-ho endavant de forma efectiva i a curt termini, és molt important disposar d'un servei de transport de viatgers per carretera suficient, eficient i d'acord amb els principis, objectius i actuacions del PDSMIB. De fet, segons la legislació vigent, el PISTRVCM -Pla insular de Serveis de Transport de viatgers per carretera de Mallorca- és posterior al PDSMIB i en aquest cas s'ha fet a la inversa.

DEMANEM revisar el PISTRVCM aprovat el 2017/18 pel Consorci de Transports de Mallorca amb l'objectiu d'adaptar-ho al PDSMIB i, a més a més:

- Augmentar i incrementar el servei d'autobusos amb més freqüències, més amplitud horària, més connexions i itineraris i millor accessibilitat a totes les zones, prioritant les zones/itineraris amb menys transport col·lectiu públic i on la població resident té poques facilitats pel seu ús. L'actual PISTRVCM de Mallorca ha incrementat el servei especialment a les zones turístiques, sense tenir en compte la necessitat d'un servei col·lectiu públic per la població resident.

- Augmentar de forma significativa la incorporació de busos elèctrics. En el PISTRVCM aprovat, sols algunes línies de pocs kilòmetres i turístiques seran elèctriques.

- Planificar una xarxa d'intermodalitat entre el servei d'autobús i el servei ferroviari on les connexions estiguin organitzades i amb bona connexió, com p.ex. els busos llançadora.



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

**3-** El Pla preveu crear vies segregades pel transport públic i vehicles d'alta ocupació a les zones amb congestió (carril bus VAO). Aquesta proposta ja està inclosa en el PDSTIB aprovat l'any 2006, i està recollit en el PDS de Carreteres de Mallorca (aprovat pel CIM el 2009 i amb una vigència fins al 2024). Es plantejava la possibilitat de reserva d'un carril bus i/o la creació d'un carril bus en els trams que la circulació no sigui fluida. A les vies ràpides es poden crear carril bus/VAO. Actualment ja podríem disposar d'aquestes actuacions en els trams de congestió de Palma – Via de Cintura bidireccional (11 km) , i entre Santa Ponça a Via de Cintura (12 km), però fins ara no hi hagut cap actuació.

En el Pla es planteja que aquests carrils permetran la creació d'autobusos exprés que connectin amb diferents nuclis turístics, augmentaran la velocitat comercial dels serveis interurbans en el cas de la MA-1 entre Santa Ponça i Via de Cintura; o, en el cas del carril bus a la Via de Cintura, es pot utilitzar la mitjana central, fer estrets els carrils de circulació i limitar la velocitat a 80 km/hora. El Pla planteja també fer carrils-bus a vies urbanes a Mallorca per fer efectius els carrils VAO.

En total el Pla planteja la creació de 50 km de carrils bus o carrils BUS-VAO a les Illes. El cost s'elevaria a 300.000 M€ a totes les illes.

#### DEMANEM:

- L'aplicació immediata d'aquesta mesura, ja que suposaria millorar molt el "temps" i l'eficiència del transport col·lectiu públic i fer-ho més competitiu respecte a l'ús del cotxe privat.
- Millorar molt la gestió de la circulació a les zones de més congestió i prioritzar el transport públic i els vehicles de més ocupació, evitant més infraestructures que augmenten la via /infraestructura però que no gestionen el tràfic.
- Iniciar el 2019 el carril-bus VAO bidireccional a la Ma-1 entre Santa Ponça i Via de Cintura. El Pla no considera aquesta actuació fins al 2021.
- Iniciar el 2019 el carril BUS a la Via de Cintura bidireccional. El Pla no considera aquesta actuació fins al 2021.
- Iniciar la creació de 5 centres intermodals a la Via de Cintura, ja que segons el Pla no s'iniciaran fins al 2023.
- Aquestes actuacions a realitzar en els punts de congestió s'han d'incorporar a la Planificació territorial i de carreteres dels Consells Insulars des de l'aprovació del PDSMIB. Aquestes actuacions poden suposar una modificació de les infraestructures viàries dels Consells i evitar infraestructures innecessàries i d'un alt cost econòmic i ambiental.



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

**4-** El Pla planteja una línia estratègica amb actuacions a dur a terme per fer possible la dissuasió de l'ús del cotxe i potenciació dels modes sostenibles als nuclis urbans i metropolitans. Planteja l'elaboració dels PMUs en els municipis de més de 20.000 habitants (tal com estableix la Llei de Transport i Mobilitat Sostenible aprovada el 2014), elaborar Plans de desplaçaments i mobilitat en centres generadors de Mobilitat tals com parcs empresarials, empreses (PDE) i a hospitals, grans centres escolars, UIB, centres esportius, centres comercials (PME), a més d'altres mesures similars.

L'objectiu és augmentar la mobilitat dels residents: a peu d'un 33 a un 42%, en bici d'un 2 a un 9%, i dels turistes, a peu i en bici del 28 al 29%. El Pla planteja fer estudis, fer Plans i donar subvencions per elaborar els Plans corresponents.

#### DEMANEM:

- Considerem que s'han d'activar de forma immediata d'aquestes mesures, les quals suposen una gestió de la mobilitat molt positiva.
- Obligatorietat a tots els centres públics o amb subvencions públiques des de l'aprovació del PDSMIB: hospitals, grans centres escolars, UIB, centres esportius i altres centres generadors d'alt nivell de mobilitat, per realitzar els PDE o PME corresponents.
- Temporalitzar en dos anys com a màxim a les empreses, grans centres empresarials i centres comercials ja existents, l'obligatorietat a plantejar els Plans corresponents de mobilitat.
- Mesures de bonificació a les propostes concretes per incentivar la dissuasió de l'ús del cotxe i potenciar modes sostenibles de mobilitat.
- Obligatorietat i seguiment amb els Consells Insulars i tots els Ajuntaments de més de 20.000 habitants per fer el PMUs (a Mallorca sols un municipi té el PMUs) a partir de l'aprovació del PDSMIB. I activar a fer-ho en els municipis de menys de 20.000 habitants.

**5-** El Pla planteja que s'han d'incorporar criteris de sostenibilitat als Plans Directors Territorials i als PGOUs. Es deixa clar que la mobilitat va estretament lligada a la Planificació urbanística i territorial, i els PGOUs han de definir mesures a adoptar respecte dels grans centres generadors de mobilitat i estableix criteris en matèria de mobilitat en el Planejament territorial i d'ordenació urbanística. Estableix que tots els Plans han de ser informats per la DG de Mobilitat del GOIB.

#### DEMANEM:

- Els consells Insulars i els Ajuntaments han d'activar l'aplicació obligatòria de les mesures del PDSMIB des de la seva aprovació, a tots els Planejaments territorials



terraferits@gmail.com

<http://terraferida.cat/>

i sectorials dels quals són competents. El PDSMIB és una Planificació obligatòria i de jerarquia superior a la Planificació territorial.

- Tots els Plans i projectes plantejats que tenen incidència a escala territorial, per tant, de mobilitat han de tenir un Pla de mobilitat sostenible incorporat al Pla i/o projecte. En cas contrari, no es podrà aprovar. Per posar un exemple, el centre comercial FAN s'ha realitzat sense cap Pla de mobilitat, i el CIM està executant el segon cinturó per donar cobertura en els centres comercials de la zona i l'allau de mobilitat que generen, en diners públics paguem la mobilitat als centres comercials.

**6-** El Pla no fa referència a les infraestructures viàries de les Illes ni als Plans de Carreteres de cada illa, excepte en les actuacions puntuals a les zones de congestió o a les mesures de seguretat a la xarxa viària -tot i que argumenta en desfavor del PDSTIB aprovat el 2006 per no incloure aquest punt, fent ara fa el mateix-. No qüestiona cap Pla de carreteres aprovats pels diferents Consells Insulars i per tant, els accepta totalment.

La xarxa de carreteres de les IB -dades del 2015- té 2.155 km de longitud, 2 km per 1000 habitants, amb 200 km de vies d'alta capacitat, l'oferta d'aquestes vies se situa per sobre de la mitjana europea, molt per davall de la mitjana estatal. Aquesta realitat no pot quedar al marge del PDSMIB.

A més en el Pla es diu que "*Les vies amb seccions àmplies que inciten a l'excés de velocitat constitueixen un factor que pot provocar un augment de la sinistralitat...*".

*"Les principals vies veuen incrementat el seu nivell de saturació entre un 4% i un 8% la qual cosa implica que, amb nivells de saturació alts, la necessitat de construir noves vies, incrementant el nombre de carrils i en definitiva, augmentar la capacitat de les vies més afectades per a poder conservar el nivell de servei.*

*Tot això implica una important inversió en noves carreteres i eixos viaris que permetrien absorbir de forma momentània els nivells de saturació, però a la llarga, la crida a l'ús del vehicle privat acabaria saturant de nou les vies i provocant noves necessitats d'ampliació, desembocant en un model totalment insostenible".* Compartim aquests arguments que s'expliciten en el Pla.

DEMANEM:

- Els Plans de carreteres han de formar part del PDSMIB, són un factor clau les infraestructures viàries en la mobilitat, per això considerem s'han d'incloure en el PDSMIB, el qual ha d'establir criteris clars per adaptar els Plans de carreteres a l'objectiu del Pla (alguns, com el cas del PDSC de Mallorca, obsolet amb els principis, línies estratègiques i actuacions d'aquest PDSMIB).



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

- S'han de revisar profundament el PDS de carreteres de Mallorca, i eliminar les grans vies i infraestructures viàries que tenen com a conseqüència un model insostenible a nivell de mobilitat i territorial. Eliminar la proposta de l'autopista LLucmajor-Campos.
- El CIM hauria de fer una Pla de transport -no únicament d'infraestructures viàries- per adaptar-se a les necessitats i reptes socials, ambientals i econòmics del temps actual.

**7-** El Pla planteja desenvolupar una xarxa cicloturística interurbana per augmentar la mobilitat de residents i turistes amb bicicleta. El PDSTIB aprovat el 2006 plantejava una xarxa cicloturística que no ha estat executada, excepte alguns trams com el de Palma a la UIB. No entenem que al llarg d'aquesta legislatura no s'hagin fet actuacions per millorar la xarxa cicloturística quan sembla és un dels objectius del Pla que es vol aprovar i a la vegada es vol augmentar la mobilitat en bici dels residents del 2% al 9%. El CIM disposa d'un Pla de vies ciclistes.

#### DEMANEM:

- Dur endavant des de l'aprovació del PDSMIB de la xarxa cicloturística a cada illa afavorint la intermodalitat, en les quals les rutes coincideixin amb les estacions ferroviàries i les principals estacions d'autobusos. Prioritzar aquestes actuacions per facilitar l'ús de la bici tant pels residents com els turistes.
- Fer itineraris segurs, senyalitzats i il·luminats, afavorint al ciclista per sobre d'altres possibles mitjans de transport. S'han de fer carrils segregats de les carreteres amb les mesures de seguretat obligatòries.
- Obligatorietat de poder dur les bicis en el tren i/o tramvia eliminant els horaris estrictes actualment. A les hores punta es pot afegir un vagó per a les bicicletes, si escau.

**8-** El Pla planteja la disminució de l'ús dels vehicles de lloguer entre els turistes, i passar del 33% al 25% del seu ús. La mobilitat turística a les IB és responsable del 40% del total de desplaçaments que es produeixen a les IB en temporada alta. El Pla entre altres mesures, planteja realitzar plans de mobilitat en espais turístics -PMET- plans per accedir a espais naturals o determinats espais turístics com les platges.

I un altre mesura la regulació de la mobilitat dels vehicles de lloguer, els quals suposen un 35% del transit total a l'estiu. El Pla planteja per aquesta darrera mesura que "*S'haurà d'abordar de forma consensuada entre tots els actors*" (Memòria pàg. 137), essent la principal mesura la limitació de la capacitat d'accés dels cotxes de lloguer que puguin accedir a una zona concreta. Es generarien aparcaments dissuasius en el perímetre d'aquests espais.





terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

#### DEMANEM:

- Mesures concretes de limitació d'entrada de cotxes de lloguer a cada illa en funció del seu impacte ambiental i capacitat de càrrega. Formentera és l'exemple a seguir.
- Establir una "ecotaxa" pels cotxes de lloguer a l'entrada a l'illa amb objectiu finalista de millorar la mobilitat sostenible en transport públic a peu o amb bicicleta.
- Establir mecanismes de control i inspecció a les empreses de cotxes de lloguer per assegurar la seva actuació empresarial a les IB: impost de circulació, nombre de vehicles , control de preus, etc.
- Assegurar transport públic per accedir als espais naturals que el seu PRUG determini el nombre de visitants, i evitar aparcaments propers al perímetre de l'espai. Cada espai protegit ha de tenir el seu PRUG on ha de definir la limitació de visitants evitant al màxim l'arribada de cotxes.
- Intentar prioritzar el transport públic a les Platges evitant els aparcaments molt propers, independentment del combustible utilitzat. Els cotxes elèctrics no han de tenir prioritat per l'aparcament. Durant la temporada alta posar serveis de bus llançadora amb freqüències suficients i qualitat idònia per arribar a les Platges més vulnerables respecte a la mobilitat.
- Prioritzar les actuacions amb carrils o xarxa cicloturística en aquestes zones i espais de gran nombre de visitants, prioritzant aquest transport per sobre de la resta.

**9-** El Pla no assegura el finançament de les actuacions a dur a terme al llarg dels 8 anys de vigència del Pla, tot i fer una anàlisi del cost benefici molt positiu respecte als beneficis sobre la salut, cohesió i qualitat de vida per a la població de les illes i un benefici i estalvi en el consum d'energies no renovables.

*"L' aprovació del PDSMIB no implicarà CAP compromís pressupostari, sinó previsions de les actuals i futures necessitats pressupostàries que hauran de ser assumides amb càrrec a les assignacions pressupostàries que corresponguin en els exercicis pressupostaris de la Conselleria d'Energia, territori i Mobilitat, i si escau, altres Conselleries"* (pàg. 11 Informe Econòmic PDSMIB).

El pressupost total és de 1.336 M€ (2019-2026). La línia de Millora del Transport Públic interurbà i metropolità és la línia que representa una major inversió econòmica, amb el 82% del pressupost total, i la línia de la Millora de la Seguretat Viària suposa un 14% del total. Pel 2019 el pressupost és de 82 M€, i es considera un període de Planificació.



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

El període del 2020-22 es pretén assolir els valors més alts amb la creació dels carrils VAO, ampliació xarxa ferroviària/metro, i la implantació de mitjanes o tercer carril a les vies principals. El període del 2022-26 descendeix el pressupost gradualment.

Per altra banda, l'anàlisi cost/benefici que es fa en el PDSMIB és molt elevat sobre la salut, seguretat viària, reducció d'emissions contaminants que tenen un impacte molt positiu sobre la qualitat de vida dels residents. S'ha de tenir en compte que com s'esmenta en el Pla "Un viatger en vehicle privat contamina entre 5 i 7 viatgers en autobús o 35 viatgers en el cas del tren" (memòria pàg. 93). Per tant, és una necessitat ecològica, social i econòmica fer una inversió en transport col·lectiu públic. En el període de vigència del Pla, l'estalvi superaria els 2.800 M€ (molt més que la inversió prevista).

En el Pla es fa referència que l'ampliació del Servei de Transport públic requereix un nou marc de finançament que asseguri la seva sostenibilitat econòmica. El Pla diu que es crearà un grup de treball intern administratiu que haurà d'establir les fonts d'ingressos d'aquestes infraestructures, i que s'ha de contractar una assistència tècnica per a l'estudi i la redacció del projecte de finançament del sistema de mobilitat (fins al 2020 no estaria fet aquest projecte). Manca especificar clarament com es durà a terme el finançament, la qual cosa és molt important per poder dur endavant aquest PDSMIB . No es pot deixar a la voluntat política dels governants de torn.

DEMANEM una major concreció en el finançament del Pla:

- Assegurar un percentatge del pressupost general de la CAIB es destini a actuacions d'aquest Pla.
- Assegurar que els Consells Insulars de cada illa incorporin en els seus pressupostos destinats a transport i carreteres, les actuacions a realitzar en aquests àmbits adaptant el seu pressupost les actuacions proposades en el Pla a partir de la seva aprovació.
- El GOIB ha d'exigir i negociar de forma immediata amb el Govern d'Espanya un Conveni Ferroviari i de millora del transport sostenible a les IB, per poder assegurar una aportació financera concreta.
- Un percentatge concret de l'impost de turisme sostenible.

Volem recordar que en el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca aprovat el 2009 i vigent fins al 2024, s'estableix clarament les fonts de finançament: 60% CIM, 24% "Ministerio de Fomento" i un 14% el GOIB.



terraferits@gmail.com  
<http://terraferida.cat/>

**10-** El Pla planteja una línia estratègica amb un seguit de mesures per millorar la seguretat viària en polítiques de pacificació del trànsit , sensibilització a la població i reduir la velocitat de circulació a 30 km/h als nuclis urbans, 90 km/h a les carreteres i 90-110 km/h en els desdoblaments, i amb esment de millorar la senyalització. Es planteja implantar mesures de seguretat addicionals a les vies no desdoblades: mitjana central més carril addicional per avançar allà on sigui factible "*...aquesta és una situació habitual dels països nòrdics i recentment s'ha implantat a Barcelona a la via C-55. En aquest cas, després de la implantació de la mesura no ha registrat víctimes mortals quan, de mitjana, aquesta via registrava 4-5 víctimes mortals a l'any*" (memòria pàg. 211).

Aquesta proposta ens sembla molt encertada i positiva, però és contrària a les actuacions actualment realitzades almanco a l'illa de Mallorca.

#### DEMANEM:

- L'aplicació immediata a l'aprovació del PDSMIB d'aquestes mesures molt necessàries i urgents a totes les illes.
- Implantació immediata des de l'aprovació del PDSMIB del control MVC, Plantejant la implantació de radars dels trams a tota la xarxa.
- Tots els elements de control han d'estar vinculats a qualsevol infraestructura que s'hagi d'executar: creació del tercer carril, barreres centrals o altres elements de seguretat...
- Els Plans d'actuació en els trams de concentració d'accidents prevists en el Pla, s'han d'executar de forma urgent i prioritària des de l'aprovació del PDSMIB . el pressupost total d'aquestes actuacions és de 48 M€, i es preveu 6 M€ anuals fins al 2026. Nosaltres demanem QUE sigui l'actuació prioritària i a curt termini, en tres anys estigui finalitzat.

Palma, a 3 de setembre de 2018.