

Pla Director de Mobilitat de les Illes Balears/Diagnosi

La radiografia de la mobilitat a les Illes:

- ↗ El 55% dels desplaçaments dels residents (2,6 milions diaris) es fan amb vehicle privat
- ↗ El 34% dels desplaçaments dels turistes (1,3 milions diaris), en vehicle de lloguer
- ↗ L'ús preferent del vehicle privat pràcticament es mantén sense canvi destacables en els darrers 16 anys
- ↗ El Pla Director de Mobilitat de les Illes Balears ha d'incloure mesures per revertir aquesta situació, en una ferma aposta pel transport públic i sostenible

Objectius per a 2025:

- ↗ Reduir fins al 34% els desplaçaments dels residents en vehicle privat
- ↗ Incrementar del 10 al 15% l'ús del transport públic
- ↗ Incrementar del 2% al 9% l'ús de la bicicleta

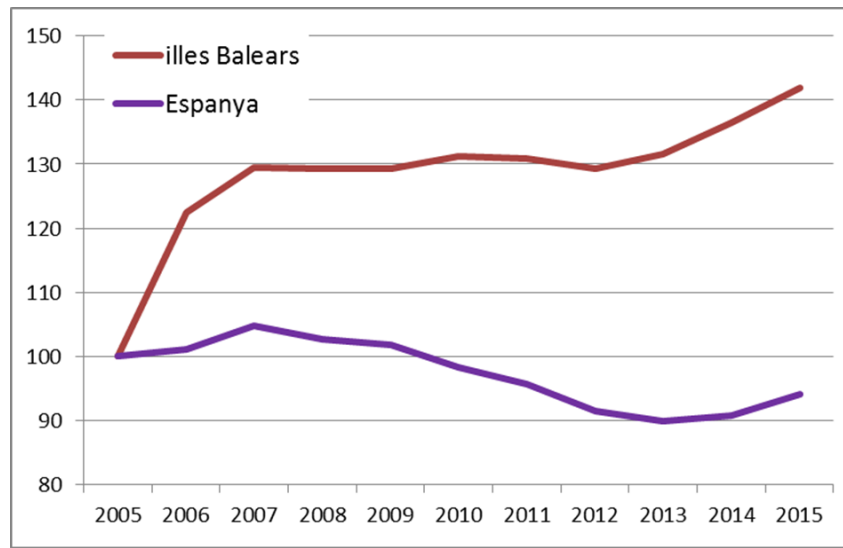
El Pla director sectorial de Mobilitat de les Illes Balears (PDSMIB) té com a objecte formular la política comuna en matèria de mobilitat i transport que el Govern es proposa desenvolupar en els propers anys a fi i efecte d'avançar cap a la consecució d'un model de mobilitat sostenible. Així, el present Pla constitueix una oportunitat per, des de la mobilitat, incidir en la millora social, econòmica i mediambiental de les Illes Balears

Són objectius del Pla:

1. Garantir l'accessibilitat al territori a través del transport públic, especialment als col·lectius vulnerables
2. Reduir la contaminació i el consum energètic generat per la mobilitat
3. Reduir la sinistralitat
5. Minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments, mitjançant una ordenació territorial compacte i complexa que potencii els desplaçaments de proximitat
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 afavorint la intermodalitat
8. Optimitzar la connexió entre illes

Les "polítiques de mobilitat" i potenciació dels mitjans de desplaçament més sostenibles, amb la millora del transport públic, són les que han de fer possible assolir aquests objectius.

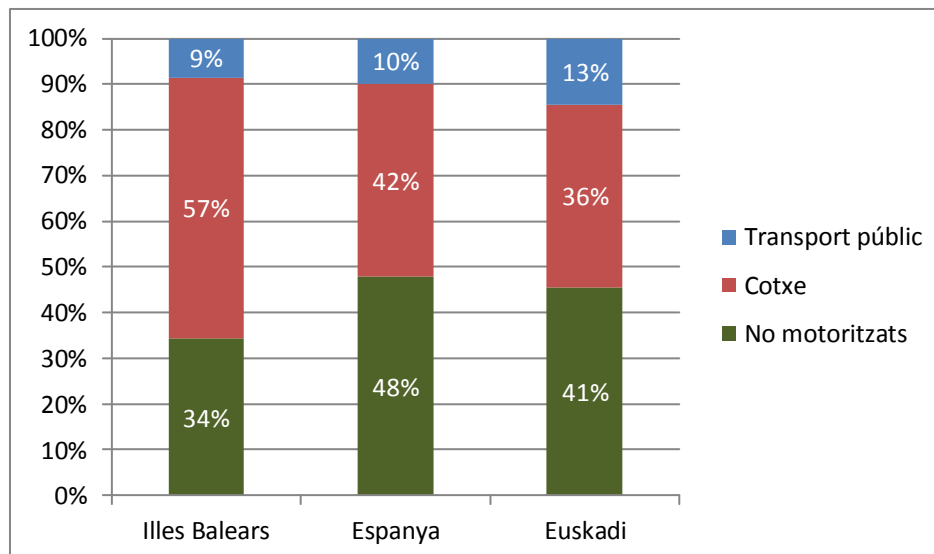
I, en aquest sentit, s'ha de corregir amb convicció la tendència detectada d'augment de la mobilitat en cotxe. El trànsit a les carreteres de les Illes Balears s'ha incrementat un 42% mentre a Espanya s'ha reduït un 6% entre el 2005 i el 2015. Val a dir que la població de les illes Balears en el mateix període ha augmentat un 10% i el PIB un 20%, és a dir, la mobilitat en cotxe ha augmentat molt més que la dinàmica socioeconòmica.



Evolució del transit per carretera (índex 100= 2005)

Font: Anuari Estadístic Ministerio de Foment

La causa d'aquesta tendència és la cada vegada major utilització majoritària del vehicle privat. Així, dels prop de 2,6 milions de desplaçaments que realitzen diàriament els residents de les Illes, el 57% es fan en cotxe, molt per sobre de la mitjana espanyola 42% o d'altres comunitats autònomes com Euskadi (només un 36%).



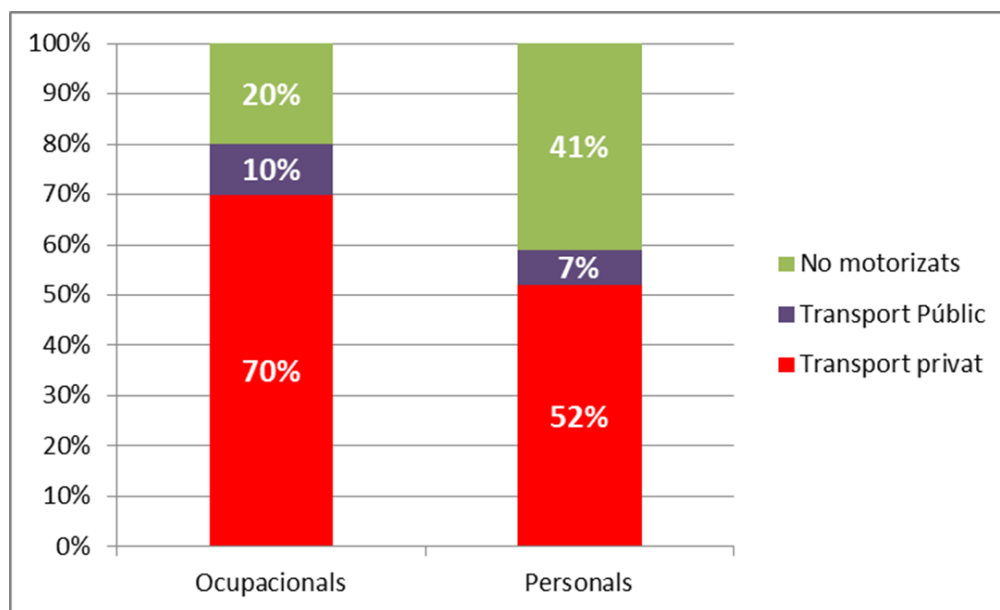
Distribució modal residents

Font: Estudio de Movilidad de la Comunidad Autónoma Vasca (2011) i Movilia (2008)

És baix l'ús del transport públic, però encara és menor el percentatge de desplaçaments que es fan a peu (32,8%) i en bici (1,8%) tot i que la densitat de les illes Balears és superior (221,6 hab/km²) a la mitjana espanyola (92,5 hab/km²). És cert que hi ha urbanitzacions i nuclis turístics dispersos però les grans poblacions com Palma, Inca, Maó, Eivissa, etc. són relativament compactes. El 63% dels desplaçaments en cotxe tenen origen i destinació en el mateix municipi, és a dir, a la majoria dels casos es podrien realitzar a peu o en bicicleta. La millora de la oferta de vianants i ciclista als nuclis urbans esdevé bàsica. Cal recordar que només 12 municipis de més de 20.000 habitants concentren el 70% de la població. En aquest sentit, la ciutat de Palma té un paper rellevant.

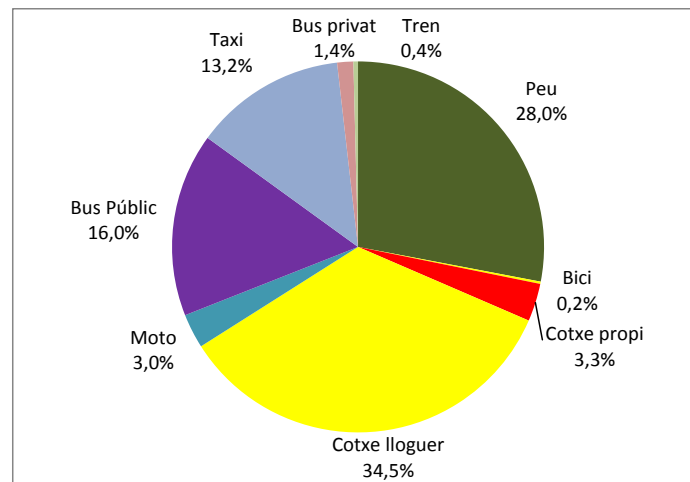
També cal indicar que un 13% dels desplaçaments que es produeixen en cotxe són radials, és a dir, amb origen o destinació a cada una de les capitals de les illes. Es considera prioritari que en aquestes relacions el transport públic sigui més competitiu que el vehicle privat cosa que no es produeix a l'actualitat: de mitjana, es triga prop d'un 40% més.

Queda molt camí per a millorar en la mobilitat laboral, on prop del 70% dels desplaçaments es fan en cotxe. La localització perimetral d'alguns importants centres d'atracció de viatge dotats d'una important oferta d'aparcament justifiquen aquest percentatge.



Distribució modal residents per motiu de viatge

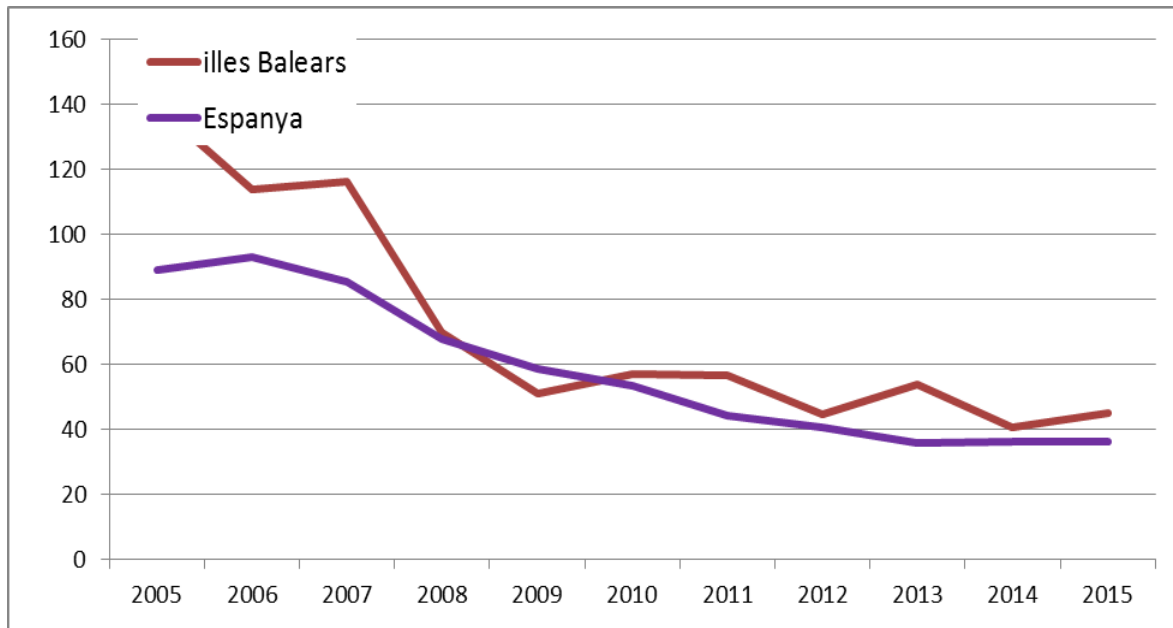
A aquesta situació desequilibrada de la mobilitat s'afegeix la mobilitat turística amb aproximadament prop d'1,3 milions de desplaçaments en un dia tipus del mes de juliol (aproximadament un 50% de la mobilitat de residents). El mitjà majoritari és el cotxe de lloguer. Així, el percentatge de desplaçaments en vehicle privat encara que quelcom inferior que en el cas del residents també supera el 40% i comporta un augment del trànsit en aproximadament un 25%. S'estima en aproximadament 75.000 els cotxes de lloguer circulant en un dia tipus d'estiu.



Distribució modal turistes

Per últim, la no disponibilitat de centres logístics a l'illa dificulta la distribució de mercaderies afectant a la circulació i ocupant espais no habilitats per aquesta funció.

La elevada mobilitat motoritzada té impacte negatiu com un augment del risc d'accident, del consum energètic, emissions contaminants i congestió. Pel que fa al nombre de morts s'ha observat la mateixa tendència decreixent que a la resta de l'estat tot i que amb un rati quelcom més elevat. Cal destacar que la zona urbana concentra el 22% dels morts i el 60% d'accidents amb víctimes. Aquests últims han augmentat en un 30% en els darrers 10 anys.



Morts per milió d'habitants (Font DGT)

Pel que fa a les emissions s'observa un parc de vehicles que en la seva pràctica totalitat consumeixen carburants fòssils. Malgrat els esforços de les diferents administracions (electrolineres) i que les distàncies dels desplaçaments són reduïdes el parc de vehicles elèctrics és residual.

L'elevat ús del cotxe fa que la congestió estigui present en els accessos a Palma, la Via Cintura, especialment al període estival, però també a altres illes com a Eivissa (Ctra. Santa Eul·lària) i en menor mida en altres punts de la xarxa de carreteres.