

IV. Propostes d'actuació

1. El futur del ferrocarril

La Comissió d'Ordenació Territorial de les Illes Balears, en sessió de 17 de març de 2004, va aprovar la Proposició no de llei RGE núm. 2309/03, relativa al transport ferroviari:



Parlament de les Illes Balears

ALLP/MTG

ANTONI MARÍ I TUR, Secretari de la Comissió d'Ordenació Territorial del Parlament de les Illes Balears,

CERTIFICA:

Que la Comissió d'Ordenació Territorial en sessió de dia 17 de març de l'any dos mil quatre, aprovà la **Proposició no de llei RGE núm. 2309/03 presentada pel Grup Parlamentari PSM-Entesa Nacionalista, relativa a transport ferroviari**, essent del tenor literal següent:

1.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern a presentar un Pla d'inversions ferroviàries que entre el 2004 i el 2011 prevegi els següents projectes:

- El soterrament de les vies per l'interior del casc urbà de Palma.
- La reobertura del trajecte Manacor-Artà i l'ampliació del trajecte fins a Cala Rajada i Cala Millor.
- La prolongació del trajecte Inca-Sa Pobla fins al Port d'Alcúdia.
- L'obertura de la línia Plaça Espanya-Campus universitari.
- La construcció de la línia de Llevant, passant per l'aeroport, la Platja de Palma i els municipis de Lluçmajor, Campos i Santanyí.

2.- El Parlament de les Illes Balears insta la Conselleria d'Obres Públiques i Transports a dur a terme amb celeritat la reparació de la xarxa viària per tal de restablir el funcionament de la línia entre Inca i Manacor, amb la màxima seguretat com a primera prioritat.

3.- El Parlament de les Illes Balears insta els Serveis Ferroviaris de Mallorca a emprendre totes les accions necessàries per mantenir la fidelitat que els usuaris han dipositat en el transport ferroviari.

4.- A més de totes les alternatives d'inversió plantejades, resulta evident que es deixen d'anunciar altres inversions d'indubtable importància, com són: l'ampliació de l'estació de Palma, la supressió de tots els passos a nivell, el desdoblament de tots els corredors, l'electrificació de les línies (i la consegüent substitució gradual de tot el material mòbil) o la construcció d'uns nous tallers. Per això, la presentació d'un Pla d'Inversions Ferroviàries 2004-2011 hauria d'incloure aquestes millores absolutament indispensables per a la seguretat i la qualitat del servei. Un pla d'inversions d'aquesta envergadura no es pot basar pràcticament en exclusiva a l'ampliació dels corredors, sinó que és necessari incloure també, en la definició i establiment de les **prioritats** d'inversions a executar en el període 2004-2011, aquelles que permetin potenciar al màxim la freqüència, la qualitat i la seguretat de l'explotació dels corredors actuals.

5.- Que el Pla Director Sectorial de Transports que presentarà el Govern enguany estableixi les directrius de desenvolupament del transport ferroviari modern, fiable, segur i de qualitat que mereixen els ciutadans, diagnosticant les necessitats i fases de desenvolupament, i establint les prioritats d'inversió. Aquest Pla Director hauria de ser la base per elaborar i negociar un Pla d'Inversions a executar amb la col·laboració del Govern de l'Estat.

6.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de l'Estat, en compliment de l'article 10 de la Llei de Règim Especial de les Illes Balears, a finançar aquests projectes com a mínim participant en el 2% del Pla estatal d'inversions ferroviàries previst entre el 2000 i el 2007 (816 milions d'euros)."

I perquè així consti, expedisc la present certificació als efectes pertinents, amb el vist-i-plau de l'Hble. Sra. Presidenta de la Comissió d'Ordenació Territorial de les Illes Balears, a la seu del Parlament a 17 de març de 2004.

VIST I PLAU,

LA PRESIDENTA


Assumpta Vinent i Barceló

Tal com reflecteix clarament el text d'aquesta Proposició no de llei, el Parlament de les Illes Balears fa una aposta decidida pel desenvolupament ferroviari a l'illa de Mallorca i reclama al Govern de les Illes Balears un pla d'inversions ferroviàries (amb un horitzó temporal que pràcticament coincideix amb el del PDSTIB) que prevegi les següents actuacions en nova xarxa:

- Soterrament de les vies entre la plaça d'Espanya i la via de cintura
- Reobertura de la secció Manacor-Artà, amb extensions fins a Cala Millor i Cala Rajada
- Línia sa Pobla-Alcúdia
- Línia Palma-UIB
- Línia Palma-Aeroport-Llucmajor-Campos-ses Salines-Santanyí

Algunes d'aquestes infraestructures han estat objecte de reivindicació històrica per part de distints col·lectius de la societat mallorquina. És el cas, per exemple, de les línies Manacor-Cala Rajada i Palma-UIB.

En relació amb les actuacions, dues d'elles estan en fase d'execució, amb les següents consideracions:

- El soterrament de les vies a Palma, a causa del favorable cost d'oportunitat, va acompanyat de la construcció de l'estació subterrània intermodal de ferrocarrils i autobusos a la plaça d'Espanya.
- La línia metropolitana Palma-UIB, amb l'objectiu de rendibilitzar al màxim el seu traçat, ha afegit als potencials usuaris amb destinació a la Universitat, tots aquells que, per motius comercials i laborals, es desplacin fins al Polígon industrial de Son Castelló. Per això, s'ha fet passar el traçat de la línia per l'interior del Polígon, i no per l'exterior, tal com estava projectat en els primers estudis de viabilitat de la línia. D'aquesta manera, la línia ferroviària s'ha convertit en una línia subterrània, amb més parades, és a dir, en una línia metropolitana. D'altra banda, es recomana analitzar la factibilitat d'utilitzar l'aparcament de la UIB com a pàrquing de dissuasió.

Altres dues actuacions estan en fase de desenvolupament del projecte bàsic, per la qual cosa el seu traçat definitiu serà sotmès d'aquí a poc a informació pública:

- La reobertura de la secció Manacor-Artà, amb extensions fins a Cala Millor i Cala Rajada.
- La línia sa Pobla-Alcúdia, que sens dubte aportaria una major rendibilitat al tram actualment en servei, Inca-sa Pobla, que presenta unes xifres de demanda molt escasses. De manera anàloga, una prolongació tramviària des d'Alcúdia fins al Port de Pollença i Can Picafort aportaria una major rendibilitat al tram sa Pobla-Alcúdia.

Finalment:

- L'extensió fins a Santanyí de la xarxa ferroviària es pot completar amb la construcció d'un ramal entre Santanyí i Manacor, de manera que el servei de ferrocarril a Mallorca dibuixaria un corredor central en forma d'anell tancat: Palma- Inca- Manacor- Felanitx- Santanyí- ses Salines- Campos- Llucmajor- Aeroport- Palma. Aquest corredor central insular vertebraria transversalment el transport col·lectiu a l'illa, i rompria l'estructura radial de la xarxa entorn de Palma.
- Hi ha una infraestructura ferroviària que no s'esmenta a la proposició parlamentària però que ofereix un potencial de demanda superior a qualsevol altre corredor ferroviari de l'illa. Es tracta d'un desenvolupament tramviari a la badia de Palma, infraestructura que sembla que s'ha de recollir obligatòriament en el PDSTIB.

A part de les inversions en nova xarxa, el Parlament de les Illes Balears també aposta per altres inversions cabdals per garantir unes condicions de servei òptimes:

- Supressió de passos a nivell
- Duplicació de la via (de via única a doble via)
- Electrificació de les línies
- Construcció de nous tallers

A més de totes aquestes actuacions instades pel Parlament autonòmic, el Govern de les Illes Balears, conjuntament amb l'Ajuntament de Palma, ha iniciat el desenvolupament de la xarxa de Metro a la capital de l'illa, amb la línia que molt pròximament unirà la plaça d'Espanya, el Polígon de Son Castelló i la Universitat (tal com ja s'explica a la pàgina anterior).

Malgrat la planificació dels transports urbans no forma part pròpiament de l'objecte del PDSTIB, resulta evident que la implantació progressiva del Metro a Palma tindrà un impacte molt clar sobre la mobilitat interurbana del conjunt de l'illa. En efecte, el Metro sens dubte millorarà de forma notable les condicions de desplaçament arreu de Palma, i d'això se'n podran beneficiar directament els usuaris dels serveis interurbans de tren i autobús.

Durant aquest procés, el principal repte que hauran d'assumir les administracions i entitats competents, així com també les empreses operadores implicades, serà la complementació entre les xarxes de Metro i d'autobusos urbans (EMT), i la seva coordinació amb el transport interurbà. El Metro podrà absorbir els grans fluxos de mobilitat urbana, ateses les seves característiques diferencials respecte al transport en autobús -major capacitat de places per expedició, major garantia de regularitat i fiabilitat horària, velocitat comercial més alta, etc.-, la qual cosa incidirà directament en una millora de les condicions de prestació de la xarxa urbana d'autobusos, que podrà afermar el seu paper protagonista, no havent d'absorbir volums tan grans de demanda i podent destinar els seus recursos a reforçar el servei en aquelles relacions que el Metro no pugui satisfer.

D'altra banda, i de forma paral·lela, la implantació del Metro segurament obligarà a un redisseny general de l'ordenació de la mobilitat a Palma (revisió de les condicions per als desplaçaments a peu, en bicicleta, en vehicle privat i en autobús).

En definitiva, la introducció de la xarxa de Metro reforçarà extraordinàriament el pes del transport públic en el sistema de mobilitat, tant de la ciutat de Palma, com, de retruc, també de tot Mallorca.

2. Punts forts i punts febles dels corredors

Aquest Pla de transport ferroviari pot representar el punt de partida del futur desenvolupament de la xarxa de ferrocarril a les Illes i assentar els fonaments d'un creixement ferroviari ordenat, equilibrat i integrat. Això significa que els projectes s'han de desenvolupar de manera que se'n garanteixi la sostenibilitat social, econòmica i ambiental al llarg dels anys. Fent una aproximació qualitativa, es pot afirmar que cadascun dels corredors ferroviaris de les Illes presenta unes característiques bàsiques que determinen si les condicions per implantar-los són, en general, més o menys favorables. Aquests condicionaments que afecten els diferents corredors es poden presentar en forma de punts forts i febles:

• Corredor Palma-UIB-Parc BIT

PUNTS FORTS

- Els viatges amb destinació a la UIB i al Parc BIT són, majoritàriament, per mobilitat obligada, fet que permetria garantir una demanda fidel amb una elevada utilització setmanal del sistema ferroviari. Cal recordar que la captació de demanda obligada resulta essencial per assegurar l'estabilitat i la sostenibilitat social i econòmica de qualsevol servei ferroviari.
- L'estació intermodal del centre de Palma garantiria un enllaç en transport públic entre la UIB i altres nuclis importants de Mallorca.
- Reducció dels problemes de congestió de trànsit a la PM-111, provocats pel fet de tractar-se de la via de comunicació amb la UIB (hivern) i, en menor mesura, amb els nuclis turístics de Valldemossa, Deià i Sóller (transport discrecional; estiu).

PUNTS FEBLES

- Durant els mesos d'estiu —període no lectiu a la Universitat— el servei segurament generaria uns importants dèficits d'explotació.
- Les condicions d'accessibilitat dels usuaris (estudiants) fins a la plaça d'Espanya són complicades, tant a peu (per distàncies excessives) com en cotxe (trànsit congestionat i dificultats d'estacionament) o en transport públic (actualment, els serveis urbans de Palma no estan integrats tarifàriament amb cap altre mode de transport col·lectiu).

• Corredor Manacor-Cala Rajada

PUNTS FORTS

- El servei ferroviari tindria un paper important com a element de vertebració territorial de la comarca de Llevant, la més allunyada de Palma.
- El traçat fins a Artà és de titularitat pública, la qual cosa implica un estalvi de costos d'implantació (despesa molt inferior en l'adquisició dels terrenys i menors costos socials derivats dels processos d'expropiació).
- Possibilitat de captació de grans fluxos de demanda turística en temporada alta.

PUNTS FEBLES

- Baix volum de població resident als municipis de Sant Llorenç, Son Servera, Artà i Capdepera, fet que provocaria importants dèficits del servei en temporada baixa.
- La llunyania de la comarca de Llevant respecte a Palma provoca que els fluxos de viatges fins a la capital per mobilitat obligada siguin escassos.

• **Corredors sa Pobla-Alcúdia i Port de Pollença-Alcúdia-Can Picafort**

PUNTS FORTS

- Possibilitat de captació de grans fluxos de demanda turística en temporada alta.
- Reforçament important de la connexió de Palma i Inca amb tots els nuclis de la costa nord. Aquesta millora en la comunicació amb les badies d'Alcúdia i Pollença s'estendria a altres indrets de l'illa a través de la futura estació intermodal de Palma.
- La prolongació de traçat fins a Alcúdia aportaria una rendibilitat major al tram actualment en servei, Inca-sa Pobla, que presenta unes xifres de demanda molt escasses.

PUNTS FEBLES

- La línia fèrria prestaria servei a un volum baix de població resident (importants dèficits del servei en temporada baixa).
- La llunyania de la zona nord respecte a Palma provoca que els fluxos de viatges fins a la capital per mobilitat obligada siguin escassos.
- Problemàtica de traçat per aconseguir una bona inserció urbana de la línia.

• **Corredor Palma-Aeroport-Santanyí-Manacor**

PUNTS FORTS

- Aquest corredor tancaria l'anell ferroviari Palma- Inca- Manacor- Felanitx- Santanyí- ses Salines- Campos- Lluçmajor- Aeroport- Palma, i donaria un gran impuls a les possibilitats de comunicació transversal arreu de l'illa.
- Es connectaria mitjançant transport públic l'aeroport de Son Sant Joan amb els principals nuclis de població de Mallorca, o bé de forma directa utilitzant el servei ferroviari, o bé de forma indirecta a través de transbordaments amb els distints serveis bus-tren.
- La zona de migjorn passaria a disposar d'un òptim servei de transport públic amb l'Hospital de Manacor.

PUNTS FEBLES

- El volum de població al qual es prestaria servei no és gaire significatiu. Aquesta situació s'agreuja amb el fet que Campos, Santanyí i Felanitx no mantenen una relació de mobilitat obligada amb Palma gaire elevada.
- Es detecten problemes de traçat importants per aconseguir una bona inserció a l'interior del nucli urbà dels nuclis de Lluçmajor, Campos, Santanyí i Felanitx.

• **Corredor Santa Ponça-Palma-s'Arenal/Aeroport**

PUNTS FORTS

- Possibilitat de captació de grans fluxos de demanda turística en temporada alta: Santa Ponça, Magaluf, Palmanova, Platja de Palma, etc.
- La proximitat dels nuclis d'aquest àmbit territorial amb la ciutat de Palma és la causant de la intensa relació de mobilitat obligada entre aquests nuclis i la capital.
- L'estació intermodal del centre de Palma permetria la connexió de l'aeroport amb altres destinacions de l'illa.

PUNTS FEBLES

- La inserció urbana del traçat ferroviari és determinant per assegurar grans fluxos de demanda. El corredor Santa Ponça-Palma-s'Arenal discorre per un continu suburbà amb un alt percentatge de sòl construït. La viabilitat futura del traçat potser dependrà, en determinats indrets, de la possibilitat de construir alguns nous trams alternatius de xarxa viària, amb el cost econòmic que això comporta.

Un cop valorats els punts forts i els punts febles dels corredors de l'illa de Mallorca, sembla oportú fer el mateix per als corredors de Menorca, Eivissa i Formentera:

• Corredor Maó-Aeroport-Ciudadella

PUNTS FORTS

- Aquest hipotètic futur servei ferroviari permetria establir un enllaç sòlid en transport públic entre les dues capitals de l'illa, Maó i Ciudadella, connectant, a més, ambdues ciutats amb la resta de principals poblacions de l'interior de Menorca: Alaior, es Mercadal i Ferreries (cal tenir en compte que Maó, Ciudadella, Alaior, es Mercadal i Ferreries aglutinen el 70% del total de la població resident de l'illa).
- L'aeroport de Menorca disposaria de connexió regular amb Maó i Ciudadella.

PUNTS FEBLES

- El volum de població al qual es prestaria servei, una mica més de 50.000 habitants, no és gaire significatiu. Aquesta situació s'agreuja pel fet que Maó i Ciudadella són, essencialment, pols d'atracció de viatges, i no generadors de viatges. Així, a més de l'aeroport, haurien de ser els nuclis d'Alaior, es Mercadal i Ferreries els principals centres generadors de viatges (en total, només devers 12.000 residents).
- La mobilitat generada per la població turística solament tindria una incidència destacada entre els mesos de juny i setembre.
- Es detecten problemes importants de traçat per aconseguir una bona inserció a l'interior del centre urbà dels nuclis de pas del ferrocarril, especialment en els casos de Maó i Ciudadella. La penetració urbana del traçat ferroviari és essencial per assegurar grans fluxos de demanda. De fet, la viabilitat futura del traçat podria dependre, en bona mesura, de la possibilitat d'execució d'alguns trams conflictius a les entrades/sortides d'ambdues ciutats, on la millor solució consistiria a implantar sistemes tramviaris de plataforma compartida, la qual cosa implicaria restriccions importants per al vehicle privat.

- Serveis Ferroviaris de Mallorca (SFM) no disposa d'infraestructura a l'illa de Menorca. Per tant, seria necessari construir tota una sèrie d'instal·lacions imprescindibles per explotar el servei: cotxeres, tallers, oficines, etc.; amb els consegüents costos econòmics i ambientals (consum de territori) que això implica.

• **Corredor Maó - zona sud-est**

PUNTS FORTS

- La proximitat geogràfica entre es Castell, Sant Lluís i Maó és la causant de la intensa relació de mobilitat obligada a la zona (àrea metropolitana de Maó). Cal recordar que la captació de demanda obligada resulta determinant per garantir l'estabilitat i la sostenibilitat social i econòmica de qualsevol servei ferroviari.

- Possibilitat de captació d'importants fluxos de demanda turística en temporada alta, tenint en compte que l'hipotètic servei ferroviari enllaçaria Maó i l'aeroport.

PUNTS FEBLES

- La hipotètica línia fèrria prestaria servei a un volum molt baix de població resident: devers 9.000 habitants entre es Castell i Sant Lluís (grans dèficits del servei en temporada baixa).

- Greus problemes de traçat per aconseguir una bona inserció urbana de la línia a l'entorn suburbà de Maó. En aquest cas, la millor solució consistiria a implantar sistemes tramviaris de plataforma compartida, la qual cosa implicaria restriccions importants per al vehicle privat.

- SFM no disposa d'infraestructura a Menorca. Per tant, seria necessari construir tota una sèrie d'instal·lacions imprescindibles per explotar el servei: cotxeres, tallers, oficines, etc.; amb els consegüents costos econòmics i ambientals (consum de territori) que això implica.

• **Corredors Eivissa-Aeroport, Sant Antoni-Eivissa i Santa Eulària-Eivissa**

PUNTS FORTS

- Es disposaria d'un mitjà de transport col·lectiu de més capacitat que l'autobús per enllaçar la ciutat d'Eivissa amb l'aeroport, Sant Antoni i/o Santa Eulària. Seria fonamental que l'hipotètic servei ferroviari tingués una parada a la futura estació interurbana d'Eivissa-vila, per poder garantir unes condicions òptimes de transbordament amb la xarxa de transport regular per carretera.

- Possibilitat de captació de grans fluxos de demanda turística en temporada alta.

- La caracterització suburbana entorn d'Eivissa-vila (Sant Jordi, Puig d'en Valls, Jesús) i les distàncies relativament curtes entre les distintes poblacions de l'illa generen una intensa relació de mobilitat obligada. Cal recordar que la captació de demanda obligada resulta essencial per assegurar l'estabilitat i la sostenibilitat social i econòmica de qualsevol servei ferroviari.

PUNTS FEBLES

- El volum de població resident al qual es prestaria servei directament amb el mode ferroviari és poc significatiu. Aquesta situació s'agreuja pel fet que Eivissa-vila és, essencialment, un pol d'atracció de viatges, i no generador de viatges.
- La mobilitat generada per la població turística solament tindria una incidència destacada entre els mesos de maig i octubre.
- Es detecten greus problemes de traçat per aconseguir una bona inserció urbana de la línia fèrria al llarg dels distints possibles corredors. De fet, la futura viabilitat dels traçats dependria de les possibilitats reals d'execució d'alguns dels trams conflictius, on la millor solució segurament consistiria a implantar sistemes tramviaris de plataforma compartida, la qual cosa implicaria restriccions importants per al vehicle privat.
- Per a aquest tipus d'assentament poblacional —amb predomini de nuclis petits, població molt dispersa i amb la infraestructura turística localitzada al llarg de la costa— són millors els sistemes de transport més versàtils i flexibles que els sistemes rígids com el ferroviari.
- SFM no disposa d'infraestructura a l'illa d'Eivissa. Per tant, seria necessari construir tota una sèrie d'instal·lacions imprescindibles per explotar el servei: cotxeres, tallers, oficines, etc.; amb els consegüents costos econòmics i ambientals (consum de territori) que això implica.

• Formentera**PUNTS FORTS**

(-)

PUNTS FEBLES

- El potencial de la població resident i turística és força baix (el nombre d'habitants residents a l'illa, segons el cens de 2001, és de només 6.875, mentre que la població flotant assoleix un ordre de magnitud lleugerament superior).
- L'impacte ambiental que causaria la construcció d'una línia ferroviària sobre una illa de tan petites dimensions i amb desnivells orogràfics importants sembla desproporcionat enfront dels avantatges que reportaria.
- Per a aquest tipus d'assentament poblacional, amb predomini de nuclis petits i població molt dispersa, són millors els sistemes de transport versàtils i d'itinerari flexible (autobús regular i transport a la demanda) que els sistemes d'infraestructura fixa, ja que els primers tenen més capacitat d'adaptació a les necessitats de desplaçament que genera aquest tipus d'assentament.

3. Propostes sobre corredors ferroviaris**3.1 Actuacions a desenvolupar**

De les valoracions qualitatives sobre els punts forts i els punts febles de cadascun dels corredors (apartat anterior) i de les xifres de demanda estimada (capítol III), es poden extreure una sèrie de conclusions bàsiques sobre els corredors ferroviaris a les Illes Balears:

MALLORCA

-El corredor capaç de generar una demanda ferroviària més gran és, de molt, el corredor Santa Ponça- Palma- s'Arenal. Les potencialitats reals d'aquest corredor es troben fortament supeditades al fet que el traçat assoleixi un elevat grau d'inserció urbana. D'altra banda, en el moment d'iniciar a Santa Ponça l'obra del nou corredor ferroviari, aquesta s'haurà d'executar amb la previsió de que en un futur la línia de ferrocarril pugui continuar el seu traçat fins a Peguera i Andratx, si els estudis previs de viabilitat així ho determinen.

-Respecte a l'enllaç ferroviari amb l'aeroport, l'opció que en principi sembla més adequada és la prolongació de la línia tramviària Santa Ponça- Palma- s'Arenal, a causa del seu favorable cost d'oportunitat. En qualsevol cas, seran els corresponents estudis tècnics els que hauran de determinar el traçat i la solució operativa més viable (tramvia, soterrament, ...).

- Els corredors Manacor-Cala Rajada i Palma-Aeroport-Santanyí-Manacor, malgrat presentar un baix potencial de demanda, exercirien de destacats elements de vertebració de les comarques de llevant i migjorn. A més, el ramal Santanyí-Manacor permetria trencar l'estructura radial de la xarxa entorn de Palma, i donaria un gran impuls a les possibilitats de comunicació transversal arreu de l'illa. També cal destacar que es connectaria l'aeroport de Son Sant Joan amb els principals nuclis de població de Mallorca, o bé de forma directa utilitzant el servei ferroviari, o bé de forma indirecta a través de transbordaments amb els distints serveis bus-tren.

3.2. Mesures de protecció ambiental

El 27 de setembre de 2005, la Comissió Permanent de la Comissió Balear de Medi Ambient va acordar informar favorablement des del punt de vista ambiental el Pla director sectorial del transport de les Illes Balears, sempre i quan es compleixin les condicions que seguidament es relacionen, i que el PDSTIB assumeix com a pròpies:

-En el cas de les infraestructures ferroviàries:

-Nova línia Manacor-Cala Rajada: aprofitar les vies en desús i les antigues estacions. En cas de que no s'opti per aquesta alternativa, justificar-ne el motiu.

-Nova línia sa Pobla-Alcúdia: evitar que el traçat afecti el Parc Natural de s'Albufera. Si no és així, obtenir informe favorable previ de la Direcció General de Biodiversitat. Si el traçat transcorre per la zona inundable, obtenir informe favorable de la Direcció General de Recursos Hídrics.

-Nova línia Palma-Santanyí: les antigues vies estan desafectades, per la qual cosa ja no es poden aprofitar.

-En el cas de les infraestructures tramviàries:

-Línia Port d'Alcúdia-Can Picafort: no afectar ambientalment la zona dunar d'es Comú ni el Parc de s'Albufera. En cas contrari, obtenir informe favorable previ de la Direcció General de Biodiversitat.

-Línia Alcúdia-Port de Pollença: no afectar ambientalment la reserva natural especial de s'Albufereta. En cas contrari, obtenir informe favorable previ de la Direcció General de Biodiversitat.

-En general, pel que fa als futurs projectes ferroviaris i tramviaris:

-Avaluar-los per la Comissió Permanent de la Comissió Balear de Medi Ambient, d'acord amb l'establert en el Decret 4/1986, de 23 de gener, d'implantació i regulació dels estudis d'avaluació d'impacte ambiental.

-Evitar l'afecció d'àrees de prevenció de riscos d'acord amb la cartografia del Pla Territorial Insular de Mallorca. Si s'afectés alguna d'aquestes àrees, incorporar en sentit favorable l'informe preceptiu i vinculant de l'administració competent.

-Adaptar els projectes el màxim possible a les condicions geomorfològiques del terreny, minimitzant els moviments de terra.

-Analitzar l'efecte barrera d'aquestes infraestructures i projectar passos inferiors que permetin el pas de la fauna.

-Dissenyar pantalles acústiques en els llocs on la xarxa transcorri pel nucli urbà.

-Els projectes d'electrificació de les xarxes de ferrocarril i tramvia seran objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada, d'acord amb l'establert en el punt 5.4 de l'annex III del Decret 4/1986, de 23 de gener.

A més, l'acord de la Comissió Balear de Medi Ambient recull el contingut de l'acta de la reunió de 22 d'abril de 2005 del Comitè de Xarxa Natura 2000, el qual va informar que el PDSTIB no tindrà repercussions significatives per als objectius de conservació a cap lloc de la Xarxa Natura 2000, sempre que es duguin a terme les mesures que es relacionen a continuació, i que el PDSTIB assumeix com a pròpies:

1. Respecte a les línies ferroviàries Manacor-Cala Rajada (tram Artà-Cala Rajada) i sa Pobla-Alcúdia, en el moment que s'elaborin els corresponents projectes de traçat s'hauran d'estudiar traçats alternatius per als trams que discorren dins l'àmbit geogràfic de determinades zones proposades per formar part de la Xarxa Natura 2000. Qualsevol consideració que es faci en aquest sentit, en primer lloc haurà de contemplar la possibilitat d'evitar el pas per dins àrees LIC o ZEPA (concretament la ES0000227-Muntanyes d'Artà, la ES0000038-s'Albufera i la ES5310015-Puig de Sant Martí), i en segon lloc haurà de produir la mínima afecció possible als hàbitats i espècies d'interès comunitari presents en aquestes zones.

2. Respecte a les línies tramviàries Port d'Alcúdia-Can Picafort i Alcúdia-Port de Pollença, en el moment que s'elaborin els corresponents projectes de traçat s'haurà de realitzar una anàlisi d'alternatives per als trams que discorren dins l'àmbit geogràfic de determinades zones proposades per formar part de la Xarxa Natura 2000. Aquesta anàlisi haurà de contemplar els punts següents:

2.1. S'haurà de produir la mínima afecció possible als hàbitats i espècies d'interès comunitari presents a les zones LIC i ZEPA afectades (concretament la ES0000038-s'Albufera de Mallorca i la ES0000226-s'Albufereta).

2.2. Per a la ubicació del traçat tramviari s'haurà de contemplar la possibilitat

d'utilitzar l'àrea de servitud dels dos costats de les carreteres ja existents.
2.3. Tot i això, s'haurà de considerar l'alternativa zero (no realització) per a aquests trams, quan l'anàlisi de les alternatives posi de manifest un impacte excessiu per als hàbitats i espècies d'interès comunitari de les LIC i ZEPA afectades.

3. L'afecció als espais de la Xarxa Natura 2000 que puguin produir els projectes de les quatre línies fèrries esmentades haurà de ser avaluada per la Direcció General de Biodiversitat, en aplicació del punt tercer de l'Acord del Consell de Govern de 23 d'abril de 2004, d'inici d'elaboració d'una disposició de caràcter general ampliant el llistat de LIC i ZEPA a l'àmbit de les Illes Balears, en el compliment de les directives comunitàries 79/409/CE i 92/43/CEE (BOIB núm. 65, 08/05/2004).

- La secció sa Pobla-Alcúdia es veuria reforçada amb el desenvolupament tramviari Port de Pollença-Can Picafort, tot i que es preveuen ocupacions baixes durant l'hivern (situació que s'accentuarà si el traçat tramviari no aconsegueix una alta inserció urbana).

MENORCA, EIVISSA I FORMENTERA

- Les xifres de demanda potencial estimades no assoleixen la massa crítica necessària per justificar la implantació d'un sistema ferroviari. La mobilitat que poden generar aquestes illes en un dia punta d'estiu amb afluència màxima de turistes es pot cobrir satisfactòriament amb un servei d'autobusos regulars ben organitzat.

- Per a aquest tipus d'assentament poblacional —amb predomini de nuclis petits, població dispersa (sobretot a Eivissa i Formentera) i amb la infraestructura turística localitzada al llarg de la costa— són millors els sistemes de transport més versàtils i flexibles que els sistemes rígids, com el ferroviari.

- No hi ha infraestructura ferroviària a cap de les tres illes menors. Per tant, seria necessari construir tota una sèrie d'instal·lacions fixes per explotar el servei: cotxeres, tallers, oficines, etc.; amb els consegüents costos econòmics i ambientals que això implica. L'impacte ambiental (consum de territori, efecte de barrera, etc.) que causaria la construcció d'una línia fèrria és difícilment justificable enfront dels avantatges que reportaria.

4. Altres propostes d'actuació

4.1. Soterrament de les vies entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, i construcció de l'estació intermodal de Palma

El desenvolupament de la xarxa de ferrocarril a l'illa de Mallorca, amb noves línies fins a la UIB, Alcúdia, Cala Rajada i Santanyí, no seria possible sense l'ampliació de la infraestructura ferroviària a la ciutat de Palma projectada pel Govern de les Illes Balears, consistent en les següents actuacions:

- Construcció d'una nova estació de ferrocarril subterrània, amb una platja de 10 vies i 5 andanes.
- Soterrament de les vies entre la plaça d'Espanya i la via de cintura. Aquest nou corredor ferroviari subterrani, d'1,5 km de longitud, es compondrà de 4 vies (dues destinades a la línia Palma-UIB i les altres dues a la resta de línies).
- Construcció del baixador subterrani de Son Oliva.

Aquestes importants obres d'infraestructura ferroviària formen part d'una actuació conjunta encara més ambiciosa, que també contempla:

- Construcció d'una estació subterrània d'autobusos (30 darsenes), disposada paral·lelament a l'estació de ferrocarril, i d'un pàrquing per a automòbils (400 places), situat sota l'estació d'autobusos. Aquestes tres infraestructures de transport, les estacions de ferrocarril i autobusos i el pàrquing, concebudes de forma conjunta, configuraran el node d'intercanvi modal més important de les Illes Balears: l'estació central intermodal de Palma.
- Recuperació urbana de la superfície exterior alliberada pel soterrament.

4.1.1. Soterrament del corredor ferroviari plaça d'Espanya-via de cintura

El corredor subterrani de 4 vies, que s'estendrà entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, permetrà l'explotació separada de les futures línies de ferrocarril de Mallorca. Per una banda, dues vies es destinaran íntegrament a la línia que unirà el centre de Palma i la Universitat de les Illes Balears. Per altra banda, les altres dues vies prestaran servei a les línies fins a sa Pobla-Alcúdia i Manacor-Cala Rajada (i més endavant a la línia fins a Santanyí).

A la línia Palma-UIB es podrà oferir una circulació per sentit cada 3 minuts. En el tram Palma-Inca-(Enllaç) també es podrà aconseguir que circuli un tren per sentit cada 3 minuts. Aquesta alta freqüència de pas, però, forçosament haurà de disminuir a partir de l'estació d'Enllaç, distribuint-se els trens uniformement entre les línies cap a sa Pobla-Alcúdia i Manacor-Cala Rajada, amb una circulació per sentit cada 9 minuts (freqüència de servei que es pot seguir considerant molt elevada).

Com és natural, a partir del moment de la implantació de la línia Palma-Santanyí, ja no es podran assolir unes freqüències de circulació dels trens tan altes.

Finalment cal afegir que s'haurà de soterrar el baixador de Son Oliva.

4.1.2. Estació intermodal

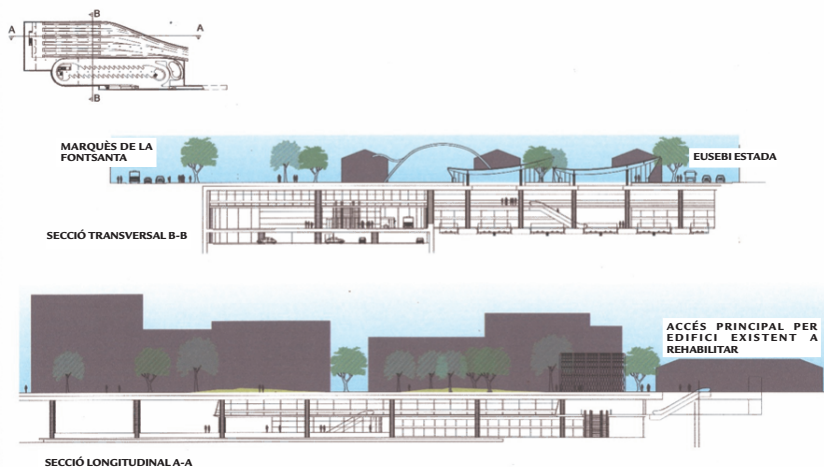
S'ha projectat la creació d'una estació subterrània intermodal a Palma, situada a l'actual emplaçament del parc de les Estacions.

L'estació intermodal es compondrà d'una estació de ferrocarrils i una estació d'autobusos interurbans, disposades en paral·lel. També es construirà un pàrquing per a automòbils de 400 places sota l'estació d'autobusos.

Des de l'exterior, mitjançant escales (fixes i mecàniques) i ascensors, s'accedirà a una primera planta situada a l'extrem de les dues estacions. Aquesta planta, que albergarà serveis d'atenció al viatger i comercials, serà la zona comú d'accés a les dues estacions (segona planta), alhora

que exercirà de node d'intercanvi modal entre ferrocarril i autobusos. Malgrat les dificultats estructurals, es procurarà crear espais diàfans i transparents que facilitin l'orientació de l'usuari. Per aquest motiu, s'establirà una connexió visual entre les dues estacions, de manera que des de cadascuna d'elles es podrà veure l'altra.

ESTACIÓ INTERMODAL DE PALMA



ESTACIÓ DE FERROCARRILS

L'estació de ferrocarrils es compondrà de 5 andanes que prestaran servei a 10 vies. Pel fet de tractar-se d'una estació terminal, les vies no continuaran més enllà de l'edifici. Com a conseqüència d'això, es pot establir una zona de capçalera des de la qual es podrà accedir a totes les andanes sense necessitat de salvar desnivells. Cada andana té una amplada de 6 metres i una longitud de 105 metres.

ESTACIÓ D'AUTOBUSOS

L'estació d'autobusos es compondrà de 30 dàrsenes disposades en un cos central el·líptic. Els autobusos circularan tot envoltant aquest cos central, paral·lelament al perímetre exterior de l'estació. Respecte al nombre projectat de dàrsenes (30), aquest s'ha calculat a partir de la consideració de les següents hipòtesis:

- Les previsions d'oferta del Pla de transport regular de viatgers per carretera (PTRVC) són d'unes 90 circulacions totals (entrades+sortides) en l'hora punta d'una jornada punta (dia feiner d'estiu). S'assumeix un temps mitjà d'ocupació de dàrsena per operació de 15 minuts.
 - S'estableix un nivell d'aprofitament del disseny en l'ocupació de dàrsenes del 75% (0,75).
- Un cop fixades aquestes hipòtesis, ja es pot obtenir el nombre de dàrsenes que es requereix: $((90 \text{ operacions/hora} \times 15 \text{ minuts/operació}) / 60 \text{ minuts}) / 0,75 = 30 \text{ dàrsenes}$



PREVISIONS D'OFERTA FUTURA - PTRVC

Dia punta d'oferta de servei màxima: dia feiner d'estiu

Concessió	Circulacions/dia			Circulacions/hora punta		
	Entrades	Sortides	Total	Entrades	Sortides	Total
9	24	24	48	2	2	4
10	2	2	4	1	1	2
11	8	8	16	1	1	2
13	10	10	20	1	1	2
14	4	4	8	1	1	2
19	2	2	4	1	1	2
20	8	8	16	1	1	2
21	20	20	40	3	3	6
22	6	6	12	1	1	2
24	6	6	12	1	1	2
25	5	5	10	1	1	2
26	30	30	60	3	3	6
28	5	5	10	1	1	2
29 (L23 EMT)	40	40	80	3	3	6
EMT-1 ⁽¹⁾	90	90	180	4	4	8
EMT-2 ⁽¹⁾	60	60	120	3	3	6
30	15	15	30	2	2	4
33	30	30	60	3	3	6
35	125	125	250	10	10	20
SUBTOTAL	490	490	980	43	43	86
TOTAL ⁽²⁾	515	515	1.029	45	45	90

(1) S'estableix la hipòtesi que dues línies de l'EMT entraran a l'estació (p. ex., una amb destinació a l'aeroport i una altra interurbana)

(2) S'estableix la hipòtesi que un 5% de les expedicions requereixen ser reforçades amb un segon autobús

4.1.3. Recuperació urbana en superfície del corredor soterrat

El soterrament del corredor ferroviari entre la plaça d'Espanya i la via de cintura permetrà la recuperació de la superfície exterior alliberada per les vies.

Els beneficis que reportarà aquesta actuació de soterrament són diversos. Entre d'altres, es poden esmentar els següents:

- L'aprofitament parcial de la superfície exterior per al trànsit de vehicles permetrà alleugerir la congestió circulatoria en altres vies de la ciutat que enllacen la via de cintura i les avingudes, especialment els carrers Aragó i Eusebi Estada.
- La permeabilització de la comunicació entre els barris de Palma ara situats a banda i banda del corredor ferroviari, sobretot pels carrers Jaume Balmes i Gabriel Maura. L'àrea d'influència més directa de les zones beneficiades aglutina uns 38.000 residents (barriades de Son Oliva, Son Fortesa, Plaça de Toros, Arxiduc, Marquès de la Font Santa i Hostalets).
- La recuperació d'espais per a modes de transport que garanteixen una mobilitat urbana més sostenible (bicicleta i desplaçaments a peu). En aquest sentit, cal dir que es guanyaran 13.380 m² que actualment ocupen les vies i diferents edificacions d'SFM. Es construirà un carril bici d'1,8 km de longitud.
- La possibilitat d'ampliar les voreres del carrer Aragó, que podrien passar de l'actual amplada d'1 metre a un mínim de 2,65 metres, beneficiant de forma molt directa els aproximadament 5.000 residents del carrer Aragó.
- La constitució d'un nou eix cívic per l'avinguda Jacint Verdaguer, facilitant la comunicació de les barriades d'alta densitat i el centre de la ciutat.
- La implantació de carrils bus al carrer Aragó i a l'avinguda Jacint Verdaguer, potenciant l'accés en transport públic a l'estació intermodal i al centre de Palma.
- La millora substancial de les condicions de seguretat, a causa de la supressió dels passos a nivell actualment existents.



Planta de l'espai en superfície de l'estació subterrània intermodal



Planta de l'espai en superfície del corredor ferroviari soterrat

4.2. Supressió de passos a nivell

Entre 2005 i 2012 es pretén assolir la supressió de gairebé tots els passos a nivell, construint passos a diferent nivell per solucionar les comunicacions de vehicles i persones entre ambdues bandes de la via.

L'objectiu bàsic d'aquesta actuació és augmentar la seguretat, tant per als usuaris del tren com per a altres vianants que utilitzen el pas. Al mateix temps, però, es podran aconseguir unes velocitats comercials mitjanes de circulació més altes.

4.3. Material mòbil i instal·lacions

Les instal·lacions de Son Rul·lan, pensades inicialment per donar servei al corredor Palma-Inca, ja han arribat al límit de la seva capacitat operativa. Així, serà necessària una ampliació i millora de les instal·lacions existents per donar solució a les necessitats que es plantejaran a partir de l'increment del material mòbil i de la plantilla. Malgrat les reformes que es puguin fer a les instal·lacions de Son Rul·lan per millorar-ne l'operativitat, la construcció d'uns tallers és una inversió estratègica indispensable si es vol mantenir la flota que es necessita per establir freqüències de servei vertaderament competitives en els nous corredors. La necessitat d'aquestes instal·lacions es posarà de manifest en el moment en què siguin operatius aquests nous corredors i es vagin incorporant noves unitats mòbils al servei.

4.4. Duplicació de la via

El desdoblament de la via, per passar de via única a via doble, a més de representar una important millora en la seguretat, facilita enormement l'explotació del servei, perquè permet assolir freqüències de circulació més elevades.

4.5. Electrificació de la xarxa

L'electrificació de les línies permetrà el funcionament de material mòbil modern d'altres prestacions, alhora que reduirà i optimitzarà el consum d'energia. El material tindrà un poder d'acceleració més gran, la qual cosa, amb una via segura i en òptimes condicions, pot representar millores significatives de la velocitat comercial. D'altra banda, el material mòbil elèctric assegura una disminució de l'emissió de gasos contaminants i de la contaminació acústica.

4.6. Soterrament de la línia a Inca i Manacor

En la mateixa línia que el soterrament del corredor ferroviari a Palma entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, el PDSTIB també aposta per soterrar la línia de tren en el seu pas pels nuclis urbans d'Inca i Manacor. Els beneficis d'aquestes actuacions són molt clars: la possibilitat d'aprofitament de la superfície exterior, la permeabilització de la comunicació entre els barris situats a banda i banda del corredor, la millora de les condicions de seguretat, etc.

El soterrament del ferrocarril al seu pas pel nucli urbà d'Inca tindrà una longitud de 2,1 km, dels quals 800 metres seran en rampa (300 metres a la banda de Palma i 500 a la banda de Manacor). Per tant, la longitud de túnel serà de 1,3 km. Es preveu la construcció d'una estació subterrània a l'entorn de l'estació actual, a uns 12 metres de profunditat, sent aquesta solució compatible amb el pas inferior de l'Avinguda Germanies.

La línia ferroviària que unirà Manacor i Cala Rajada, com a prolongació de la línia ja existent Palma-Inca-Manacor, presentarà una longitud total d'uns 45 km, dels quals aproximadament 2 km seran subterranis en el seu pas per la ciutat de Manacor. En aquest tram soterrat es projecta la implantació de via única electrificada, excepte a les estacions, on es disposarà de via doble. Es preveu la construcció de dues estacions:

Nom de l'estació	Situació	Punt quilomètric	Interdistància
Manacor Oest	Subterrània	1+000	-
Manacor Est	Subterrània	2+500	1+500

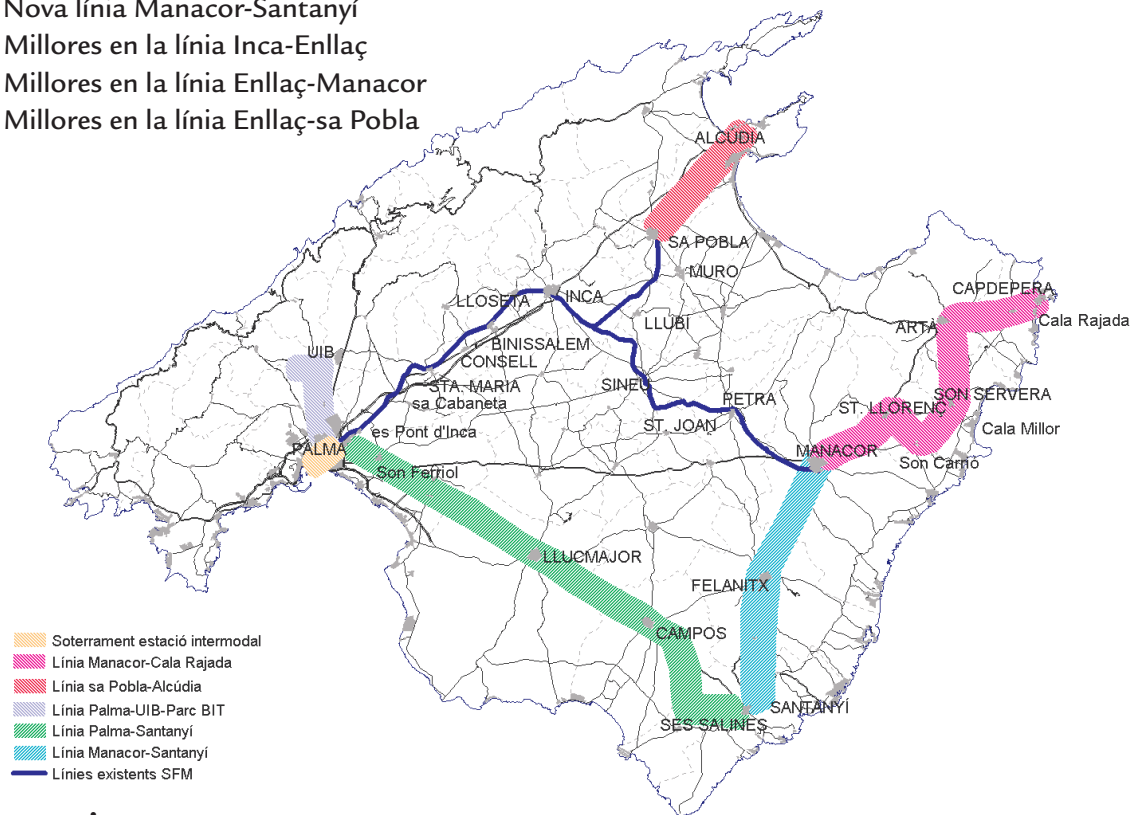
5. Resum d'actuacions

Les inversions previstes en aquest Pla de transport ferroviari es poden subdividir en quatre grups:

• **Actuacions ferroviàries:**

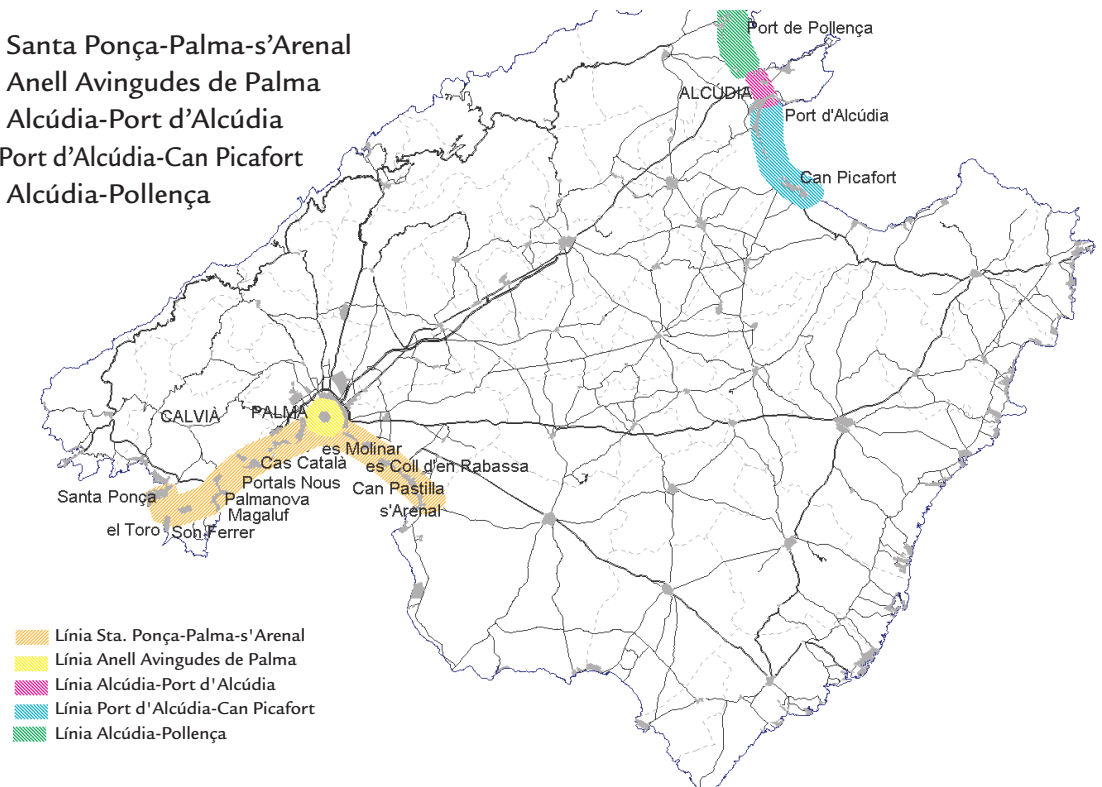
- Soterrament de les vies entre la plaça d'Espanya i la via de cintura, i construcció de l'estació central intermodal de Palma
- Nova línia Plaça d'Espanya-Polígon Son Castelló-UIB-Parc BIT
- Nova línia Manacor-Cala Rajada
- Nova línia sa Pobla-Alcúdia
- Nova línia Palma-Santanyí

- Nova línia Manacor-Santanyí
- Milliores en la línia Inca-Enllaç
- Milliores en la línia Enllaç-Manacor
- Milliores en la línia Enllaç-sa Pobra



• Altres actuacions:

- Línia Santa Ponça-Palma-s'Arenal
- Línia Anell Avingudes de Palma
- Línia Alcúdia-Port d'Alcúdia
- Línia Port d'Alcúdia-Can Picafort
- Línia Alcúdia-Pollença



- Supressió de passos a nivell
- Material mòbil i instal·lacions
- Soterrament de la línia a Inca i Manacor