Ajuntament de Palma

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

PALMA

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Palma de Mallorca

Síntesi

Juny de 2015

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
PALMA

THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

ÍNDEX

1. PRESENTACIÓ 3

2. OBJECTIUS 5

2.1. UNA CIUTAT MÉS COMPETITIVA 5

2.2. UNA CIUTAT MÉS AMABLE 6

2.3. UNA CIUTAT MÉS SEGURA 9

2.4. UNA CIUTAT MÉS ACCESSIBLE 10

2.5. UNA CIUTAT MÉS SOSTENIBLE 11

3. LÍNIES ESTRATÈGIQUES I MESURES 12

3.1 DISPOSAR D'UNA XARXA DE VIANANTS ADAPTADA I SEGURA 13

3.2 PROMOURE UN TRANSPORT PÚBLIC CÒMODE I ACCESSIBLE 14

3.3 INTEGRAR L'ÚS DE LA BICICLETA EN LA CIUTAT 15

3.4 REGULAR L'ÚS DE LA MOTO I EVITAR LES FRICCIONS AMB ALTRES MODES 16

3.5 DISSUADIR I GESTIONAR LA MOBILITAT NO ESSENCIAL EN COTXE 16

3.6 REGULAR I ORDENAR LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES 19

3.7 MILLORAR EL NIVELL DE SERVEI DE LA MOBILITAT TURÍSTICA 20

3.8 DISMINUCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ GENERADA PELS VEHICLES 21

3.9 COORDINAR L'URBANISME AMB LES NECESSITATS DE MOBILITAT 21

3.10 IMPULSAR HÀBITS DE MOBILITAT MÉS SOSTENIBLES I SEGURS A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓ, CONSCIENCIACIÓ I INFORMACIÓ 22

3.11 RELACIÓ DE MESURES 23

4. VIABILITAT ECONÒMICA DEL PLA 26

1.1 RECURSOS ECONÒMICS 26

1.2 BENEFICIS DEL PLA 27

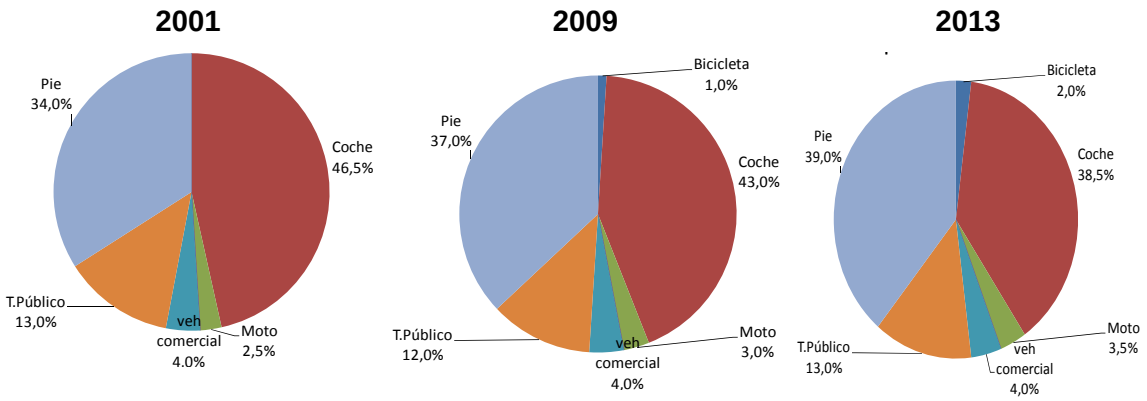
5. CONCLUSIONS 29

1. Presentació

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Palma de Mallorca que a continuació es presenta té per objectiu principal l'establiment de les línies generals d'actuació que, d'acord amb les actuacions desenvolupades en els darrers anys, permeten aconseguir no només un sistema de mobilitat sostenible per a Palma, sinó també que aquest sistema estigui al servei del model de ciutat que es persegueix. Es planteja millorar la seguretat viària de la ciutat, elevar la seva competitivitat, i en definitiva fer-la més equilibrada i justa en el repartiment de l'espai públic i en les prioritats d'utilització.

És compartit per molts ciutadans que la presència del cotxe als carrers de Palma ha anat disminuint gradualment. Les restriccions de trànsit a Centre Ciutat dels anys noranta, principalment mitjançant els ACIRE, els processos de peatonalització duts a terme, tant dins com fora d'Avingudes, la incipient xarxa ciclista, els reforços de l'oferta de transport públic o una política de dissuasió mitjançant l'ORA han establert repartiments espacials i funcionals més equilibrats a la nostra ciutat.

Distribució modal dels residents de Palma (%)



No obstant això, encara queda molt camí per recórrer i són moltes les actuacions pendents. Actuacions d'altra banda latents en l'imaginari dels responsables municipals des de fa temps; però que suposen transformacions complexes, que comporten canvis dels hàbits de comportament i per tant la seva implementació ha de ser extensament difosa perquè la ciutadania els percebi com a part del procés de la ciutat, adaptant-se a les noves necessitats de la societat. La priorització d'aquestes actuacions ha de ser coherent con el model de ciutat que és pretengui, amb els possibilitats d'inversió municipal, i amb el planejament urbanístic de la ciutat i el territorial de l'illa.

Palma de Mallorca, a diferència d'altres ciutats mediterrànies, sempre ha viscut de cara al mar, però també és cert que mentre moltes d'aquestes ciutats han fet un esforç per integrar la façana marítima, a Palma les intervencions dutes a terme en els últims anys en aquest sentit han estat reduïdes. Així, el front litoral no reuneix els requisits de qualitat i homogeneïtat propis d'una ciutat turística, no s'ha connectat la zona de Llevant de l'Eixample amb la costa i, sobretot, el Passeig Marítim segueix constituint una via amb morfologia de carretera que representa una barrera d'accés al mar. Si des del planejament urbanístic es plantegen actuacions per dinamitzar aquesta zona de la ciutat (Palau de Congressos, Pla Director del Port), el disseny urbà també ha d'incorporar aquesta transformació.

A més de la façana marítima hi ha altres eixos, principals i secundaris, menys paradigmàtics, que també han de ser objecte d'intervenció si es vol establir aquesta garantia de continuïtat a la mobilitat no motoritzada. Un 20% de la població viu en vies que encara mantenen característiques funcionals de carreteres interurbanes (alguns trams dels carrers Aragó i Manacor, Avingudes, Eusebi Estada, etc.), o que prioritzen els moviments motoritzats sobre els vianants.

La millora del transport públic, principalment en el corredor de Llevant on la configuració actual de l'oferta és insuficient a l'estiu és un altre dels objectius que persegueix el PMUS.

També s'ha d'integrar-regularitzar l'ús de la bicicleta, que ha passat en els últims anys de ser una manera de transport pràcticament anecdòtic a tenir una certa rellevància. El seu potencial de creixement és enorme per la seva competitivitat amb el cotxe pel que fa a estalvi de temps i diners, pel que pot arribar a cotes de distribució modal similars a la d'altres ciutats espanyoles i europees de les mateixes característiques.

No es pot deixar de banda la rellevància que té la mobilitat turística per a la ciutat, que pot afectar la qualitat de vida del resident (embussos, autobusos plens, etc.) però que també és una font de riquesa a la qual no cal renunciar. El ingent nombre de turistes que visiten l'illa constitueixen una oportunitat per a la ciutat. Una millor gestió dels recursos actuals i la seva utilització a ple rendiment ("necessitem tots els modes de transport"), ha de permetre disminuir aquest nivell de pressió i fer més agradable l'estada al visitant.

Específicament, el PMUS de Palma de Mallorca aposta, a més de per la ja comentada transformació de vianants de Palma, per la utilització de les noves aplicacions tecnològiques (TICs) per gestionar d'una manera més eficient les diferents ofertes de mobilitat en els escenaris punta de demanda turística. La mobilitat urbana es pot beneficiar en gran mesura de l'aplicació de les TICs, principalment mitjançant una millora de la informació (senyalització variable, temps d'espera en parada, etc.).

En aquest sentit, la participació de Palma en el CIVITAS DYN @ MO és una aposta i una oportunitat en aquesta línia ja que conjuntament amb les ciutats de Aachen / Aquisgrà (Alemanya), Gdynia (Polònia) i Koprivnica (Croàcia) treballa en aquest projecte els objectius, entre d'altres, són l'intercanvi directe d'experiències en matèria de mobilitat i el llançament de projectes nous com la introducció del vehicle elèctric i sistemes de pagament innovadors.

2. Objectius

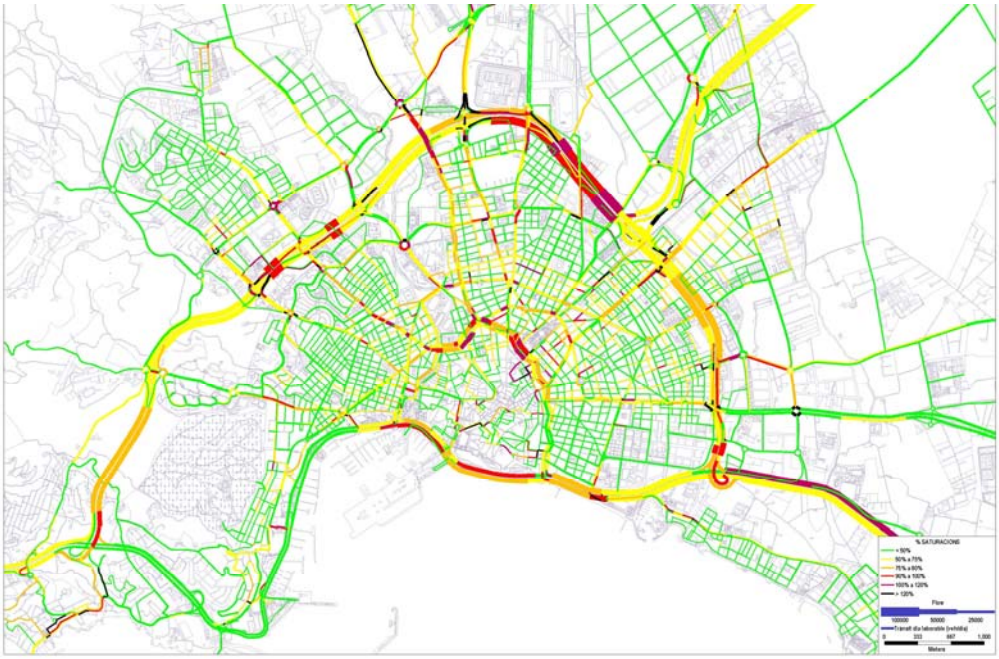
En línia amb els objectius que assenyala la Llei d'Economia Sostenible que fa a la mobilitat sostenible i les orientacions i recomanacions que emanen del marc estratègic recollit en la introducció, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat de Palma de Mallorca considera objectius essencials que el sistema mobilitat permeti una ciutat més **C**ompetitiva, **A**mable, **S**ostenible, **A**ccessible i **S**egura; per la qual cosa totes les mesures que integren el pla s'enfocaran, individualment o en conjunt, cap a la consecució d'aquests cinc objectius.

2.1. Una ciutat més Competitiva

Un sistema de mobilitat competitiu ja que la mobilitat, entre altres coses, és part del procés productiu de la ciutat, i contribueix al seu dinamisme econòmic i social. Els nivells de congestió, entesos com el temps perdut en els desplaçaments imputables a una excessiva demanda de mobilitat motoritzada sobre un viari limitat comporta enormes costos individuals i col·lectius. Reduir els temps de desplaçament i, en general, els costos de funcionament del sistema seran objectius prioritaris d'un sistema de mobilitat més eficient, especialment pel que s'ha vingut a denominar mobilitat essencial en cotxe.

Així, i pel que fa a la competitivitat en vehicle privat es parteix del repte de no incrementar els nivells de congestió actuals en període lectiu al final de l'horitzó del Pla 2020. Activitats essencials com el transport de mercaderies o l'activitat de les flotes es veurien seriosament afectats si aquests nivells creixessin de forma significativa.

Saturació de la xarxa viària



Pel que fa al transport públic, es planteja millorar la seva velocitat en un 8% que és el percentatge d'augment plantejat en l'estudi realitzat per l'EMT per al 2016 suposa incrementar la velocitat comercial en prop d'un 4%. Així s'ha suposat que continuï aquesta tendència en els quatre anys restants del Pla fins a arribar als 17,8 km / hora.

Finalment, la mobilitat turística també constitueix una mobilitat essencial per a la ciutat, i amb un significatiu impacte econòmic. Per això, es planteja disminuir en un 10% els nivells de congestió al Passeig Marítim en els períodes punta d'estiu.

2.2. Una ciutat més Amable

Les necessitats de mobilitat de les persones no han de condicionar la qualitat de vida dels ciutadans de Mallorca. Així l'ocupació d'espai públic i les molèsties que la mobilitat motoritzada genera han de reduir radicalment, especialment pel que fa als nivells de qualitat de l'aire i acústics i l'accessibilitat universal dels ciutadans especialment en la mode peu, que és el comú a tots. Per crear una ciutat més amable, es requereix que:

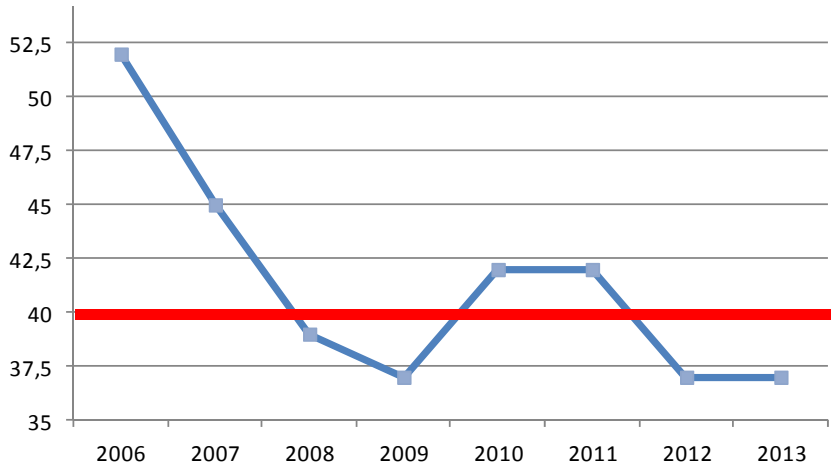
a) Els nivells de congestió atmosfèrica i acústica no superin els límits establerts a nivell europeu o mundial

Palma, porta dos anys consecutius complint molt justament els llindars definits per la Unió Europea en el Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire. En concret, i pel que fa al NO2, els límits d'immissions establerts són els següents:

- Valor límit horari: 200 g/m3 de NO2 que no podran superar-se en més de 18 ocasions per any civil.

- Valor límit anual: 40 g/m3 de NO2.

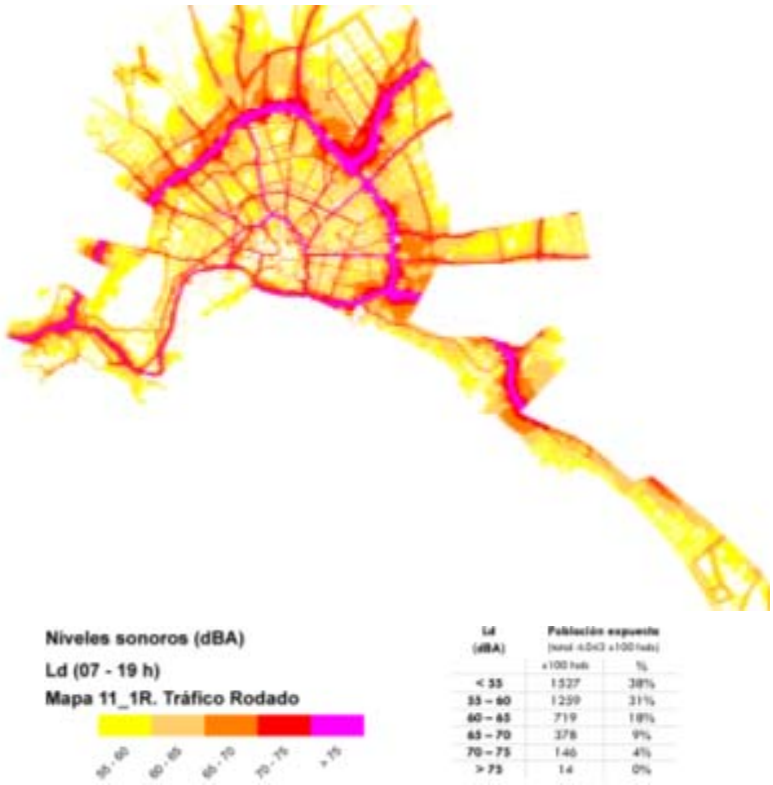
Evolució de la mesura diària anual de NO2 de la estació de Foners



Es planteja com a objectiu bàsic no sobrepassar de nou aquests límits per un augment de la mobilitat motoritzada, intentant no superar els 36 g/m3 de NO2 per així millorar les condicions de qualitat de l'aire de la ciutat. Això suposa una disminució d'un 10% respecte als llindars establerts per la Unió Europea.

Pel que fa a la contaminació acústica, el mapa estratègic de soroll ja apuntava que un 13% de la població es veu exposada a nivells de soroll superiors als 65 dBA. El nivell sonor està íntimament relacionat amb el nivell de trànsit.

Mapa sònic 2008



Ld (dBA)	Población expuesta (total 4.0e3 x100 hab)	
	x100 hab	%
< 55	1327	38%
55 – 60	1259	31%
60 – 65	719	18%
65 – 70	378	9%
70 – 75	146	4%
> 75	14	0%

Per això es planteja que el 85% de la població resideixi en carrers per on circulin menys de 5.000 veh / dia o, amb un trànsit superior, s'hagin adequat urbanísticament (paviment sonoreductor i pantalles vegetals, per exemple

Vies amb un trànsit superior als 5.000 veh/dia

b) La ciutat estigui més adaptada a les persones amb Mobilitat reduïda

És un objectiu d'aquest PMUS avançar cap a un sistema que permeti millorar les condicions de mobilitat de gent gran, nens o que puguin experimentar per patir algun grau de discapacitat física o mental que redueixi la seva mobilitat.

Actualment hi ha un Pla d'Accessibilitat amb objectius de transformació urbanística molt ambiciosos. Serà un dels objectius del Pla aconseguir el seu nivell de compliment pel que fa a les accions d'accessibilitat (rebaixos) i supressió de barreres arquitectòniques.

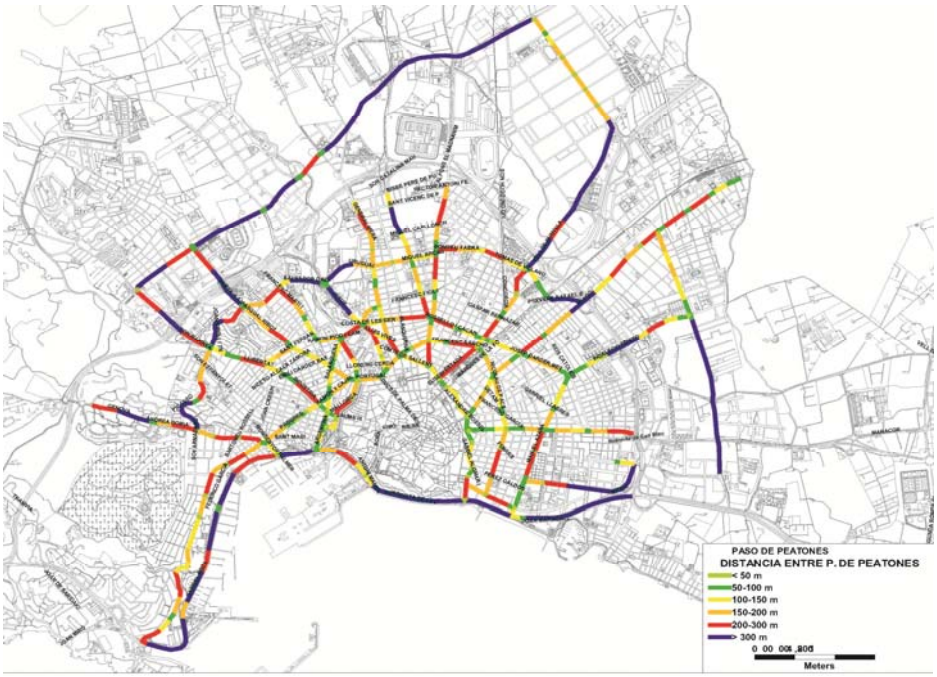
c) Més espai públic de convivència,

Això implica concebre l'espai públic com un espai compartit per al seu ús per part de diferents actors, amb diferents realitats i graus de vulnerabilitat.

d) Que la xarxa viària bàsica de la ciutat no suposi una barrera.

Es planteja com a objectiu una major permeabilitat de la xarxa bàsica de vehicles a fi que no constitueixi una barrera entre les diferents parts de la ciutat. Per això, com a objectiu es proposa que com a mínim hi hagi un pas de vianants cada 300 metres i que, en la mesura del possible, es pugui travessar en una mateixa fase semafòrica

Permeabilitat de la xarxa viària bàsica



2.3. Una ciutat més Segura

Un sistema de mobilitat més segur suposa partir d'una prioritat essencial, el respecte a la vida humana i, en conseqüència, evitar pèrdues humanes derivades dels seus desplaçaments. Això suposa aplicar les mesures necessàries que estableixin les condicions d'entorn on la possibilitat d'accident greu es minimitzi el màxim possible. D'aquí que aquest objectiu de seguretat suposi implementar tant transformacions morfològiques com d'hàbits de comportament per tal de reduir accidents mortals o amb ferits greus i millorar el respecte entre els diferents usuaris dels modes de transport.

Els objectius de seguretat de la ciutat de Palma de Mallorca segueixen els dictaminats en el Pla de Seguretat Viària 2012-2020 de la Direcció General de Trànsit, adaptant-los en algun cas a les característiques de Palma de Mallorca:

- Reduir el 30% el nombre de víctimes
- Reduir un 30% el nombre d'atropellaments.
- Reduir el 35% el nombre de víctimes greus i morts

L'any de referència és el 2010 d'acord amb el que estableix els objectius nacionals i europeus en la matèria. Cal indicar que la ciutat de Palma no disposa en l'actualitat d'un Pla Local de seguretat viària

2.4. Una ciutat més Accessible

Els habitants de Palma es desplacen contínuament per accedir als diferents serveis que ofereix la ciutat, com el treball, la sanitat, l'educació, les compres o l'oci. L'accés a aquests serveis ha de ser possible per a tots els col · lectius diferents que habiten la ciutat, i en condicions acceptables de temps, preu, comoditat, seguretat, ambientals, etc. Atenent a aquests principals reptes, aquest PMUS es centrarà en dos aspectes principalment:

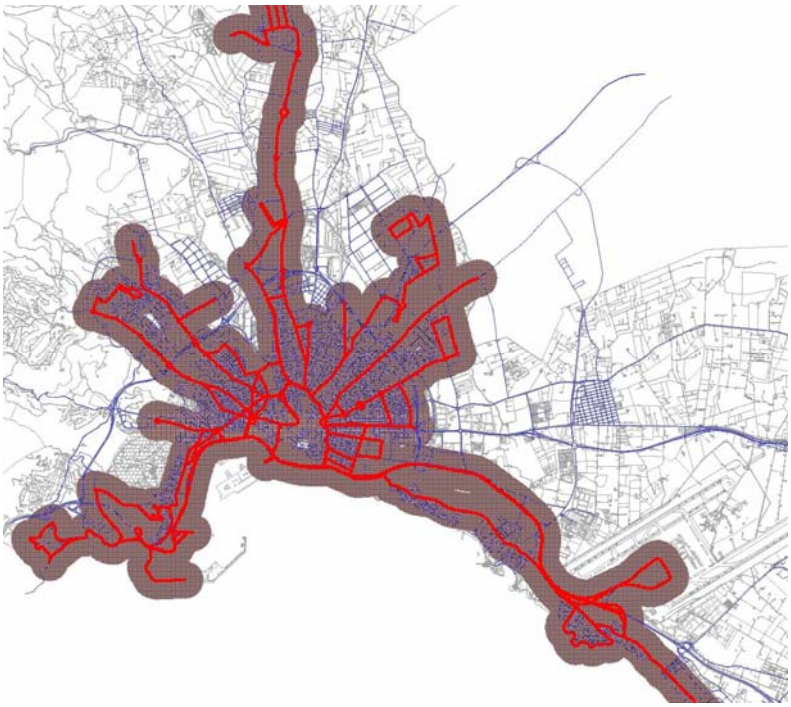
Xarxa de vianants i ciclista còmoda i segura

El Pla aposta per oferir al ciutadà de Palma i al visitant una consistent xarxa de vianants i ciclistes dotada de les màximes condicions de comoditat i seguretat. Així el Pla proposa que, almenys, el 80% dels ciutadans quedi a menys de 350 metres d'una d'aquestes xarxes bàsiques. Actualment no hi ha xarxa de vianants definida i l'oferta ciclista només cobreis al 62% de la població de la ciutat.

Xarxa de transport públic de qualitat,

Es planteja que el 90% de la població se situï a vies per les que passi un servei de transport públic com a mínim cada 15 minuts de mitjana o que disposi de transport a la demanda, actualment aquesta xifra està en el 87%.

Cobertura de les línies de l'EMT amb freqüències superiors a 15 minuts (350 m)



2.5. Una ciutat més Sostenible

Un model de mobilitat sostenible implica la minimització dels impactes negatius que la mobilitat genera sobre el futur del planeta: l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energia no renovable com els combustibles fòssils

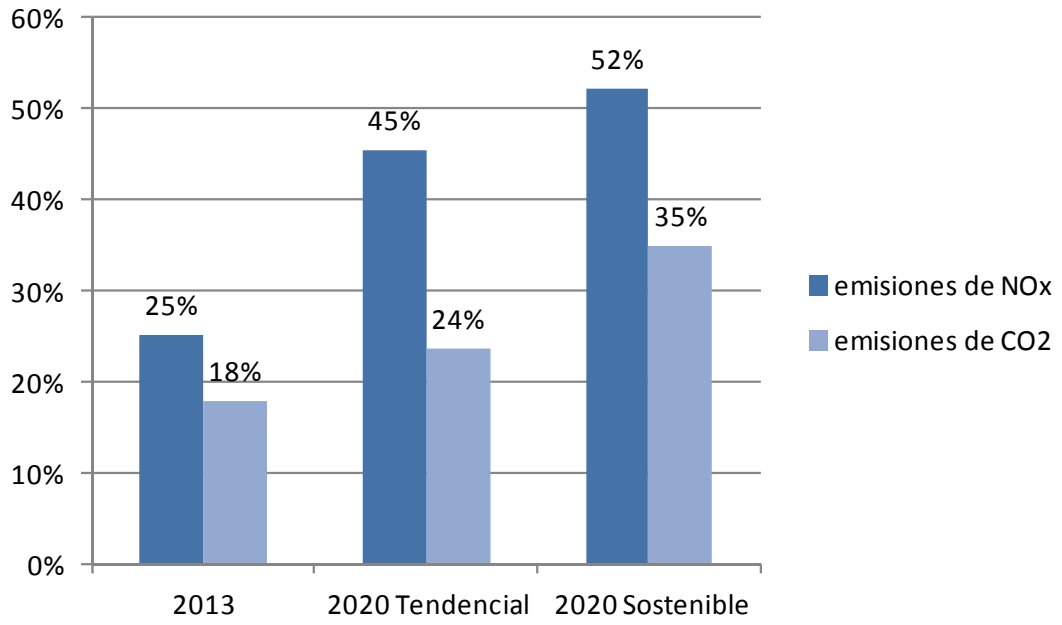
D'acord amb la Directiva Europea 20/20/20 els objectius plantejats pel PMUS de Palma són els següents:

- Reducció en l'any 2020 del 30% de les emissions totals de gasos d'efecte hivernacle del municipi de Palma de Mallorca, respecte a l'any base 2009.

- Reducció en l'any 2020 del 20% en la intensitat energètica final, respecte al 2010.

Les directives 406/2009/CE i 2013/162/UE estableixen per a Espanya un objectiu de reducció d'emissions d'un 10% entre 2005 i 2020 per als sectors difusos com el transport. Així, el PMUS planteja una reducció més ambiciosa, d'un 30%, respecte al 2009 (any en què es disposa d'informació), d'acord amb l'objectiu d'altres municipis i associacions ecologistes.

Reducció d'emissions contaminants generades pel sistema de mobilitat respecte a l'any 2009

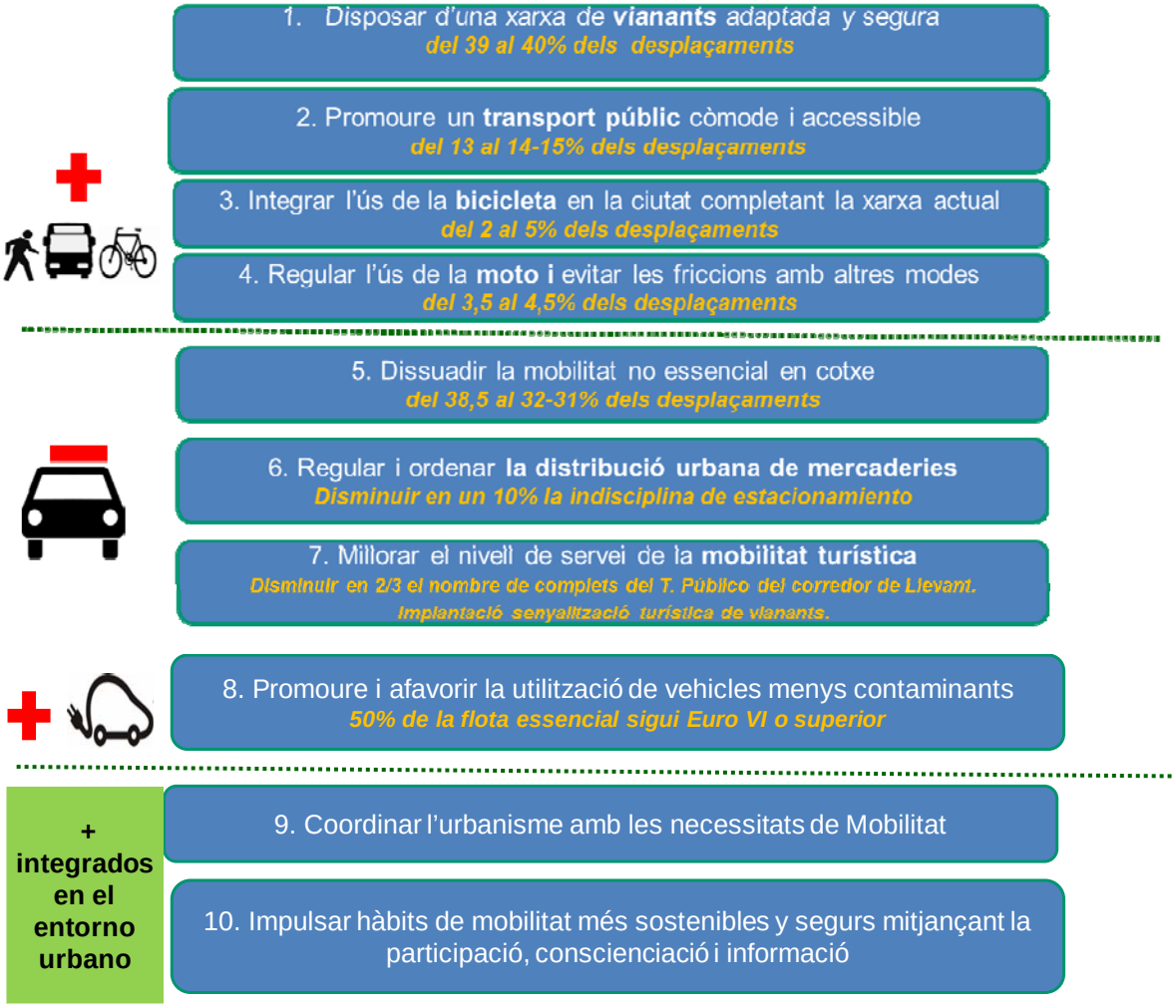


3. Línies estratègiques i mesures

Per assolir els objectius, el PMUS de Palma planteja el desenvolupament d'una sèrie de línies estratègiques que tenen per objecte disminuir la utilització del vehicle privat, fomentar els modes més sostenibles (transport públic, peu i bicicleta) i integrar la mobilitat motoritzada essencial en l'entorn urbà mitjançant la utilització de tecnologies més netes, la transformació urbanística dels espais i la difusió d'hàbits de conducció més respectuosos i sostenibles.

D'aquesta manera, s'estableixen un total de 10 línies estratègiques en què s'enquadren les diferents mesures projectades.

Línies estratègiques



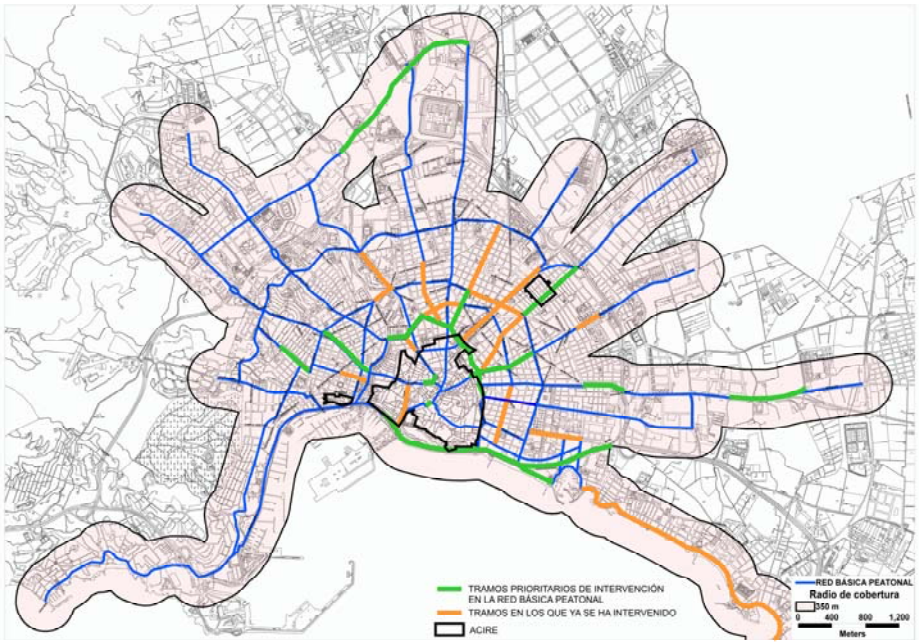
3.1 Disposar d'una xarxa de vianants adaptada i segura

No està definida la xarxa de vianants bàsica de la ciutat de Palma de Mallorca, amb vista a permetre una intervenció ordenada, coherent i definitiva basada en aquells eixos funcionalment més adequats per connectar a peu les diferents zones de la ciutat. En aquest sentit, el present PMUS planteja una xarxa orientativa, així com aquells trams que, en l'horitzó del Pla, haurien de ser objecte d'intervenció com són: el Passeig Marítim, alguns trams d'Avingudes, els trams finals dels carrers Manacor i Aragó o altres eixos de l'Eixample com Nuredduna. Hi va haver acord majoritari per part dels membres de la Mesa en millorar la mobilitat de vianants en aquestes vies, aconseguint una nota superior a 9 la reforma urbanística del front marítim i confirmant com una de les mesures més prioritàries del PMUS. Es planteja la intervenció en com a mínim 5km d'aquesta xarxa de vianants.

Les actuacions de millora de l'oferta de vianants atenen tant a la millora dels itineraris longitudinal, com als moviments transversals d'encreuament de carrer (més passos de vianants i més temps de verd per als vianants). En definitiva, es planteja una sèrie de requisits bàsics que ha de reunir aquesta xarxa bàsica de vianants plantejada.

D'altra banda, es plantegen solucions funcionals i eficients però amb un cost assumible que permetin transformar en vies de prioritat de vianants bona part de la xarxa local (aproximadament 10 km). També es proposen criteris d'ocupació de la via pública per impedir la "contaminació" que produeix el mobiliari urbà així com l'aplicació del Pla d'Accessibilitat.

Proposta d'intervenció en la xarxa bàsica de vianants



3.2 Promoure un transport públic còmode i accessible

En termes generals, el transport públic de Palma ofereix un bon nivell de servei, exceptuant les connexions a centres d'atracció de viatges perimetrals (Hospital i Universitat) i el corredor de Llevant durant el període estival.

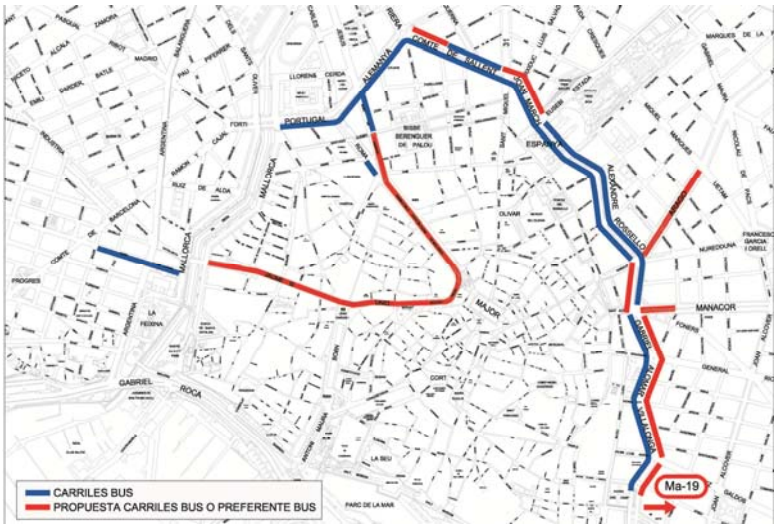
En relació als primers, es planteja una reestructuració de línies que permeti una optimització del servei. Pel que fa a la façana marítima es planteja un increment dels serveis directes entre Platja de Palma i Centre Ciutat. Per a això, s'ha d'evitar la barreja del servei amb el trànsit general, per la congestió que pateixen aquests serveis a l'estiu. Per això es proposa crear un carril bus a l'Autopista Ma-19. També es proposa implantar carrils-bus en els trams finals dels carrers Aragó i Manacor, així com la priorització semafòrica de les línies principals (intervals de pas inferiors als 15 minuts).

Tot això redundarà en un augment de la velocitat comercial i una major regularitat del servei, el que unit a noves mesures de gestió, permetrà reduir el nombre d'autobusos complets que es registren en l'actualitat. Si en paral·lel es continua amb la política d'increment de l'accessibilitat de parades, es millorarà notablement el nivell de servei ofert a l'usuari.

També es planteja incrementar els serveis a la demanda en barris de baixa densitat. Això permetrà reorganitzar i concentres l'oferta de l'EMT en els corredors principals de transport públic.

Finalment, una de les actuacions primordials per afavorir el transport públic en els desplaçaments interurbans implica la millora de la intermodalitat tarifària, actuació ja prevista en el Pla Director Sectorial de Transports de les Illes Balears. En qualsevol cas ha de ser una actuació que s'ha de realitzar gradualment començant pels títols de transport molt freqüents i en què els usuaris beneficiats també haurien d'assumir una petita part del cost addicional.

Proposta de carrils bus

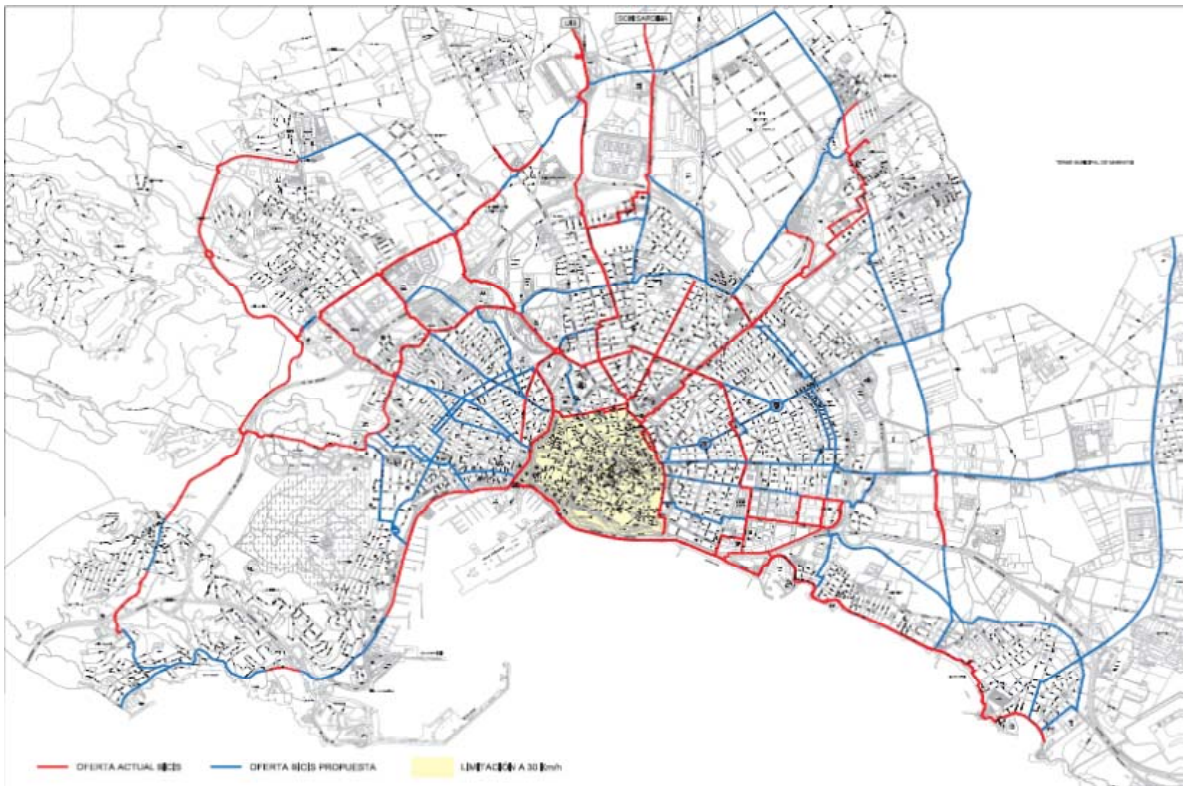


3.3 Integrar l'ús de la bicicleta en la Ciutat

Pel que fa a la bicicleta el PMUS proposa completar la xarxa actual, cobrint d'aquesta manera pràcticament tota la ciutat. Eixos com Nuredduna o Joan Miró-Cala Major són considerats prioritaris per part de la Mesa. De la mateixa manera, hi ha una àmplia majoria a utilitzar la calçada per a la realització d'aquests eixos encara que això suposi la supressió de places d'aparcament. Es planteja pràcticament duplicar l'oferta actual generant 63 nous km de xarxa ciclista.

A més es planteja completar aquesta xarxa amb la millora dels itineraris d'accés als instituts.

Proposta d'ampliació de la xarxa ciclista



Una barrera per a l'ús de la bicicleta és la inexistència de places d'aparcament segures. En aquest sentit es planteja l'increment del nombre de places tant en calçada com fora d'ella. També es planteja una expansió selectiva del sistema de bicicleta pública (10 estacions), sempre atenent a criteris de sostenibilitat econòmica i ambiental.

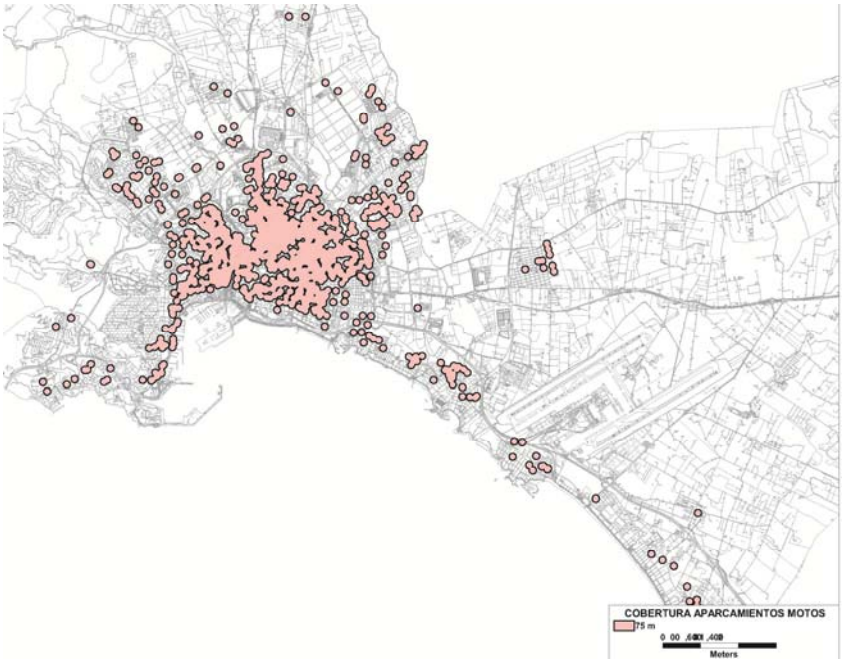
Finalment, es proposa millorar la senyalització dels itineraris ciclistes i de la informació en general.

3.4 Regular l'ús de la moto i evitar les friccions amb altres modes

Pel que fa a la moto, el PMUS planteja incrementar el nombre de places d'estacionament en calçada. En aquest sentit, també es planteja habilitar places per a motocicletes, a cost reduït, en els aparcaments municipals.

Finalment, el PMUS proposa una revisió d'estratègica dels avantatges que actualment disposa la motocicleta (accés a ACIRE, utilització del carril-bus, utilització gratuïta del ORA,etc) i la seva revisió, en relació a les friccions que planteja amb altres maneres.

Localització de les reserves de motocicletes



3.5 Dissuadir i gestionar la mobilitat no essencial en cotxe

Pel que fa a la mobilitat en cotxe, es planteja la revisió de la jerarquia viària definida, a fi de concentrar més les vies de pas. Com a contrapartida es proposa l'establiment de criteris morfològics i funcionals (mínim de dos carrils de circulació, prohibicions de girs a l'esquerra, limitació de l'aparcament, inexistència d'elevacions de calçada, etc.) Que assegurin l'òptima gestió d'aquestes vies.

Per la seva importància, es subratlla com a actuació específica la transformació del front marítim en una via urbana limitant la velocitat a 50 km/hora i implantant semàfors. També el PMUS planteja altres propostes de pacificació de trànsit a altres eixos que actualment tenen una morfologia de carretera

Proposta de xarxa viària bàsica de vehicles

Malgrat el notable èxit de les ACIRE, no s'apliquen els mateixos criteris i elements tecnològics que permetin controlar de manera uniforme l'accés a tots els seus espais. De la mateixa manera, hi ha zones de Centre Ciutat que també podrien ser susceptibles de regular-se en ACIRE. Concretament el PMUS proposa estendre les ACIRE als barris de Sindicat i Missió. També es planteja desenvolupar els elements tecnològics que possibilitin el control dels accessos.

Proposta d'ampliació de les zones ACIRE

Pel que fa a la regulació de la mobilitat del cotxe en estàtic, el ORA al centre de la ciutat s'ha configurat com el primer element de dissuasió de la ciutat de Palma de Mallorca, tot i que mostra símptomes d'esgotament en els últims anys (saturació amb ocupacions properes al 100% a Centre Ciutat i utilització per usuaris que estacionen més de dues hores: 26% de l'espai ofert).

D'altra banda, ni les tarifes, ni les màximes durades d'estacionament estan en l'actualitat correlacionades amb l'oferta d'aparcament fora de calçada (pàrquings públics), ni amb el nivell de pressió sobre l'estacionament en calçada en cadascuna de les zones de la ciutat. Per això es replantegen ambdues en funció de criteris de mobilitat i espai públic.

El PMUS planteja una ampliació selectiva del sistema ORA, implantant zones 0/0 només en aquelles vies amb una significativa indisciplina d'estacionament, i / o important activitat terciària.

Encara que la indisciplina d'estacionament s'ha reduït de manera efectiva, principalment en l'àmbit del ORA, segueix sent significativament elevada en algunes zones de l'Eixample. Per reduir es proposen en les vies bàsiques, amb més d'un carril de circulació, la utilització de vehicles de denúncia automatitzada. A les vies locals, amb un únic carril de circulació es disminueixen notablement les possibilitats d'estacionament il·legal.

Finalment, no hi ha una dotació significativa d'aparcaments d'intercanvi modal senyalitzats en les entrades a la ciutat que dissuadeixin de l'ús del cotxe, especialment al corredor de Llevant. Es proposa senyalitzar i promocionar els existents i encara, crear nous.

Proposta d' aparcaments de dissuasió

3.6 Regular i ordenar la distribució de mercaderies

La localització i l'horari de les zones de càrrega i descàrrega no s'adapten plenament a la demanda específica de la distribució urbana de mercaderies detectada. Per això, es planteja una optimització del seu ús, adaptant ubicació i funcionament a les necessitats del sector garantint sempre una accessibilitat mínima. De la mateixa manera, per evitar les llargues permanències en les zones de càrrega i descàrrega es proposa establir mecanismes automatitzats de control, que garanteixin el compliment de la màxima durada d'estacionament.

Desenvolupaments tecnològics també haurien de permetre, en col·laboració amb el sector, optimitzar la logística de distribució urbana, incrementant l'eficiència de càrrega per vehicle, i minimitzant els itineraris recorreguts.

Per augmentar el nivell de compliment de la normativa en les zones de càrrega i descàrrega situades fora de l'àmbit ORA, on s'ha detectat un nivell d'incompliment molt superior es planteja incrementar la vigilància.

Des del punt de vista mediambiental, de consum energètic i d'ocupació d'espai, no sembla dubtós que l'impacte de la distribució urbana de mercaderies seria menor si es realitzés amb vehicles més grans. No obstant això, aquests vehicles conviuen malament en l'entorn urbà amb vianants, ciclistes i motoristes, a més de ser poc àgils, el que pot incidir negativament en la fluïdesa del trànsit. En aquest sentit, es promou des del PMUS que aquests vehicles més grans desenvolupin la seva activitat seguint procediments de rigorós impacte acústic reduït, prioritàriament pel període nocturn.

Pel que fa a Centre Ciutat es planteja una actuació integral que contempli la utilització de vehicles elèctrics, l'establiment de consignes, la localització de càrregues i descàrrega perimetrals, etc.

Localització i cobertura (75 m) de les zones de càrrega i descàrrega

3.7 Millorar el nivell de servei de la mobilitat turística

En relació amb la mobilitat turística es plantegen tot un seguit d'intervencions diverses que afecten pràcticament a tots els modes de transport i a la manera d'informar sobre ells.

Per atendre millor als turistes procedents dels creuers es planteja la creació de línies d'autobús que connecten amb el Centre de la ciutat.

En la línia de millorar els transports col · lectius especials, també es planteja una ampliació del bus turístic que permeti donar servei a la planta hotelera, així com un redimensionament dels espais de parada dels autobusos discrecionals, ja sigui en els hotels, ja sigui en el centre, descongestionant l'aparcament del Moll Vell. Es planteja, així, la possible utilització per a aquest ús de l'antiga estació d'autobusos d'Eusebi Estada.

La millora de la informació també és una de les mesures bàsiques dins d'aquesta línia estratègica, tant per a vianants com per als vehicles. En el cas d'aquests últims es planteja un sistema de senyalització variable sobre l'estat d'ocupació dels aparcaments que permeti desviar a temps als vehicles cap als diferents aparcaments d'Avingudes quan el del Parc de la Mar és ple, mesura contemplada en el projecte CIVITAS DYN@MO.

La informació també és bàsica en el cas del taxi. El PMUS proposa una millora relativa a la localització de parades, principalment les menys utilitzades, a fi d'equilibrar el seu ús.

També s'ha de coordinar la informació turística amb la informació de mobilitat, ja sigui en els diferents canals de difusió turística de l'Ajuntament (web, fullets, etc.) Com mitjançant la posada en servei d'un carnet turístic que permeti amb un mateix títol visitar els monuments i utilitzar el transport públic.

Finalment, es planteja l'obertura de l'ús de la bicicleta pública a visitants forans, especialment turistes.

3.8 Disminució de la contaminació generada pels vehicles

Aquesta línia estratègica està centrada en accelerar el canvi tecnològic cap a energies més netes, especialment en la mobilitat essencial de la ciutat: autobusos i distribució urbana de mercaderies. En relació amb aquests últims es proposa un pla de renovació de flota que culmini l'any 2020 amb la meitat de la flota de l'EMT amb tecnologia Euro VI o filtres.

També es planteja adoptar criteris ambientals en la renovació de la flota municipal, així com establir límits d'emissions en els nous models de taxi.

Per incentivar la renovació de flotes de la resta de vehicles es combinen mesures fiscals (tarifació ambiental del ORA) amb actuacions d'informació i acord amb el sector de flotes. En concret, es plantejaran incentius funcionals i econòmics per promoure el canvi de vehicles a la distribució urbana de mercaderies.

Constituirà una mesura específica la potenciació de la mobilitat elèctrica mitjançant la regulació i augment del nombre de punts de recàrrega.

Finalment, la demanda no es centrarà únicament en la contaminació atmosfèrica sinó també en la contaminació acústica, plantejant la implantació de paviment sonoreductor a totes les vies bàsiques de vehicles de la ciutat.

3.9 Coordinar l'urbanisme amb les necessitats de mobilitat

Dins d'aquesta línia estratègica es recullen les mesures que relacionen la mobilitat amb el planejament urbà i que, per tant, s'haurien d'integrar en la revisió del planejament que s'està duent a terme.

La regulació primordial és l'establiment amb caràcter urgent d'una normativa que desenvolupi l'obligatorietat que estableix la Llei del Sòl relativa a realitzar estudis de mobilitat generada en els grans centres atractors de viatges. En concret s'ha de definir el contingut i abast d'aquests estudis.

De la mateixa manera, es proposa que el Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) estableixi que tots els grans establiments comercials es proveeixin de molls de càrrega i descàrrega. També es planteja l'increment de la dotació d'aparcament residencial en aquelles zones amb majors problemes d'aparcament per a aquest tipus de demanda. A més, s'incorpora l'obligació de reservar espais per a l'emmagatzematge de bicicletes als edificis d'habitatges.

Finalment, el Pla també considera les diferents xarxes previstes (viàries, bicicletes i vianants) i les reserves de sòl previstes per a les vies interurbanes.

3.10 Impulsar hàbits de mobilitat més sostenibles i segurs a través de la participació, conscienciació i informació

El PMUS proposa promocionar la Taula de la Mobilitat com el principal instrument de participació en matèria de mobilitat de la ciutat de Palma de Mallorca, sustentat en la realització d'un informe anual que permeti fer el seguiment del Pla de Mobilitat.

D'altra banda, és imprescindible involucrar els grans centres atractors de viatges com Hospitals, Universitat i les diferents àrees d'activitat econòmica. Per a això es proposa la realització de convenis de col·laboració i s'insta a la realització de plans de transport d'empresa.

Però no només el sector privat o la resta d'administracions públiques s'han d'implicar en fomentar la mobilitat sostenible, la pròpia administració local, en totes les àrees s'ha de "impregnar" d'aquest objectiu.

Per a la difusió i foment d'hàbits de mobilitat sostenible a més de la realització de campanyes específiques (setmana de la mobilitat, potenciació de la bicicleta, respecte a les normes de trànsit, etc.) Es planteja el desenvolupament de processos de Camí Escolar en los 126 centres escolares que disposa el municipi. Respecte a aquesta última mesura més de les actuacions educatives i divulgatives que es deriven d'aquests processos es desenvoluparan mesures de caràcter tècnic que aniran des de la millora de les condicions de seguretat i confort del camí escolar fins a la potenciació del transport discrecional.

Finalment, el PMUS planteja la realització d'un Pla de Seguretat Viària Local d'acord a les directrius de la Direcció General de Trànsit. Aquest pla inclourà tot tipus de mesures: educació, informació, control de la infracció, infraestructurals i auxili a les víctimes

3.11 Relació de mesures

1 DISPOSAR D' UNA XARA DE VIANANTS ADAPTADA I SEGURA

1. Definir i desenvolupar la xarxa bàsica per a vianants. Criteris morfològics i de gestió que la regulen.
2. Augmentar el nombre de carrers de vianants
3. Revisar els criteris d'ocupació de la via pública
4. Definir funcionalment els diferents tipus de zones de prioritat de vianants
5. Permeabilitzar peatonalment la xarxa bàsica de vehicles
6. Aplicar el pla d'accessibilitat

2 PROMOURE UN TRANSPORT PÚBLIC CÒMODE I ACCESSIBLE

7. Ampliar el servei de transport a la demanda
8. Reestructurar les línies a son Espases i Son Llàtzer
9. Reorganitzar el servei del transport públic a la Universitat
10. Millorar el servei de transport públic del corredor de Llevant
11. Incrementar de la xarxa de carrils bus
12. Desenvolupar el sistema de priorització semafòrica per l'EMT
13. Millorar la intermodalitat funcional i tarifària
14. Millorar les aplicacions d'informació a l'usuari de l'autobús
15. Millorar l'accessibilitat i l'equipament en les parades

3. INTEGRAR L'ÚS DE LA BICICLETA A LA CIUTAT COMPLETANT LA XARXA ACTUAL

16. Definir i desenvolupar la xarxa d'itineraris ciclistes
17. Millorar la senyalització i informació de l'oferta ciclista
18. Millorar la intermodalitat de la bicicleta amb altres modes
19. Implantar aparcaments de bicicletes en els centres d'activitat terciària i equipaments
20. Reservar espais per a bicicletes als aparcaments municipals
21. Ampliar el sistema de bicicleta pública
22. Promoure la bicicleta com a mode associat a l'accés als centres escolars

4. REGULAR L'ÚS DE LA MOTO I EVITAR LES FRICCIONS AMB ALTRES MANERES

23. Senyalitzar nous estacionaments de motos
24. Oferir places per a motos amb tarifa reduïda en aparcaments municipals
25. Incrementar el nombre de zones amb "avança motos "
26. Redactar mesures estratègiques de gestió de la moto

5. DISSUADIR LA MOBILITAT NO ESSENCIAL EN COTXE

27. Definir i desenvolupar la xarxa bàsica de vehicles. criteris morfològics i funcionals que les regulen

28. Transformar el front marítim en una via urbana
29. Estudiar la pacificació d'algunes vies de la xarxa principal de trànsit
30. Impulsar i promoure el transport escolar
31. Fomentar el car -sharing i car - pool.
32. Ampliar i millorar els sistemes de gestió de la mobilitat en els ACIRE
33. Redefinir el sistema de corones tarifàries, màximes durades de l'estacionament i l'horari de l'ORA
34. Controlar el frau en les targetes de residents i l'incompliment de la màxima durada de l'estacionament de l'ORA
35. Ampliar l'àrea regulada en zones de significativa activitat terciària
36. Estudiar nous aparcaments fora de la calçada en sòl públic
37. Aplicar noves tecnologies en el control de la disciplina d'aparcament
38. Habilitació nous aparcaments dissuasoris
39. Implantar senyalització variable d'aparcaments en via pública i en aplicatius de mòbil

6. REGULAR I ORDENAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

40. Optimitzar l'oferta de zones de càrrega i descàrrega (localització, horari i nombre de places)
41. Estudiar la implantació d'instruments tecnològics que permetin el control de la màxima durada d'estacionament en les zones de càrrega i descàrrega, l'estat d'ocupació, etc.
42. Estudiar l'establiment d'una targeta específica per a autònoms i comerciants
43. Establir un sistema de vigilància específic de les zones de càrrega i descàrrega no incloses en l'àmbit ORA
44. Potenciar la distribució urbana de mercaderies nocturna i silenciosa
45. Optimitzar la c / d en centre ciutat: distribució amb tricicles elèctrics i altres vehicles " nets", consignes, càrregues / descàrrega perimetrals, etc.

7. MILLORAR EL NIVELL DE SERVEI DE LA MOBILITAT TURÍSTICA

46. Implantar un autobús llançadora que connecti el Port amb el Centre
47. Reestructurar el servei de bus turístic per a que cobreixi la planta hotelera.
48. Revisar el sistema de reserva per a l'estacionament d'autobusos turístics i discrecionals
49. Millorar la senyalització informativa a la xarxa bàsica de vehicles
50. Millorar la senyalització d'orientació per a vianants (incloent l'adreçament a elements de transport com a autobús o taxi)
51. Vincular la informació turística amb la de la mobilitat
52. Implantar una targeta turística que inclogui el transport públic
53. Permetre als turistes que utilitzin el sistema de bicicleta pública
54. Potenciar el taxi - tour
55. Adaptar la localització de les parades de taxi a la demanda d'oci i turística

8.PROMOURE I AFAVORIR LA UTILITZACIÓ DE VEHICLES MENYS CONTAMINANTS

56. Promoure l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà
57. Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals i empreses adjudicatàries de contractes de servei

58. Establir criteris ambientals per a autoritzar nous models de taxi
59. Incentivar la utilització de vehicles poc contaminants en la càrrega i descàrrega de mercaderies
60. Tarificació de l'ORA en base a criteris mediambientals
61. Promoure la implantació d'un sistema de car-sharing elèctric
62. Regular la localització de punts de recàrrega tant en calçada com fora de calçada
63. Instal·lar paviment sonoreductor a la xarxa bàsica

9. COORDINAR L'URBANISME AMB LES NECESSITATS DE MOBILITAT

64. Desenvolupar la normativa que regula la realització d'estudis de mobilitat generada
65. Establir reserves d'espai per a bicicletes en els nous edificis
66. Establir dotacions mínimes i màximes d'aparcament en funció de l'oferta de transport públic
67. Incrementar la dotació d'aparcament residencial a zones de la ciutat amb menor dotació de cobertura d'aparcament fora de calçada

10. IMPULSAR HÀBITS DE MOBILITAT MÉS SOSTENIBLES I ASSEGURANCES A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓ, CONSCIENCIACIÓ I INFORMACIÓ.

68. Donar continuïtat a la Mesa de la mobilitat com a instrument de participació i seguiment del pla
69. Implantar camins escolars segurs en tots els centres educatius
70. Aconseguir que la mobilitat sostenible sigui un objectiu prioritari en tots els àmbits de l'administració
71. Promoure la realització de plans transport al treball i convenis en els grans centres atractors de viatge
72. Redactar un pla local de seguretat viària

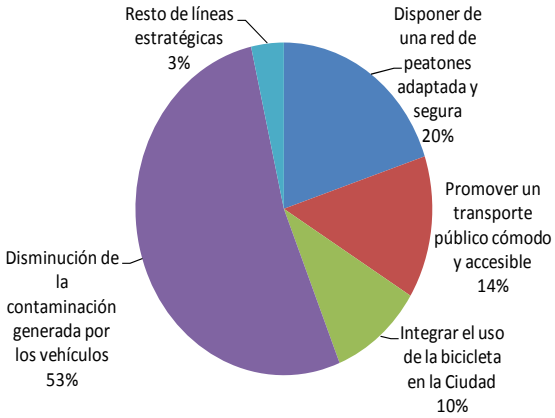
4. Viabilitat econòmica del Pla

1.1 Recursos econòmics

L'estimació de despesa pública municipal destinat a les mesures incloses en el PMUS és, com a mínim, l'assignat en els diferents contractes de serveis relacionats amb la mobilitat, especialment els de l'ORA, instal·lacions semafòrica i senyalització vertical i horizontal.A aquesta xifra han afegir els recursos propis de què disposa l'Ajuntament per a la gestió de la mobilitat (EMT, SMAP, Policia Municipal, Departament de Mobilitat, Departament i Infraestructures, etc.) i que s'orientaran a l'execució del Pla. Cal indicar que algunes de les mesures plantejades en el present PMUS no tenen cost o aquest és reduït.

No obstant això, hi actuacions que per la seva envergadura (renovació de la flota de l'EMT i millora de la xarxa bàsica de vianants i en menor mesura ciclista, etc.) requeririen un esforç inversor extraordinari. D'aquesta manera, aquesta inversió addicional es xifra en aproximadament 51,78 M € que repartida entre els diferents anys de vigència del Pla llancen un cost comprès entre els 8 i 9 milions per any. Cal indicar que els beneficis no tangibles, tal com es veurà posteriorment s'eleven a més de 17 M € / any.

Si distingim per línies estratègiques, s'observa que més del 50% del pressupost correspon a la disminució de la contaminació generada pels vehicles, bàsicament a la renovació del parc d'autobusos. A més de generar una menor contaminació ambiental, els nous vehicles milloressin el confort de l'usuari i permetrà augmentar la capacitat en corredors com el de Llevant.



La segona línia estratègica amb més pressupost és la destinada a millorar les condicions del vianant, derivat de l'aposta decidida del Pla per abordar processos de peatonalització i ampliacions de voreres en els eixos principals. Amb la meitat de l'import destinat al vianant es planteja una inversió important destinada principalment a culminar la xarxa ciclista planificada. Finalment, també són significatius els recursos assignats a promoure el transport públic, constituint la principal partida d'aquesta línia estratègica la integració tarifària.

Finalment, el Pla conté mesures que són competència total o parcialment a altres administracions com el Consell de Mallorca (segon cinturó, conversió urbana del tram final de la Ma-19, etc.), el Consorci de Transports de Mallorca/ Govern (intermodalitat funcional i tarifària), o l'Autoritat Portuària (remodelació de la façana marítima), que seran les que hauran assignar el pressupost total o parcialment per a la seva execució.

1.2 Beneficis del Pla

S'ha procedit a quantificar els beneficis no tangibles del Pla. Aquest tipus d'avaluacions són un instrument molt útil per conèixer l'impacte positiu que tindrà, tant a nivell públic (tota la societat obté beneficis, per exemple per reducció d'emissions contaminants) com a nivell particular (un grup de persones es beneficia, per exemple per la reducció del temps de viatge en un mitjà de transport particular) el Pla.

Les externalitats positives considerades en aquesta anàlisi són tres: la millora de la salut, la reducció del consum d'energies no renovables, i la cohesió social. Cal indicar que dins de cadascuna d'aquestes externalitats no s'han monetaritzat tots els possibles beneficis del Pla. Per això, les xifres que es detallen a continuació no s'han d'entendre com una anàlisi sistemàtica i integral sinó únicament com un ordre de magnitud que, en definitiva, ve a indicar que les mesures aquí contemplades, destinades a millorar les condicions de la mobilitat, reporten un guany per a la societat que supera àmpliament la inversió prevista.

a) Millora de la Salut

L'aposta del Pla pels modes no motoritzats (caminar i bicicleta) incideix en la promoció d'hàbits de vida més saludables entre la població. L'OMS indica que la inactivitat física constitueix el quart factor de risc més important de mortalitat a tot el món (6% de defuncions a nivell mundial). Així, el transport actiu també pot limitar les 3,2 milions de morts anuals ocasionades per la inactivitat física.

La menor utilització del cotxe també es tradueix en menys soroll i contaminació amb els beneficis que això suposa per al benestar i la salut de les persones. Les emissions de partícules i contaminants com el NOx són, en bona part, responsables de problemes respiratoris i cardiovasculars dels habitants de les grans ciutats. Així, si ens centrem en la reducció de les emissions d'agents contaminants (especialment NOx i PM2.5) i de gasos d'efecte hivernacle (CO2) es preveu que amb el Pla es deixarien d'emetre 20.000 tones de CO2, 62 de NOx i 4 de PM2,5 com a conseqüència dels 480.000 km diaris que no es realitzarien en cotxe respecte a l'escenari tendencial, el que es traduiria en uns beneficis anuals de 0,24 M €.

b) Reducció del consum de combustible

El petroli és un recurs escàs. Reduir el nostre nivell de dependència del petroli és una estratègia a nivell estatal, però també a nivell local, ja que el trànsit urbà és en bona part responsable del seu consum. En aquest sentit, el Pla preveu la realització de 118 milions menys de km anuals en cotxe el 2020 respecte a l'escenari tendencial, el que es tradueix en un benefici anual per aquest concepte de 11,85 M €.

c) Millora de la Qualitat de vida

Però si hi ha un benefici difícil de monetitzar és el que fa referència a l'impacte positiu del Pla en la qualitat de vida. Així, disposar d'una xarxa de vianants i ciclista còmoda i segura millora notablement la qualitat de vida dels residents i visitants de la ciutat, permetent un major gaudi de l'espai públic i un entorn més agradable.

De la mateixa manera, oferir un transport públic amb informació relativa a temps d'espera, constitueix una garantia de servei que beneficia el ciutadà en evitar incerteses. Pel que fa al transport privat, contenir els nivells de congestió també millora les condicions de treball de la mobilitat essencial en vehicle privat, com pot ser la càrrega i descàrrega de mercaderies, limitant les incomoditats i situacions d'estrès que pateixen els distribuïdors.

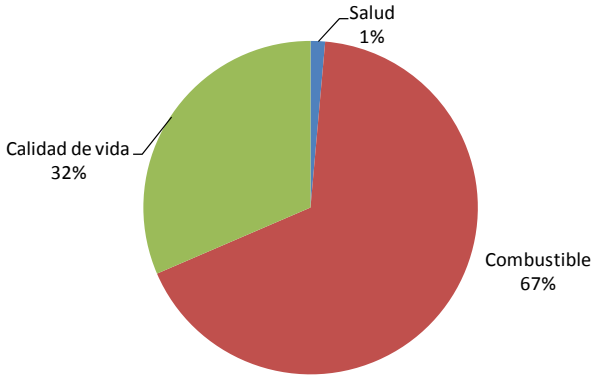
Tampoc s'ha monetaritzat l'atractiu econòmic que suposa disposar d'una ciutat amable i ben comunicada en tots els modes de transport de cara a incentivar l'activitat terciària i atreure el turisme.

En definitiva, l'accessibilitat al territori, la qualitat de l'espai públic, la informació que es dóna a l'usuari, entre d'altres, són aspectes difícilment quantificables, ja que no es poden traduir de forma més o menys directa en un valor monetari, encara que això no signifiqui que no tinguin un benefici evident per a la societat.

Únicament s'ha comptabilitzat la millora que suposa per al ciutadà la reducció del temps de viatge en transport públic. En concret s'ha considerat que hi haurà un estalvi mitjà de 1,6 minuts en els 138.000 desplaçaments diaris que es realitzaran en l'horitzó 2020 en aquest mode de transport, el que es tradueix en un benefici d'aproximadament 5,54 milions € / any.

D'aquesta manera, globalment, i per a l'any 2020, els beneficis del Pla s'elevarien, com a mínim i sense considerar aspectes difícilment quantificables, a aproximadament 17,3 M € / any.

Estimació de beneficis del Pla el 2020 (17,3 M € / any)



5. Conclusions

Un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, tal com defineix la **guía de ELTIS**[1], "és un pla estratègic dissenyat per satisfer les necessitats de mobilitat de persones i empreses en les ciutats i els seus voltants per a una millor qualitat de vida. S'ha de basar en la planificació ja existent i ha de tenir en consideració els principis d'integració, participació i avaluació "[2].

La **guia de l'IDAE** que el 2006 publicava el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, per a l'elaboració d'un PMUS, es referia a aquest com "un conjunt d'actuacions que tenen com a objectiu la implantació de formes de desplaçament més sostenibles (caminar, bicicleta i transport públic) dins d'una ciutat; és a dir, de modes de transport que facin compatibles creixement econòmic, cohesió social i defensa del medi ambient, garantint, d'aquesta manera, una millor qualitat de vida per als ciutadans[3]

Finalment, en **la Llei de transports terrestres i mobilitat de les Illes Balears** es defineix els continguts que han de tenir els PMUS:

a) El diagnòstic de la situació actual de la mobilitat.

b) Els objectius concrets a mitjà i llarg termini en matèria de mobilitat

c) Les mesures concretes de mobilitat sostenible que permetin assolir els objectius proposats.

d) Una anàlisi de la viabilitat de les mesures proposades a partir de criteris econòmics, socials i ambientals.

e) Un estudi econòmic-financer que valori les actuacions proposades i estableixi els mecanismes de finançament oportuns.

f) Els procediments per fer el seguiment, avaluació i revisió.

A partir d'aquestes tres referències, el PMUS de Palma de Mallorca estableix, a partir d'un diagnòstic inicial, un enfocament integrat de línies estratègiques i mesures que obliguen a establir un marc de coordinació al servei del model de mobilitat definit.

[1] ELTIS es el Portal Europeo de movilidad urbana creado para el intercambio de conocimiento y buenas prácticas, financiado por el programa de Intelligent Energy Europe (http://www.eltis.org)
[2] *Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan* (Eltis Project, 2011. http://www.mobilityplans.eu)
[3] *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible* (Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía –IDAE-, 2006)

Així, el Pla, des del seu marcat caràcter estratègic, defineix prioritats i actuacions, estableix escenaris futurs i assenyala les consideracions necessàries en la seva aplicació que permetin assolir els objectius en els terminis desitjats.

L'aposta per les maneres sostenibles que estableix amb la **Guia de l'IDAE** queda plasmat en l'objectiu de distribució modal plantejat per a l'any 2020 en què s'augmenta en 5 punts (d'un 54% a un 59%) la participació dels modes sostenibles (peu, bici i transport públic).

El requeriment de participació i integració existent a **la Guía del ELTIS** també s'ha vist àmpliament complert. El procés de participació es va iniciar al setembre de 2013 amb una ronda d'entrevistes als agents socials que més tard formarien la Taula de Mobilitat (creada el 19 de setembre de 2013). Es va completar aquest procés amb la realització de més de 800 enquestes entre la ciutadania durant els mesos d'octubre i novembre de 2013 que van permetre, a més de conèixer les característiques dels desplaçaments, obtenir una valoració ciutadana de diferents aspectes relatius a la mobilitat. També es van demanar informacions i suggeriments, durant tot el procés d'elaboració del PMUS a partir d'un compte de correu específica.

Durant el mes d'abril de 2014 la Taula va impulsar la realització de sis tallers sectorials sobre diversos aspectes que es consideren clau (La xarxa viària de Palma: El Passeig Marítim, La mobilitat ciclista, La mobilitat a Centre Ciutat, La mobilitat turística, El Camí Escolar i La distribució urbana de mercaderies)

Les conclusions d'aquests tallers van orientar en la formulació de les línies estratègiques i les mesures del Pla. Així, a principis de maig de 2014 es va presentar a la Mesa per al seu debat la diagnosi qualitativa i quantitativa del PMUS i la proposta de línies estratègiques.

A la fi de maig de 2014 es va exposar a la Mesa un primer esborrany de Pla incloent les mesures perquè els agents poguessin fer les observacions que consideressin oportunes, mantenint entrevistes individualitzades amb alguns dels seus membres. Finalment es va presentar a la Mesa la proposta final de Pla a finals de juny de 2014 per a la seva aprovació en ple el 26 juny 2014.

Durant l'estiu es va obrir un procés d'informació pública en on es van recollir diferents al·legacions. El document modificat, incorporant algunes de les propostes plantejades, va ser finalment aprovat a l'octubre de 2014.

Finalment, el contingut del Pla s'ajusta al definit en la **llei autonòmica de transports terrestres i mobilitat.** El PMUS es dota de 10 línies estratègiques i 72 mesures per assolir els objectius plantejats. S'estima en aproximadament 52 M € (8,6 M € / any) el cost d'aquestes mesures. També s'han monetitzat alguns dels beneficis mediambientals del Pla, de l'ordre de 17M € / any.

Pel que fa als mecanismes de seguiment i control el PMUS planteja la realització d'un informe anual que reculli la bateria d'indicadors que es plantegen tant per avaluar el compliment dels objectius com de control de les diferents línies estratègiques i mesures. En aquest sentit, recentment l'Ajuntament ha contractat una assessoria tècnica per a la realització dels informes corresponents als anys 2014 i 2015. A la mateixa assessoria s'inclou la realització de 6 tallers de participació sobre mesures prioritàries del Pla.

A l'equador del Pla (2017) es planteja la seva revisió per tal d'avaluar el nivell de compliment dels objectius, contemplant la possibilitat de corregir desviacions o reformular-los en una permanent adaptació a entorns dinàmics.