

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. Objeto del Estudio	4
1.2. Metodología	4
1.3. Àmbito de estudio	5
2. CONTEXTO DE LA MOVILIDAD	6
2.1. Distribución de la población y evolución demográfica	6
2.2. Nivel de motorización	8
2.3. Centros atractores y generadores	8
3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	10
3.1. Movilidad a pie	10
3.2. Bicicleta	12
3.3. Transporte público	13
3.3.1. Oferta de transporte público interurbano por carretera	13
3.4. Vehículo privado	15
3.4.1. Red viaria externa y tránsito	15
3.4.2. Red viaria de la Colònia de Sant Pere	16
3.4.3. Red viaria de Montferrutx	18
3.4.4. Intensidad de tránsito	20
3.5. Aparcamiento	31
3.5.1. Oferta de aparcamiento y reservas de estacionamiento	31
3.5.2. Demanda de estacionamiento	33
4. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL	36
5. OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD	39
5.1. Definición de objetivos	39
5.2. Relación de propuestas	40
6. MEDIDAS DE ACTUACIÓN	42
A. Movilidad a pie	42
B. Movilidad en bicicleta	61
C. Movilidad en transporte público	68
D. Tránsito	70
E. Movilidad eléctrica	83
F. Aparcamiento	86
G. Mercancías	92
H. Multimodal	97
7. PROGRAMACIÓN DE PROPUESTAS	99

1. INTRODUCCIÓN

La Colònia de Sant Pere es un núcleo perteneciente al municipio de Artà, situado en la parte Norte de la comarca de Levante de Mallorca. Su término municipal limita al oeste con Santa Margalida, al Este con Capdepera y al sur con Petra, Son Servera y Sant Llorenç. La superficie del municipio de Artà es de 139,67 km².

1.1. Objeto del Estudio

El objetivo del presente Estudio es:

- Realizar y desarrollar un análisis y diagnosis de la situación actual, prestando especial atención en torno a la Colònia de Sant Pere y Montferrutx.
- Consensuar con todos los agentes implicados las actuaciones de mejora a implementar.
- Definir una serie de propuestas de actuación encaminadas a dar soluciones a las problemáticas actuales en la Colònia de Sant Pere y Montferrutx.
- Planificar medidas que ayuden a reorientar las políticas de movilidad, dirigiéndolas hacia el fomento de aquellos modos más eficientes ambiental, social y económicamente: desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público.

1.2. Metodología

La metodología utilizada para llevar a término el estudio siguiente se fundamenta en:

- Recopilación de información que pueda aportar el Ayuntamiento al equipo redactor.
- Recopilación información de fuentes oficiales como el Consejo Insular de Mallorca, el Instituto Nacional de Estadística, la Dirección General de Tráfico, el Instituto de Estadística de las Illes Balears y el Consorcio de Transportes de Mallorca.
- Recopilación de información a través de trabajo de campo: recopilación de los elementos más significativos de la vía pública, estudio de ocupación de plazas de aparcamiento y estudio de la intensidad de tráfico.
- Elaboración de una cartografía del ámbito de estudio de acuerdo a los distintos modos de movilidad.

1.3. Àmbito de estudio

La delimitación del àmbito de estudio se convierte en una tarea útil de cara al análisis posterior de la información recogida durante la fase de trabajo de campo. En conjunto, se ha identificado como àmbito de estudio a los núcleos de la Colònia de Sant Pere y Montferrutx.

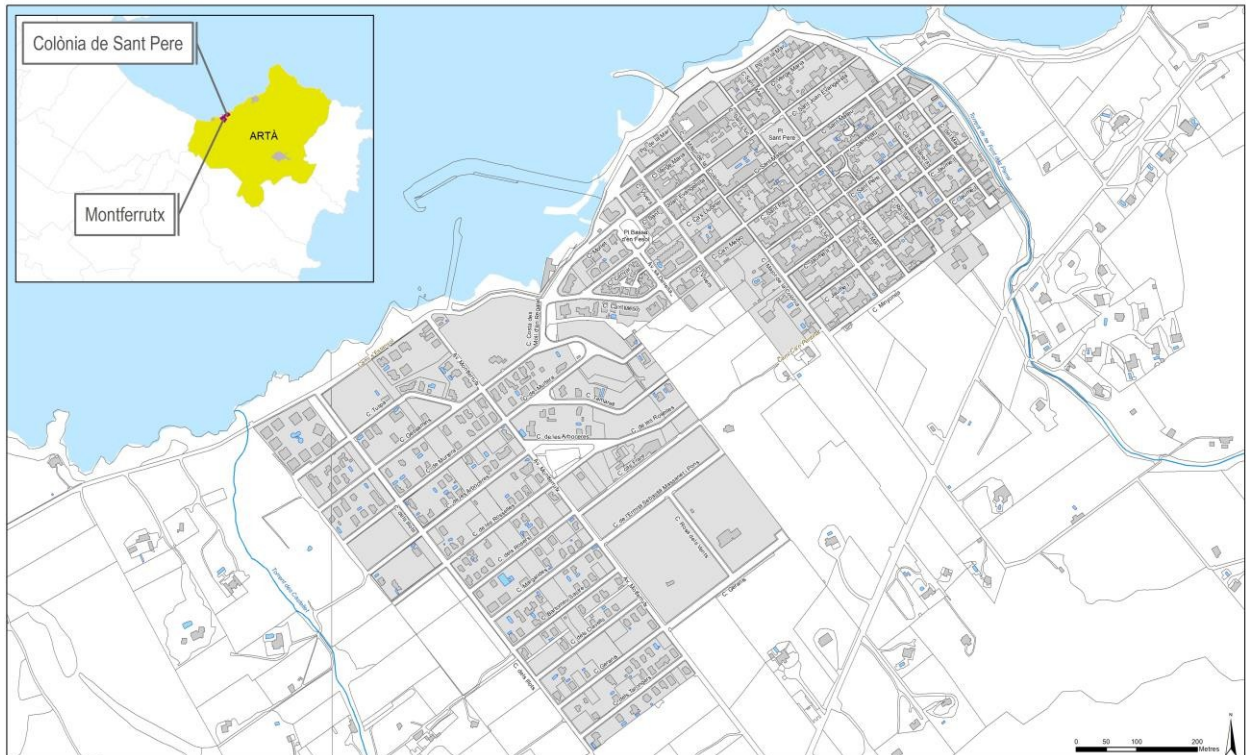


Fig. 1. Situación geográfica de los núcleos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx
Fuente: elaboración propia

2. CONTEXTO DE LA MOVILIDAD

2.1. Distribución de la población y evolución demográfica

El municipio de Artà cuenta con una población total de 7.984 habitantes (IBESTAT, 2020), de la que 641 viven en el núcleo de la Colònia de Sant Pere y 153 habitantes en Montferrutx. En el núcleo de Artà, en cambio, viven 7.050 habitantes (88% de la población total).

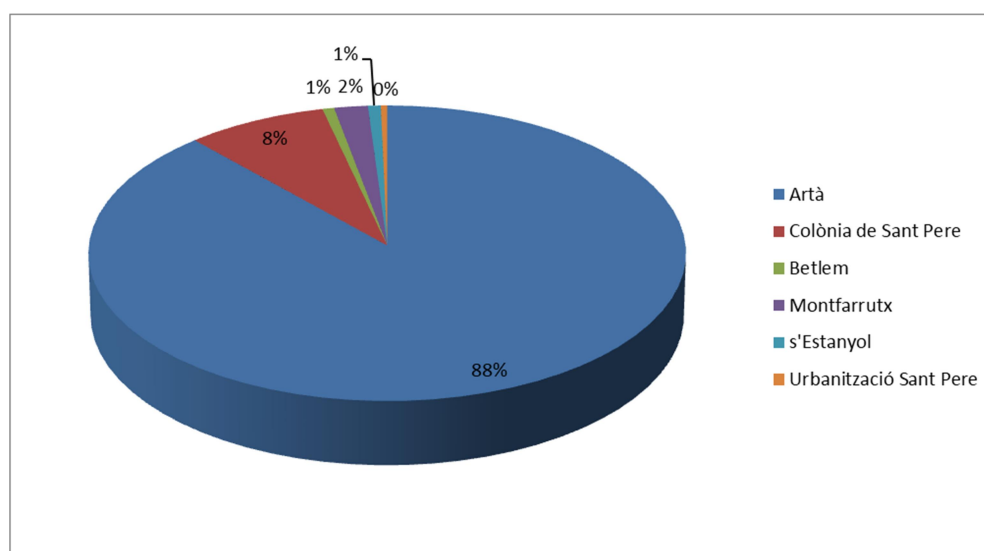


Fig. 2. Distribución demográfica per núcleo de població (2020)
Fuente: IBESTAT

A lo largo de la serie histórica analizada (2000-2020), la población en la Colònia de Sant Pere y en Montferrutx ha crecido en torno a un 80,56% y un 194,23% respectivamente. Por el contrario, la población en el conjunto del municipio de Artà había aumentado un 30,03% en el mismo espacio de tiempo. En la gráfica siguiente se observa cómo crece la población de los núcleos estudiados (Colònia de Sant Pere y Montferrutx) hasta el 2012, y con altibajos sigue aumentando hasta la actualidad.

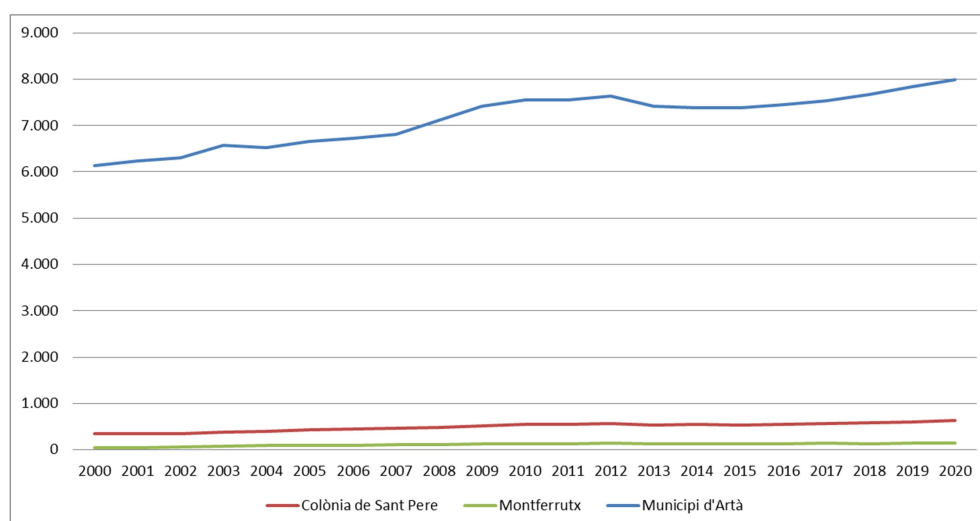


Fig. 3. Evolución demográfica de la Colònia de Sant Pere, Montferrutx y el municipio de Artà (2000 – 2020)
Fuente: IBESTAT

La estructura poblacional actual del núcleo de la Colònia de Sant Pere muestra cómo el grupo de edad comprendido entre los 16 y los 64 años es el que tiene una mayor presencia. A éste le sigue el grupo menor de 16 años. Por otra parte, en cuanto al género, la distribución poblacional es prácticamente igual, ligeramente mayor de población femenina (50,70%).

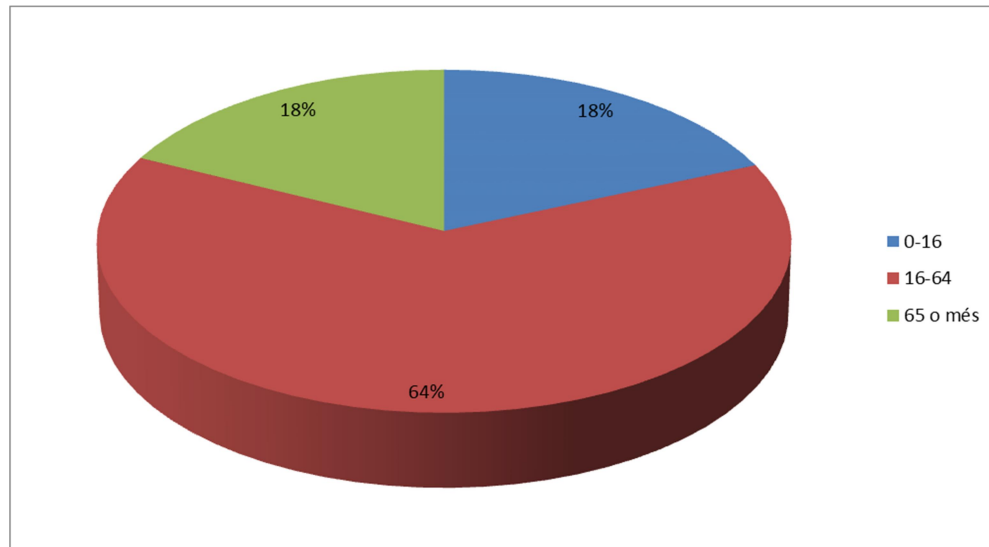


Fig. 4. Distribución demográfica para grandes grupos de edad en la Colònia de Sant Pere (2020)
Fuente: IBESTAT

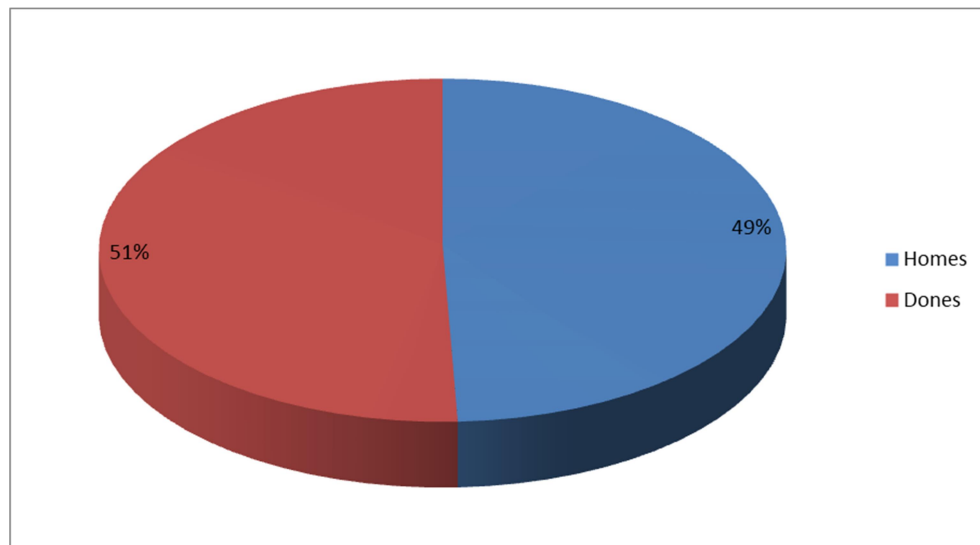


Fig. 5. Distribución demográfica por género en la Colònia de Sant Pere (2020)
Fuente: IBESTAT

2.2. Nivel de motorización

El índice de motorización es la relación entre el parque de vehículos (turismos, camiones, autobuses, motocicletas, tractores, etc.) y la población residente de un municipio. Se tasa en número de vehículos por cada 1.000 habitantes. Aún así, es habitual tener en cuenta sólo el número de turismos en lugar del conjunto del parque de vehículos, a fin de evitar distorsiones.

No hay datos desagregados por núcleo de población, así que se mostrará a continuación el nivel de motorización del municipio de Artà. En 2020 el índice del municipio de Artà era de 679,11 turismos por cada 1.000 habitantes mientras que el índice balear era de 625,65. La comparación entre el municipio y el conjunto de las Islas Baleares da como resultado una evolución distinta, únicamente similar entre 2006 y 2012. Así, durante el período 2000-2020 el conjunto de las Islas Baleares ha visto reducido su índice apenas un 1,28%, mientras que Artà ha experimentado un aumento del 21,67%. Cabe destacar que a partir del año 2013 el índice de motorización de Artà ha sido superior al índice balear.

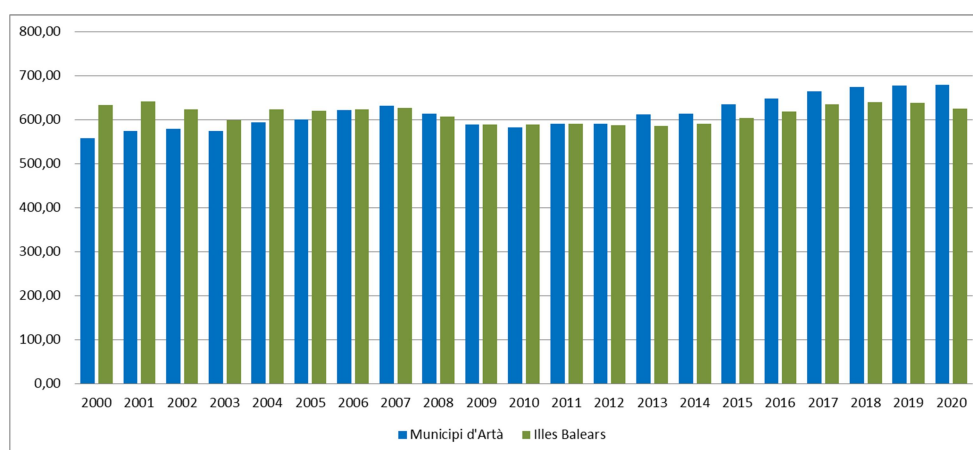


Fig. 6. Evolución comparada del índice de motorización del municipio de Artà e Illes Balears (2000 – 2020)
Fuente: IBESTAT

2.3. Centros atractores y generadores

Los equipamientos públicos constituyen una importante fuente generadora de flujos de movilidad, asociada a distintos perfiles de población según la tipología de que se trate. Asimismo, en función de la tipología, el patrón temporal de comportamiento de los desplazamientos, así como su intensidad, podrán también variar.

Por este motivo, es importante conocer cuáles son los principales equipamientos, así como determinar su ubicación geográfica. En los núcleos de la Colònia de Sant Pere y Montferrutx existen un conjunto de servicios, equipamientos y lugares de interés que actúan como centros atractores y generadores de movilidad.

A continuación se listan los principales servicios y equipamientos:

SERVICIOS Y EQUIPAMIENTOS	
Nombre	Dirección
Oficina Municipal de la Colònia de Sant Pere	Pl. de la Bassa d'en Fesol, s/n
Biblioteca Municipal de la Colònia de Sant Pere	Pl. de la Bassa d'en Fesol, s/n
Escoleta Municipal Estrella de Mar	c. del Vent del Nord, s/n
CEIP Rosa dels Vents	c. del Vent del Nord, s/n
Polideportivo municipal de la Colònia de Sant Pere	c. es Vivers, s/n
Unidad Bàsica de Salut de la Colònia de Sant Pere	Pl. de la Bassa d'en Fesol, s/n
Cementerio	Ma-3331
Centro Cultural de la Colònia de Sant Pere	c. Sant Mateu, 15
Punto Verde	Ma-3120
Asociación de personas mayores	c. Llubiner, s/n

Tabla 1. Servicios y equipamientos de la Colònia de Sant Pere y Montferrutx

Fuente: Elaboración propia

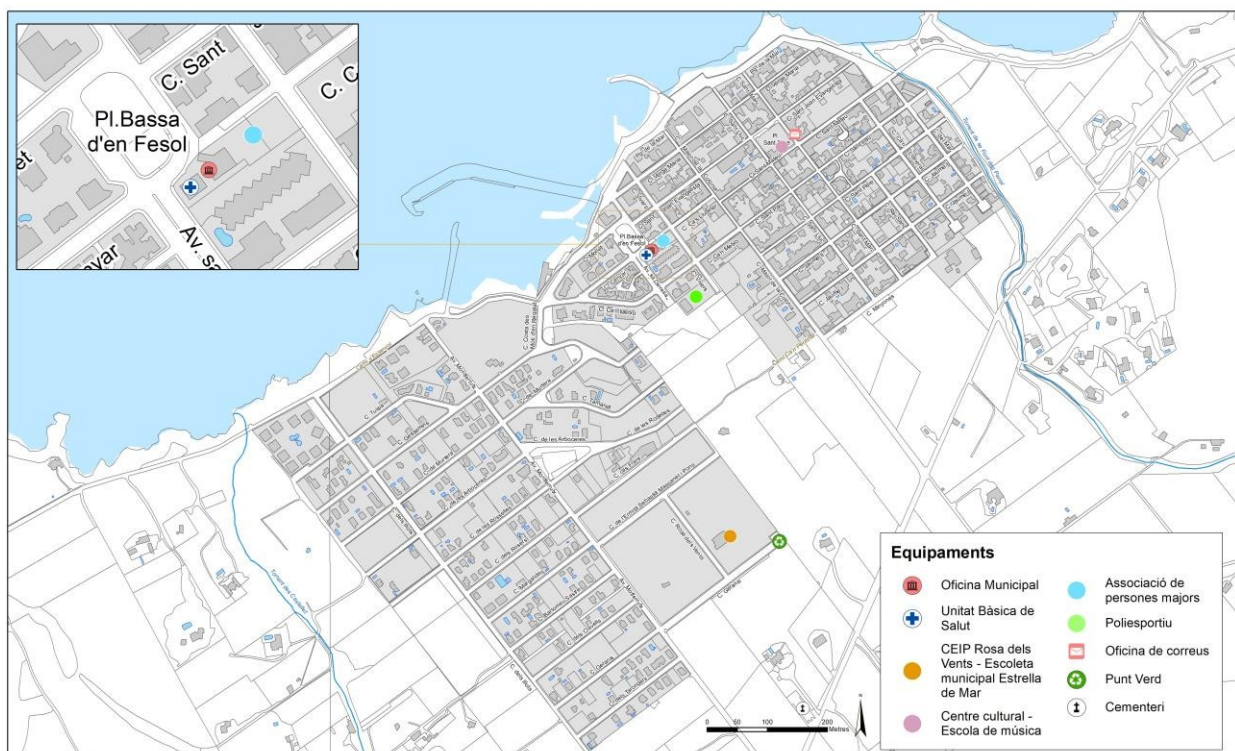


Fig. 7. Equipamientos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx

Fuente: Elaboración propia

3. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

En este capítulo se realiza un análisis de la situación actual de la movilidad en el núcleo de la Colònia de Sant Pere, haciendo énfasis en la accesibilidad, la bicicleta, el transporte público, los sentidos de circulación de la red viaria, el aparcamiento y otros puntos detectados.

3.1. Movilidad a pie

En líneas generales los habitantes de Colònia de Sant Pere no cuentan con los espacios mínimos requeridos para la movilidad a pie. La zona exclusiva peatonal se circunscribe únicamente al paseo marítimo de gran uso para los visitantes en temporada alta. También destaca como un espacio recuperado para los peatones el entorno de la Pl. Bassa d'En Fesol. En cambio, la Plaza Sant Pere cuenta a su alrededor con un entorno ocupado por el vehículo motorizado.

Por otra parte, la calle Vent del Nord se corta al tráfico rodado a la hora de entrada y salida de los niños del CEIP Rosa dels Vents.

La media de anchura de aceras es inferior a 1,5 metros. Se trata por tanto de una red viaria inaccesible que obliga a los peatones a circular en muchos casos por la calzada, cuando ésta no cuenta con la prioridad circulatoria peatonal. Además elementos como farolas, arbolado, señales de tráfico y discontinuidades perjudican la accesibilidad especialmente para personas con movilidad reducida (PMR). Se hace imposible que dos personas caminen una al lado de la otra.

En cuanto a los cruces de calle se observa una falta importante de pasos de peatones tanto en la Colònia de Sant Pere como también en Montferrutx. Se observa poca permeabilidad en el entorno de la Plaza de Sant Pere y en la avenida de Montferrutx a ambos lados de la calle, especialmente en el entorno de la plaza de la urbanización.



Fig. 8. Accesibilidad de la red de peatones en la Colònia de Sant Pere y Montferrutx
Fuente: Elaboración propia

3.3. Transporte público

3.3.1. Oferta de transporte público interurbano por carretera

Con la licitación de las nuevas concesiones del transporte interurbano de Mallorca, la Colònia de Sant Pere y Montferrutx disponen de la línea 421, operada por el Grupo Ruiz y permite la conexión del núcleo con el núcleo de Artà. Esta línea cuenta con 1 parada en el núcleo de la Colònia de Sant Pere, en la Plaza Bassa d'en Fesol. También se detiene en la Av. de Montferrutx en la urbanización homónima.

La línea 421 tiene combinación con la línea 411 (Cala Rajada – Manacor) que conecta también con los municipios de Capdepera y Sant Llorenç des Cardassar.

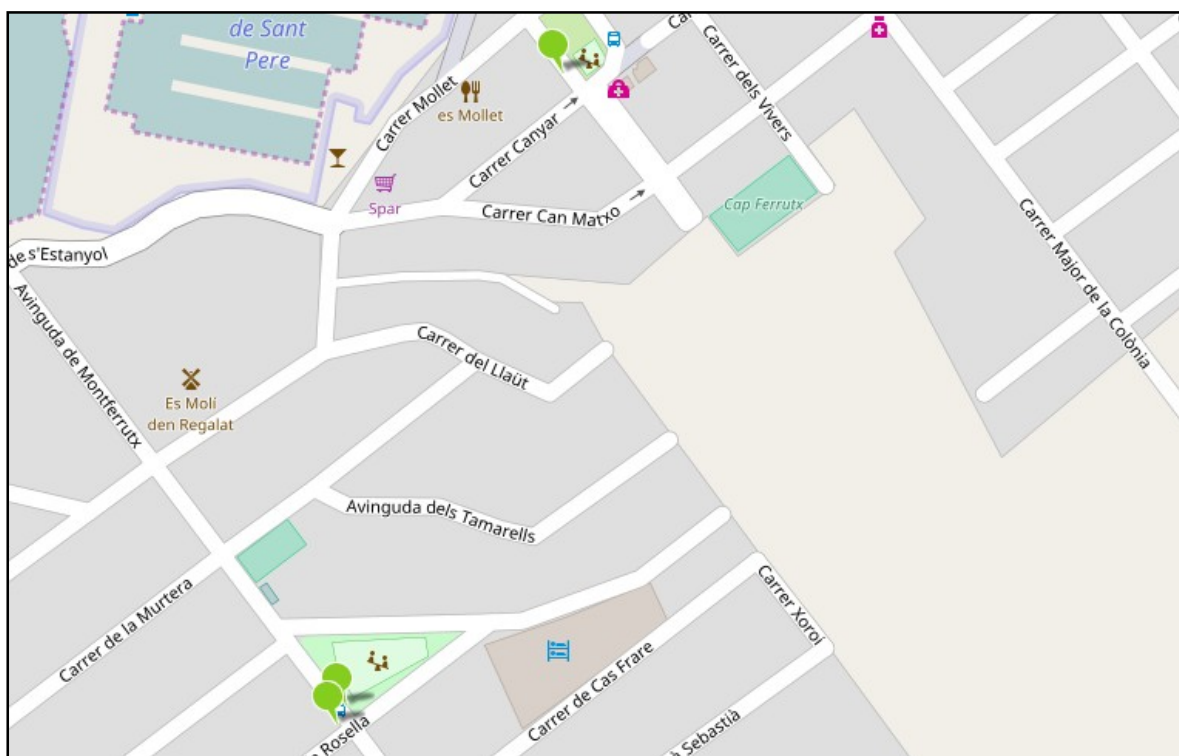


Fig. 10. Ubicación de las paradas de la línea 421

Fuente: TIB

La Colònia de Sant Pere presentaba, según los horarios del 28 de septiembre de 2021, en día laborable una oferta de 6 expediciones con Artà, tanto en la ida como en la vuelta, en temporada baja. Respecto a los sábados, domingos y festivos, la oferta se ve reducida considerablemente, con un total de 2 expediciones diarias por sentido. Se trata de un servicio insuficiente que motiva el uso del vehículo privado.

En cambio, en el horario actual desde noviembre de 2021, los sábados, domingos y festivos han visto incrementados los servicios a 5 los sábados y 4 los domingos y festivos. Sin embargo, estos servicios están a demanda y se debe realizar una reserva previa el día anterior.

Por otra parte, uno de los indicadores normalmente utilizados para evaluar la idoneidad y atractivo del servicio es su amplitud horaria. Ésta se calcula como la diferencia entre la primera ida y la última vuelta hacia la Colònia de Sant Pere. Este indicador tiene como objetivo conocer

hasta qué punto una persona que debe desplazarse por motivos laborales (movilidad obligada) puede estar cubierta con la oferta de transporte público.

En el caso de septiembre de 2021, la línea 421 hacia Artà, la amplitud horaria, en día laborable era de 11h y 20 minutos, en sábados era de 6h y 30 minutos y en domingos y festivos de 6 horas y 10 minutos. En términos generales, se considerará que una amplitud inferior a las 12 horas no es adecuada. En la actualidad, en día laborable la amplitud horaria es de 11 h y 25 minutos, en sábados de 10 h y 45 minutos y en domingos y festivos de 8 horas y 25 minutos.

Colònia de Sant Pere	Artà	Artà	Colònia de Sant Pere
>	>>	>>	>
Dilluns a divendres Lunes a viernes Monday to Friday Montag bis Freitag			
7:50	8:05	8:20	8:35
8:50	9:05	9:20	9:35
13:35	13:50	14:05	14:20
14:35	14:50	15:15	15:30
17:35	17:50	18:05	18:20
18:55	19:10	19:10	19:25
Dissabtes Sábados Saturdays Samstag			
8:50	9:05	8:30	8:45
15:35	15:50	15:20	15:35
Diumenges i festius Domingos y festivos Sundays and holidays Sonn- und Feiertage			
10:30	10:45	9:50	10:05
17:20	17:35	16:40	16:55

Fig. 11. Horarios de la línea 421 (28/09/2021)

Fuente: TIB

Colònia de Sant Pere	Artà	Artà	Colònia de Sant Pere
>	>>	>>	>
Dilluns a divendres Lunes a viernes Monday to Friday Montag bis Freitag			
7:45	8:00	8:15	8:30
8:45	9:00	9:20	9:35
13:30	13:45	14:00	14:15
14:30	14:45	15:15	15:30
17:30	17:45	18:05	18:20
18:55	19:10	19:10	19:25
Dissabtes Sábados Saturdays Samstag			
9:05	9:20	9:35	9:50
12:45	13:00	13:15	13:30
13:50	14:05	14:20	14:35
18:10	18:25	18:40	18:55
20:20	20:35	20:50	21:05
Diumenges i festius Domingos y festivos Sundays and holidays Sonn- und Feiertage			
10:15	10:30	10:45	11:00
13:50	14:05	14:20	14:35
14:55	15:10	15:25	15:40
18:10	18:25	18:40	18:55

Fig. 12. Horarios de la línea 421 (01/11/2021)

Fuente: TIB

3.4. Vehículo privado

3.4.1. Red viaria externa y tráfico

El núcleo de la Colònia de Sant Pere está comunicado con la red principal de carreteras, enlazando la carretera secundaria Ma-3331 con la Ma-12. La vía principal Ma-12 une los municipios de Artà y Alcúdia, así como los núcleos costeros de Puerto de Alcúdia, Playa de Muro, Can Picafort y Son Serra.

El Consell de Mallorca publica en su web los datos de aforo de tráfico de las diferentes carreteras de la isla, desde 2013 hasta 2020. Estos datos permiten determinar hasta qué punto el volumen de circulación ha variado. La imagen inferior muestra los resultados relativos al año 2019, puesto que el año 2020 fue el año de la pandemia y no es un valor representativo, debido a la pandemia.

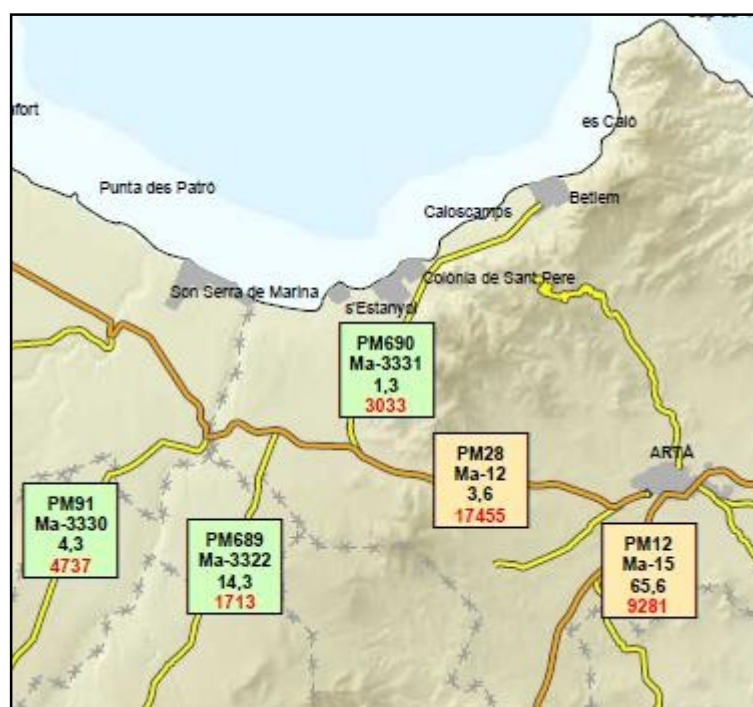


Fig. 13. Mapa de aforos (2019)
Fuente: Consell de Mallorca

La tabla inferior muestra los resultados evolutivos obtenidos en cada una de las estaciones analizadas, en concreto de las carreteras Ma-12, Ma-3322, Ma-3330 y Ma-3331, indicando el porcentaje de variación acumulado durante toda la serie.

Carretera	Estació	Recorregut	IMD (veh/dia)						% Var
			2013	2015	2016	2017	2018	2019	(2013-2019)
Ma-12	PM28	Artà – Alcúdia	13.139	14.601	15.523	16.304	16.767	17.455	32,85%
Ma-3322	PM689	Manacor – Ma-12	1.323	1.465	1.547	1.616	1.658	1.713	29,48%
Ma-3330	PM91	Petra – Ma-12	3.451	3.916	4.178	4.401	4.551	4.737	37,26%
Ma-3331	PM690	Ma-12 – Ermita de Betlem	2.280	2.536	2.707	2.852	2.931	3.033	33,03%

Taula 2. Intensidades de tráfico en las carreteras del entorno de la Colònia de Sant Pere
Fuente: elaboración propia a partir del Consell de Mallorca

3.4.2. Red viaria de la Colònia de Sant Pere

El núcleo tiene 1 punto de acceso principal: la calle Major de la Colònia que conecta con la carretera Ma-3331. Por otro lado también está conectado con Montferrutx y S'Estanyol mediante el camino de S'Estanyol y la calle Costa Molí d'En Regalat.

Se observa una problemática asociada a la anchura de las vías. Las calles en algunos casos cuenta con cordón de aparcamiento que reduce la anchura útil de la calzada, así como también quita la posibilidad de la circulación de los peatones por la acera, en caso de que haya.

También hay calles con una anchura mayor de 9,5 metros y por tanto se podrían separar los itinerarios peatonales de los vehículos de forma segura y accesible, pero requiere de un rediseño de las secciones viarias.

Los sentidos de circulación resultan fundamentales para entender la posible distribución interna de los principales flujos de circulación. Constituyen un elemento crítico del sistema de movilidad, pues actúan como mecanismo introductor o expulsor del tráfico respecto al casco urbano. En especial, pueden resultar críticos cuando el conductor del vehículo no es residente y, por tanto, no se conoce las calles.

Existe un cierto equilibrio entre calles de un sentido de circulación y de doble sentido. Las principales calles que tienen conexión a la red de carreteras disponen de dos sentidos de circulación. El resto, salvo calles de una única salida, son de un sentido.

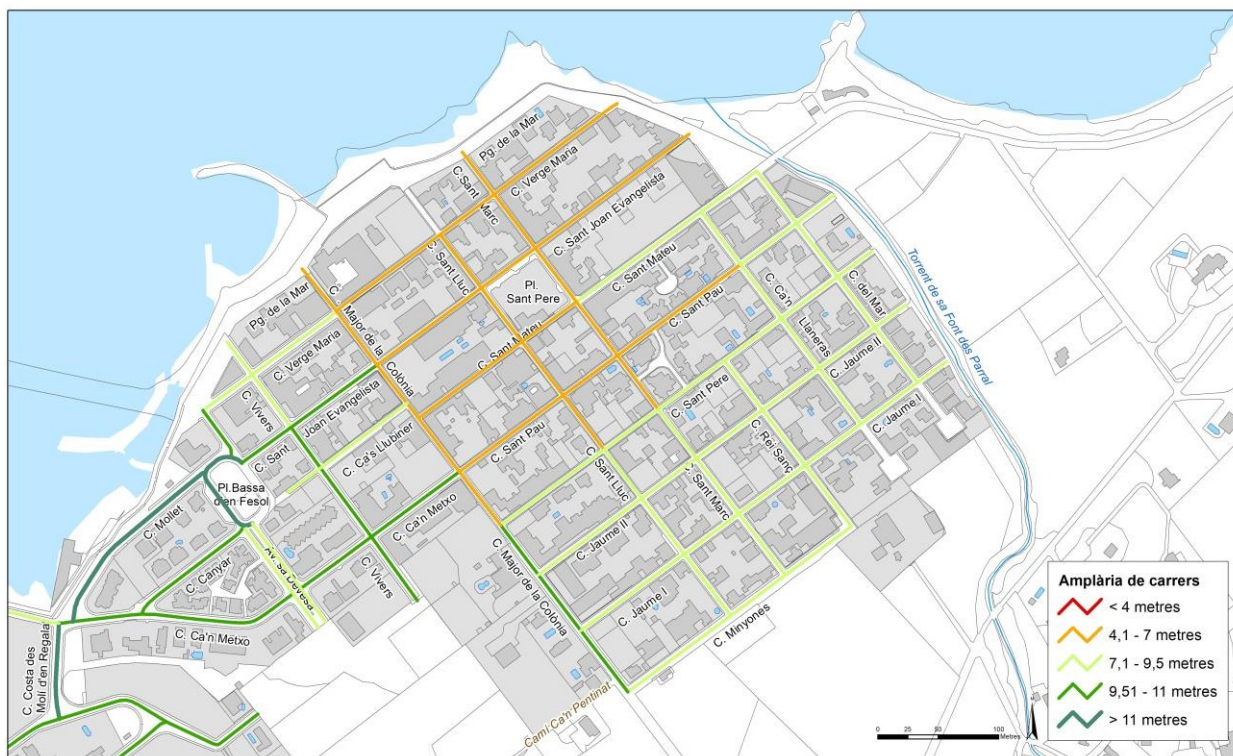


Fig. 14. Ancho de calles de Colònia de Sant Pere
Fuente: Elaboración propia



Fig. 15. Sentidos de circulación actuales de Colònia de Sant Pere
Fuente: Elaboración propia

3.4.3. Red viaria de Montferrutx

La urbanización de Montferrutx dispone de un acceso principal a la carretera Ma-3331 a través de la avenida de Montferrutx. También cuenta con una conexión con Colònia de Sant Pere mediante la calle Costa Molí d'en Regalat y el camino de s'Estanyol, y con s'Estanyol a través de este segundo.

Toda la red viaria del núcleo de Montferrutx es de doble sentido de circulación excepto la calle dels Geranis, la calle dels Tarongers y la calle Vent del Nord. Se tratan de calles con unas calzadas sobredimensionadas para su tráfico y por tanto se podría estudiar su rediseño.

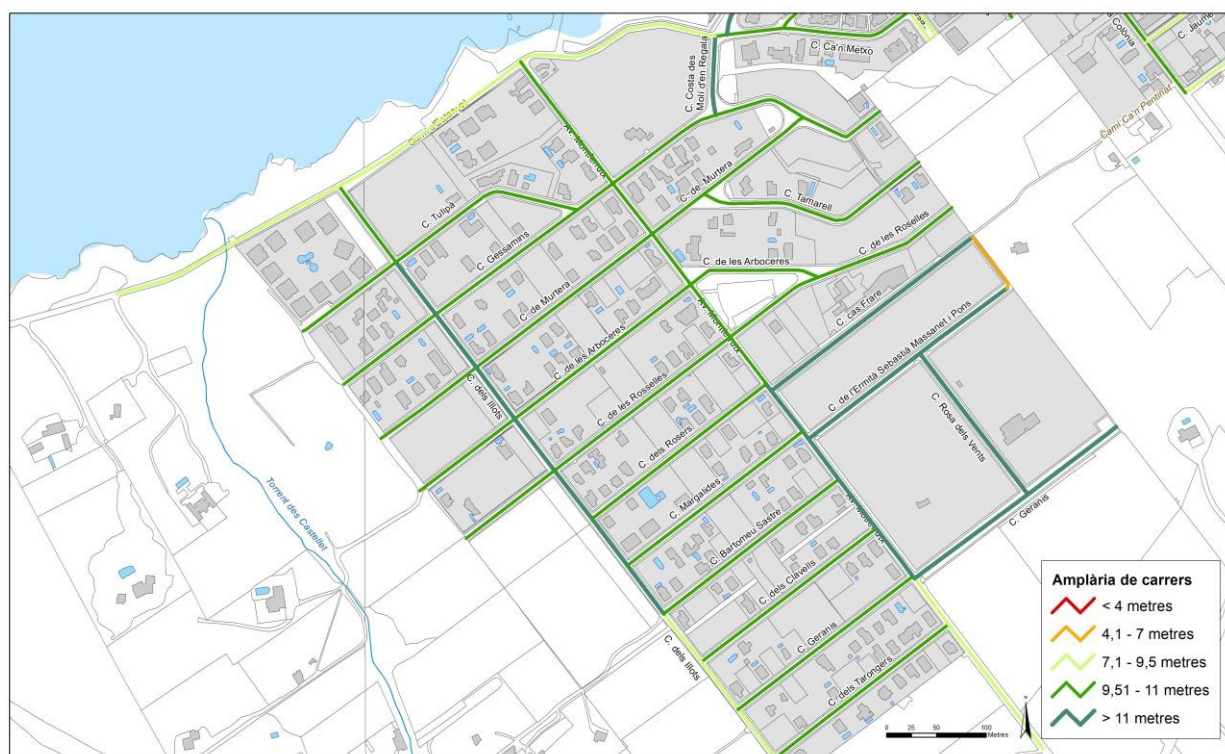


Fig. 16. Ancho de calles de Montferrutx
Fuente: Elaboración propia

3.4.4. Intensidad de tráfico

Para evaluar la intensidad del tráfico en vehículo privado, se ha realizado una campaña de aforos en agosto de 2021, en día laborable en tres intersecciones del núcleo de la Colònia de Sant Pere. Los resultados obtenidos permitirán identificar los puntos críticos de movilidad en vehículo privado.

Se han contabilizado todos los movimientos que se realizan en las franjas horarias de 9.00 a 14.00 y de 16.00 a 19.00.

A continuación se muestran las 3 intersecciones estudiadas el jueves 5 de agosto de 2021.

Punto	Intersección
A	C. Mollet – C. Costa Molí d'en Regalat – C. Can Metxo – C. de s'Estanyol
B	C. Major de la Colònia – C. Can Metxo
C	C. Sant Mateu – C. Sant Marc

Tabla 3. Puntos de aforo
Fuente: Elaboración propia

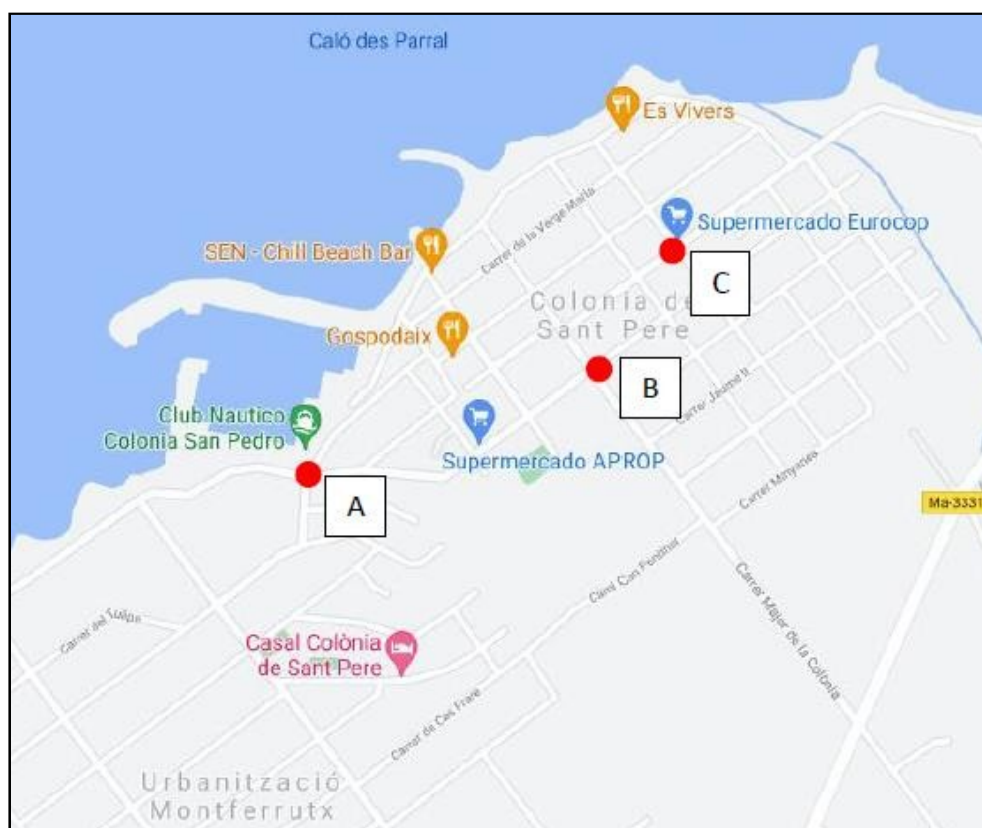


Fig. 18. Ubicación de los puntos de aforo Fuente: Elaboración propia

La intersección con mayor volumen de tráfico es la situada entre calle Mollet, calle Can Metxo y camino de s'Estanyol (que conecta con Montferrutx y s'Estanyol), seguido de la intersección entre el

calle Mayor de la Colònia y la calle Can Metxo. En las siguientes gráficas se muestra la evolución diaria de la intensidad medida en las tres intersecciones en intervalos de 15 minutos y de una hora:

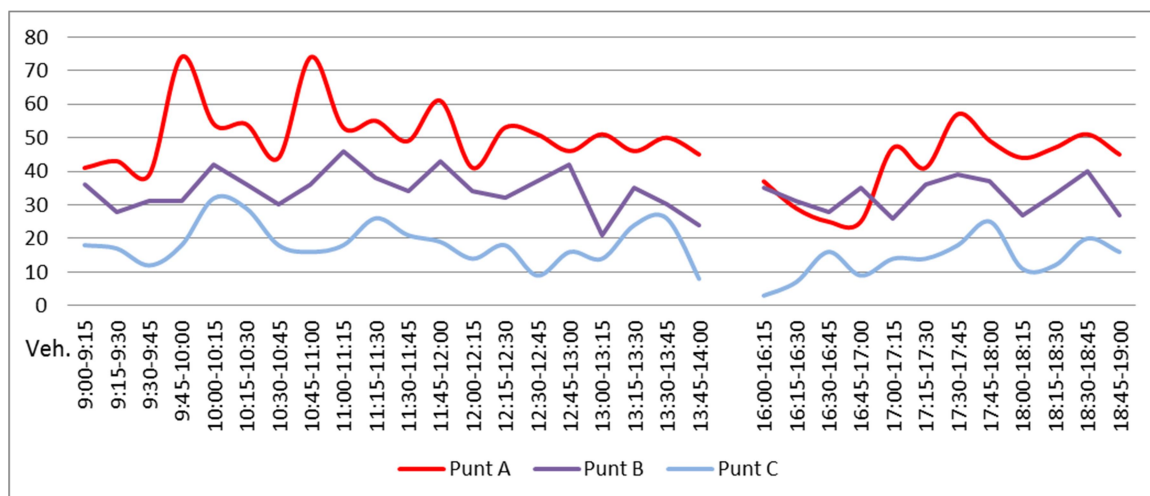


Fig. 19. Evolución diaria cada 15 minutos de la intensidad total a los distintos puntos del núcleo en día laborable
Fuente: Elaboración propia

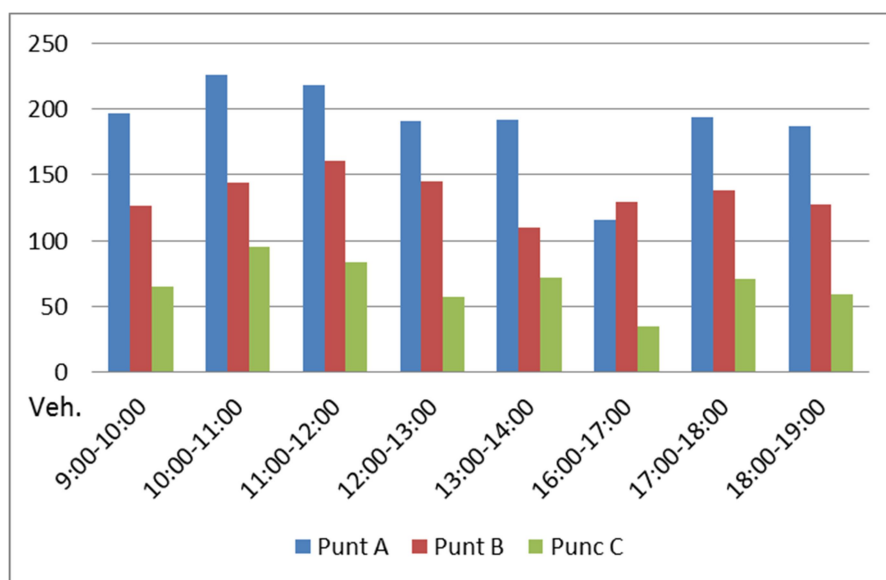


Fig. 20. Evolución diaria cada hora de la intensidad total a los distintos puntos del núcleo en día laborable
Fuente: Elaboración propia

A continuación se detallan los movimientos medidos en cada una de las intersecciones:

- Punto A: C. Mollet - C. Costa Molí d'en Regalat - C. Can Metxo - C. de s'Estanyol

Este punto tiene un volumen de tráfico total superior al resto de puntos analizados. Se observa una mayor intensidad en las primeras horas de la mañana, especialmente entre las 10 y las 12h. Además, se observa una importante bajada de tráfico entre las 16 y 17h.

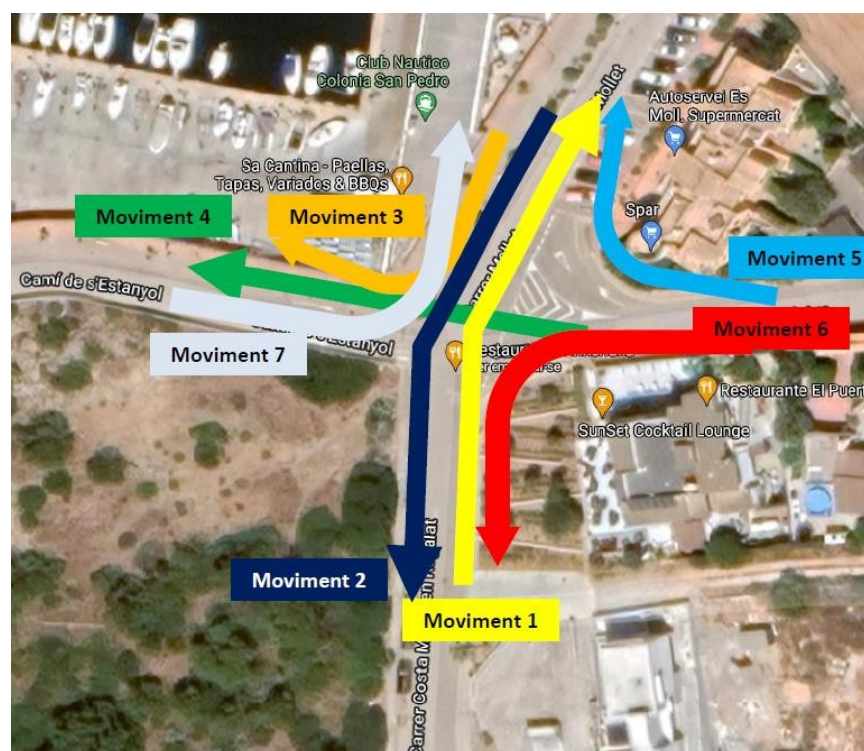


Fig. 21. Movimientos estudiados en el punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los movimientos por la c. Costa Molí d'en Regalat hacia la c. Mollet (A1) y por la c. de s'Estanyol hacia la c. Mollet (A7) registran puntas importantes. En estos movimientos, principalmente de acceso de vehículos de Montferrutx (y s'Estanyol) en el núcleo de la Colònia, se cuenta con un volumen de tráfico medio de 47 veh/h y 45 veh/h respectivamente y una intensidad punta de 55 veh/h y 53 veh/h entre las 10:00 y 11:00 h.

Por otro lado, también destaca un mayor volumen de tráfico que tiene como origen la calle Ca'n Metxo, con 108 veh/h en la hora punta (de 10 a 11h) distribuido entre diferentes destinos y una intensidad media de 82 veh/h.

Por el contrario, el resto de movimientos mantienen unas intensidades bajas, como los que salen de la c. Mollet hacia la c. Costa Molí d'en Regalat (A2) y hacia la c. de s'Estanyol (A3), con un volumen de tráfico medio de 11 y 6 veh/h respectivamente.

Por lo que respecta a las horas punta total, se concentra principalmente por el movimiento A1, con una intensidad punta de 22 vehículos en quince minutos (10:45-11:00) y 55 vehículos en esa hora.

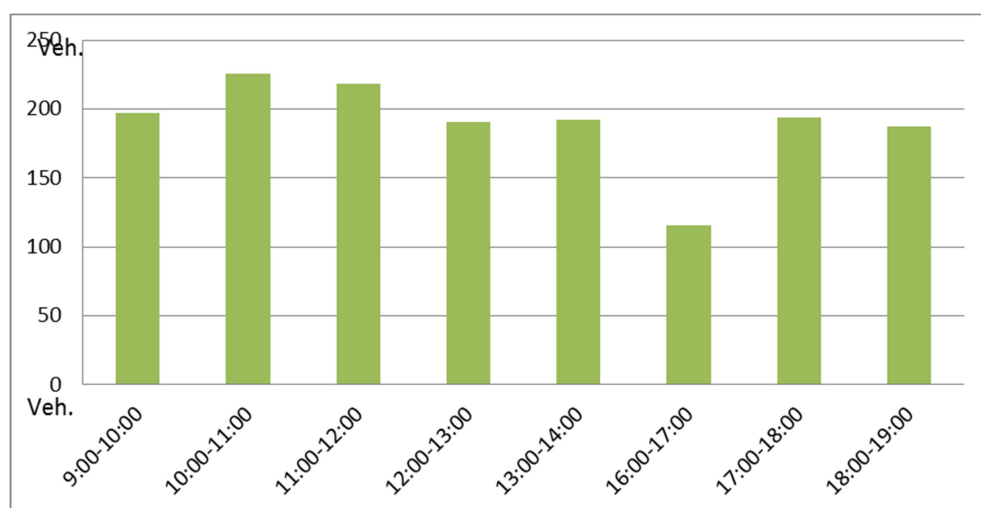
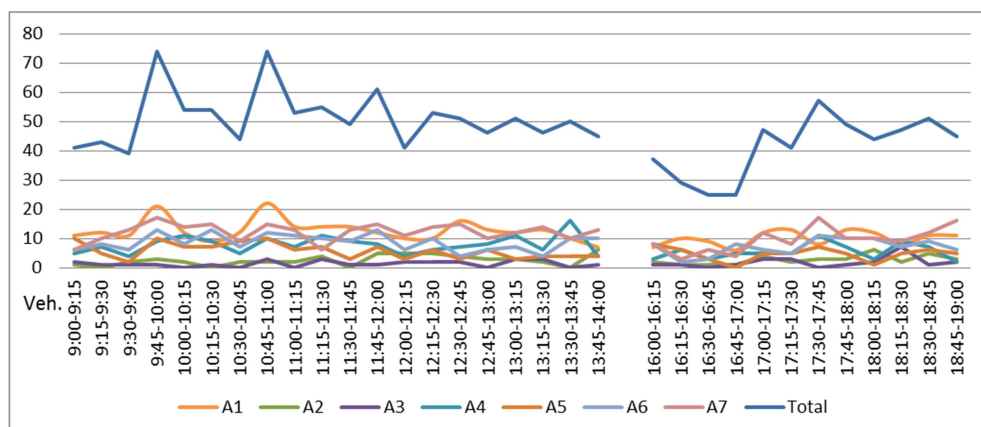




Fig. 24. Intensidad Horaria Media (veh/h) en el punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia

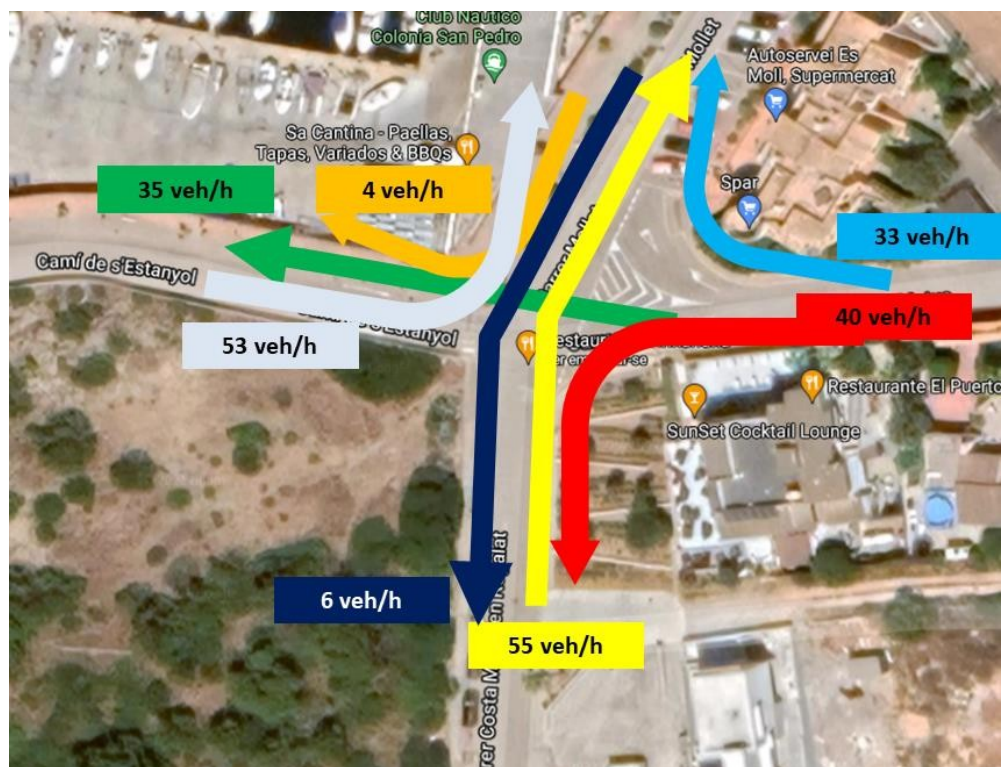


Fig. 25. Intensidad en Hora Punta (IHP) de 10 a 11 h al punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia

- **Punto B: C. Major de la Colònia – C. Can Metxo**

Este punto está situado en uno de los principales accesos al núcleo y sus movimientos presentan intensidades más bajas que los del punto A estudiando anteriormente. Durante el día se observan dos puntas, la primera entre las 11 y las 12 h (161 veh/h) y la segunda entre las 17 y las 18 h (138 veh/h). Como también ocurre con el punto A (ya diferencia del punto C) siempre se superan los 100 veh/h de la suma de todos sus movimientos.

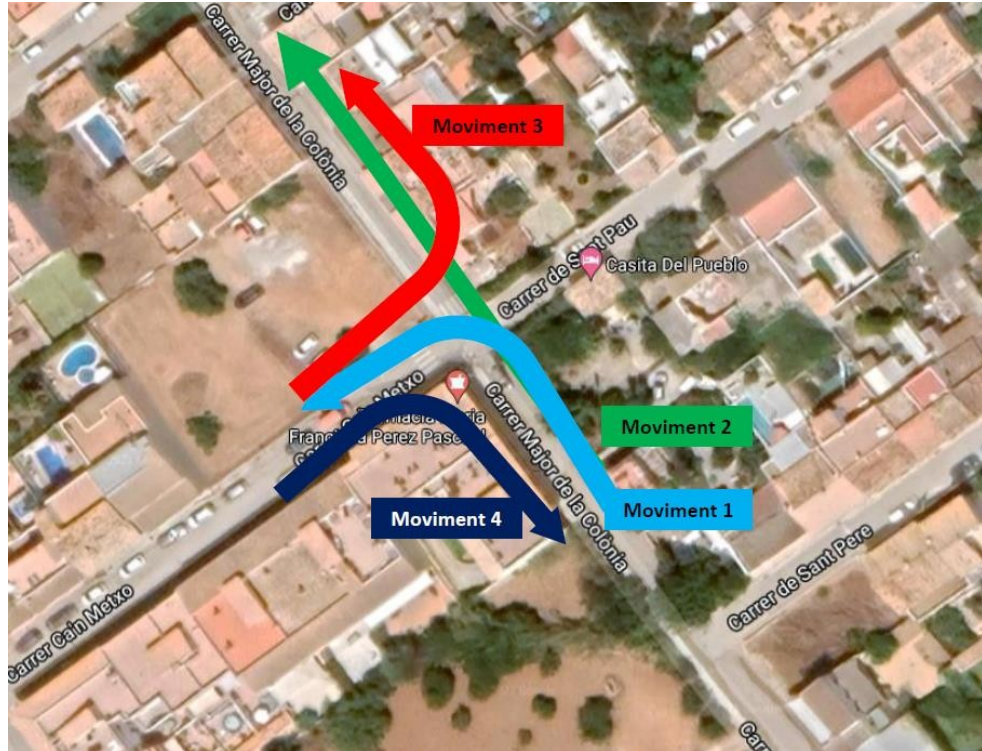


Fig. 26. Movimientos estudiados al punto B en día laborable
Font: Elaboración propia

El movimiento principal de esta intersección es el giro a la derecha desde la c. es Metxo hacia la c. Major de la Colònia (movimiento 4), que se mantiene a lo largo del día entre los 40 y 50 veh/h (la intensidad en la hora punta es de 52 veh/h entre las 11 y las 12 h) y sufre una bajón entre las 13 y las 14 h con únicamente 25 veh/h. Éste cuenta con una media de volumen de tráfico horario de 44 veh/h.

Otros movimientos importantes son el de entrada que sigue recto por la c. Major de la Colònia (B2) y el que gira hacia la c. Ca'n Metxo (B1) con una intensidad horaria media de 42 y 33 veh/h respectivamente, y en la hora punta (entre las 11 y las 12 h) de 43 y 41 veh/h.

El giro a la izquierda desde la c. es Metxo hacia la c. Major de la Colònia (B3), registra las intensidades más bajas, con un volumen medio de tráfico de 17 veh/h y una intensidad en la hora punta de 25 vehículos.

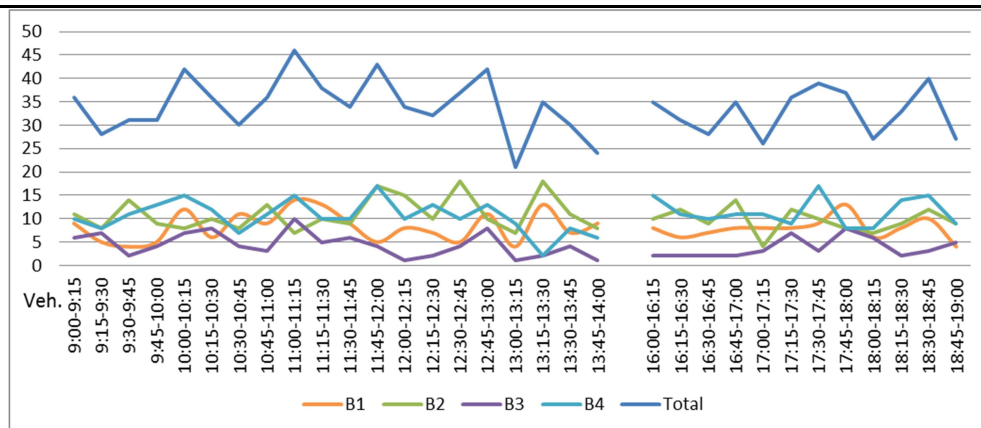


Fig. 27. Evolución diaria de la intensidad de tráfico al punto B en día laborable
Fuente: Elaboración propia

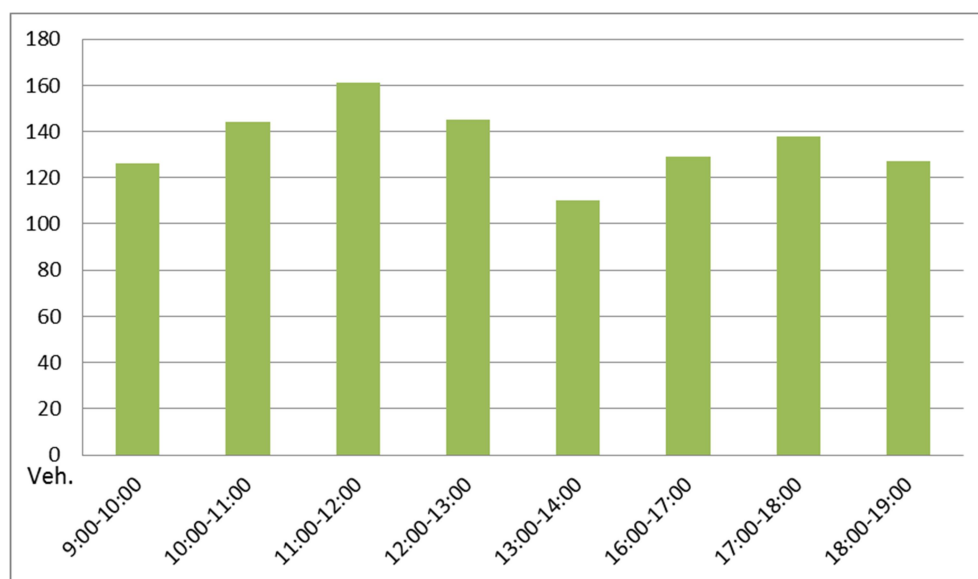
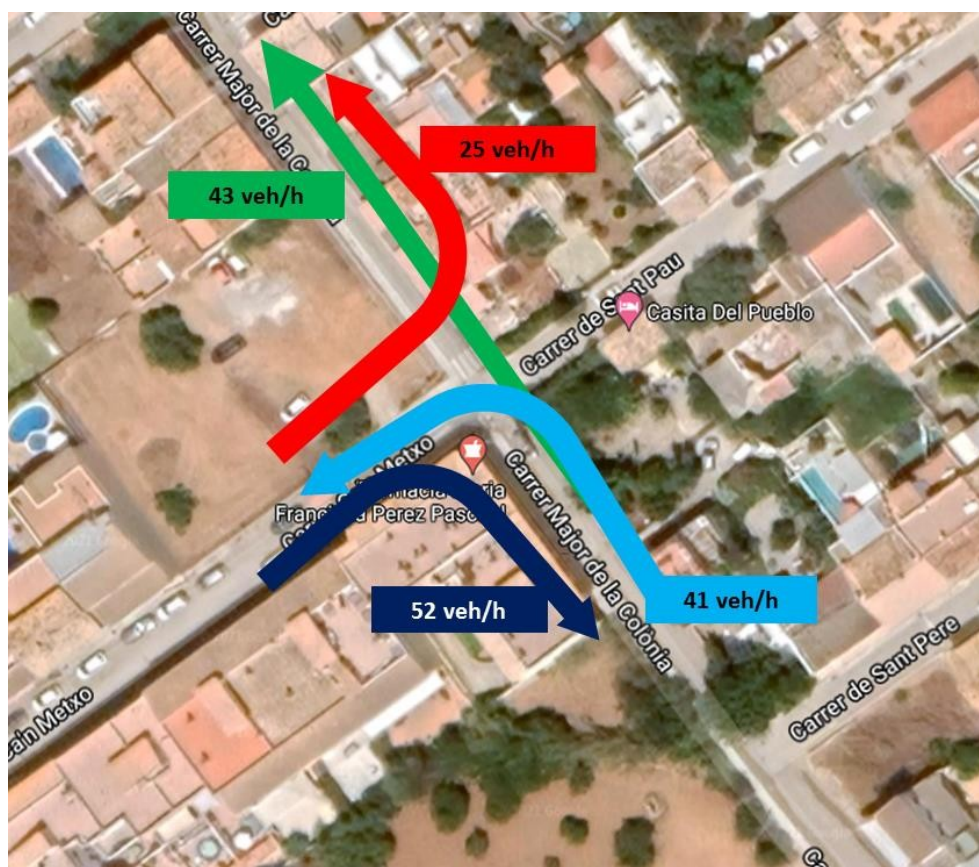
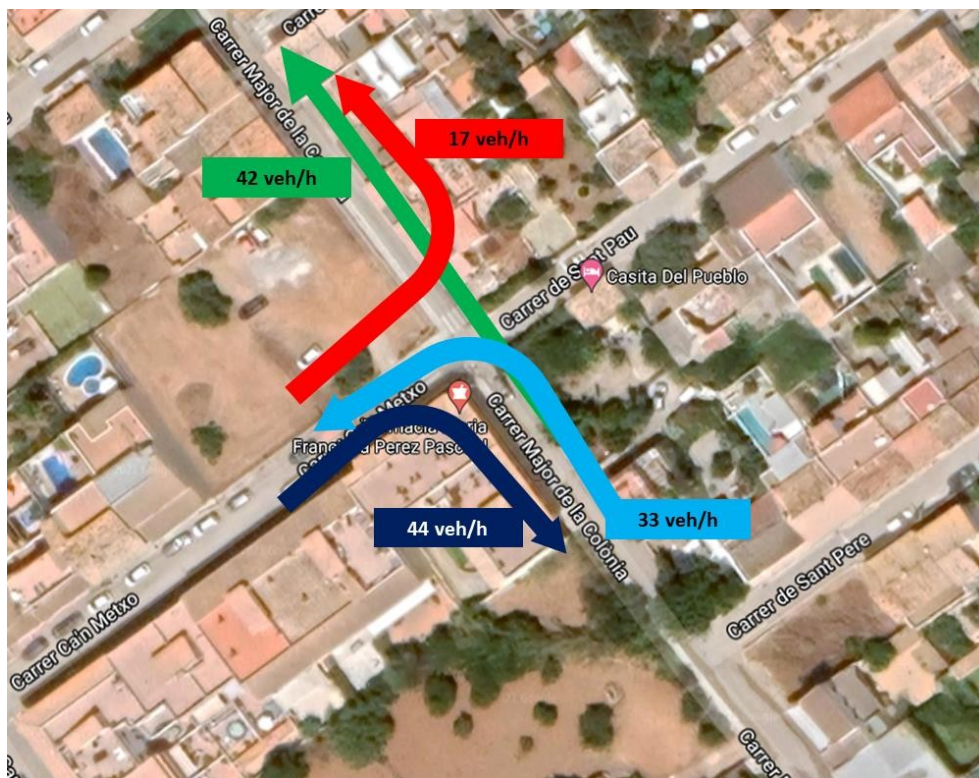


Fig. 28. Evolución del tráfico total por franja horaria en el punto B en día laborable
Fuente: Elaboración propia



Punto C: C. Sant Mateu – C. Sant Marc



Fig. 31. Movimientos estudiados en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia

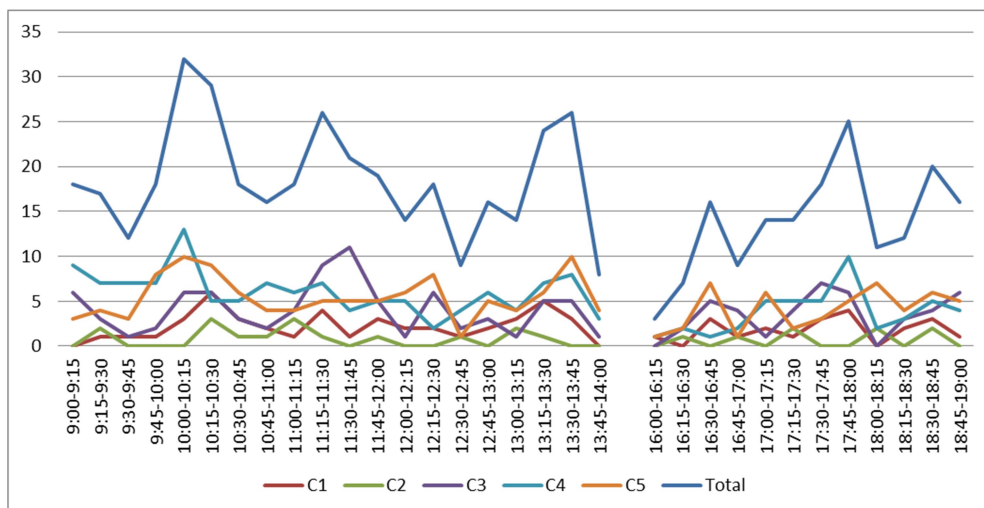


Fig. 32. Evolución diaria de la intensidad de tráfico en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia

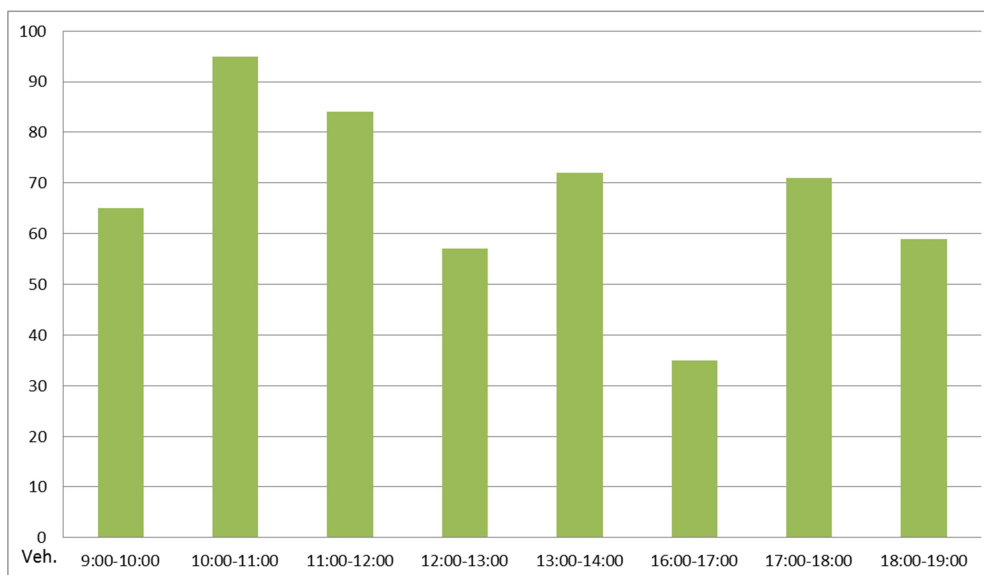


Fig. 33. Evolución del tráfico total per franja horaria en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia



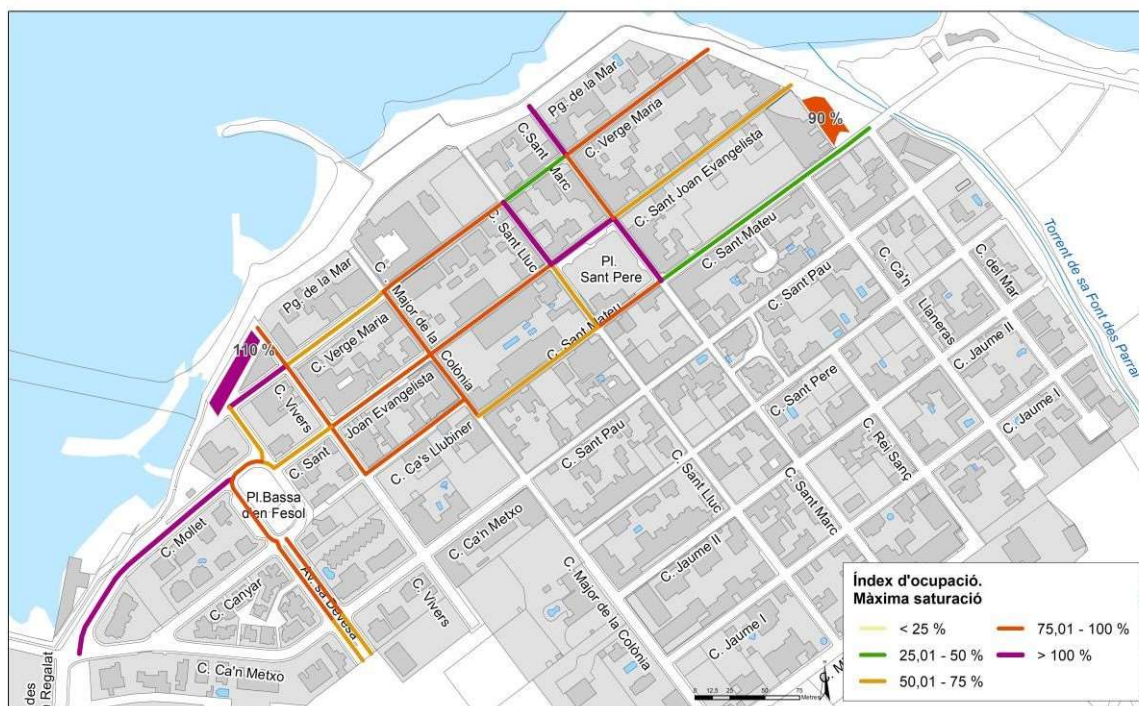


Fig. 38. Índex d'ocupació màxima diària en dia feiner
Fuente: Elaboración propia

La ocupació màxima diària en dia feiner es troba a les zones de major capacitat de saturació, és a dir, a les zones de major densitat urbana i a les zones de major capacitat de saturació. Les zones de color més alt (violeta i naranja) es troben a les zones de major densitat urbana i a les zones de major capacitat de saturació. Les zones de color més baix (verd clar) es troben a les zones de menor densitat urbana i a les zones de menor capacitat de saturació.

A la tarda, la ocupació de les vies principals disminueix, però es manté a nivells elevats. Les zones de color més alt (violeta i naranja) es troben a les zones de major densitat urbana i a les zones de major capacitat de saturació. Les zones de color més baix (verd clar) es troben a les zones de menor densitat urbana i a les zones de menor capacitat de saturació.

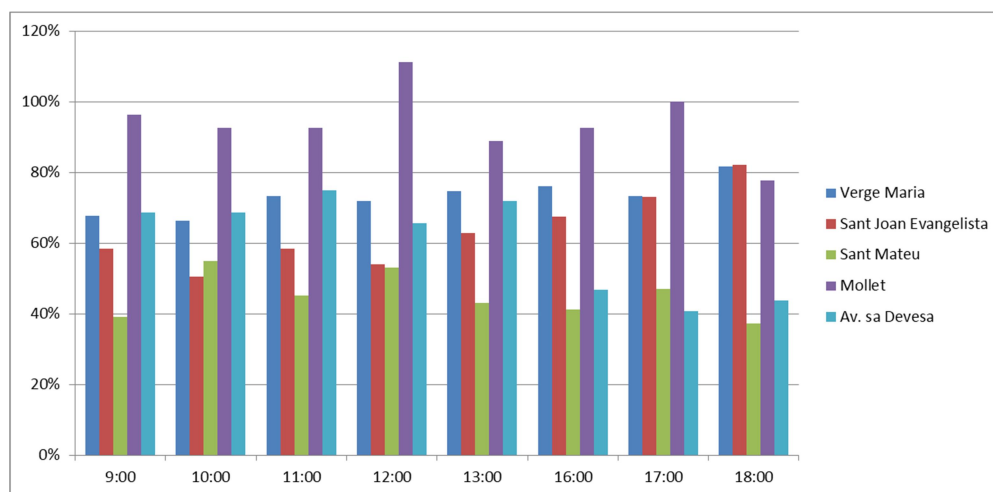


Fig. 39. Evolución diaria de la ocupación de las plazas en vías principales a lo largo del día, en día laborable
Fuente: Elaboración propia

4. DIAGNOSIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

DEBILIDADES

• Hay una falta importante de pasos de peatonales.




OPORTUNIDADES

5. OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD

5.1. Definición de objetivos

1. Favorecer las condiciones para la movilidad peatonal, destinando: mayor superficie del espacio público, superficie con mejor calidad (en términos de accesibilidad y seguridad) para la realización de los desplazamientos a pie.
2. Aumentar la participación de la bicicleta en el conjunto de medios de transporte de uso habitual, creando las condiciones de infraestructuras, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para promover su utilización.
3. Promover la utilización del transporte público frente al transporte privado, y ofrecer un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado.
4. Fomentar un uso racional del coche, aplicando medidas que faciliten el traspaso de ciudadanos a otros medios de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.
5. Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico.
6. Garantizar una distribución de mercancías, de forma ágil, ordenada, con el mínimo impacto sobre el sistema de movilidad del núcleo y garante del pleno desarrollo de las actividades económicas
7. Promover valores de civismo y corresponsabilidad en el ámbito de la movilidad urbana.

5.2. Relación de propuestas

Ámbito	Objetivo	CODI FICHA	Propuestas
 <p>Movilidad a pie</p>	<p>Objetivo 1</p> <p>Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones, destinando: mayor superficie del espacio público, superficie con mejor calidad (en términos de accesibilidad y seguridad) para la realización de los desplazamientos a pie.</p>	1	Redacción de un Plan de Accesibilidad general
		2	Creación de Zonas de prioridad para peatones (ZPV)
		3	Mejora de la red interna de peatones
		4	Proyecto de caminos escolares y entornos escolares seguros
		5	Señalización De orientación para peatones (y bicicleta)
 <p>Movilidad en bicicleta</p>	<p>Objetivo 2</p> <p>Aumentar la participación de la bicicleta en el conjunto de medios de transporte de uso habitual, creando las condiciones de infraestructuras, de gestión del tráfico y de educación vial necesarias para promover su utilización.</p>	6	Creación de estacionamiento aparcamiento de bicicletas y VMP
		7	Promoción del uso de la bicicleta
 <p>Movilidad en transporte público</p>	<p>Objetivo 3</p> <p>Promover la utilización del transporte público frente al transporte privado, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado</p>	8	Mejora de la gestión dela línea 421
	<p>Objetivo 4</p> <p>Fomentar un uso racional del vehículo, bueno y</p>	9	Reordenación de los sentidos de circulación

	aplicando medidas que faciliten el traspaso de ciudadanos a otros medios de transporte más sostenibles y que	10	Establecer velocidad 30 en todo el núcleo y 20 en
--	--	----	---

 Tráfico	promuevan la intermodalidad.		las Zonas de Prioridad para peatones (ZPV)
		11	Plan Director deseñalización
		12	Promocionar las iniciativas de movilidad colaborativa
 Movilidad eléctrica	Objetivo 5 Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocadas por el tráfico.	13	Ampliación de la red de puntos de carga para vehículos eléctricos
 Aparcamiento	Objetivo 4 Fomentar un uso racional del coche, bueno y aplicando medidas que faciliten el traspaso de ciudadanos a otros medios de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.	14	Cambios en el aparcamiento en calzada
		15	Área verde de aparcamiento para residentes
		16	Bolsas de aparcamiento
 Mercancías	Objetivo 6 Garantizar una distribución de mercancías, de manera ágil, ordenada, con el mínimo impacto sobre el sistema de movilidad del núcleo y garantía del pleno desarrollo de las actividades económicas	17	Creación de nuevas plazas de carga y descarga (CyD)
		18	Desarrollar propuestas de actuación orientadas a redefinir el sistema de transporte urbano de mercancías
 Multimodal	Objetivo 7 Promover valores de civismo y coresponsabilidad en el ámbito de la movilidad urbana.	19	Plan de comunicación sobre el Estudio de Movilidad

Tabla 4. Propuestas de actuación para alcanzar los Objetivos del Estudio de Movilidad de la Colònia de Sant Pere.
Fuente: Elaboración propia

1

REDACCIÓN DE UN PLAN DE ACCESIBILIDAD GENERAL

1. Ambito de actuación

M o v i l l i d a d a p l e

2. Objectives

3 9 i t a a c i d e a c t u a l

4. Descripción de la actuación

Documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados

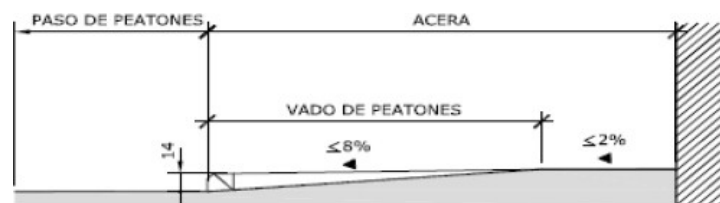
Anchura libre

Pendientes y pavimentos



Fig. 41. Tipología de pavimentos

Bordillos



CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES

M o v i l i d a d a p l e

2. Objectives

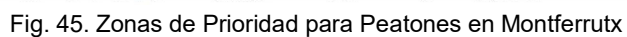
2. Situação actual

4. Descripción de la actividad

P a r a s u d e f i n i c i ó n s e p u e d e n s e g u i r l o s s i g u i e n t e s c r i t e r i o s :



Fig. 43. Puerta de entrada a zona de prioridad peatonal



3

MEJORA DE LA RED INTERNA DE PEATONES

1.- ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN

1.1.- MOVILIDAD A PIE

2.- OBJETIVOS

OBJETIVO 1.- FORTALECER LA ACCESIBILIDAD PARA LA MOVILIDAD DE LOS PEATONES, ESPECIALMENTE MAYORES Y PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN LAS VÍAS PÚBLICAS, ESPECIALMENTE EN EL CENTRO URBANO DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE, Y FORTALECER PARA LA INTEGRACIÓN DE LOS ESPACIOS URBANOS A PIE.

3.- SITUACIÓN ACTUAL

EN LA CIUDAD DE SANT PERE Y MANANTLÁN EXISTE UN BUNDA EXHAUSTIVO DE TAPAS DE VÍAS A TAPAS DE AUTOMÓVIL, LAS PERSONAS QUE SE MUVERN A PIE DEPENDEN DEL MATERIAL DE VÍAS INTERIORES QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS A LA VÍA. DADO LA EXHAUSTIÓN DE LOS ESPACIOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

EL BUNDA ACTUAL DE MOVILIDAD PARA EL AUTOMÓVIL SE COMPARA CON EL BUNDA DE MOVILIDAD DE LOS PEATONES, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

LA SITUACIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MANANTLÁN EN LA VÍA PÚBLICA Y EN LAS VÍAS URBANAS QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

HA Y UNA FALTA DE MOVILIDAD DE LOS PEATONES EN LAS VÍAS URBANAS.

4.- DESCRIBIR LA SITUACIÓN

LA SITUACIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MANANTLÁN EN LA VÍA PÚBLICA Y EN LAS VÍAS URBANAS QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

LA SITUACIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MANANTLÁN EN LA VÍA PÚBLICA Y EN LAS VÍAS URBANAS QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

LA SITUACIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MANANTLÁN EN LA VÍA PÚBLICA Y EN LAS VÍAS URBANAS QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

LA SITUACIÓN DE LA COMUNIDAD DE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MANANTLÁN EN LA VÍA PÚBLICA Y EN LAS VÍAS URBANAS QUE SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS, SE ENCUENTRA EN DIFERENTES ETAPAS DE LOS PROYECTOS DE TAPAS DE VÍAS.

A.1.3.1. ACTIVIDAD 3

A.1.3.1.1. ACTIVIDAD 3.1

B.1.1. ACTIVIDAD 3.1

B.1.1.1. ACTIVIDAD 3.1.1

C.1.1. ACTIVIDAD 3.1.1

C.1.1.1

D.1.1. ACTIVIDAD 3.1.1.1

E.1.1. ACTIVIDAD 3.1.1.1.1

4

PROYECTO DE CAMINOS ESCOLARES Y ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

1. M o d o p r i n c i p a l

M o v i l i l d a d a p l e

2. Objectives

3. Situational actuali

4. Descripción de la actividad

1. Elección del recorrido.

2. Pacificación del entorno.

3. Identificación de los caminos.



Fig. 48. Ejemplos de señalización de rutas escolares (Valencia a la izquierda, Algaida a la derecha)

4. Espacios amigos.



Fig. 49. Local amb el logotip d'espais amics

5. Puntos de encuentro.

6. Kiss & Ride (K&R).





Fig. 50. Ejemplos de Kiss & Ride

7. Entorno escolar seguro.

* Se ha dado a conocer a las familias y entidades locales el itinerario y su funcionamiento.

* Se ha señalado la ruta a seguir.

5. Z o n a d e a c t u a c i ó n

N ó c t u e o s d e l a C o l o n i a d e S a n t P a r a y M o n t f e r r a t x

6. Planos de Referência

7. Reasonable

A y u a n t a m i e n t o d e A r t e

2. T e m p o r i z a c i ó n

9. **Prioridad**

C E I P R o s a d e l a V e n t a

C o r t o p l a z o

A i t a

A M I P A

1 0 . C o a t e a a t i m a d o

• • • •

1 1 . © 1 7 0 8 a m b l i o s a f a c t a d o s

M o v i l i d a d a p i e , b i c i c l e t a , t r á f i c o y a p a r c a m i e n t o



Fig. 52. Modelo de Metrominuto en el municipio de Alaró, por la asociación Conviu Alaró.

B. Movilidad en bicicleta

LA PROPUESTA QUE SE PRESENTA PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA PRETENDE DAR RESPUESTA A LAS SIGUIENTES ASPECTOS IDENTIFICADOS EN EL DIAGNÓSTICO:

- LAS DISTANCIAS QUE SE DEBEN RECORRER EN LA COLONIA DE SANT PERE Y MONTEPÉREX SON EXTENSAS, ENTRE LAS QUE DESTACAN EN LA CATEGORÍA DE SANT PERE Y MONTEPÉREX SON LAS DE LAS CASAS DE FAMILIAS DE FAMILIAS A BICICLETAS. EL PRIMER MATERIAL DE BICICLETAS DE CATEGORÍA DE BICICLETAS DE BICICLETAS Y LA DISTANCIA PARA PARTICIPAR Y PARTICIPAR EN LA BICICLETAS.
- LAS DISTANCIAS EN LAS QUE SE DEBEN RECORRER EN LA CATEGORÍA DE SANT PERE Y MONTEPÉREX SON EXTENSAS, ENTRE LAS QUE DESTACAN EN LA CATEGORÍA DE SANT PERE Y MONTEPÉREX SON LAS DE LAS CASAS DE FAMILIAS DE FAMILIAS A BICICLETAS. EL PRIMER MATERIAL DE BICICLETAS DE CATEGORÍA DE BICICLETAS DE BICICLETAS Y LA DISTANCIA PARA PARTICIPAR Y PARTICIPAR EN LA BICICLETAS.

LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA SE DEBE DEBER A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA:

1. DISTANCIA DE PARTICIPACIÓN EN BICICLETAS Y V.M.P.
2. PARTICIPACIÓN EN LAS BICICLETAS.

LA FORMA DE LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA SE DEBE DEBER A LA MEJORA DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA:

6

CREACIÓN DE APARCAMIENTO DE BICICLETAS Y VMP

1. **A m b i t o d e a c t u a c i o n**

M o v i l i d a d e n b i c i c l e t a

2. Objectives

3. Situational actuali

3. Descripción de la actuación

Manual de aparcamientos de bicicletas

Manual de aparcamientos de bicicletas



Fig. 56. Ejemplo de aparcamiento de patinetes

El estudio de movilidad en la colonia de Sant Pere y Mestres se ha realizado a través de una encuesta a los usuarios de la zona, que ha permitido conocer sus hábitos de movilidad y sus necesidades. Los resultados de la encuesta se han utilizado para diseñar el plan de movilidad de la zona, que incluye medidas para mejorar la seguridad y la accesibilidad de la zona.



Fig. 57. Calzada compartida entre bicicleta y vehículos motorizados

5. ZONA DE ACCIÓN

6. CALZADA DE LA CALLE DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MESTRES

6.1. PLAN DE MOVILIDAD

7. RESUMEN

8.1.1. ACCIÓN 1

8.1.1.1. ACCIÓN 1.1

8.1.1.2. ACCIÓN 1.2

8.1.1.3. ACCIÓN 1.3

8.1.1.4. ACCIÓN 1.4

8.1.1.5. ACCIÓN 1.5

8.1.1.6. ACCIÓN 1.6

7

PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

1. ÁMBITO DE ACTIVACIÓN

MOVILIDAD EN BICICLETA

2. OBJETIVO

OBJETIVO: EL AUMENTAR LA PARTICIPACIÓN EN LA BICICLETA EN EL CORRECTOR DE MANEJO EN TRANSITO EN LAS DISTINTAS ZONAS DEL TERRITORIO EN INTERCOMUNICACIÓN, EN PARTES DEL TRÁFICO Y EN LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

3. SITUACIÓN ACTUAL

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

4. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVACIÓN

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

1.

LA SITUACIÓN ACTUAL EN LA ZONA DE LA COLONIA DE SANT PERE Y MANEJO EN TRANSITO Y TRÁFICO EN TRANSITO A LA BICICLETA, EL PASO MOVILIDAD EN BICICLETA EN TRANSITO MANEJO EN TRANSITO Y LA MOVILIDAD PARA PROMOVER LA SUSTENTABILIDAD.

2. LA COMUNIDAD DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

3. DIVERSA Y BUENA LA MANERA DE PROTEGERSE DE LA VIOLENCIA Y LA VIDA BUENA PARA LA PROMOCIÓN DE LA SUSTENTABILIDAD EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

En los equipamientos municipales

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

En el trabajo

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

LA COMUNIDAD CALIFORNIA DE CAMBARRA SE ENCUENTRA EN UNA DE LAS MAYORES SITUACIONES DE CALIDAD DE VIDA EN LA COMUNIDAD DE MAYORÍA GUARANÍ, ACTIVAS Y TRABAJANDO EN EL CAMPO.

Distribución Urbana de Mercancías

5. 2 o n a d e a c t u a c i ó n

N ú c l e o s d e l a C o l o n i a d e S a n t P e r e y M o n t f e r r u t x

6. Plano de Referência

7 . R e s p o n s a b l e

A y a s t a m i a n t e d e A r t a

8. Templatización

9. *Prioridad*

L a r g o p l a z a A l t a

1 0 . O t r o a a m b i t o a f e c t a d o s

T r á f i c o , a p a r c a m i e n t o y m e r c a n c í a s

8

MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA LÍNEA 421

1. Ámbito de actividad

M o v i l i d a d e n t r a n s p o r t e p ú b l i c o

2. Objectives

2. *Digitale a c t i u a l i*

4. Deacetylglucosamine deacetylase

5. Zona de actividad

N ú c l e o s d e l a C o l o n i a d e S a n t P e r e y M o n t f e r r u t a

4. Plano de Referência

7 . R e s p o n s a b l e

8. Temporalizaci3n

9. *Prioridad*

C o n s o r c i o d e T r a n s p o r t e s d e M a j o r c a

A y u n t a m i e n t o d e A r t á

L a r g o p i a z z o A t t a

10. O t r o s a s m b l i t o s a f e c t a d o s

9

REORDENACIÓN DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

1. A MODO DE INTRODUCCIÓN

2. OBJETIVOS

OBJETIVO DEL PROYECTO DE REORDENACIÓN DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN: FACILITAR EL DESPLAZAMIENTO DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS EN LAS ZONAS DE INTERÉS Y MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN.

3. SITUACIÓN ACTUAL

LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE INTERÉS ES LA SIGUIENTE: LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE INTERÉS ES LA SIGUIENTE: LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO. LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA CIRCULACIÓN EN LAS ZONAS DE INTERÉS ES LA SIGUIENTE: LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO. LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

1. C. Verge Maria (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

2. C. Verge Maria (tramo entre c. Sant Marc y paseo del Mar (Este)): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

3. C. Sant Joan Evangelista (tramo entre c. Sant Sant Marc y paseo de la Mar (Este)): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

4. Paseo de la Mar (tramo entre c. Verge Maria y c. Sant Joan Evangelista): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

5. Calle Tord (tramo entre c. Verge Maria y c. Mollet): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

6. Calle Mollet (tramo entre pl. Bassa d'en Fesol y carrer del Tord): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

7. C. Sant Joan (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

8. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró): LA CIRCULACIÓN DE LOS PEATONES Y VEHÍCULOS SE REALIZA POR LAS CALLES Y PASADIZOS QUE SE INDICAN EN EL PLANO ANEXO.

9. C. Sant Marc (tramo entre c. Verge Maria y c. Sant Joan Evangelista):

.....

10. C. Sant Marc (tramo entre c. Sant Mateu y c. Sant Pau):

.....

11. C. Ca'n Llaneras (tramo entre c. Sant Mateu y c. Jaume II):

.....

12. C. Sant Pau (tramo entre c. Sant Marc y c. Mar):

.....

13. C. Sant Pere (tramo entre c. Rei Sanç y c. Mar):

.....

14. C. Jaume II (tramo entre c. Ca'n Llaneras y c. Mar):

.....

15. C. Rei Jaume I (tramo entre c. Sant Lluc y c. Rei Sanç):

.....

16. C. Rei Jaume I (tramo entre c. Mar y c. Rei Sanç):

.....

17. C. Mar (tramo entre c. Jaume I el Conqueridor y c. Sant Mateu):

.....

18. C. Rei Sanç (tramo entre c. Minyones y el c. Jaume I el Conqueridor):

.....

19. C. Minyones (tramo entre c. Sant Lluc y c. Rei Sanç):

.....

.....

RELACIONES ENTRE LA COLÓNIA DE SANT PERE Y MONTAÑAS

1. PLAZA DE ESTACIONES

2. PASADIZO

3. PASADIZO

4. PASADIZO

5. PASADIZO

6. PASADIZO

7. PASADIZO

8. PASADIZO

9. PASADIZO

MOVILIDAD EN EL PASADIZO DE ESTACIONES, MOVILIDAD EN EL PASADIZO DE ESTACIONES, PASADIZO DE ESTACIONES

10

ESTABLECER VELOCIDAD 30 EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV)

1.- ÁMBITO DE APLICACIÓN

TÍTULO

2.- OBJETIVOS

OBJETIVO 1: ESTABLECER LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES Y LA FLUJIDAD DEL TRÁFICO.

3.- SITUACIÓN ACTUAL

ACTUALMENTE LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

4.- DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN

SE PROPONE ESTABLECER LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES Y LA FLUJIDAD DEL TRÁFICO.

5.- JUSTIFICACIÓN

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

SE PROPONE ESTABLECER LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LOS PEATONES Y LA FLUJIDAD DEL TRÁFICO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN TODO EL NÚCLEO Y 20 EN LAS ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES (ZPV) ES DE 30 KM/H. ESTA VELOCIDAD SE APLICA EN TODAS LAS CALLES Y CALLES ADYACENTES AL NÚCLEO.

núcleos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx

una velocidad máxima de 30 km/h

20 km/h

plataforma única mixta de prioridad peatonal



Fig. 60. Puertas de entrada a zona 30

Estrechamiento con lenguas enfrentadas

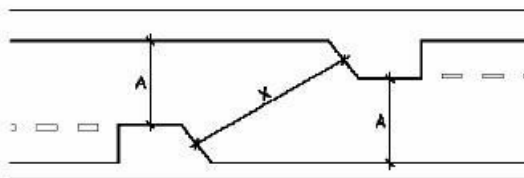


Fig. 61. Esquema de calle con zig-zag. Fuente: DGT

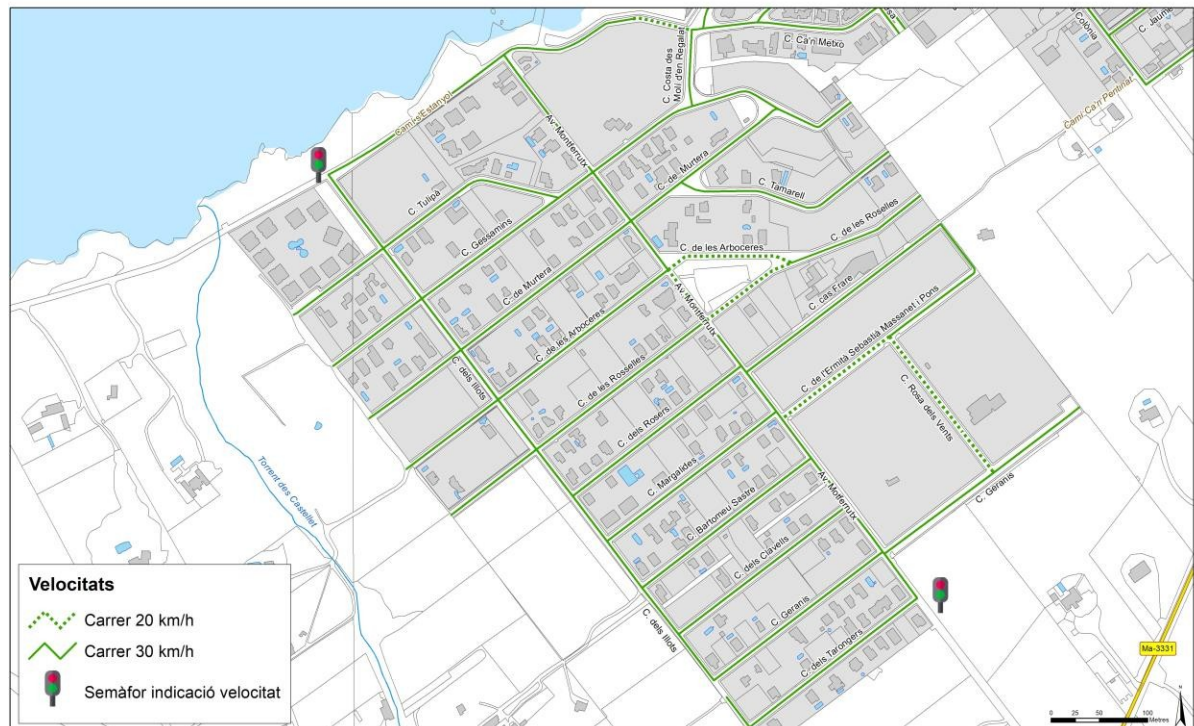


Fig. 66. Plano de limitación de velocidad en Montferrutx

5. ZONA DE ACTUACIÓ

NÚCLIU DE LA COLÒNIA DE SANT PERE I MONTFERRUTX

6. PLÀNOL DE DISTRIBUCIÓ

7. DISTRIBUCIÓ

A. B. S. ACTUACIÓ 1.0

A. B. S. DISTRIBUCIÓ DE ACTA

8. TENDÈNCIÀ

9. PLÀNOL

M. A. B. S. 2.0

ACTA

10. OTRES ANÀLISIS ACTUACIÓ

T. DISTRIBUCIÓ DISTRIBUCIÓ DE MOVILITAT

11

PLAN DIRECTOR DE SEÑALIZACIÓN

1.1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.2. OBJETIVO

2.1. OBJETIVO

OBJETIVO DEL PLAN DIRECTOR DE LA SEÑALIZACIÓN DEL CAMINO, ARTICULANDO LA RED DE CARRETERAS DE TERCIARIA EN LAS ZONAS DE ALTA DENSIDAD DE TRÁFICO, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA DEL TRÁFICO.

3.1. DESCRIPCIÓN GENERAL

EL PLAN DIRECTOR DE LA SEÑALIZACIÓN DEL CAMINO, ARTICULANDO LA RED DE CARRETERAS DE TERCIARIA EN LAS ZONAS DE ALTA DENSIDAD DE TRÁFICO, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA DEL TRÁFICO.

4.1. DESCRIPCIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN

DESCRIPCIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE LA SEÑALIZACIÓN DEL CAMINO, ARTICULANDO LA RED DE CARRETERAS DE TERCIARIA EN LAS ZONAS DE ALTA DENSIDAD DE TRÁFICO, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA DEL TRÁFICO.

EL PLAN DIRECTOR DE LA SEÑALIZACIÓN DEL CAMINO, ARTICULANDO LA RED DE CARRETERAS DE TERCIARIA EN LAS ZONAS DE ALTA DENSIDAD DE TRÁFICO, PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA DEL TRÁFICO.

- GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y LA EFICIENCIA DEL TRÁFICO.
- PROMOVER LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y SOCIAL.
- MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA Y EL COMFORT DE LOS USUARIOS.
- PROMOVER LA INICIATIVA DE LOS USUARIOS.

5.1. ZONAS DE APLICACIÓN

SEÑALIZACIÓN DE LA CARRETERA DE SANT PERE Y MONTAÑA

6.1. PLAN DE SEÑALIZACIÓN

7.1. DESCRIPCIÓN

8.

AVANCE DE LA SEÑALIZACIÓN

8.1. TITULO DE LA SEÑALIZACIÓN

8.2. DESCRIPCIÓN

9.1. DESCRIPCIÓN

9.2. DESCRIPCIÓN

10.1. DESCRIPCIÓN DE LA SEÑALIZACIÓN

TRÁFICO DE LA CARRETERA DE SANT PERE

12

PROMOCIONAR LAS INICIATIVAS DE MOVILIDAD COLABORATIVA

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

2. OBJETIVO

3. SITUACIÓN ACTUAL

El objetivo de esta iniciativa es promover las iniciativas de movilidad colaborativa en la zona de la colonia de Sant Pere, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes y reducir el uso del vehículo particular.

4. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN

El municipio de Sant Pere de Riudeputades es un municipio pequeño, con una población de unos 1.500 habitantes. La zona de la colonia de Sant Pere es una zona residencial, con una gran cantidad de viviendas y una gran cantidad de vehículos particulares.

5. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN

Para mejorar la movilidad de los habitantes de la zona de la colonia de Sant Pere, se propone la implementación de una iniciativa de movilidad colaborativa. Esta iniciativa consistiría en la creación de un sistema de bicicletas compartidas, que permitiría a los habitantes de la zona acceder a un vehículo compartido de forma sencilla y económica.

Una de las ventajas de esta iniciativa es que permitiría a los habitantes de la zona acceder a un vehículo compartido de forma sencilla y económica. Además, esta iniciativa contribuiría a reducir el uso del vehículo particular, lo que ayudaría a reducir la contaminación y el ruido en la zona.

La iniciativa de movilidad colaborativa se implementaría en la zona de la colonia de Sant Pere, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes y reducir el uso del vehículo particular.

A. Carpooling (trayecto compartido)

El carpooling es una forma de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo con otras personas que van al mismo destino. Esta iniciativa se implementaría en la zona de la colonia de Sant Pere, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes y reducir el uso del vehículo particular.

B. Carsharing (coche compartido)

El carsharing es una forma de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo con otras personas que lo necesitan. Esta iniciativa se implementaría en la zona de la colonia de Sant Pere, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes y reducir el uso del vehículo particular.

C. Social car

El social car es una forma de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo con otras personas que lo necesitan. Esta iniciativa se implementaría en la zona de la colonia de Sant Pere, con el fin de mejorar la movilidad de los habitantes y reducir el uso del vehículo particular.

6. ZONA DE APLICACIÓN

MEXICANA EN LA CALLE DE SAN PERE Y MONTAÑOSA

6. PLAZA DE BATALLA

7. REPOSICION

8.

AYUDANTIA EN LA

9. TAMBORERIA

10. PULCERIA

CALLE DE SAN

MEXICA

11. DIA DE SAN JUAN APLICADO

AYUDANTIA EN LA

E. Movilidad eléctrica

Las propuestas que se plantean en relación a la movilidad eléctrica consisten en incorporar a la siguiente tabla matriz identificada en la diagrama:

El valor de variables eléctricas como la velocidad máxima de marcha eléctrica con una potencia máxima utilizada en la pista para el coche.

La velocidad la siguiente propuesta incorporada en la siguiente tabla:

La velocidad de la que se parte de la velocidad para vehículos eléctricos.

Las tablas para la movilidad eléctrica para proporcionar la siguiente información:

13

AMPLIACIÓN DE LA RED DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

1 . A m b i t o d e a c t u a c i o n

M o v i l i d a d e l e c t r i c a

2. Objectives

3. *Dispositivo de avaliação*

4. Descripci6n de la actuaci6n

f. Entorno del CCIP Rosa de los Vientos

2. Futuras bolsas de desperdicio

D. G. A. L. L. e. M. o. l. l. e. t

4. C a l i e S a a t M a t e v (a l i a x a l i d a d e l a d c l e o)

6. C a l l i e M i n y o n e s (t r a m o e n t r e e l c . M a j o r y e l c . S a n t L i u c)

ÁREA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES

M o v i l i d a d a p l e y t r á f i c o

16

BOLSAS DE APARCAMIENTO

1.- ÁMBITO DE ACTUACIÓN

A. ÁREA DE INTERÉS

B.- OBJETIVOS

OBJETIVO ES FOMENTAR EL USO EFICIENTE DEL ESPACIO PÚBLICO, MEJORAR LA CALIDAD DEL TRÁFICO EN LAS CALLES Y ALIVIANAR EL TRÁFICO EN LAS CALLES DE LA CIUDAD PARA ASEGURAR LA TRANQUILIDAD DEL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD DE LA CIUDADANÍA.

C.- SITUACIÓN ACTUAL

ACTUALMENTE CUENTA CON DOS BOLSAS DE APARCAMIENTO, LA OCUPACIÓN DE APARCAMIENTO EN VÍA PÚBLICA SE REALIZA EN EL SECTOR LIMITADO ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN DE APARCAMIENTO.

LAS BOLSAS DE APARCAMIENTO EN EL SECTOR SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN, SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN.

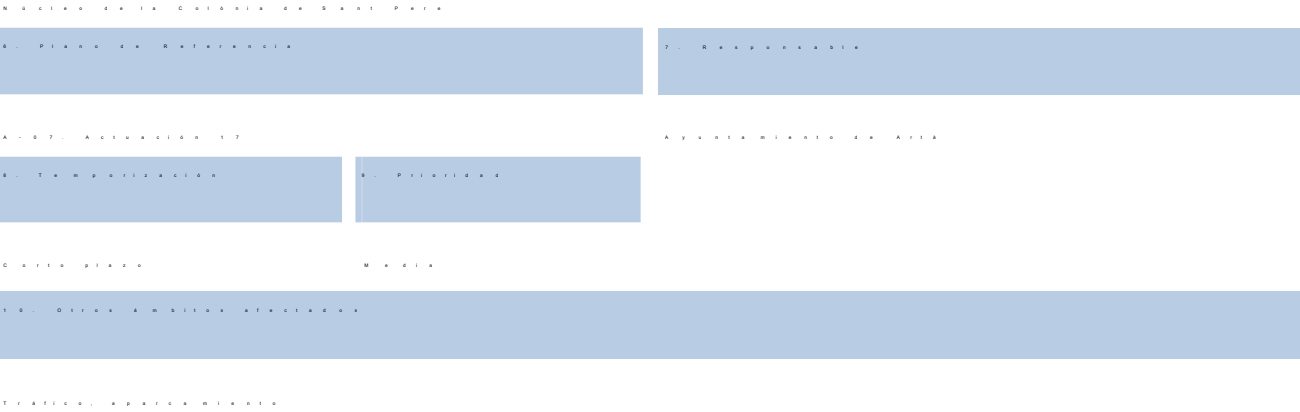
D.- DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

SE PROPONE REALIZAR LA PRUEBA DE ACTUACIÓN EN LAS BOLSAS DE APARCAMIENTO EN LA CALLE DE SAN JUAN Y LA CALLE DE SAN JUAN. EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN, SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN. SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN.

SE PROPONE EL **acondicionamiento como bolsa de aparcamiento habitual** DEL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN. EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN, SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN.

SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN. EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN, SE REALIZA EN EL SECTOR ENTRE LA CALLE DE SAN JUAN Y CALLE DE SAN JUAN.

A CONTINUACIÓN SE REALIZA LA DESCRIPCIÓN DE LAS BOLSAS DE APARCAMIENTO PROPUESTAS:



18

DESARROLLAR PROPUESTAS DE ACTUACIÓN ORIENTADAS A REDEFINIR EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE MERCANCÍAS

1. M o d o p r i n c i p a l

M e r c a n c i a s

2. Objectives

3. Situacii de actualitate

4. Descripción de la actuación

2. SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN NOCTURNA DE MERCADERÍAS CON VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

3. Habilitar aparcamientos seguros para vehículos pesados.

5. 2 o n a d e a c t u a c i d e

N ó c t a e a d e l a C o l ó n i a d e S a n t P e r e y M o n t f e r r u t a

6. Plano de Referência

7 . R e s p o n s i b l e

A y u n i o n t o d e A r t e

8. T e m p e r i z a c i ó n

9. Prioridad

M e d i o p l a z o

A i t a

1 0 . C o s t e e s t i m a d o

M e d i o

1 1 . 0 1 2 0 x a a m b i l i t o s a f e c t a d o s

T r á f i c o , a p a r c a m i e s t o

H. Multimodal

El sistema de transporte que se propone constituirá el eje de la zona, ya que tendrá el mismo nivel de importancia en el desarrollo urbano de la zona.

La estructura de vivienda propuesta es de carácter multimodal.

El plan de comunicación será el eje de la zona de movilidad.

19

PLAN DE COMUNICACIÓN SOBRE EL ESTUDIO DE MOVILIDAD

1. Ámbito de actuación

M u l t i m o d a l

2. Objectives

3. Situation actually

4. Descripción de la actuación

6. 2 o n a d e a c t u a c i ó n

N ú c l e o s d e l a C e l ó s i a d e S a n t P e r e y M o n t f e r r u i x

6. P l a s e d e R e f e r e n c i a

7. Responsible

A y u s t a m i e s t o d e A r t a

E . T e m p o r i z a c i ó n

9. *Prioridad*

L a r g o p l a z o

A i t a

1 0 . 0 1 r o s a a m b l i o s a f a c t a d o s

7. PROGRAMACIÓN DE PROPUESTAS

Algunas de las propuestas pueden clasificarse de forma sencilla a lo largo de diferentes temas. Por otro lado, debido a la complejidad de cada plan de intervención, adaptados a cada una de las actuaciones planteadas.

Se establecen **tres fases** para la programación de las actuaciones:

1. Corto plazo: 1 – 3 años

Se tratan a las actuaciones que se pueden ejecutar de forma inmediata. Estas actuaciones corresponden a la mejora de las condiciones de la movilidad actual. Se las asigna una prioridad alta y se ejecutará o empezará a ejecutar de forma inmediata. La ejecución y la coordinación entre ellas, tanto a nivel local, como por el municipio con respecto a la forma de implementación, dependerá de los recursos que se puedan contar con las actuaciones de la categoría y tratará de:

2. Medio plazo: 4 – 6 años

Estas medidas corresponden a actuaciones de mejora de las condiciones de la movilidad que se trata de mejorar con respecto a la prioridad de mayor nivel de prioridad o mejorar la calidad de la movilidad de las actuaciones de medio:

3. Largo plazo: 7 – 9 años

Tratan a las medidas que se van a desarrollar de forma inmediata, pero que se trata de mejorar la calidad de las actuaciones de medio plazo.

En caso de que haya alguna actuación a corto plazo que se vaya a implementar y que haya acompañada de una medida a medio plazo, estas se podrán ejecutar de forma inmediata, así como hacer con las de largo plazo y de corto. Algunas de las propuestas que se plantean a corto plazo que se van a desarrollar de forma inmediata de las actuaciones de medio plazo, tratando de mejorar la calidad de las actuaciones de largo plazo y tratando de mejorar la calidad de las actuaciones de medio plazo.

1.5. ATRAUÏR I RECONSTRUIR EL PAISATGE URBÀ			
1.6. RECONSTRUIR EL PAISATGE URBÀ			
5. Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico			
1.3. AMPLIAR LA TALLER DE PAISATGE URBÀ			
1.4. RECONSTRUIR EL PAISATGE URBÀ			
6. Garantizar una distribución de mercancías, de forma ágil, ordenada, con el mínimo impacto sobre el sistema de movilidad del núcleo y garante del pleno desarrollo de las actividades económicas			
1.2. COORDINAR EL PAISATGE URBÀ			
1.1. COORDINAR EL PAISATGE URBÀ			
7. Promover valores de civismo y corresponsabilidad en el ámbito de la movilidad urbana			
1.7. PLAN DE COMUNICACIÓ I INFORMACIÓ			

Tabla 5. Propuestas de actuación para conseguir los Objetivos del Estudio de Movilidad de la Colònia de Sant Pere.
Fuente: Elaboración propia.