



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

AYUNTAMIENTO DE ARTÀ

6452***Aprobación definitiva del Plan de movilidad de la Colonia de Sant Pere***

Finalizado el plazo de exposición pública para la presentación de reclamaciones contra el acuerdo adoptado por el Pleno del Ayuntamiento, en la sesión de 24 de abril de 2023, de aprobación inicial del Plan de movilidad de la Colonia de Sant Pere, publicado en el BOIB núm. 66, de 18 de mayo de 2023, sin que se hayan presentado reclamaciones, queda aprobado definitivamente el Plan siguiente, de conformidad con lo que prevé el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local:

[plan de movilidad: ver anexo]

(Firmado electrónicamente: 30 de junio de 2023)

El alcalde

Manuel Galán Massanet





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1.1. Objeto del Estudio	4
1.2. Metodología	4
1.3. Ámbito 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.

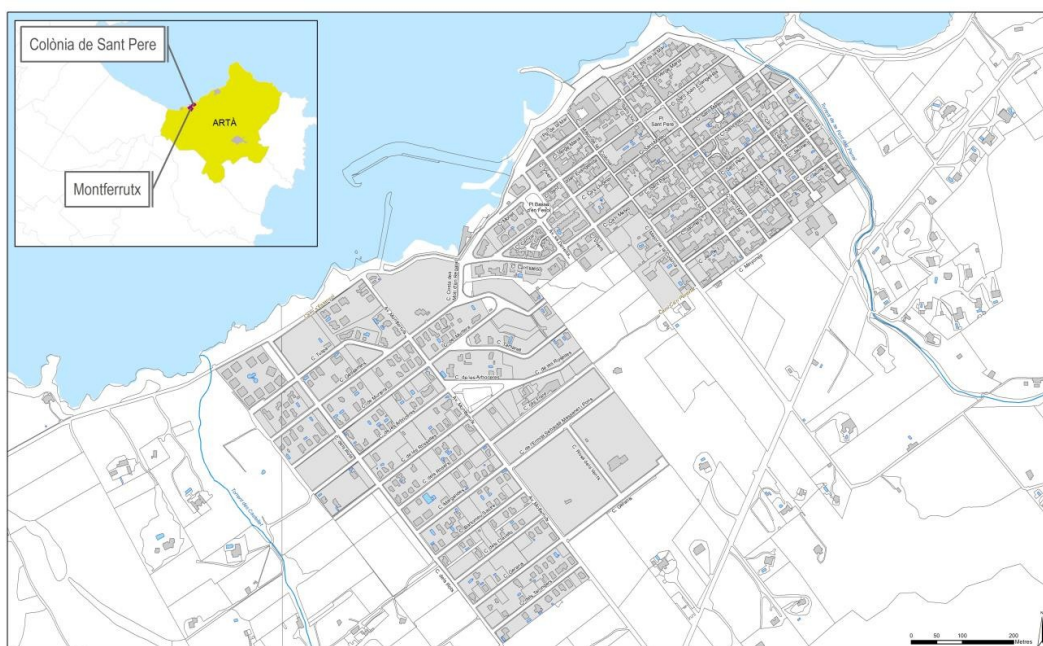


Fig. 1. Situación geográfica de los núcleos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx
Fuente: elaboración propia



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).

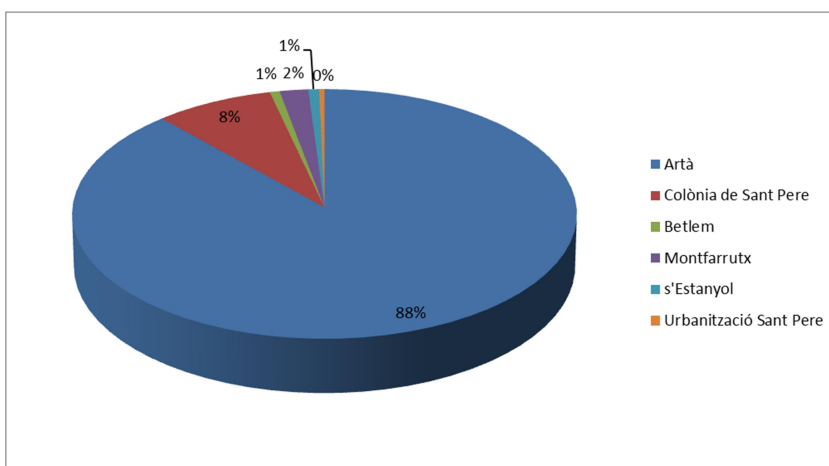


Fig. 2. Distribución demográfica per núcleo de població (2020)

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.

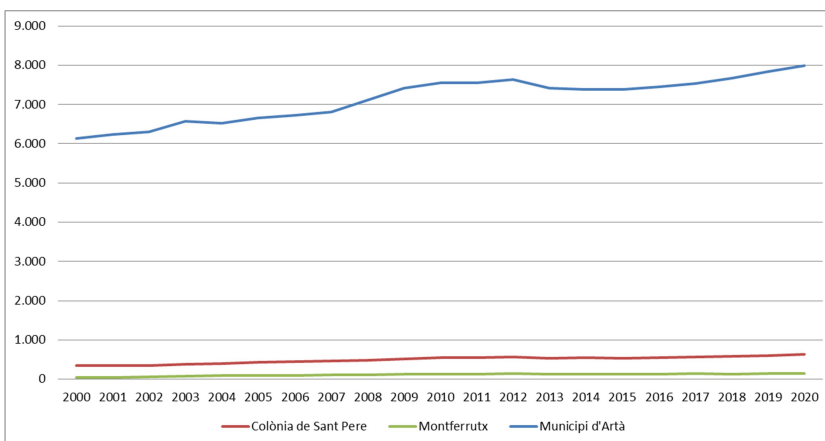


Fig. 3. Evolución demográfica de la Colònia de Sant Pere, Montferrutx y el municipi de Artà (2000 – 2020)

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%).

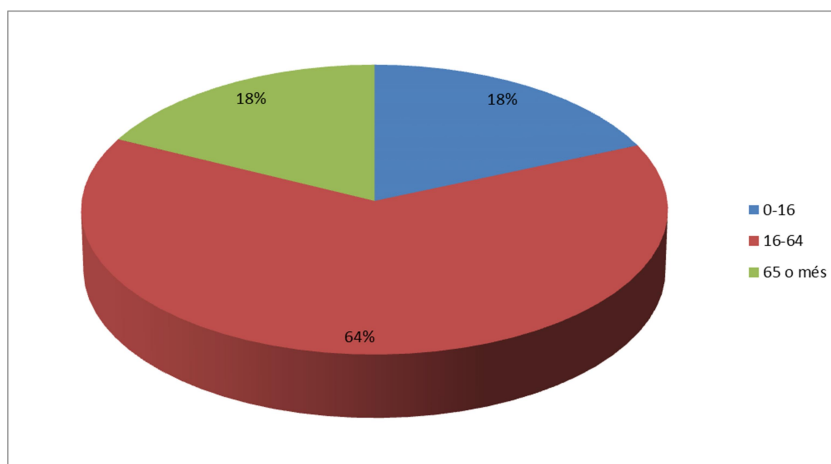


Fig. 4. Distribución demográfica para grandes grupos de edad en la Colònia de Sant Pere (2020)
Fuente: IBESTAT

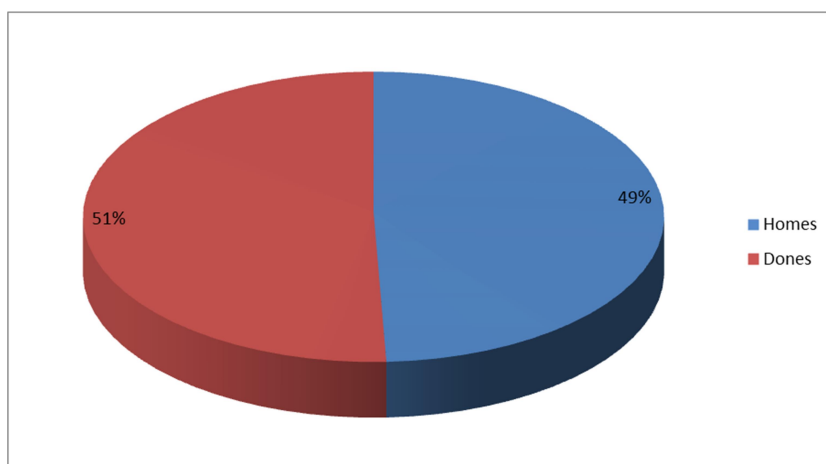


Fig. 5. Distribución demográfica por género en la Colònia de Sant Pere (2020)
Fuente: IBESTAT



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.

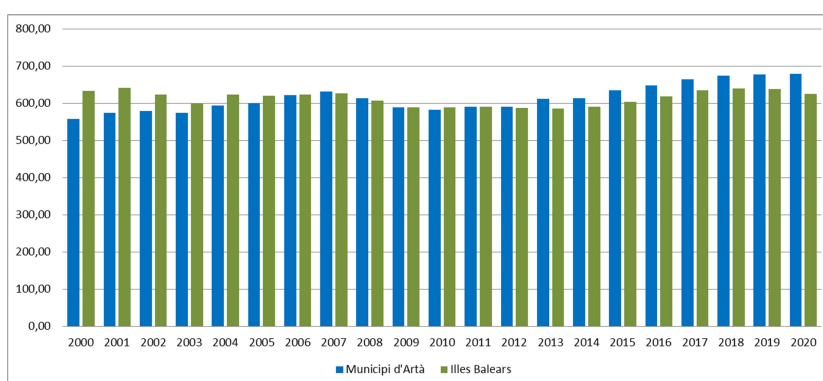


Fig. 6. Evolución comparada del índice de motorización del municipio de Artà e Illes Balears (2000 – 2020)
Fuente: IBESTAT

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
Unitat 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

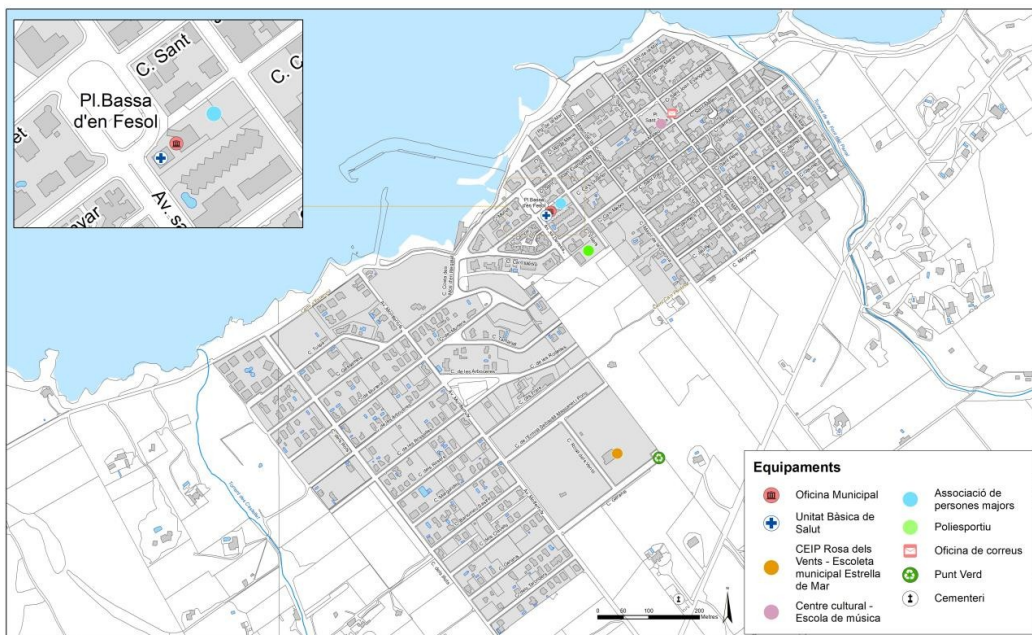


Fig. 7. Equipamientos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx
Fuente: Elaboración propia

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.

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.

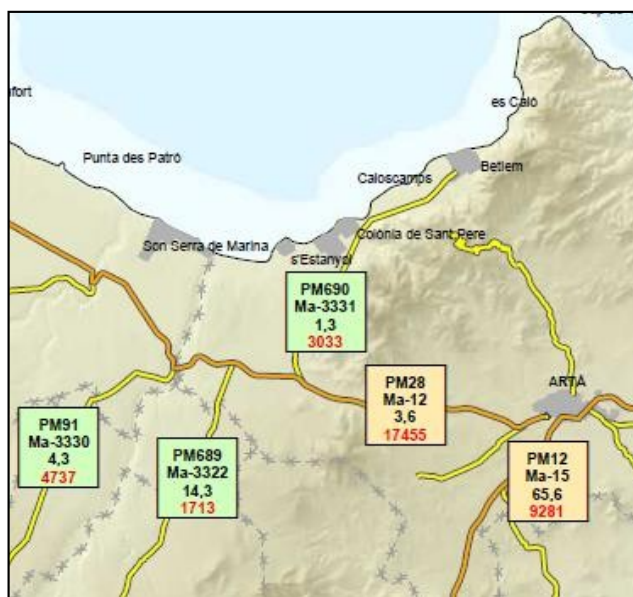


Fig. 13. Mapa de aforos (2019)
Fuente: Consell de Mallorca



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 PereFuente: 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.



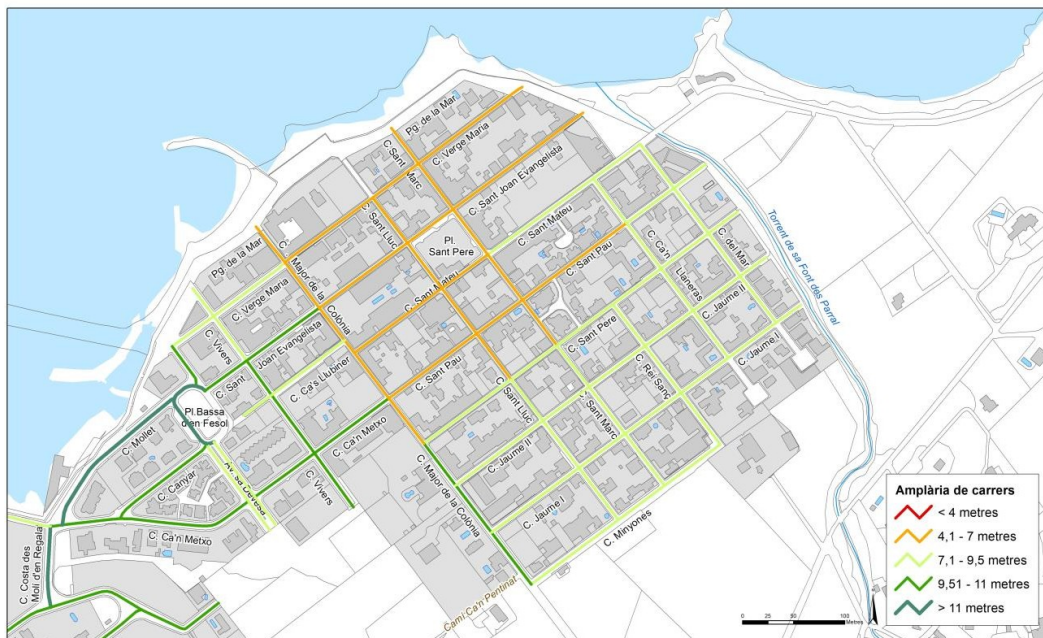


Fig. 14. Ancho de calles de Colònia de Sant Pere
Fuente: Elaboración propia



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

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:

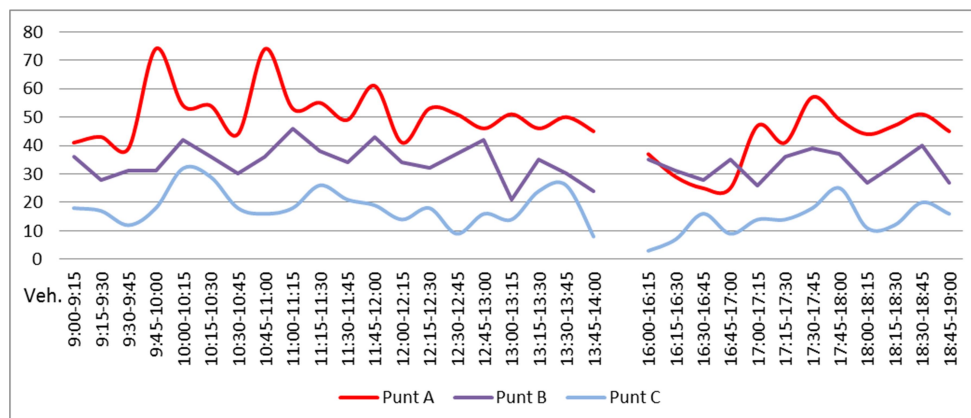


Fig. 19. Evolución diaria cada 15 minutos de la intensidad total a los distintos puntos del núcleo en día laborable
Fuente: Elaboración propia

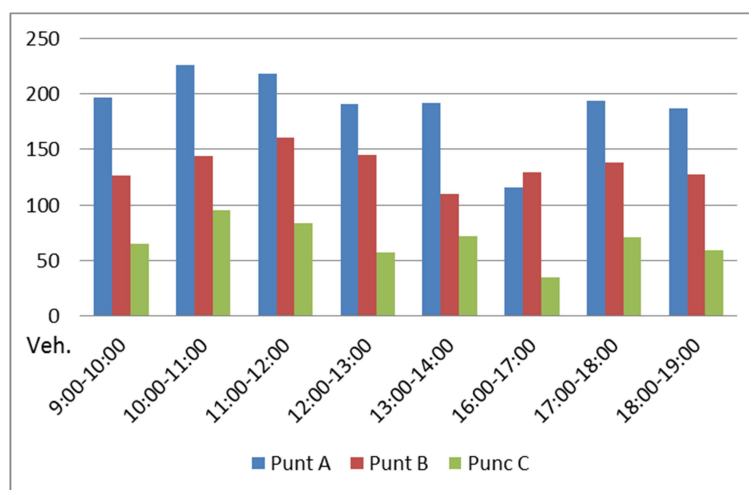


Fig. 20. Evolución diaria cada hora de la intensidad total a los distintos puntos del núcleo en día laborable
Fuente: Elaboración propia

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.

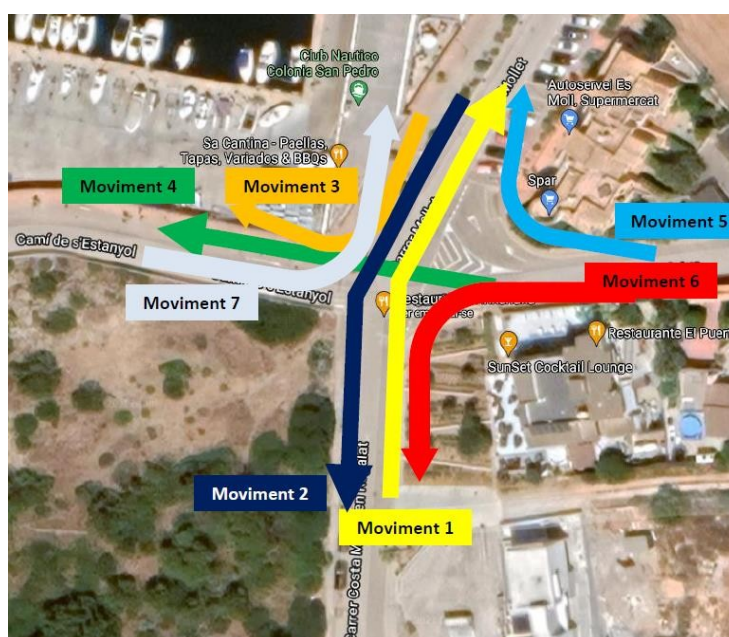


Fig. 21. Movimientos estudiados en el punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia

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.



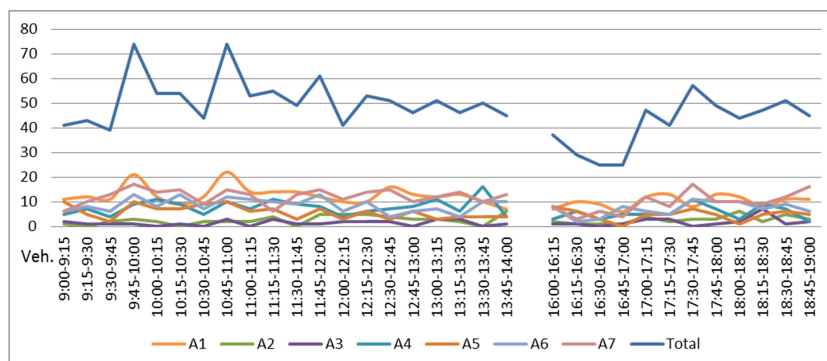


Fig. 22. Evolución diaria (cada 15 minutos) de la intensidad de tránsito al punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia

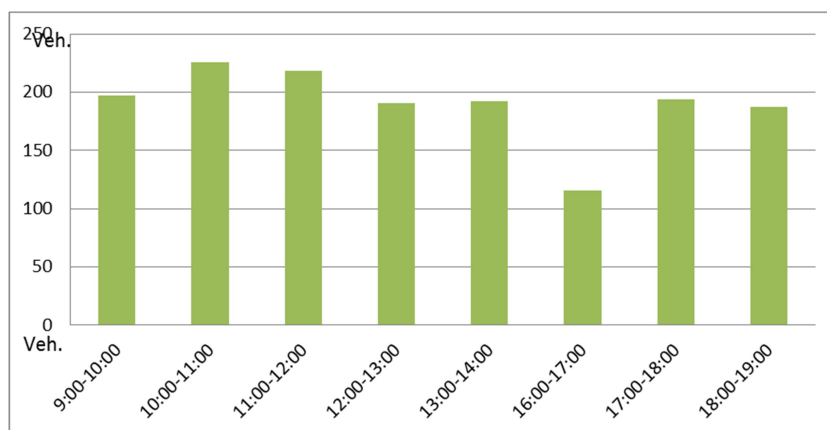


Fig. 23. Evolución del tránsito total per franja horaria al punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia





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

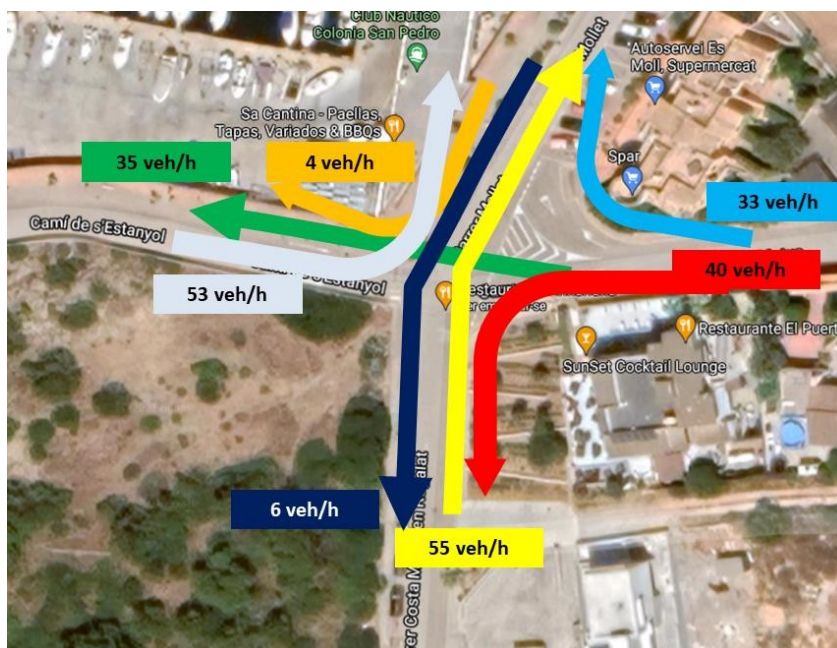


Fig. 25. Intensidad en Hora Punta (IHP) de 10 a 11 h al punto A en día laborable
Fuente: Elaboración propia



- **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 12h (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.

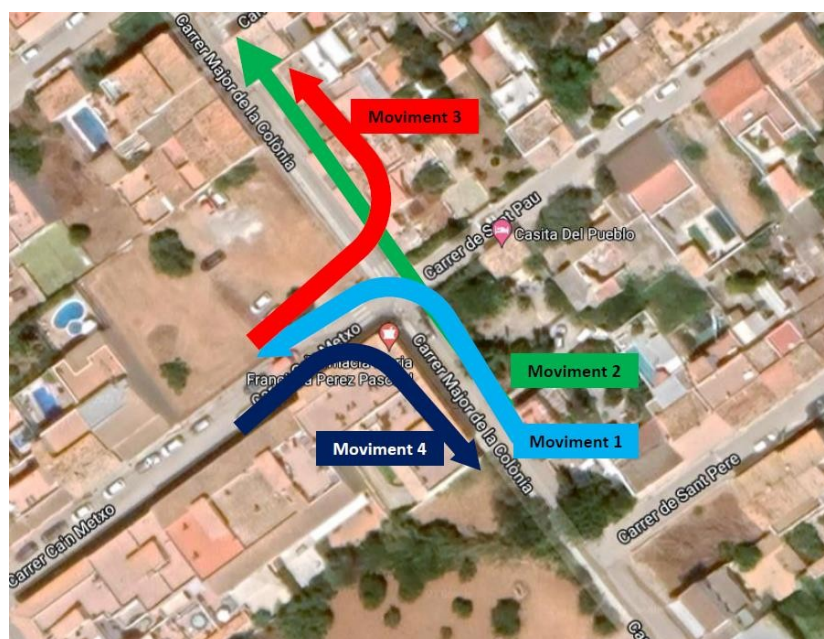


Fig. 26. Movimientos estudiados al punto B en día laborable
Font: Elaboración propia

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.



ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

24

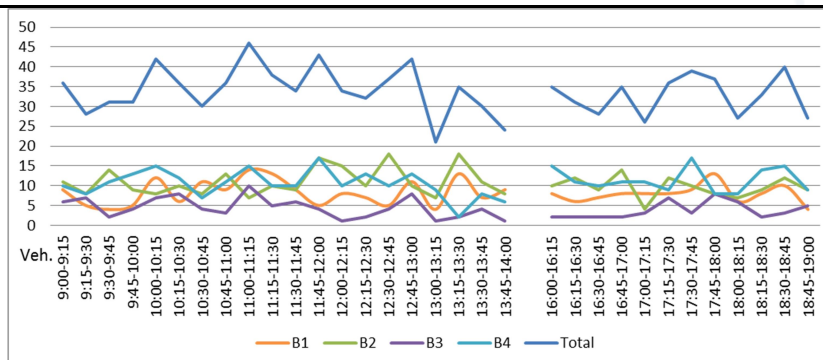


Fig. 27. Evolución diaria de la intensidad de tráfico al punto B en día laborable
Fuente: Elaboración propia

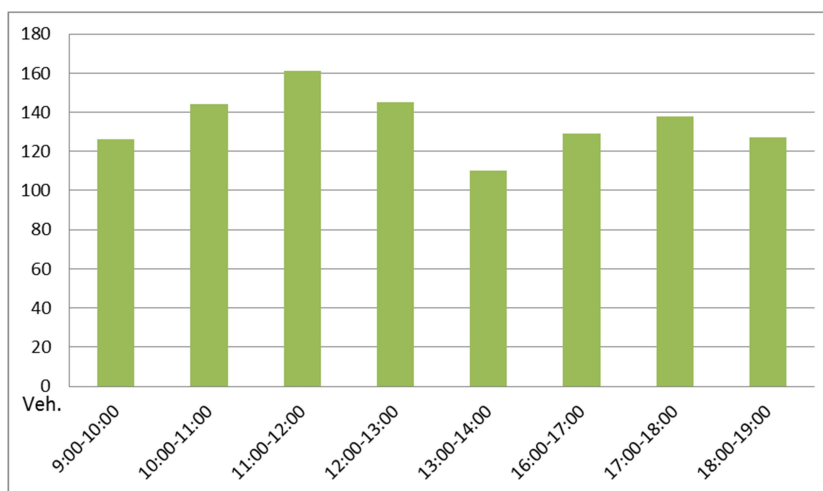


Fig. 28. Evolución del tráfico total por franja horaria en el punto B en día laborable
Fuente: Elaboración propia



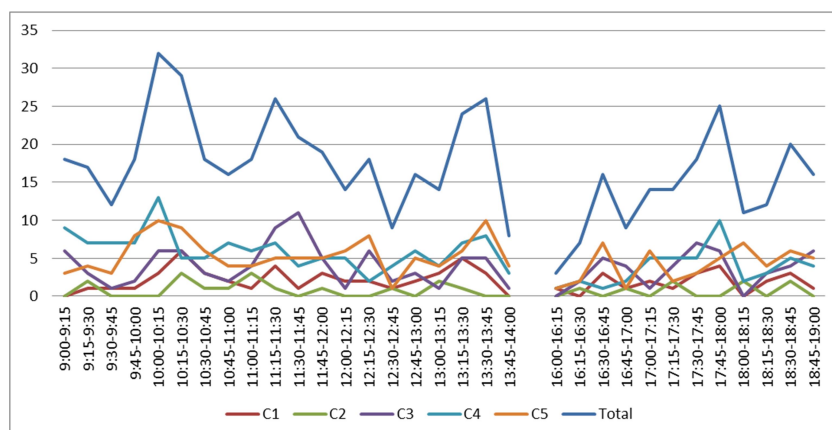


Fig. 32. Evolución diaria de la intensidad de tráfico en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia

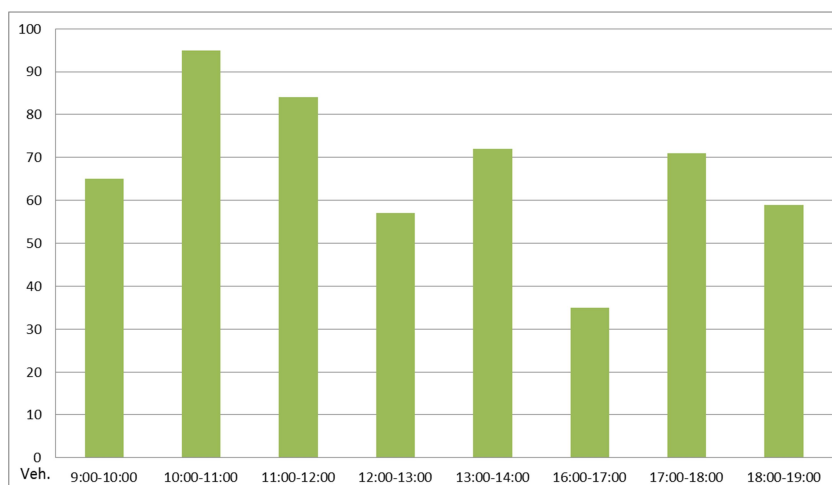


Fig. 33. Evolución del tráfico total per franja horaria en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia



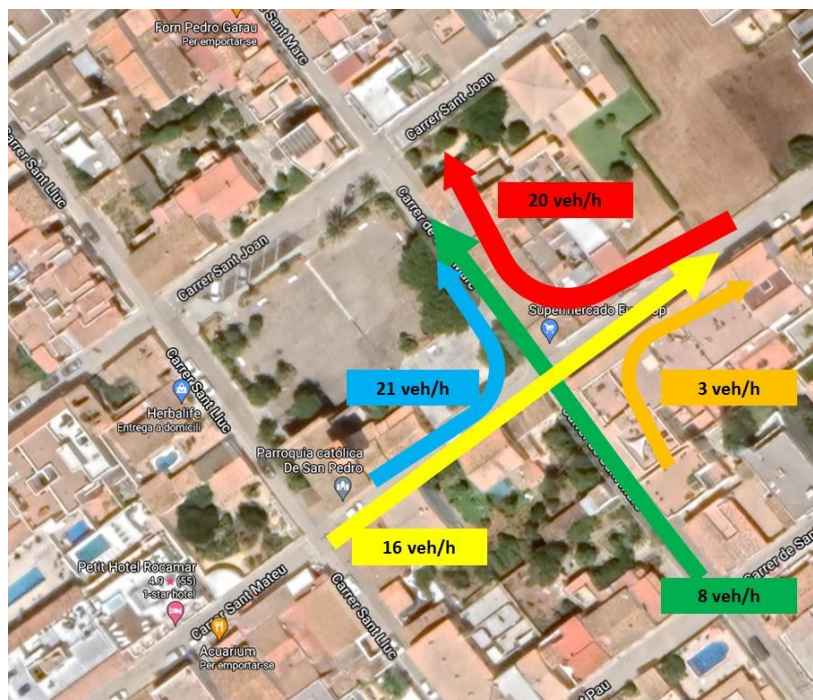


Fig. 34. Intensidad Horaria Media (veh/h) en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia



Fig. 35. Intensidad en Hora Punta (IHP) de 10 a 11 h en el punto C en día laborable
Fuente: Elaboración propia





3.5. Estacionamiento

3.5.1. Oferta de estacionamiento y reservas de estacionamiento

El presente estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.

El estudio se ha realizado en el marco del proyecto de urbanización de la Colònia de Sant Pere, que se encuentra en fase de ejecución. El estudio se ha realizado con el fin de determinar la oferta de estacionamiento y las reservas de estacionamiento necesarias para el desarrollo del proyecto.





Fig. 36. Tipología y oferta de aparcamiento de la Colònia de Sant Pere y Montferrutx

Fuente: Elaboración propia

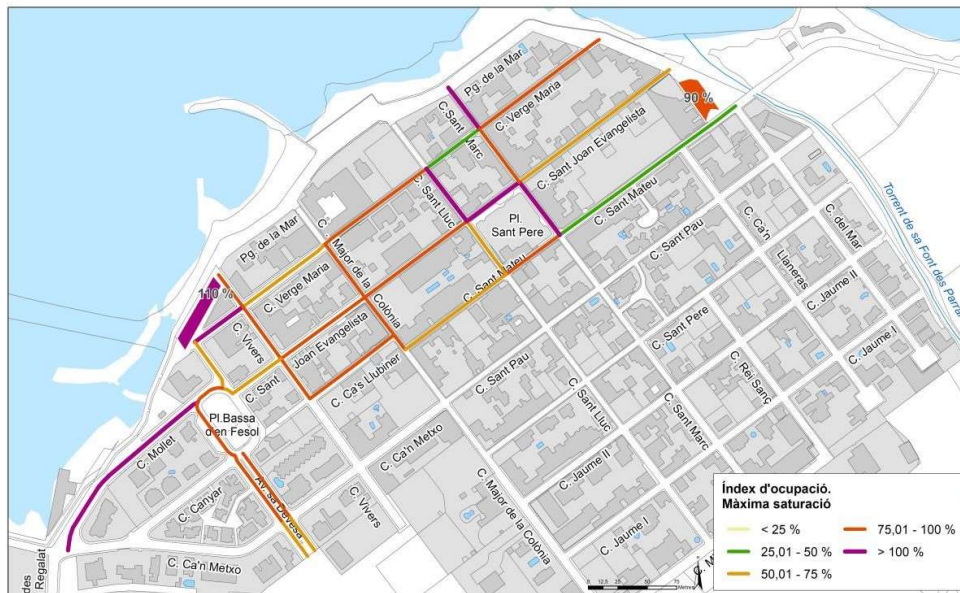


Fig. 38. Índex d'ocupació màxima diària en dia feiner
Fuente: Elaboración propia

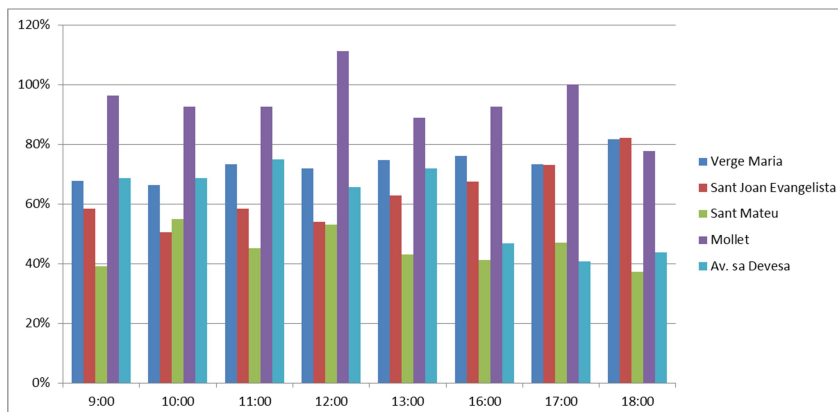


Fig. 39. Evolución diaria de la ocupación de las plazas en vías principales a lo largo del día, en día laborable
Fuente: Elaboración propia

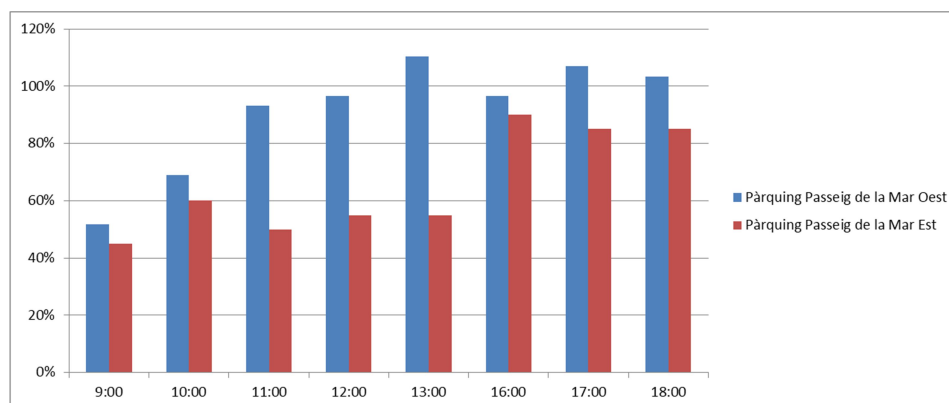


Fig. 40. Evolución diaria de la ocupación de las plazas en bolsas de aparcamiento a lo largo del día, en día laborable
Fuente: Elaboración propia





...

...

...

AMENAZAS

...

...

...

...

FORTALEZAS

...

...

...



ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

36

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

Àmbito	Objectivo	CODI FICHA	Propuestas
 Movilidad a pie	Objetivo 1 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.	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)
 Movilidad en bicicleta	Objetivo 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.	6	Creación de estacionamiento aparcamiento de bicicletas y VMP
		7	Promoción del uso de la bicicleta
 Movilidad en transporte público	Objetivo 3 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	8	Mejora de la gestión dela línea 421
	Objetivo 4 Fomentar un uso racional del vehículo, bueno y	9	Reordenación de los sentidos de circulación



39

ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

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

1.1. OBJETIVO DE LA ACCESIBILIDAD

1.1.1. OBJETIVO GENERAL

1.1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El objetivo general de este estudio es determinar las condiciones de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere, con el fin de identificar las barreras de accesibilidad y proponer medidas para mejorarla.

1.1.3. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos de este estudio son:

- Identificar las barreras de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.
- Proponer medidas para mejorar la accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.

1.1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos de este estudio son:

- Identificar las barreras de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.
- Proponer medidas para mejorar la accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.

Los objetivos específicos de este estudio son:

- Identificar las barreras de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.
- Proponer medidas para mejorar la accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.

Los objetivos específicos de este estudio son:

- Identificar las barreras de accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.
- Proponer medidas para mejorar la accesibilidad de los espacios públicos urbanizados de la Colònia de Sant Pere.

... 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

.....

.....

.....

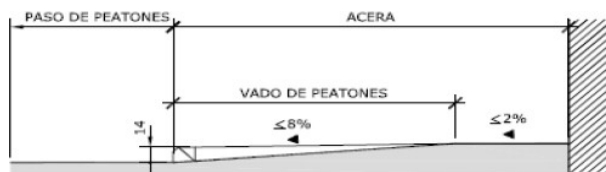


Fig. 41. Tipología de pavimentos

Bordillos

.....

.....





2

CREACIÓN DE ZONAS DE PRIORIDAD PARA PEATONES

1. ANEXO DE PLANIFICACIÓN

2. PLANIFICACIÓN

3. PLANIFICACIÓN

4. PLANIFICACIÓN

5. PLANIFICACIÓN

6. PLANIFICACIÓN

7. PLANIFICACIÓN

8. PLANIFICACIÓN

9. PLANIFICACIÓN

10. PLANIFICACIÓN

11. PLANIFICACIÓN

12. PLANIFICACIÓN

13. PLANIFICACIÓN





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



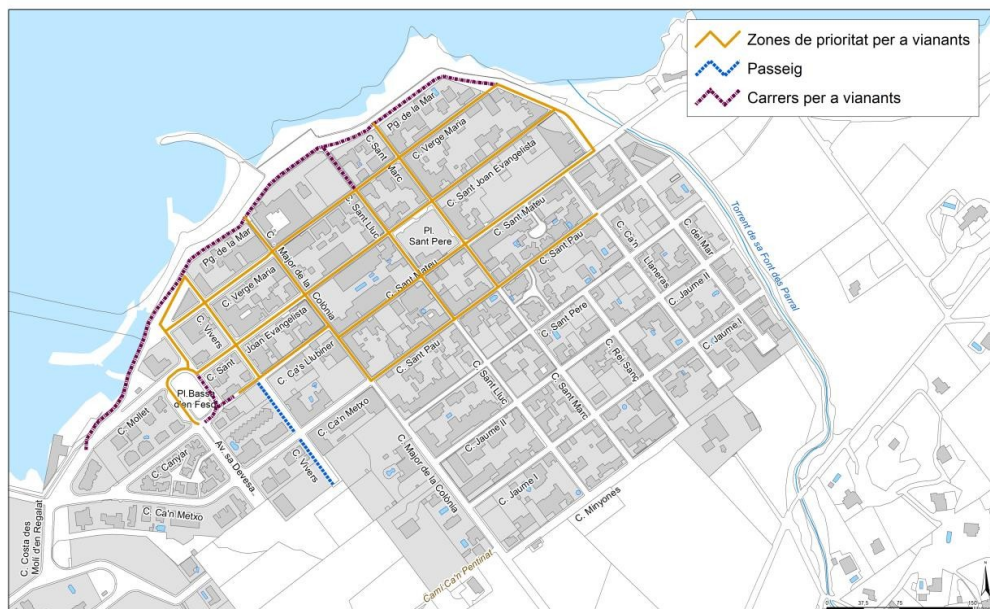


Fig. 44. Zonas de Prioridad para Peatones en la Colònia de Sant Pere

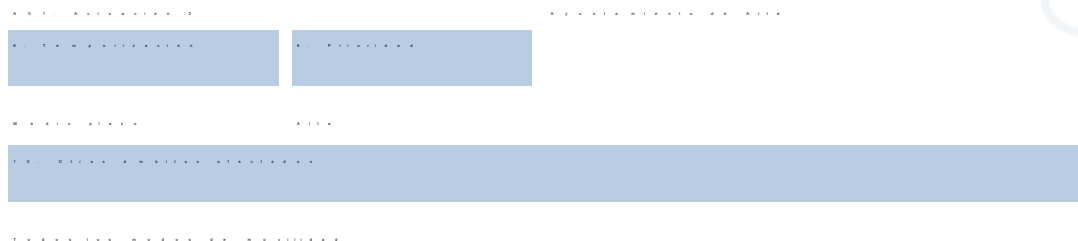


Fig. 45. Zonas de Prioridad para Peatones en Montferrutx



ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

48





3

MEJORA DE LA RED INTERNA DE PEATONES

1. ANEXO DE MOVILIDAD

2. ANEXO DE MOVILIDAD

3. ANEXO DE MOVILIDAD

4. ANEXO DE MOVILIDAD

5. ANEXO DE MOVILIDAD

6. ANEXO DE MOVILIDAD

7. ANEXO DE MOVILIDAD

8. ANEXO DE MOVILIDAD

9. ANEXO DE MOVILIDAD

10. ANEXO DE MOVILIDAD

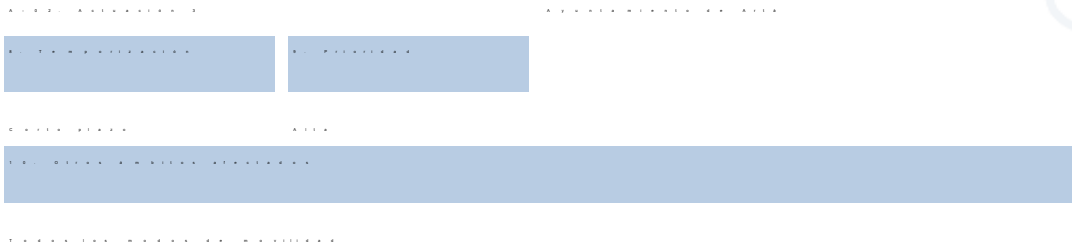
11. ANEXO DE MOVILIDAD

12. ANEXO DE MOVILIDAD

13. ANEXO DE MOVILIDAD

14. ANEXO DE MOVILIDAD







4

PROYECTO DE CAMINOS ESCOLARES Y ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS

1. INTRODUCCIÓN

2. OBJETIVOS

3. METODOLOGÍA

4. RESULTADOS

5. CONCLUSIONES

6. RECOMENDACIONES

7. ANEXOS

8. BIBLIOGRAFÍA

9. GLOSARIO

10. ÍNDICE

11. RESUMEN

12. AGRADECIMIENTOS

13. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

14. INFORMACIÓN DE CONTACTO

15. NOTAS

16. ANEXOS

17. BIBLIOGRAFÍA

18. GLOSARIO

19. ÍNDICE

20. RESUMEN

21. AGRADECIMIENTOS

22. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

23. INFORMACIÓN DE CONTACTO

24. NOTAS

25. ANEXOS

26. BIBLIOGRAFÍA

27. GLOSARIO

28. ÍNDICE

29. RESUMEN

30. AGRADECIMIENTOS

31. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

32. INFORMACIÓN DE CONTACTO

33. NOTAS

34. ANEXOS

35. BIBLIOGRAFÍA

36. GLOSARIO

37. ÍNDICE

38. RESUMEN

39. AGRADECIMIENTOS

40. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

41. INFORMACIÓN DE CONTACTO

42. NOTAS

43. ANEXOS

44. BIBLIOGRAFÍA

45. GLOSARIO

46. ÍNDICE

47. RESUMEN

48. AGRADECIMIENTOS

49. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

50. INFORMACIÓN DE CONTACTO

51. NOTAS

52. ANEXOS

53. BIBLIOGRAFÍA

54. GLOSARIO

55. ÍNDICE

56. RESUMEN

57. AGRADECIMIENTOS

58. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

59. INFORMACIÓN DE CONTACTO

60. NOTAS

61. ANEXOS

62. BIBLIOGRAFÍA

63. GLOSARIO

64. ÍNDICE

65. RESUMEN

66. AGRADECIMIENTOS

67. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

68. INFORMACIÓN DE CONTACTO

69. NOTAS

70. ANEXOS

71. BIBLIOGRAFÍA

72. GLOSARIO

73. ÍNDICE

74. RESUMEN

75. AGRADECIMIENTOS

76. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

77. INFORMACIÓN DE CONTACTO

78. NOTAS

79. ANEXOS

80. BIBLIOGRAFÍA

81. GLOSARIO

82. ÍNDICE

83. RESUMEN

84. AGRADECIMIENTOS

85. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

86. INFORMACIÓN DE CONTACTO

87. NOTAS

88. ANEXOS

89. BIBLIOGRAFÍA

90. GLOSARIO

91. ÍNDICE

92. RESUMEN

93. AGRADECIMIENTOS

94. DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

95. INFORMACIÓN DE CONTACTO

96. NOTAS

97. ANEXOS

98. BIBLIOGRAFÍA

99. GLOSARIO

100. ÍNDICE



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.





ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

56

1. Dades bàsiques de la colònia	
1.1. Dades bàsiques de la colònia	
1.2. Dades bàsiques de la colònia	
1.3. Dades bàsiques de la colònia	
1.4. Dades bàsiques de la colònia	
1.5. Dades bàsiques de la colònia	
1.6. Dades bàsiques de la colònia	
1.7. Dades bàsiques de la colònia	
1.8. Dades bàsiques de la colònia	
1.9. Dades bàsiques de la colònia	
1.10. Dades bàsiques de la colònia	
1.11. Dades bàsiques de la colònia	
1.12. Dades bàsiques de la colònia	
1.13. Dades bàsiques de la colònia	
1.14. Dades bàsiques de la colònia	
1.15. Dades bàsiques de la colònia	
1.16. Dades bàsiques de la colònia	
1.17. Dades bàsiques de la colònia	
1.18. Dades bàsiques de la colònia	
1.19. Dades bàsiques de la colònia	
1.20. Dades bàsiques de la colònia	
1.21. Dades bàsiques de la colònia	
1.22. Dades bàsiques de la colònia	
1.23. Dades bàsiques de la colònia	
1.24. Dades bàsiques de la colònia	
1.25. Dades bàsiques de la colònia	
1.26. Dades bàsiques de la colònia	
1.27. Dades bàsiques de la colònia	
1.28. Dades bàsiques de la colònia	
1.29. Dades bàsiques de la colònia	
1.30. Dades bàsiques de la colònia	
1.31. Dades bàsiques de la colònia	
1.32. Dades bàsiques de la colònia	
1.33. Dades bàsiques de la colònia	
1.34. Dades bàsiques de la colònia	
1.35. Dades bàsiques de la colònia	
1.36. Dades bàsiques de la colònia	
1.37. Dades bàsiques de la colònia	
1.38. Dades bàsiques de la colònia	
1.39. Dades bàsiques de la colònia	
1.40. Dades bàsiques de la colònia	
1.41. Dades bàsiques de la colònia	
1.42. Dades bàsiques de la colònia	
1.43. Dades bàsiques de la colònia	
1.44. Dades bàsiques de la colònia	
1.45. Dades bàsiques de la colònia	
1.46. Dades bàsiques de la colònia	
1.47. Dades bàsiques de la colònia	
1.48. Dades bàsiques de la colònia	
1.49. Dades bàsiques de la colònia	
1.50. Dades bàsiques de la colònia	
1.51. Dades bàsiques de la colònia	
1.52. Dades bàsiques de la colònia	
1.53. Dades bàsiques de la colònia	
1.54. Dades bàsiques de la colònia	
1.55. Dades bàsiques de la colònia	
1.56. Dades bàsiques de la colònia	
1.57. Dades bàsiques de la colònia	
1.58. Dades bàsiques de la colònia	
1.59. Dades bàsiques de la colònia	
1.60. Dades bàsiques de la colònia	
1.61. Dades bàsiques de la colònia	
1.62. Dades bàsiques de la colònia	
1.63. Dades bàsiques de la colònia	
1.64. Dades bàsiques de la colònia	
1.65. Dades bàsiques de la colònia	
1.66. Dades bàsiques de la colònia	
1.67. Dades bàsiques de la colònia	
1.68. Dades bàsiques de la colònia	
1.69. Dades bàsiques de la colònia	
1.70. Dades bàsiques de la colònia	
1.71. Dades bàsiques de la colònia	
1.72. Dades bàsiques de la colònia	
1.73. Dades bàsiques de la colònia	
1.74. Dades bàsiques de la colònia	
1.75. Dades bàsiques de la colònia	
1.76. Dades bàsiques de la colònia	
1.77. Dades bàsiques de la colònia	
1.78. Dades bàsiques de la colònia	
1.79. Dades bàsiques de la colònia	
1.80. Dades bàsiques de la colònia	
1.81. Dades bàsiques de la colònia	
1.82. Dades bàsiques de la colònia	
1.83. Dades bàsiques de la colònia	
1.84. Dades bàsiques de la colònia	
1.85. Dades bàsiques de la colònia	
1.86. Dades bàsiques de la colònia	
1.87. Dades bàsiques de la colònia	
1.88. Dades bàsiques de la colònia	
1.89. Dades bàsiques de la colònia	
1.90. Dades bàsiques de la colònia	
1.91. Dades bàsiques de la colònia	
1.92. Dades bàsiques de la colònia	
1.93. Dades bàsiques de la colònia	
1.94. Dades bàsiques de la colònia	
1.95. Dades bàsiques de la colònia	
1.96. Dades bàsiques de la colònia	
1.97. Dades bàsiques de la colònia	
1.98. Dades bàsiques de la colònia	
1.99. Dades bàsiques de la colònia	
1.100. Dades bàsiques de la colònia	





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





Fig. 53. Ejemplo de indicador de tiempo de recorrido a pie y bicicleta en Valencia





B. Movilidad en bicicleta

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



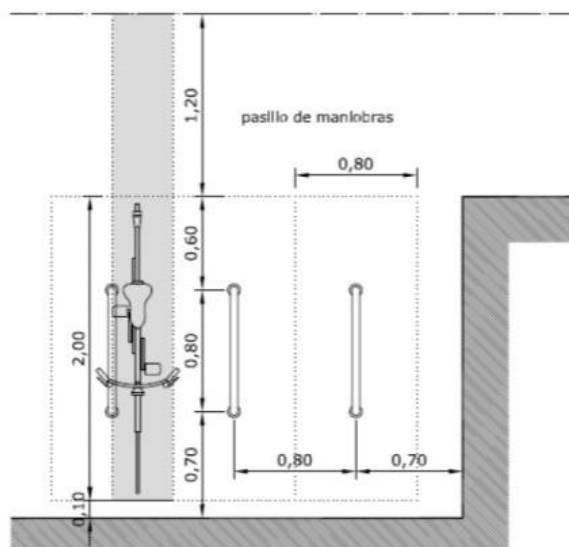


Fig. 54. Dimensiones de un estacionamiento tipo "U-invertida".

Font: Manual de Aparcamiento de bicicletas, del IDAE



Fig. 55. Plano de puntos de aparcamiento de bicicletas y VMP a la Colònia de Sant Pere y Montferrutx





Fig. 56. Ejemplo de aparcamiento de patinetes



Fig. 57. Calzada compartida entre bicicleta y vehículos motorizados





7

PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA

1. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

2. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

3. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

4. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

5. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

6. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

7. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

8. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

9. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

10. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

11. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

12. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

13. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

14. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

15. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.

1. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, que se ha desarrollado en el marco del proyecto de movilidad sostenible de la Colònia de Sant Pere, tiene como objetivo principal analizar el uso de la bicicleta en la zona y promover su uso como medio de transporte sostenible.





2.
.....

3.
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....

En los equipamientos municipales

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....

En el trabajo

.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....





Distribución Urbana de Mercancías

El presente estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.

El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del proyecto de movilidad urbana de la Colònia de Sant Pere, que forma parte del Plan de Movilidad Urbana de la Colònia de Sant Pere.





8

MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA LÍNEA 421

1. A continuacion se detallan los datos de la linea 421.

2. Se detallan los datos de la linea 421.

3. Se detallan los datos de la linea 421.

4. Se detallan los datos de la linea 421.

5. Se detallan los datos de la linea 421.

6. Se detallan los datos de la linea 421.

7. Se detallan los datos de la linea 421.

8. Se detallan los datos de la linea 421.

9. Se detallan los datos de la linea 421.

10. Se detallan los datos de la linea 421.

11. Se detallan los datos de la linea 421.

12. Se detallan los datos de la linea 421.

13. Se detallan los datos de la linea 421.

14. Se detallan los datos de la linea 421.

15. Se detallan los datos de la linea 421.

16. Se detallan los datos de la linea 421.

17. Se detallan los datos de la linea 421.

18. Se detallan los datos de la linea 421.

19. Se detallan los datos de la linea 421.

20. Se detallan los datos de la linea 421.

21. Se detallan los datos de la linea 421.

22. Se detallan los datos de la linea 421.

23. Se detallan los datos de la linea 421.

24. Se detallan los datos de la linea 421.

25. Se detallan los datos de la linea 421.

26. Se detallan los datos de la linea 421.

27. Se detallan los datos de la linea 421.

28. Se detallan los datos de la linea 421.

29. Se detallan los datos de la linea 421.

30. Se detallan los datos de la linea 421.

31. Se detallan los datos de la linea 421.

32. Se detallan los datos de la linea 421.

33. Se detallan los datos de la linea 421.

34. Se detallan los datos de la linea 421.

35. Se detallan los datos de la linea 421.

36. Se detallan los datos de la linea 421.

37. Se detallan los datos de la linea 421.

38. Se detallan los datos de la linea 421.

39. Se detallan los datos de la linea 421.

40. Se detallan los datos de la linea 421.

41. Se detallan los datos de la linea 421.

42. Se detallan los datos de la linea 421.

43. Se detallan los datos de la linea 421.

44. Se detallan los datos de la linea 421.

45. Se detallan los datos de la linea 421.

46. Se detallan los datos de la linea 421.

47. Se detallan los datos de la linea 421.

48. Se detallan los datos de la linea 421.

49. Se detallan los datos de la linea 421.

50. Se detallan los datos de la linea 421.

51. Se detallan los datos de la linea 421.

52. Se detallan los datos de la linea 421.

53. Se detallan los datos de la linea 421.

54. Se detallan los datos de la linea 421.

55. Se detallan los datos de la linea 421.

56. Se detallan los datos de la linea 421.

57. Se detallan los datos de la linea 421.

58. Se detallan los datos de la linea 421.

59. Se detallan los datos de la linea 421.

60. Se detallan los datos de la linea 421.

61. Se detallan los datos de la linea 421.

62. Se detallan los datos de la linea 421.

63. Se detallan los datos de la linea 421.

64. Se detallan los datos de la linea 421.

65. Se detallan los datos de la linea 421.

66. Se detallan los datos de la linea 421.

67. Se detallan los datos de la linea 421.

68. Se detallan los datos de la linea 421.

69. Se detallan los datos de la linea 421.

70. Se detallan los datos de la linea 421.

71. Se detallan los datos de la linea 421.

72. Se detallan los datos de la linea 421.

73. Se detallan los datos de la linea 421.

74. Se detallan los datos de la linea 421.

75. Se detallan los datos de la linea 421.

76. Se detallan los datos de la linea 421.

77. Se detallan los datos de la linea 421.

78. Se detallan los datos de la linea 421.

79. Se detallan los datos de la linea 421.

80. Se detallan los datos de la linea 421.

81. Se detallan los datos de la linea 421.

82. Se detallan los datos de la linea 421.

83. Se detallan los datos de la linea 421.

84. Se detallan los datos de la linea 421.

85. Se detallan los datos de la linea 421.

86. Se detallan los datos de la linea 421.

87. Se detallan los datos de la linea 421.

88. Se detallan los datos de la linea 421.

89. Se detallan los datos de la linea 421.

90. Se detallan los datos de la linea 421.

91. Se detallan los datos de la linea 421.

92. Se detallan los datos de la linea 421.

93. Se detallan los datos de la linea 421.

94. Se detallan los datos de la linea 421.

95. Se detallan los datos de la linea 421.

96. Se detallan los datos de la linea 421.

97. Se detallan los datos de la linea 421.

98. Se detallan los datos de la linea 421.

99. Se detallan los datos de la linea 421.

100. Se detallan los datos de la linea 421.



9

REORDENACIÓN DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

1. C. Vergé Maria (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia):

2. C. Vergé Maria (tramo entre c. Sant Marc y paseo del Mar (Este)):

3. C. Sant Joan Evangelista (tramo entre c. Sant Sant Marc y paseo de la Mar (Este)):

4. Paseo de la Mar (tramo entre c. Vergé Maria y c. Sant Joan Evangelista):

5. Calle Tord (tramo entre c. Vergé Maria y c. Mollet):

6. Calle Mollet (tramo entre pl. Bassa d'en Fesol y carrer del Tord):

7. C. Sant Joan (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia):

8. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

9. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

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

11. C. Vergé Maria (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia):

12. C. Vergé Maria (tramo entre c. Sant Marc y paseo del Mar (Este)):

13. C. Sant Joan Evangelista (tramo entre c. Sant Sant Marc y paseo de la Mar (Este)):

14. Paseo de la Mar (tramo entre c. Vergé Maria y c. Sant Joan Evangelista):

15. Calle Tord (tramo entre c. Vergé Maria y c. Mollet):

16. Calle Mollet (tramo entre pl. Bassa d'en Fesol y carrer del Tord):

17. C. Sant Joan (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia):

18. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

19. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

20. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

21. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

22. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

23. C. Sant Joan (tramo entre c. Vivers y c. Major de la Colònia):

24. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

25. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):

26. C. Sant Mateu (tramo entre c. Sant Marc y carreró):





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):





Fig. 58. Plano de cambios de sentido de circulación en la Colònia de Sant Pere

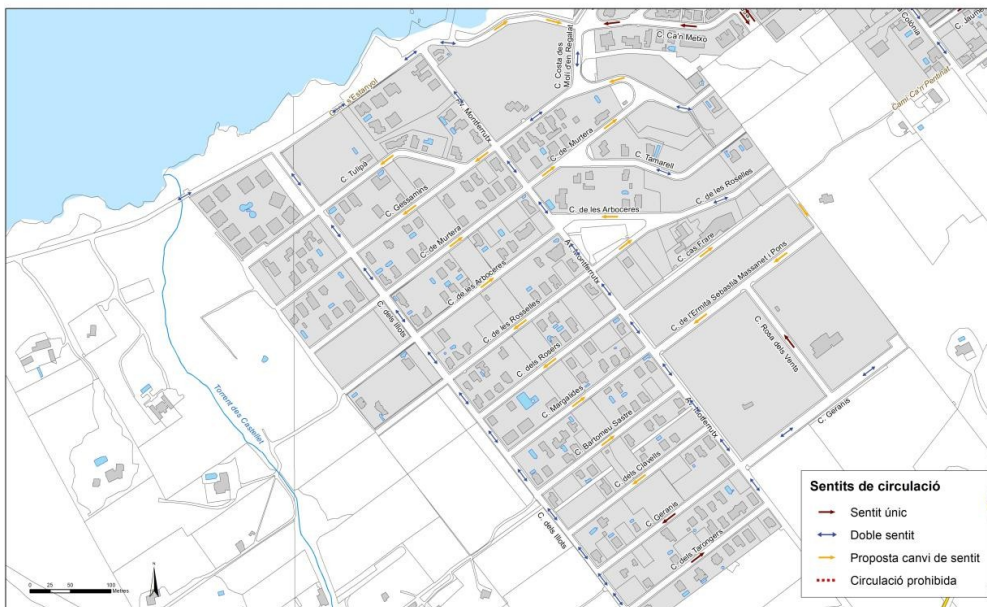


Fig. 59. Plano de cambios de sentido de circulación en Montferrutx



10

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

1. ANEXO DE APLICACIÓN

2. OBJETIVO

3. JUSTIFICACIÓN

El presente estudio de movilidad se realiza en el núcleo de Colònia de Sant Pere y Montferrutx, con el objetivo de establecer la velocidad máxima de circulación en todo el núcleo y en las zonas de prioridad para peatones (ZPV).

4. DESCRIPCIÓN DEL NÚCLEO

El núcleo de Colònia de Sant Pere y Montferrutx se encuentra situado en la zona norte de la isla de Mallorca, y está formado por un conjunto de calles que rodean un espacio central.

5. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS

El estudio de movilidad se ha realizado en los núcleos de Colònia de Sant Pere y Montferrutx, estableciendo una velocidad máxima de 30 km/h.

6. RESULTADOS

Los resultados del estudio de movilidad indican que la velocidad máxima de circulación en el núcleo de Colònia de Sant Pere y Montferrutx debe ser de 30 km/h, y en las zonas de prioridad para peatones (ZPV) de 20 km/h.

El estudio de movilidad también ha permitido identificar las zonas de mayor riesgo de accidente, y establecer medidas de mejora de la seguridad vial en estas zonas.

El estudio de movilidad ha permitido identificar las zonas de mayor congestión, y establecer medidas de mejora de la fluidez del tráfico en estas zonas.

El estudio de movilidad ha permitido identificar las zonas de mayor contaminación acústica, y establecer medidas de mejora de la calidad del ambiente en estas zonas.

20 km/h

plataforma única mixta de prioridad peatonal

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

8. ANEXO DE APLICACIÓN





Fig. 60. Puertas de entrada a zona 30

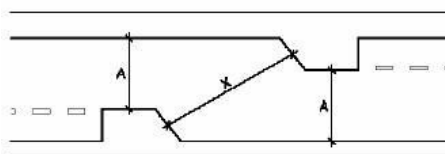
Estrechamiento con lenguas enfrentadas

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





Fig. 62. Elementos reductores de velocidad

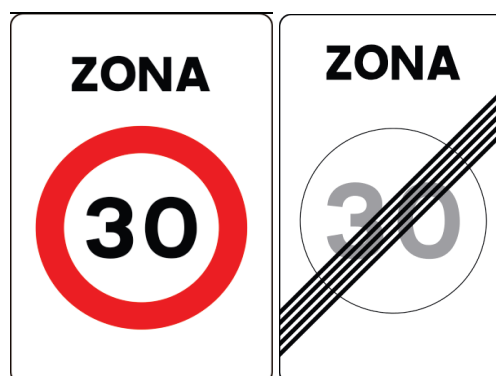


Fig. 63. Señalización de entrada (S-30, a la izquierda) y salida (S-31, a la derecha) de una zona 30





Fig. 64. Semáforo pedagógico

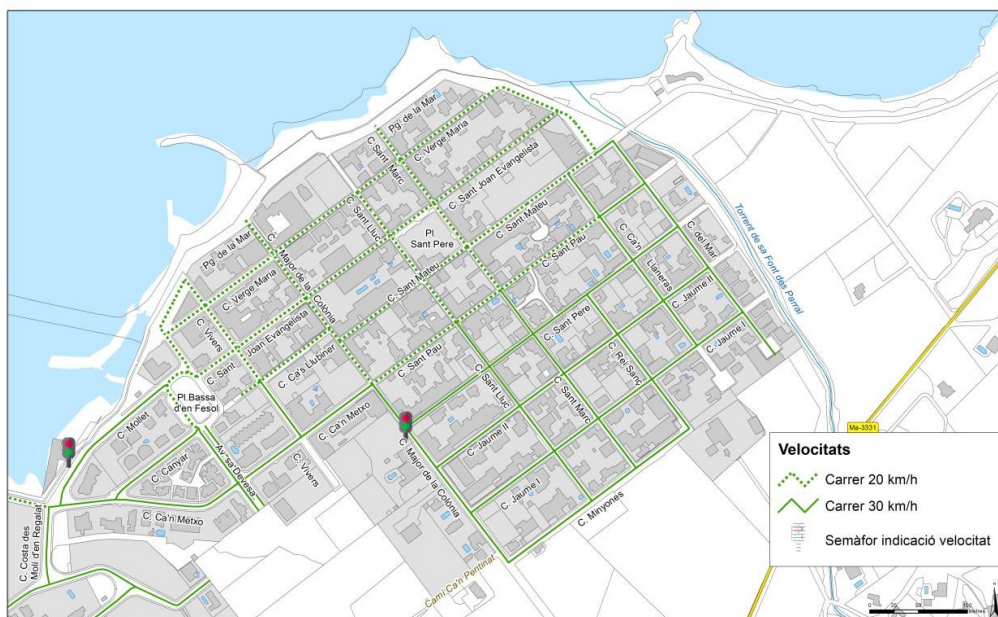


Fig. 65. Plano de limitación de velocidad en la Colònia de Sant Pere





11

PLAN DIRECTOR DE SEÑALIZACIÓN

1. ANEXO DE PLANIFICACIÓN

2. PLAN

3. PLANIFICACIÓN

4. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

5. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

6. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

7. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

8. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

9. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

10. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

11. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

12. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

13. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

14. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

15. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

16. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

17. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

18. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

19. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

20. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

21. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

22. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

23. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

24. PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE





12

PROMOCIONAR LAS INICIATIVAS DE MOVILIDAD COLABORATIVA

1. La movilidad es un concepto que se refiere al desplazamiento de las personas desde su lugar de origen hasta su destino. Este concepto es muy amplio y puede abarcar desde el transporte público hasta el uso de vehículos privados.

2. Las iniciativas de movilidad colaborativa son aquellas que buscan mejorar la movilidad de las personas mediante el uso de recursos compartidos. Estas iniciativas pueden ser de diferentes tipos, como el carpooling, el carsharing o el social car.

3. El carpooling es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que van al mismo lugar. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.

4. El carsharing es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que lo necesitan por un tiempo determinado. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.

5. El social car es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que lo necesitan por un tiempo determinado. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.

6. Las iniciativas de movilidad colaborativa pueden ser muy beneficiosas para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras. Sin embargo, también pueden presentar algunos desafíos, como la necesidad de tener un seguro adecuado o la necesidad de tener un permiso de conducir.

7. En el caso del carpooling, es importante tener en cuenta el número de personas que van a compartir el vehículo y el tiempo que se va a utilizar. En el caso del carsharing, es importante tener en cuenta el tiempo que se va a utilizar el vehículo y el lugar donde se va a utilizar. En el caso del social car, es importante tener en cuenta el tiempo que se va a utilizar el vehículo y el lugar donde se va a utilizar.

8. Las iniciativas de movilidad colaborativa pueden ser muy beneficiosas para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras. Sin embargo, también pueden presentar algunos desafíos, como la necesidad de tener un seguro adecuado o la necesidad de tener un permiso de conducir.

9. En el caso del carpooling, es importante tener en cuenta el número de personas que van a compartir el vehículo y el tiempo que se va a utilizar. En el caso del carsharing, es importante tener en cuenta el tiempo que se va a utilizar el vehículo y el lugar donde se va a utilizar. En el caso del social car, es importante tener en cuenta el tiempo que se va a utilizar el vehículo y el lugar donde se va a utilizar.

A. Carpooling (trayecto compartido)

1. El carpooling es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que van al mismo lugar. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.

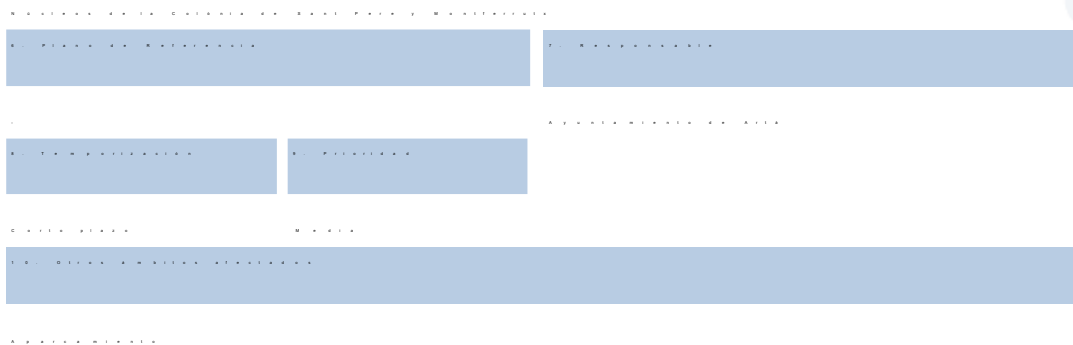
B. Carsharing (coche compartido)

1. El carsharing es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que lo necesitan por un tiempo determinado. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.

C. Social car

1. El social car es una iniciativa de movilidad colaborativa que consiste en compartir un vehículo entre varias personas que lo necesitan por un tiempo determinado. Esto puede ser muy beneficioso para reducir los costes de transporte y la congestión de las carreteras.







E. Movilidad eléctrica

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....







13

AMPLIACIÓN DE LA RED DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

1. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

2. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

3. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

4. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

5. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

6. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

7. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

8. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

9. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

10. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

11. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

12. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

13. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

14. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

15. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

16. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

17. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023

18. ANEXO A LA ORDEN DE 15 DE MARZO DE 2023



F. Aparcamiento

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



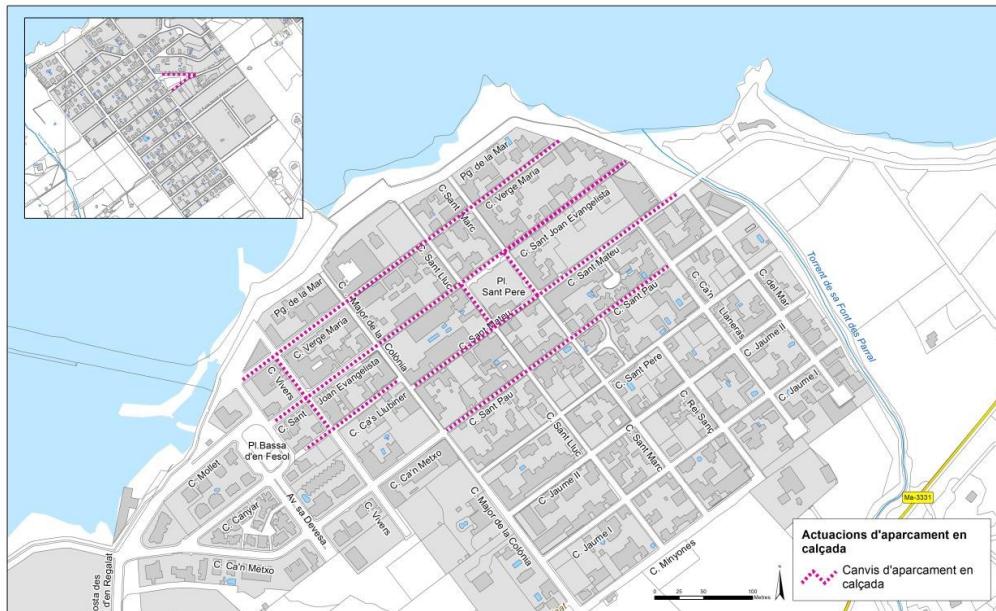


Fig. 68. Plano de cambios de aparcamiento en calzada en la Colònia de Sant Pere y Montferrutx



15

ÁREA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES

1.1. MARCA DE IDENTIFICACIÓN

1.2. DESCRIPCIÓN

1.3. UBICACIÓN

1.4. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES, QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE, Y QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE.

1.5. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO

1.6. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES, QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE, Y QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE.

1.7. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.8. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES, QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE, Y QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE.

1.9. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES, QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE, Y QUE DEBE SER UN ESPACIO VERDE QUE PERMITA EL ESTACIONAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE LOS RESIDENTES DE LA COLÒNIA DE SANT PERE.

1.10. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.11. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.12. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.13. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.14. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.15. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.16. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.17. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.18. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.19. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.20. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.21. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.22. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE

1.23. DESCRIPCIÓN DEL TERMINO DE LA ZONA VERDE



16

BOLSAS DE APARCAMIENTO

1. ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1. DESCRIPCIÓN

1.1.1. DESCRIPCIÓN

1.1.1.1. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.2. DESCRIPCIÓN

1.1.1.3. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.4. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.5. DESCRIPCIÓN

1.1.1.6. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

acondicionamiento como bolsa de aparcamiento habitual

1.1.1.7. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.8. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.9. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL

1.1.1.10. DESCRIPCIÓN DEL ACONDICIONAMIENTO COMO BOLSA DE APARCAMIENTO HABITUAL





ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

94

1. ANEXOS AL PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.1. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.2. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.3. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.4. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.5. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.6. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.7. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.8. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.9. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

1.10. PLAN DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE



18

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

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...

8. ...

1. ...

2. ...

3. ...

4. ...

5. ...

6. ...

7. ...





ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE

96

1. El presente estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

2. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

3. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

4. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

5. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

6. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.

7. El estudio de movilidad de la Colònia de Sant Pere, se ha realizado en el marco del convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sant Pere de Ribes y el Consell Insular de Mallorca, para la realización de estudios de movilidad en las islas de Mallorca y Menorca.





H. Multimodal

.....

.....

.....

.....





19

PLAN DE COMUNICACIÓN SOBRE EL ESTUDIO DE MOVILIDAD

1. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

2. OBJETIVOS

3. METODOLOGÍA

4. RESULTADOS DEL ESTUDIO DE MOVILIDAD DE LA COLÒNIA DE SANT PERE Y SU IMPACTO EN LA MOVILIDAD URBANA

5. RECOMENDACIONES

6. PLAN DE COMUNICACIÓN

7. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

8. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

9. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

10. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

11. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

12. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

13. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

14. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

15. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

16. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

17. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

18. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

19. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

20. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

21. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

22. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

23. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

24. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

25. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

26. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

27. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

28. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

29. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

30. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

31. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

32. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

33. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

34. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

35. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

36. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

37. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

38. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

39. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

40. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

41. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

42. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

43. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

44. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

45. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

46. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

47. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

48. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

49. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

50. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

51. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

52. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

53. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

54. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

55. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

56. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

57. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

58. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

59. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

60. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

61. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

62. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

63. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

64. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

65. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

66. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

67. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

68. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

69. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

70. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

71. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

72. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

73. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

74. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

75. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

76. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

77. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

78. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

79. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

80. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

81. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

82. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

83. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

84. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

85. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

86. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

87. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

88. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

89. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

90. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

91. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

92. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

93. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

94. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

95. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

96. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

97. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

98. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN

99. RESULTADOS DEL PLAN DE COMUNICACIÓN

100. ANEXOS AL PLAN DE COMUNICACIÓN





7. PROGRAMACIÓN DE PROPUESTAS

tres fases

1. Corto plazo: 1 – 3 años

2. Medio plazo: 4 – 6 años

3. Largo plazo: 7 – 9 años



Objetivos y actuaciones	Corto (1 – 3 años)	Medio (4 – 6 años)	Largo (7 – 9 años)
1. 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			
1.1. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de mayor uso.			
1.2. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
1.3. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
1.4. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
1.5. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
1.6. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
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			
2.1. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de mayor uso.			
2.2. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
2.3. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
3. 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			
3.1. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de mayor uso.			
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			
4.1. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de mayor uso.			
4.2. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
4.3. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
4.4. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
4.5. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			
4.6. Realizar acciones de mejora de la accesibilidad y seguridad de los desplazamientos a pie en las zonas de menor uso.			

1.1. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
1.2. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
2.1. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
2.2. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
5. Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico			
5.1. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
5.2. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli 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			
6.1. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
6.2. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
6.3. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
6.4. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
7. Promover valores de civismo y corresponsabilidad en el ámbito de la movilidad urbana			
7.1. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			
7.2. Acció: Crear un espai de estacionament per a bicicletes a l'entrada del nucli urbà.			

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

